

Rodolfo Viola

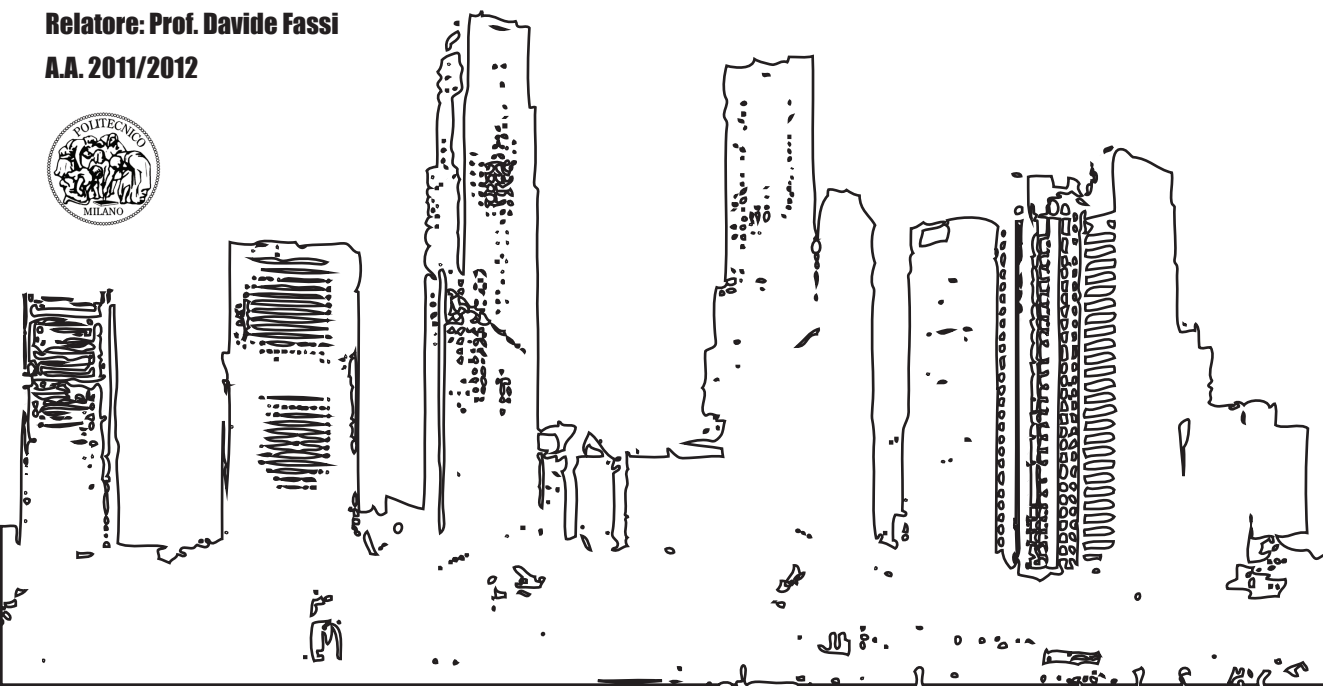
Supporti Urbani
per
Nomadi Contemporanei

Politecnico di Milano
Facoltà del Design
Corso di Laurea in Design degli Interni

Rodolfo Viola matr: 719797

Relatore: Prof. Davide Fassi

A.A. 2011/2012



Indice

005 Indice

009 **Introduzione**

011 Introduzione

Capitolo I

015 **Il Neo-Nomadismo**

017 Il Neo-Nomadismo

023 Evoluzione

031 I Nomadi Metropolitani

Capitolo II

041 **Parallelismi**

043 Deserti Metropolitani

049 Oasi Metropolitane

Capitolo III

055 **Urbanismo Tattico**

057 Urbanismo Tattico

063 Interventi

064 Rebar

Park(ing)

Parkcycle

Walklet

072 Esterni

Duepercinque Contest

Public Camping

078 DoTank

Chair Bombing

080 Municipalità di San Francisco

Parkmobile

Capitolo IV

083 **Casi Studio**

- 085 Casi Studio
- 086 Ville Hara
Lookout Tower
- 088 Teemu Seppanen, Antti Lehto
HDW Info Pavillion
- 090 Atelier Van Lieshout
Modular Multi Woman Bed
Mini Capsule
Maxi Capsule
AVL Workskull
- 094 Andreas Zittel
A-Z Wagon Station
- 096 Winfried Baumann
Instant Housing
- 098 Michael Rakowitz
paraSITE
(P)LOT
- 100 Andreas Strauss
Dasparkhotel
- 102 Import Export Architecture
DC/UC 1
- 104 Tiago & Gabriel Primo
Living on the Edge
- 105 Leonard Van Munster
Camping Vertical
- 106 Electroland
Urban Nomad Shelter
- 108 Etienne Boulanger
Single Room Hotel
- 110 Loose Affiliates
Picnurbia
- 112 Sean Godsell
Future Shack
Park Bench House
Bus Shelter

Capitolo V

117 Soluzione Progettuale

119 Introduzione

121 Concept

*Parole Chiave**Funzionamento**Diagrammi funzionali e di flusso**Utenza**Modularità**Web & App*

130 Location

*Linee Guida**Milano*

136 Struttura

*3x2**2x2**Scala*

142 Tamponamento

*Profili in legno lamellare**Finestrature a nastro*

144 Interni

*Arredi**Pavimento**Touch screen**Illuminazione**Prese elettriche universali**Schema elettrico*

151 Abitacoli

*Struttura**Tamponamento**Interni*

161 Render

*Prospetti**Sezioni**Viste*

178 Bibliografia

178 Bibliografia Generale

180 Documenti online

181 Sitografia

Introduzione

« Mai, in nessuna epoca precedente a quella attuale, si è viaggiato in maniera così massiccia e frequente. La società attuale è caratterizzata da una crescente mobilità degli individui » ⁽¹⁾

(Giampaolo Nuvolati)

Introduzione

« Sono un cittadino, non di Atene
o della Grecia, ma del mondo »

(Socrate)

Nel corso della storia l'uomo ha sempre viaggiato, in modalità e per ragioni differenti, tanto da far diventare la pratica del viaggio una sorta di metafora della vita stessa. Tuttavia, mai come nell'era contemporanea si è viaggiato in maniera così massiccia e frequente, creando un gruppo eterogeneo di persone, contraddistinte da condizioni economiche, provenienza sociale ed orientamento politico assolutamente personali e differenti l'una dall'altra, ma che per motivazioni varie e in modo per loro del tutto naturale, si spostano in modo caotico ed imprevedibile da un posto all'altro del pianeta, delineando modelli di vita sempre più legati allo spostamento, al viaggio ed all'uso temporaneo degli spazi della città. Come afferma Michel Maffiesoli, noto sociologo francese: *“è in corso un processo inesorabile che vedrà lo svilupparsi del nomadismo, un fenomeno per certi versi paragonabile a quello che accadde nel Medioevo, quando ci si poteva muovere in tutte le direzioni e non esistevano confini”* ⁽²⁾. Il nomadismo a cui si riferisce Maffiesoli ha ovviamente caratteristiche ben diverse dai fenomeni migratori tribali (stagionali, ciclici e prevedibili) che hanno avuto luogo per millenni (e che in taluni casi ancora persistono). La pratica nomade, da sempre una delle alternative dell'essere umano, a cavallo fra la mobilità e la stanzialità, torna oggi in auge. Ora è come se questi due fattori si compenetrassero, come se la nostra attuale sedentarietà fosse ad alto tasso di nomadismo.

Nel corso dei secoli le motivazioni ed i modi di viaggiare sono cambiati sensibilmente: l'avvento della rivoluzione industriale ha fatto da spartiacque tra una *modernità nomadica*, vissuta in maniera tradizionale, ed una *post-modernità neo-nomadica* con caratteristiche originali rispetto al passato. Il secolo scorso in particolare, grazie al boom post bellico, ha visto cambiare sensibilmente lo stile di vita delle masse, avviando un trend che possiamo constatare tuttora: le masse popolari urbane e di una parte delle campagne accedono a nuovi standard di vita, entrano progressivamente nell'universo del benessere, del loisir, dei consumi, che fino ad allora appartenevano alle classi borghesi. Vi è stato inoltre un progressivo perfezionamento dei mezzi di trasporto tradizionali e l'introduzione di nuovi mezzi di trasporto che hanno consentito di raggiungere località

sempre più distanti, si è giunti ad una *democratizzazione del movimento geografico* ⁽³⁾ e di conseguenza ad una globalizzazione del territorio. Un altro degli aspetti che ha caratterizzato il secolo passato è stato l'avvento dei mass media e di internet, i quali hanno collaborato a loro volta a determinare una globalizzazione culturale senza precedenti grazie all'intenso scambio di informazioni tra paesi che prima erano poco collegati fra loro. Tutti questi eventi, agendo in concomitanza, hanno prodotto una contrazione del concetto di mondo, il quale va sempre più assumendo i connotati del *villaggio globale* ⁽⁴⁾, teorizzato da Marshall McLuhan nel non così lontano 1964. Infine, il millennio al quale ci siamo appena affacciati nasce all'insegna delle tecnologie wireless, ultimo tassello mancante, che ben lungi dall'essere un'altra tecnologia superflua, sta già mostrando profondi cambiamenti a livello sociale, culturale, politico, architettonico ed urbano.

Ed ecco che in questo scenario che è andato delineandosi possiamo notare la presenza di un movimento di fondo, un insieme di tribù urbane fatte di giovani generazioni in movimento, un movimento globale e globalizzato sospinto dalle possibilità della rete di andare oltre qualsivoglia confine o barriera (ricerca degli itinerari, ricerca di qualsivoglia informazione, ricerca di biglietti low cost e di sistemazioni presso persone alle quali si ricambierà la cortesia invitandole a casa propria). Nasce così la figura del nomade digitale o metropolitano, che per lavoro, piacere e abitudine si sposta continuamente, abitando molteplici luoghi e che a differenza dei nomadi dell'antichità non ha bisogno di portare nulla con se poiché è in grado di accedere ad informazioni e persone virtualmente da qualunque punto del globo. Il campo d'azione e di movimento di queste tribù moderne sono le grandi città metropolitane che via via superano la concezione di città centralizzata, estendendosi verso nuove periferie ed assumendo sempre più il ruolo di centri punteggiati. Anche il concetto di identità nazionale nel senso classico del termine sta mutando, per lasciare spazio ad un'identificazione momentanea, legata ad un dato luogo in un dato momento.

1 - Nuvolati G., (2006) *Lo sguardo vagabondo. Il flaneur e la città da Baudelaire ai postmoderni*, Il Mulino, Bologna (p. 7)

2 - Maffesoli M. (2011) *Nelle città del futuro gli stili di vita saranno tribali*, *Immobilia-re.eu*, 21 Luglio 2011

3 - Urry J. (2002), *The Tourist Gaze*, (seconda edizione), Sage, Londra (p. 36)

4 - McLuhan M. (1964), *Gli strumenti del comunicare*, Il Saggiatore, Milano

Capitolo I

Il Neo-nomadismo

« È un gioia senza limiti prendere dimora nel numero, nell'ondeggiante, nel movimento, nel fuggitivo e nell'infinito. Essere fuori di casa, e ciò nondimeno sentirsi ovunque nel proprio domicilio; vedere il mondo, esserne al centro e restargli nascosto »

(Charles Baudelaire)

Il neo-nomadismo

Nomade

Dal greco νομάδες (*nomàs*)

[ˈnomade]

“Coloro che lasciano pascolare gli armenti”

Il nomadismo, storicamente inteso, è stato un fenomeno che consisteva nel movimento ciclico ed organizzato di gruppi di persone facenti parte della stessa tribù, accomunate da uno stesso linguaggio, da stesse usanze



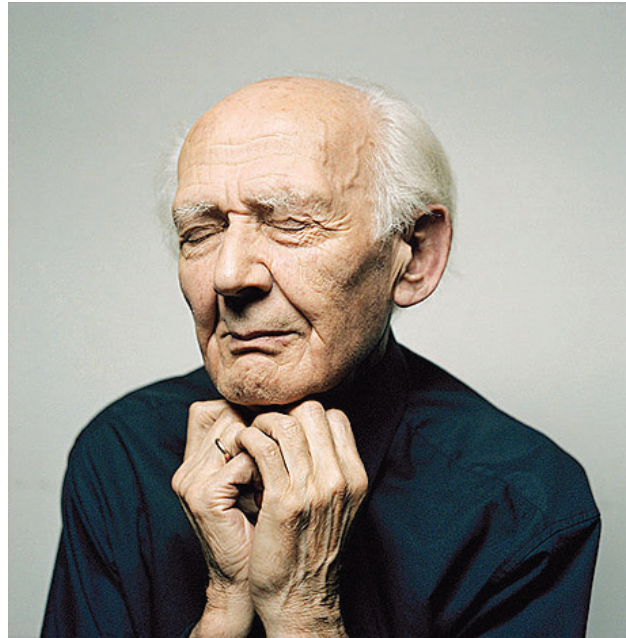
e credenze ed in generale da obiettivi comuni: l'esigenza di soddisfare bisogni primari di sussistenza, la ricerca di contesti ambientali non ancora antropizzati e di territori vergini da colonizzare. Se dovessimo redarre una descrizione della specie umana, l'unica che è riuscita - seppur con notevoli effetti negativi sull'ecosistema - a colonizzare ed antropizzare l'intero pianeta, tra i principali attributi dovremmo certamente inserire la mobilità. Questa *transumanza umana* ha assunto però nel corso dei secoli aspetti diversi dovuti ad esigenze, bisogni, funzioni ed attività dell'uomo che sono mutate nel tempo ⁽¹⁾. E' perciò necessario delineare una netta distinzione fra lo spostamento, il viaggio, l'errare di un nomadismo storico e tribale, da quello contemporaneo: così come le ragioni ed i modi di viaggiare sono cambiati con l'evolversi delle civiltà, parimenti possiamo osservare che il modo di viaggiare contemporaneo è contraddistinto dal momento storico che stiamo vivendo: “il viaggio è una forza centrale e non periferica nelle trasformazioni storiche, dalla creazione del luogo, della mappa del territorio, insomma la territorializzazione dell'umanità, è un'impresa della mobilità” ⁽²⁾.

■ Nomadi Cumani

(Cronache di Radziwiłł o anche Cronache di Könisberg) (Copia del 15 sec. dall'originale del 13 sec.)

Si tratta di manoscritti in antica lingua slava orientale conservati nella libreria dell'Accademia Russa delle Scienze a San Pietroburgo. Lavoro monumentale che racconta la storia della 'Rus di Kiev e degli stati confinanti attraverso più di 600 illustrazioni colorate.

La realtà moderna, sfaccettata e complessa, è estremamente differente da quella che ha visto la nascita, lo sviluppo ed il susseguente declino della maggioranza delle popolazioni nomadi tradizionali. Sin dal 1848 il modernismo portò dei cambiamenti forti alle società, tramite l'urbanizzazione, l'industrializzazione, la meccanizzazione, le massicce ristrutturazioni degli ambienti edificati e i movimenti politici urbani. Ma fu il boom economico post bellico a cambiare prepotentemente lo stile di vita delle masse con i risultati che possiamo constatare tuttora: le



masse urbane e di una parte delle campagne accedono a nuovi standard di vita: entrano progressivamente nell'universo del benessere, del loisir, dei consumi, che fino ad allora apparteneva alle classi borghesi. Le trasformazioni quantitative operano una metamorfosi qualitativa ⁽³⁾.

L'abbattimento delle barriere spaziali, economiche e culturali, unitamente alle incertezze ed alla frenetismo che attanagliano la società moderna, hanno portato alla nascita della società contemporanea, una società liquida, come è stata egregiamente etichettata dal sociologo e filosofo polacco Zygmunt Bauman ⁽⁴⁾. Ed è proprio in questa società moderna, liquida, frenetica ma fondata su uno stile di vita stanziale, che possiamo notare la nascita di un movimento di fondo, un insieme di tribù urbane fatte di giovani generazioni in movimento, un movimento globale e globalizzato. E' come se la nostra attuale sedentarietà fosse ad alto tasso di nomadismo, intendendo con ciò un nomadismo moderno, che si trasforma dall'essere un fenomeno di gruppo, ad essere un *modus vivendi* individuale. Dobbiamo al filosofo Umberto Galimberti alcuni dei contributi più interessanti sulla questione del ripresentarsi, nella contemporaneità, del nomadismo:

“A questo punto all'uomo non resta che il destino del viandante, il quale, a differenza del viaggiatore che percorre la via per arrivare a una meta, aderisce di volta in volta ai paesaggi che incontra andando per via, e che per lui non sono luoghi di transito in attesa di quel luogo, Itaca, che fa di ogni terra una semplice tappa sulla via del ritorno. (...) Il nomadismo è la capacità di disertare le prospettive escatologiche per abitare il mondo nella casualità della sua innocenza, non pregiudicata da alcuna anticipazione di senso” ⁽⁵⁾.

■ **Zygmunt Bauman** in un'immagine scattata per la copertina di una conferenza dal titolo “La modernità tra interregno e incertezza” tenuta presso l'Auditorium della Svizzera Italiana il 15 Novembre 2011

Ai giorni nostri dire nomadismo significa rimandare ad un rifiuto delle modalità di sedentarietà che contraddistinguono lo strutturarsi della modernità, continuo viaggiare attraverso esperienze, vagabondaggio costante favorito anche dalle modalità diverse di istantaneità comunicativa. Nomadismo come deterritorializzazione, come sottrazione, erosione dei significati dai contesti definiti, dai percorsi conoscitivi lineari a favore di un'erranza cognitiva che porta a costruire percorsi di senso soggettivo e intersoggettivo mobili, mutevoli, multiformi. Siamo di fronte ad una riscoperta dell'esperire *sensibile* - anche e soprattutto mediato tecnologicamente - che conduce verso l'affermarsi di una sorta di materialismo spirituale o di spiritualismo materiale. Oltre alla compenetrazione tra nomade e stanziale accennata precedentemente, siamo di fronte ad una forte ibridazione fra globale e locale, ovvero quel concetto di *glocale* molto in voga (perché molto calzante) nella società contemporanea:

“Occorre farsi stranieri al proprio luogo, abitatori del confine, saccheggiatori delle immagini fluttuanti, che non rimangono, costruttori di testi mobili, portatori - ancora un volta - di una duplicità fatta di curiosità e di nostalgia, di appartenenza e di estraneità” ⁽⁶⁾.

Nomadismo globale, questa è la sintesi della nuova erranza, un movimento che ha la matrice di riferimento non più solamente nel territorio fisico ma che trova nuove istanze nello spazio del sapere, della conoscenza, così come nei flussi cosmopoliti del sistema-mondo ⁽⁷⁾. All'atipicità di un anonimato cosmopolita si associa un senso forte di appartenenza. Questo nomadismo porta ad attraversare paesaggi di senso, a



percorrere esperienze cognitive, a seguire fuori-pista corporei che, nell'attraversamento dei *territori*, producono nuovi orizzonti semantici, fatti di ibridazioni culturali. Il nomadismo globale rappresenta una modalità di vivere l'opposizione complementare tra istanze di generalizzazione e di particolarizzazione, della forma fluida del sociale. Gestire la propria esistenza attraverso questi flussi, sapere affrontare le tensioni tra macro dinamiche di generalizzazione e micro esigenze particolaristiche, porta l'intero compatto mente/corpo ad essere soggetto ad una dinamica costante di deterritorializzazione/territorializzazione.

■ **Glocalizzazione o glocalismo** è un termine introdotto dal sociologo Zygmunt Bauman per adeguare il panorama della globalizzazione alle realtà locali, così da studiarne meglio le loro relazioni con gli ambienti internazionali. La glocalizzazione ritiene che il fondamento della società in ogni epoca è stata ed è la comunità locale, ovvero gli individui organizzati in gruppi sempre più allargati e presenti su un certo territorio. Dà inoltre importanza alla comunicazione tra gli individui e i gruppi definiti nello spazio e nel tempo e a come le nuove tecnologie abbiano favorito una accelerazione nei processi di trasformazione.

Intorno al 500 a.C. Eraclito immaginava la realtà del mondo come un flusso perenne in cui tutto scorre, quando sottolineava che:

“non è possibile discendere due volte nello stesso fiume, né toccare due volte una sostanza mortale nello stesso stato; per la velocità del movimento, tutto si disperde e si ricompone di nuovo, tutto viene e va”.

Dopo 2500 anni questa descrizione è più che mai attuale e ben rappresenta il sociale contemporaneo, la cui equazione è il prodotto dell’associazione tra movimento ed incertezza, tra la velocità di circolazione di flussi immateriali di informazione ed interiorizzazione nella vita della categoria dell’imprevedibilità. Questo il terreno sul quale le essenze nomadi si muovono.



■ Forme uniche della continuità nello spazio

Celebre scultura futurista di Umberto Boccioni che rappresenta il movimento e la fluidità. Ben si presta come rappresentazione moderna in chiave futurista del concetto di “panta rei” espresso da Eraclito.

« Questo succedersi, mi sembra ormai chiaro, non lo afferriamo con la ripetizione di gambe, di braccia, di figure, come molti hanno stupidamente supposto, ma vi giungiamo attraverso la ricerca intuitiva della forma unica che dia la continuità nello spazio. »

(Umberto Boccioni)

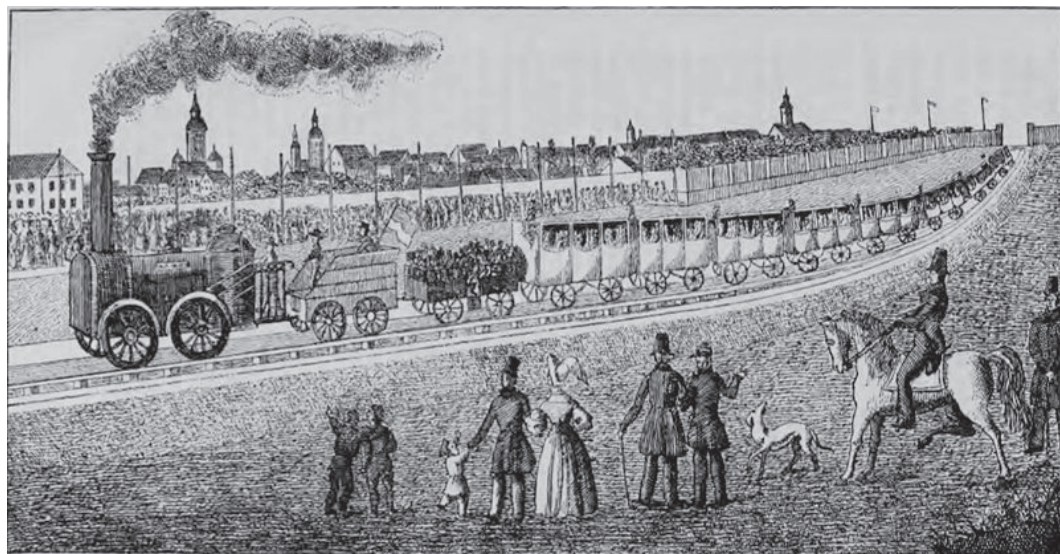
- 1 - Fassi. D. (2009), *Il design temporaneo e la mobilità sostenibile*, in *Sustainable Mobility*, Maggioli Editore, Rimini, (p. 27)
- 2 - Leed Eric J. (1992) *La mente del viaggiatore. Dall’Odissea al turismo globale*, Società editrice il Mulino, Bologna, (p.29)
- 3 - Morin E., (1962), *Lo spirito del tempo*, Meltemi Editore, Roma, (p. 85)
- 4 - Bauman Z., (2002), *Modernità liquida*, Editori Laterza, Roma
- 5 - Galimberti U., (2000) *Orme del sacro*, Feltrinelli, Milano, (pp. 312-313)
- 6 - Bruno G., (2002) *Opere Italiane*, UTET, Torino (p. 52)
- 7 - Maffesoli M. (2000), *Del nomadismo: per una sociologia dell’erranza*, Franco Angeli Editore, Milano

Evoluzione

« La fine del XIX secolo è un periodo che corona un secolo di prodigiosi sforzi scientifici ed economici, una nuova era di cui i sapienti e i filosofi profetizzano la grandezza, nella quale la realtà supererà i nostri sogni e fantasie »

(Atti preparatori dell'Esposizione universale del 1900)

Per comprendere appieno le motivazioni di questo fenomeno, bisogna andare a ricercare alcuni elementi sociali, storici, economici, tecnologici, che hanno creato in passato i presupposti necessari al *potere della mobilità* ⁽¹⁾. Possiamo parlare di una evoluzione/ rivoluzione che ha avuto due distinte fasi, identificabili rispettivamente con la **Seconda Rivoluzione Industriale** e la **Terza Rivoluzione Industriale**.



Il primo step di questa evoluzione, ovvero la Seconda Rivoluzione Industriale, è quel processo di trasformazione economica che, attorno alla metà del secolo XIX, da un sistema agricolo-artigianale-commerciale portò ad un sistema industriale moderno, caratterizzato dall'uso generalizzato di macchine azionate da energia meccanica, dall'utilizzo di nuove fonti energetiche (come ad esempio il

■ Immagine tratta dal libro tedesco "Friedrich List und die erste grosse Eisenbahn Deutschlands" (1887, Robert Krause)



petrolio e l'elettricità) e dalla diffusione della fabbrica come principale luogo di produzione. La rivoluzione industriale comportò una profonda ed irreversibile trasformazione che partì dal sistema economico fino a coinvolgere il sistema produttivo nel suo insieme e in definitiva l'intero sistema sociale. I trasporti divennero molto più sviluppati e complessi; il sistema ferroviario ebbe un accrescimento senza precedenti, in taluni paesi le ferrovie ebbero un incremento del 900% ⁽²⁾. L'enorme sviluppo del trasporto ferroviario rivoluzionò in breve tempo i commerci e le possibilità di movimento delle popolazioni interessate.



Nell'ambito navale, grazie allo sviluppo della metallurgia e all'introduzione dell'elica, si poterono costruire i primi scafi in acciaio, che permisero la costruzione di robustissimi transatlantici. Ed ecco che collegato alla rivoluzione dei trasporti vede la luce un nuovo fenomeno sociale: le **grandi trasmissioni continentali**. Sin dagli inizi dell'Ottocento

Il **Flyer** dei fratelli Wilbur e Orville Wright il primo velivolo al mondo dotato di motore a scoppio. Il 17 Dicembre 1903, dopo svariati fallimenti riuscì finalmente a rimanere in volo per 12 secondi e per una distanza complessiva di 36 metri. Era ufficialmente iniziata una nuova era.

Il **Rex**, il più grande transatlantico Italiano (51000 ton. di stazza) mai costruito fino al 1991. Varato il 1° Agosto 1931 dal Re Vittorio Emanuele III, restò in servizio fino al suo affondamento - datato 8 Settembre 1944 - e trasportò per anni migliaia di Italiani verso gli Stati Uniti, alla ricerca del "Sogno Americano".

vi erano stati spostamenti verso l'America e l'Oceania di masse di popolazione europea. Il fenomeno si accentuò tra il 1880 ed il 1914 quando milioni di emigrati specie dall'Italia meridionale, dalla penisola balcanica, dall'Europa orientale lasciarono le loro condizioni di vita semif feudale, attirati dalle migliori condizioni economiche degli Stati Uniti in fase di grande sviluppo industriale dove il mercato richiedeva quella necessaria materia prima della manodopera, che trovava impiego specialmente nell'edilizia e nelle grandi infrastrutture: costruzioni stradali e ferroviarie in primis. Il fenomeno delle trasmissioni comportava sacrifici culturali dolorosi ma nello stesso tempo però permetteva a grandi masse di uscire dal loro isolamento feudale e partecipare alle forme di una moderna civiltà, contribuendo in pochi decenni al formarsi di società in gran parte multietniche, come quella degli Stati Uniti, dell'Argentina o dell'Australia.

Il secondo step, ovvero la terza rivoluzione industriale, va invece identificata con il boom economico iniziato dopo la fine della seconda guerra mondiale, che in concomitanza con il definitivo affermarsi dell'industrialismo ha fatto da spartiacque tra una *modernità nomadica*, vissuta in maniera tradizionale ed una *post modernità neo-nomadica*



con caratteristiche originali rispetto al passato. La *democratizzazione del movimento geografico* ⁽³⁾, inizia ad attuarsi dal momento in cui, nel corso del XX secolo, avviene il progressivo perfezionamento tecnico dei mezzi di trasporto tradizionali e l'introduzione di nuovi mezzi di trasporto. L'aereo, il più veloce ed il più efficiente a lungo raggio, è divenuto anche il mezzo meno caro (come costo pro chilometro) e pertanto accessibile a chiunque. L'automobile stessa, sinonimo di libertà ed indipendenza, diviene un simbolo del boom economico, a dimostrazione del fatto che iniziò ad essere uno dei beni di consumo più richiesti e più diffusi. La possibilità data dalle nuove infrastrutture e dalle nuove tecnologie, ma soprattutto dalle miglie apportate a tecnologie risalenti al secolo precedente, permise alle popolazioni di muoversi con facilità ed in maniera autonoma, ma soprattutto di raggiungere località sempre più distanti, giungendo così ad una "globalizzazione del territorio" Oltre alla sopra citata globalizzazione del territorio, dovuta alla rivoluzione dei trasporti, uno degli aspetti più stravolgenti dell'ultimo secolo, è stato l'avvento dei *mass media*, i quali hanno collaborato a loro volta a determinare una globalizzazione culturale senza precedenti grazie all'intenso scambio di informazioni tra paesi che prima non erano in collegamento tra loro. Questi eventi, agendo in concomitanza, hanno prodotto una contrazione del concetto di mondo, il quale va sempre più

■ La **Fiat 600** simbolo del boom economico Italiano avvenuto fra gli anni cinquanta e settanta del XX secolo.

assumendo i connotati del *villaggio globale* ⁽⁴⁾, teorizzato da Marshall McLuhan nel non così lontano 1964, e stravolgendo di conseguenza definitivamente anche i concetti di tempo e spazio.

“Mentre lo spazio sembra rimpicciolirsi fino a diventare un villaggio globale della telecomunicazione e una terra-navicella di interdipendenze economiche ed ecologiche (...) e mentre gli orizzonti temporali si accorciano fino al punto in cui il presente è tutto ciò che c’è (...), dobbiamo imparare a venire a patti con un travolgente senso di compressione dei nostri mondi spaziali e temporali” ⁽⁵⁾



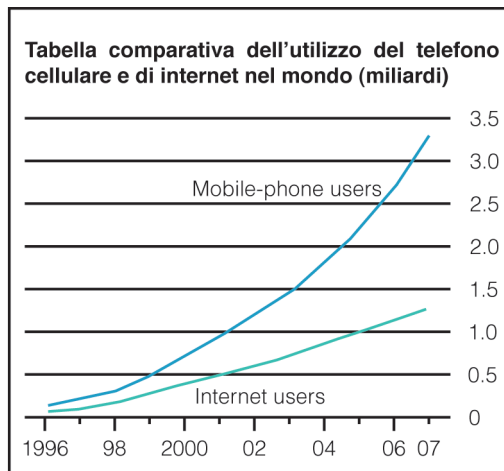
Sebbene la terza rivoluzione industriale tocchi un po' tutti i campi del settore economico-industriale a partire da quello meccanico, chimico, automazione etc., l'elettronica, la telematica e l'informatica sono i campi su cui essa si è maggiormente incentrata. Queste discipline nascono quasi ex novo e subiscono un continuo, rapido sviluppo e diffusione sul mercato, al punto da determinare forti modificazioni a livello tecnologico-economico-sociale con impatti notevoli sugli stili di vita della popolazione dei paesi occidentali. È con il loro sviluppo che parallelamente nasce e si afferma nella società anche il settore terziario cioè quello dei servizi. Questa rivoluzione, tuttora in atto ed in continua crescita, vede nelle nuove tecnologie il vero motore trainante: è proprio

la tecnologia ad essere alla base di tutti i cambiamenti nella società nomadica moderna, e la sua marcia incessante non potrà far altro che accelerare questi cambiamenti. Le connessioni wireless sembrano essere sempre più diffuse, le reti mobili saranno sempre più veloci ed affidabili. Hot spots Wi-fi stanno spuntando in ogni luogo, ed una nuova generazione di tecnologie wireless è sul punto di subentrare. Semplicemente come il Walkman della Sony ha radicato, non molto tempo fa, l'idea che la musica potesse essere goduta anche in movimento, il Black Berry della Research In Motion (RIM), azienda

■ Il primo **Sony Walkman** vede la luce nel 1979 e si diffonde in maniera talmente capillare che, nel linguaggio comune, il termine *Walkman* rappresenterà qualsiasi lettore di audiocassette portatile. Il 22 Ottobre 2010 la Sony ha annunciato il termine della produzione del dispositivo, divenuto ormai obsoleto e soppiantato da riproduttori digitali.

■ “L’era mobile è senza dubbio iniziata nel momento in cui la Apple ha rilasciato sul mercato mondiale l’**iPhone**”.

canadese, ha reso fin dal 1999 l'invio e la ricezione di e-mail in movimento una cosa normale. E semplicemente come l'era del personal computer è ufficialmente iniziata negli anni 80 grazie alla commercializzazione da parte della Apple di un'interfaccia utente grafica, l'era mobile è senza dubbio iniziata nel momento in cui la stessa azienda ha rilasciato sul mercato mondiale l'iPhone, con la sua radicalmente nuova e user-friendly interfaccia touch. Come risultato, per esempio, Google ha ricevuto nel 2008 cinquanta volte più richieste di ricerche sul web da iPhone che da ogni altro apparecchio mobile. ⁽⁶⁾



Cumulandosi, tutti questi cambiamenti hanno portato ad ad una fusione storica di due tecnologie che hanno già mostrato di essere rivoluzionarie nel loro piccolo.

Il telefono cellulare ha cambiato il mondo divenendo ugualmente diffuso in paesi ricchi e poveri. Internet ha raggiunto principalmente i paesi ricchi e gente ricca nei paesi poveri, ma ha già cambiato il modo in cui la gente compra, si relaziona con le banche, ascolta la musica, legge le notizie e socializza. Ed ora il telefono cellulare sta per rimpiazzare il personal computer come dispositivo principe per navigare sul web.

E tutto questo grazie unicamente alle comunicazioni wireless: qualcosa a cui la gente pensa semplicemente come un'altra tecnologia, sta iniziando a mostrare segni di cambiamento nel modo di vivere, nella cultura, nella politica, nelle città, nel modo di lavorare e di relazionarsi.

Gli antichi nomadi si muovevano da un posto all'altro e dovevano portare con sé quantità ingenti di oggetti, incluse le loro abitazioni e le loro famiglie. Anche la classe emergente di nomadi digitali è sempre in movimento, ma con sé non portano quasi nulla. Ovunque vadano, possono facilmente raggiungere persone ed informazioni. E le barriere all'ingresso stanno cadendo: non è necessario essere ricchi per essere nomadi.



■ Tabella comparativa dell'utilizzo del telefono cellulare e di internet su scala globale. I dati, raccolti dall'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni, sono aggiornati al 2007.

■ Illustrazione di Bell Mellor. Tratta dal report dell'Economist "New Nomadism"

Un secolo fa, alcune persone vedevano l'automobile unicamente come un cavallo più veloce, tuttavia l'introduzione di questo mezzo di trasporto rivoluzionario portò a città completamente nuove, con sobborghi ed aree suburbane, ad una nuova cultura del commercio al dettaglio (megastores, drive-through, drive-in), a nuove dipendenze (petrolio) e nuove minacce per la salute (pigrizia e obesità sul piano personale ed inquinamento sul piano globale). L'automobile divise le città in aree destinate agli uffici ed aree destinate alle abitazioni; le tecnologie wireless potrebbe rimischiare nuovamente le cose, con più gente che lavora nei sobborghi o che vive in centro città. Gli schemi del traffico stanno cominciando a cambiare nuovamente: le ore di punta del mattino e della sera, stanno lasciando posto a schemi più vari ed interconnessi, con gente che va avanti ed indietro fra casa, ufficio ed ogni sorta di altro posto nell'arco di tutta la giornata ⁽⁷⁾. Una nuova rivoluzione è cominciata, e ne stiamo vivendo gli albori.

1 - Leed Eric J. (1992) *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Società editrice il Mulino, Bologna, (p.159)

2 - www.wikipedia.org, *La seconda rivoluzione industriale*

3 - Urry J. (2002), *The Tourist Gaze*, (seconda edizione), Sage, (p. 36)

4 - La locuzione villaggio globale è stata usata per la prima volta da Marshall McLuhan, uno studioso delle comunicazioni di massa, in un suo libro del 1964 (*Understanding Media: The Extensions of Man*) in cui, nel passaggio dall'era della meccanica a quella elettrica, ed alle soglie di quella elettronica, analizzava gli effetti di ciascun "medium" o tecnologia sui cambiamenti del modo di vivere dell'uomo. Per villaggio globale si intende un mondo piccolo, delle dimensioni di un villaggio, all'interno del quale si annullano le distanze fisiche e culturali e dove stili di vita, tradizioni, lingue, etnie sono rese sempre più omogenee e internazionali. La locuzione è divenuta di vastissima diffusione al sorgere di nuove tecnologie (prima delle quali Internet) che consentirono una facilitazione ed un'accelerazione delle comunicazioni umane di grande rilievo: la locuzione si applica sia per definire che il gigantesco globo si sia ridotto ad un ambito facilmente esplorabile al pari di un villaggio, sia che (almeno per la comunicazione) ciascun villaggio che lo compone abbia oggi abbattuto i suoi confini non più terminandosi, e dunque coincidendo con il globo.

5 - Harvey D., (1993) *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano (p.295)

6 - New Nomadism, *Nomad at Last*, The Economist, Special Report, (10 Aprile 2008)

7 - New Nomadism, *A wireless world. Our nomadic future*, The Economist, Special Report, (10 Aprile 2008)

I Nomadi Metropolitanani

« A chi mi domanda ragione dei miei viaggi, solitamente rispondo che so bene quel che fuggo, ma non quel che cerco »

(Michel De Montaigne,)

Ora per la prima volta quasi tutti gli elementi per realizzare un progetto di *vita nomade* si presentano contemporaneamente all'appello. I processi culturali e le innovazioni tecnologiche che hanno interessato la seconda metà XX secolo hanno condotto ad una situazione esplosiva. Il nomade globale ⁽¹⁾, urbano o metropolitano, rappresenta il prodotto finale di un processo di sradicamento e superamento degli schemi statici in azione nelle diverse fasi storiche della civiltà umana. Un processo che partendo dall'antica Grecia per arrivare ai giorni nostri è passato attraverso ad una serie di figure simbolo, ognuna delle quali già incarnava in sé alcuni dei tratti psico-emozionali che si ritrovano ora riuniti nell'odierno nomade:

1. I primi esploratori via mare e via terra

Desiderio di scoprire l'ignoto, di superare limiti imposti dalle certezze della cultura di riferimento

2. I pionieri del nuovo mondo

Ricerca di una vita migliore, più libera e autonoma

- **Ferdinando Magellano** (Sabrosa, 17 ottobre 1480 – Mactan, 27 aprile 1521) è stato un esploratore e navigatore portoghese. Intraprese la prima circumnavigazione del globo al servizio della corona spagnola. Fu il primo a partire dall'Europa verso Ovest diretto in Asia e il primo europeo a navigare nell'Oceano Pacifico.



3. I viaggiatori-esploratori d'epoca Vittoriana

Curiosità verso *l'altro da se*, ansia di libertà

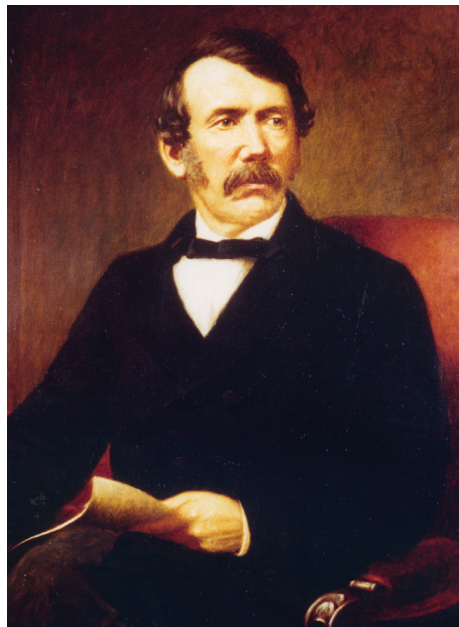
4. I globetrotter on the road degli anni '60-'70

Apertura verso nuove esperienze, nuovi livelli di consapevolezza, ricerca spirituale, rifiuto delle omologazioni sociali

5. Gli espatriati

(diplomatici, militari di professione, missionari, rappresentanti di multinazionali)
Disponibilità allo sradicamento, a confrontarsi con altre culture.

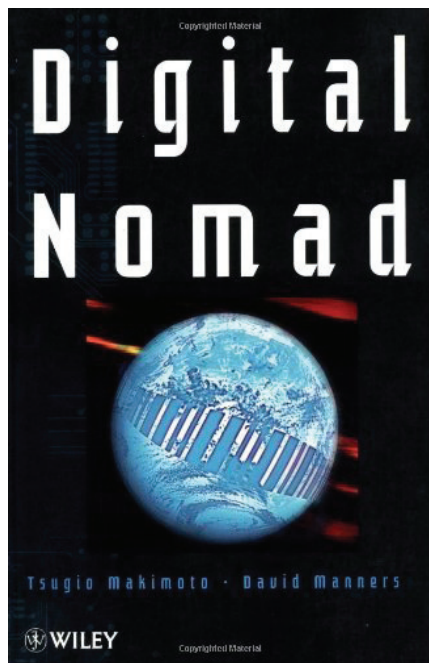
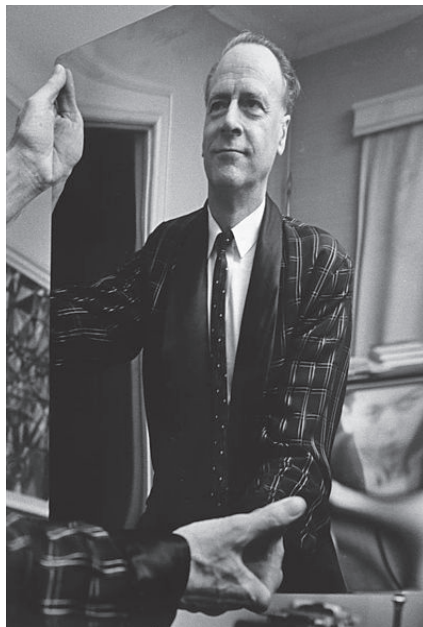
6. I nomadi globali



David Livingstone (Blantyre, 19 marzo 1813 – Lago Bangweulu, 1° maggio 1873) è stato un missionario, esploratore e medico britannico dell'era vittoriana. Fu un avido esploratore dell'entroterra africano, dove scoprì le cascate Vittoria (a cui diede il nome della Regina d'Inghilterra) e dove perse la vita 16 anni più tardi mentre era alla ricerca della fonte del fiume Nilo.

Airstream Inconfondibile roulotte americana nata negli anni '30 per mano del progettista Hawley Bowlous e dal genio imprenditoriale di Wally Byam. Attorno agli anni '50 divennero il simbolo della libertà e della vita all'aria aperta.

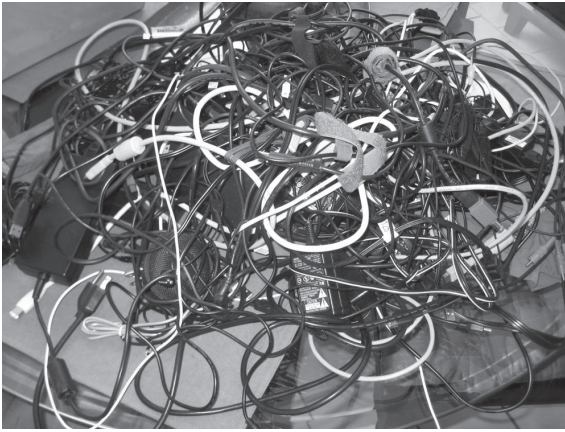
Negli anni '60 e '70 Herbert Marshall McLuhan, uno dei più autorevoli teorici di media e comunicazioni, immaginò i nomadi del futuro come essenze che si muovevano da un posto all'altro a grande velocità, utilizzando strutture loro dedicate lungo le strade. Negli anni '80 Jacques Attali, economista francese ed ai tempi consigliere del presidente Francois Mitterand, usò il termine per predire un'era in cui *élite* ricche e sempre in movimento si muovono attorno al globo in cerca di divertimento ed opportunità, e dove poveri, ma ugualmente sempre in movimento, lavoratori sarebbero migrati in cerca di una vita migliore. Negli anni '90 Tsugio Makimoto e David Manners scrissero assieme il primo libro che riportava il termine *nomade digitale* in copertina, aggiungendo alla visione le stupefacenti possibilità date dalle ultime trovate tecnologiche. Ma tutte queste precoci rappresentazioni e profezie del nomadismo si sbagliavano. Gli stili di vita nomadi che stanno prendendo vita oggi nel mondo non assomigliano per nulla a quelli descritti nei vecchi libri. Gli autori non ne hanno colpe, poiché le tecnologie alla base di questi cambiamenti non esistevano appena una decina di anni fa. I telefoni cellulari erano già molto diffusi ma erano utilizzati unicamente per chiamate vocali ed erano tremendamente difficili da connettere ad un computer, figuriamoci ad internet. Computer portatili ed assistenti digitali (PDA) necessitavano di scomodi cavi per potersi connettere alla rete a passo di lumaca. Leggere ed inviare e-mail dal telefono



cellulare - senza menzionare la sincronizzazione attraverso diversi dispositivi per creare una casella di posta virtuale - era qualcosa di sconosciuto. La gente scattava fotografie su pellicola.

■ **Herbert Marshall McLuhan** (Edmonton, 21 luglio 1911 - Toronto, 31 dicembre 1980) è stato un sociologo canadese. La sua fama è legata all'interpretazione innovativa degli effetti prodotti dalla comunicazione sia sulla società nel suo complesso sia sui comportamenti dei singoli. La sua riflessione ruota intorno all'ipotesi secondo cui il mezzo tecnologico che determina i caratteri strutturali della comunicazione produce effetti pervasivi sull'immaginario collettivo, indipendentemente dai contenuti dell'informazione di volta in volta veicolata. Di qui, la sua celebre tesi secondo cui "il medium è il messaggio".

■ **Digital Nomad** (1997) Tsugio Makimoto e David Manners per primi analizzarono come le tecnologie presenti e future, combinate con il naturale bisogno di viaggiare, permetteranno all'umanità di vivere, lavorare e condurre la propria esistenza in costante movimento.



Non esisteva il wi-fi. In poche parole, esistevano i dispositivi, ma pochissima connettività. Senza l'anello mancante della connettività si affermarono molti malintesi che ora richiedono una correzione. Il vecchio quadro mentale di un nomade lo vedeva regolarmente trascinarsi dietro una gran quantità di congegni. Visto che questi apparecchi, grossi o piccoli, erano trasportabili, la gente pensò che avrebbero reso mobili anche i loro utilizzatori. Non fu così. La metafora adatta per

qualcuno che trasporta un'infrastruttura mobile ma al tempo stesso ingombrante e poco maneggevole è quella di un astronauta piuttosto che di un nomade. Gli astronauti devono trasportare tutto ciò di cui hanno bisogno, incluso l'ossigeno, poiché non possono contare sull'ambiente circostante. Sono sia definiti che limitati dalla loro stessa attrezzatura e scorte.

Attorno all'inizio del nuovo millennio qualcuno, tipicamente dirigenti sempre in viaggio, fece il possibile per ridurre al minimo il peso degli oggetti che gli erano necessari, e si mosse cosiverso uno stadio intermedio. Si munì di zaini o trolley, pieni di cavi, dischi, periferiche, batterie, spinotti e documenti cartacei (in caso di malfunzionamento del computer). Questi nomadi intermedi trasportano meno di un astronauta e sono perciò più agili, ma sono ancora decisamente troppo carichi di attrezzature, molte delle quali sono misure di sicurezza contro disastri tecnologici. I nomadi urbani hanno iniziato ad apparire solamente negli ultimi anni. Come i loro antenati nei deserti, non sono caratterizzati da ciò che trasportano, bensì da ciò che si lasciano alle spalle, sapendo che potranno contare sull'ambiente circostante. Come i Beduini trasportano una quantità limitata di acqua perché sanno dove si trovano le oasi, i nomadi moderni non trasportano carta perché accedono ai loro documenti tramite i loro computer portatili, telefoni cellulari o online. Non trasportano nemmeno più i loro computer. Molti ingegneri che lavorano per Google viaggiano unicamente con uno *smartphone*. Nel momento in cui hanno bisogno di una tastiera



■ "Attorno all'inizio del nuovo millennio qualcuno (...) si mosse verso uno stadio intermedio. Si munì di trolley, pieni di cavi, dischi, periferiche, batterie, spinotti e documenti".

■ Illustrazione di Bell Mellor. Tratta dal report dell'*Economist* "New Nomadism"

più grossa si siedono di fronte al più vicino computer disponibile, aprono il browser e possono accedere ai loro documenti da ovunque nel mondo. Un altro grande errore commesso nei decenni passati era quello di confondere il nomadismo con le migrazioni, i viaggi d'affari o di piacere. Visto che i primi dispositivi mobili erano destinati principalmente a dirigenti aziendali, si suppose che il nomadismo avrebbe riguardato particolarmente viaggi aziendali. E in effetti molti nomadi volano frequentemente, motivo per il quale svariate compagnie aeree stanno introducendo il wi-fi nei loro aerei. Ma anche se nomadismo e viaggiare coincidono, non si può dire lo stesso per i loro bisogni. Le tribù di nomadi globali, in realtà, nulla hanno a che fare con gli uomini d'affari che popolavano le bussiness class negli anni '80 e '90, fisicamente provati dai *jet-lag* e dalle continue trasferte di lavoro. Il manager in trasferta finalizza i suoi spostamenti in base ad un obiettivo specifico ed all'ottenimento di un risultato pressoché immediato: seguire una trattativa, concludere un affare, controllare dei risultati. Non c'è un coinvolgimento emotivo: luoghi, persone, culture *altre* vengono appena sfiorati. I loro luoghi di riferimento sono i duty free degli aeroporti, le hall di alberghi a 4 o 5 stelle, le sale riunioni delle grandi corporazioni: veri e propri templi dell'omologazione culturale. Non c'è voglia di fermarsi bensì solo il desiderio di concludere il lavoro il più in fretta possibile e tornare a casa. I nuovi nomadi nulla hanno a che fare nemmeno con gli espatriati che, per quanto accettino o arrivino ad apprezzare la cultura locale, hanno ben saldo come punto di riferimento inalienabile la propria cultura d'origine. In molti casi per mantenere vivo il ricordo della tradizione finiscono per autoghettizzarsi in quartieri concepiti come riedizioni in miniatura della madrepatria. Esempio lampante sono gli Inglesi che nel processo di colonizzazione dell'India ricreano a Bombay o Nairobi campi di cricket, circoli di bridge, country club e sale da tè, nel tentativo di plasmare la cultura locale sulla falsa riga della loro cultura d'origine. I nuovi nomadi si presentano in realtà come qualcosa di diverso. Per scelta o per vocazione sono cosmopoliti convinti: la loro cultura di riferimento è un cocktail complesso e variegato di tutte le culture con cui sono entrati in contatto o che hanno assimilato. Se decidono di partire lo fanno sapendo che ovunque si stabiliscono la tecnologia consente loro di rimanere saldamente ancorati al network del villaggio globale.

« Muoversi non è più spostarsi da un punto all'altro della superficie terrestre, ma attraversare universi di problemi, mondi vissuti, paesaggi di senso. Il nomadismo odierno dipende principalmente dalla trasformazione continua e rapida dei paesaggi, scientifico, tecnico, economico, professionale, mentale... »

(Pierre Lévy) ⁽²⁾

La modalità e le tecniche dell'erranza come fondamento esistenziale sono un fatto puramente soggettivo. Si parte - e si resta - per curiosità, desiderio di assimilare usi e costumi locali, assaporare cibi diversi, apprendere una lingua straniera, stringere nuove relazioni, amicizie, contatti, mettersi in gioco.

Nonostante ciò, vi sono alcuni fattori che accomunano e caratterizzano i facenti parte di queste tribù neo-nomadiche e possono essere riassunti attraverso una serie di parole chiave:

Multilinguismo

conoscere una o più lingue straniere

Tecnologia

sfruttare le più avanzate tecnologie senza divenirne schiavi: personal computer, smartphone, tablet, consentono di eliminare libri, cd, dvd ed album fotografici, o meglio, di trasformarli da oggetti pesanti e voluminosi in una manciata di bit: intangibili, facili da trasportare ed accessibili da qualsivoglia supporto

Esperienzialità

ampliare e arricchire il “portfolio” personale con esperienze di vita e di lavoro diverse, che non seguano un percorso razionale e lineare ma che assecondino le curiosità, gli stimoli, le occasioni e gli interessi del momento, perseguire e promuovere l'apprendimento permanente

Generazione Zero ⁽³⁾

non appesantirsi con beni terreni e proprietà immobiliari

Autonomia

niente e nessuno lo legano ad un luogo o ad una situazione indesiderata, per questo l'autonomia presuppone un'attitudine al cambiamento repentino, alla costante rimessa in discussione dei codici e dei canoni di riferimento

Mobilità

il nomade metropolitano è quasi costantemente in movimento, da un punto ad un altro della stessa città o fra differenti realtà metropolitane. Non importa quale sia il motivo di questo girovagare: lavoro, piacere, abitudine o motivi esistenziali; bensì ciò che importa sono la facilità e naturalezza con cui egli effettua questi spostamenti, aiutato dalla tecnologia e da una forte attitudine ad adattarsi all'ambiente che lo circonda

Flessibilità

mantenere la mente flessibile, aperta al nuovo e all' *altro*, essere sempre pronti al cambiamento, alla migrazione

Cosmopolitismo

avere un approccio cosmopolita alla realtà che li circonda, sentirsi a casa in qualunque luogo, non avere una fissa dimora

Connettività

mantenere forti contatti con la comunità di elezione, la propria cerchia di amici e conoscenze, il nomade è costantemente connesso alla rete, la quale gli permette di mantenere contatti con famigliari e conoscenti ed accedere ad informazioni in tempo reale da qualsiasi punto del globo

Gli esseri umani hanno sempre viaggiato e migrato, senza vivere necessariamente condurre una vita nomadica. Il nomadismo che sta emergendo ai giorni nostri è differente ed estremamente più complesso che il semplice viaggiare: è figlio del multiculturalismo e sintomo della globalizzazione, è generato da un soddisfacimento legato più ad esigenze secondarie e quindi al sistema del benessere e dell'esperienza, che non ai bisogni di tipo primario. Si tratta di un fenomeno individuale, imprevedibile, diffuso e continuativo, indubbiamente trasversale. Un nomade moderno può indifferentemente essere un teenager di Oslo, Tokyo o della periferia Americana come un benestante dirigente aziendale.

« Un nomade moderno può tranquillamente essere un teenager di Oslo, Tokyo o della periferia Americana come un benestante dirigente aziendale. »

(New Nomadism)

Ed è proprio per questo motivo che il profilo del nomade metropolitano è piuttosto difficile da inquadrare, poiché si tratta di un'attitudine mentale, di un *modus vivendi* presente in maniera trasversale in individui diversi fra loro per estrazione sociale, condizioni economiche, sesso e credo politico. Più che una nuova classe i nomadi globali si potrebbero definire una nuova tribù, deterritorializzata, eterogenea e consapevolmente padrona delle nuove tecnologie. Per dirla come Husserl ⁽⁴⁾, i nuovi nomadi sono *essenze*

morfologiche vaghe e vagabonde che non sono nè inesatte, indeterminate, imprecise e neppure esatte determinate e precise. Prima ancora che un mosaico di erranze nello spazio, infatti, l'attuale nomadismo è uno stato mentale, una metafora esistenziale; è la consapevolezza interiorizzata che la realtà è sempre transitoria, in divenire, che vivere richiederà un costante esercizio di adattamento a parametri sempre diversi e sempre più complessi.

“ormai la stabilità e la rigidità sono vere e proprie malattie comportamentali, che la logica razionale è poco più di una superstizione, che il rifugio nelle identità chiuse (razziali, politiche, religiose, professionali, sociali, linguistiche, culturali) non è che il sintomo della paura ossessiva di un modello oramai al tramonto” ⁽⁵⁾

Il nomade si apre consapevolmente, lascia che la realtà esterna lo penetri, lo permei di sé, trasformandolo di volta in volta dall'interno. Siamo di fronte ad una metamorfosi intesa non come perdita di identità, bensì come adattamento costante a nuovi habitat, saperi multipli, eterogenei mondi virtuali con cui si interagisce. Non significa nemmeno camaleontismo ipocrita: non si nasconde la propria vera identità. La natura del nomade è un mosaico composto da molte identità. dovunque egli si ritrovi a vivere ed operare, sa che potrà richiamare in sé l'identità corrispondente, quella che meglio entra in sintonia con il *genius loci*. Fondamentalmente il moderno nomade è colui che “osa”, che ha il coraggio di guardare il mondo con occhi diversi da come gli è stato insegnato, di lasciarsi guidare dalle proprie intuizioni e percezioni, di affrontare la vita come una personalissima ricerca.

1 - Nel 1984 Norma McCaig coniò il termine *Nomadi Globali* (sinonimo di *Third Culture Kids*). “Un nomade globale è qualunque persona, di qualsiasi nazionalità, che abbia vissuto al di fuori del paese di origine dei loro genitori prima di raggiungere l'età adulta per via dell'occupazione dei loro genitori”. Al giorno d'oggi, tuttavia, il termine abbraccia una schiera molto più allargata di personaggi.

2 - Pierre Lévy (Tunisi, 1956) è un filosofo francese che studia l'impatto di internet sulla società. Sostiene che il fine più elevato di internet sia “l'intelligenza collettiva”, concetto già introdotto da filosofi del recente passato.

3 - I seguaci di questo stile di vita si autodefiniscono *Generazione Zero*: zero come il numero di cose, oggetti, bagagli, di cui aspirano a circondare la propria esistenza. Il *culto del meno*, come lo chiamano alcuni, è sbocciato sulle due sponde dell'Atlantico, tra New York e Londra, per poi diffondersi come un contagio nel resto dell'Occidente. Ma è solo ora che sta acquistando dimensioni universali. (La Repubblica, Cronaca, 2 Novembre 2010)

4 - *Edmund Gustav Albrecht Husserl* (Prostejov 1859 - Friburgo 1938) è stato un filosofo e matematico austriaco naturalizzato tedesco, fondatore della fenomenologia e membro della scuola di Brentano. Ebbe un profondo influsso sull'esistenzialismo e Martin Heidegger, ma indirettamente il suo pensiero ha influito anche sulle Scienze cognitive e sulla filosofia della mente odierne.

5 - Dagnino A. (1996), *I nuovi nomadi : pionieri della mutazione, culture evolutive, nuove professioni*, Castelvocchi Editore, Roma (introduzione di Franco Bolelli)

Capitolo II

Parallelismi

« Viviamo in un'epoca in cui lo spazio ci si offre sotto forma di relazioni di dislocazione. Ad ogni modo, credo che l'inquietudine d'oggi riguardi fundamentalmente lo spazio »

(Michel Foucault)

Deserti Metropolitan

« Per prima cosa voglio constatare che qui non mi trovo nella mia patria e che, nonostante i miei sforzi, non capisco una sola parola di quello che qui si dice »

(Franz Kafka)

I tempi moderni hanno prodotto una città perfettamente razionalizzata, priva di qualsivoglia casualità strutturale, dove la quantità ha prevalso a dispetto della qualità, dove la razionalità ha allontanato impulsi, emozioni, passioni ed in definitiva l'arte stessa nel senso più ampio della sua accezione. Le metropoli contemporanee rappresentano un modello di sviluppo alienante ed impersonale e mai come in questo momento si è compreso il limite di agglomerati urbani di tali mostruose dimensioni; è lì, nelle loro fauci di cemento, che il singolo si annulla, privato di ogni godimento estetico, immerso in panorami di desolante squallore post-industriale ⁽¹⁾.



■ **Viandante sul mare di nebbia** (*Der Wanderer über dem Nebelmeer*) è un dipinto ad olio su tela di Caspar David Friedrich realizzato nel 1818 ed esposto alla Kunsthalle di Amburgo in Germania. Opera fedele allo stile Romantico che vuole trasmettere una delle introspezioni kantiane espressa attraverso la contemplazione del viaggiatore del mare di nebbia. Il Viaggiatore è una metafora del futuro sconosciuto e la sua posizione sul precipizio trasmette un significato ambiguo in quanto contraddittoria: lascia intendere il dominio sul paesaggio e l'irrelevanza dell'individuo all'interno di esso.

Questo il terreno in cui le essenze nomadi si muovono, agiscono ed interagiscono, e viene quasi naturale tracciare un parallelismo fra ciò che le metropoli moderne rappresentano al giorno d'oggi per i viandanti contemporanei e ciò che i grandi deserti e le terre aride ed inospitali hanno rappresentato nel corso dei secoli per nomadi, pellegrini e viaggiatori. Un tempo i pericoli erano dati dalla immensità degli spazi, dalla carenza di punti di riferimento e di appoggio, dalla mancanza di ripari contro le condizioni atmosferiche avverse e dalla difficoltà di procurarsi approvvigionamenti e beni di prima necessità all'interno di un territorio ostile e sconosciuto. I nomadi tribali tradizionali necessitavano perciò di saldi punti di riferimento che rendessero possibile il loro stile di vita errante: *le oasi, i caravanserragli, le sorgenti, i suk, i grandi mercati del bestiame.*

I pericoli delle metropoli moderne sono di natura differente, ma ugualmente insidiosi. Più che la vita stessa dei viandanti che ne percorrono le strade, ad essere messo a repentaglio è il loro benessere psicofisico. Siamo sempre più abituati a vivere in un ambiente saturo di messaggi pubblicitari che stuzzicano, affascinano e seducono, ma che sono in definitiva menzognieri: standard irrealizzabili, metodi comunicativi non autentici ed immagini che si riferiscono ad una realtà che non esiste al di fuori dei confini dell'immagine stessa. Questa situazione culturale è figlia di ciò che Guy Debord chiama *società dello spettacolo* ⁽²⁾ e si esplicita in una cultura viva delle nostre città non autentica e motivata da tutt'altro che dal desiderio di creare connessioni genuine fra gli abitanti della città stessa. Il nostro universo percettivo è avvolto in una molteplicità simultanea di stimoli visivi, acustici, percettivi: siamo schiavi della sincronia.

« Lo spettacolo non è un insieme di immagini, ma un rapporto sociale tra le persone, mediato dalle immagini. Esso è la società stessa, per come si presenta: lo spettacolo è il capitale a un tale grado di accumulazione da divenire immagine »

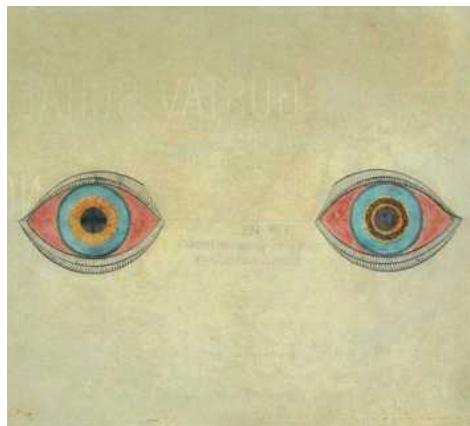
(Guy Debord)

“Il tempo ha perso la sua natura vettoriale. La diacronia, svolgimento di una storia in una successione di momenti diversi, cede alla sincronia, compressione simultanea dei vari momenti” ⁽³⁾

È facile intuire come questa assunzione in dosi massicce di esperienze virtuali può avere effetti sconvolgenti sul nostro equilibrio psichico. Un tempo un pastore mongolo er-

I miei occhi al momento della visione

(Meine Augen zur Zeit der Erscheinungen) (1911-1913). August Natterer (1868-1933), conosciuto anche con lo pseudonimo di Neter, fu un'artista tedesco schizofrenico esponente dell'Art Brut, Termine inventato nel 1945 dal pittore Jean Dubuffet per indicare le produzioni artistiche realizzate da non professionisti o pensionati dell'ospedale psichiatrico che operano al di fuori delle norme estetiche convenzionali.



rante o un nomade Tuareg potevano morire disidratati nei loro rispettivi deserti, oggi un nomade della nuova era può rimanere annichilito dalle sue allucinazioni sensoriali, dalla sua perdita di identità. Al giorno d'oggi l'accelerazione dei processi temporali è talmente forte da essere visibile nel corso di una sola esistenza. Tutto accelera: il modo in cui acquisiamo informazioni, il numero di eventi e situazioni che ci si prospettano nell'arco delle 24 ore, la nostra capacità di risposta e quella delle macchine che utilizziamo. Come si muoveranno i pionieri del 2000 nei loro percorsi esistenziali? Riusciranno a trovare un nuovo equilibrio tra la velocità di accumulo dei dati e delle esperienze ed i tempi lenti che comunque necessitano al nostro corpo ed alla nostra mente per elaborare e trasformare gli input in forme di sapere, di intelligenza e di irrinunciabile piacere?

Da questo punto di vista molto interessante è il libro di Vincenzo Binetti ⁽⁴⁾ che analizza questa territorialità metropolitana attraverso una raccolta di saggi appartenenti alla letteratura classica italiana del XX secolo. Ogni capitolo esamina un romanzo, il quale diviene una riflessione critica sullo spazio urbano. Mettendo in evidenza il rapporto che questi romanzi hanno con lo spazio urbano, Binetti rivela una serie di relazioni conflittuali non solo con la modernità (e la sua crisi), ma anche e soprattutto con le forme moderne di comunità e di organizzazione sociale. Viene proposta la costruzione di spazi alternativi e di conseguenza di logiche alternative di incontro e modi di vita comunitaria.

Si può facilmente individuare un percorso di lettura lineare che ha inizio nei primi due saggi, rispettivamente di *Pirandello* e *Pavese*. La città appare essenzialmente come un luogo di alienazione: un ambiente soffocante che sintetizza emblematicamente la crisi della modernità. I protagonisti di questi romanzi tentano di portare avanti la propria esistenza nella città nel miglior modo possibile, attraverso varie strategie di fuga e migrazione. Nei capitoli successivi (saggi di *Maraini*, *Balestrini* e *Palandri*), tuttavia, pur ritrovando nuovamente spazi urbani restrittivi e strategie di nomadismo ed esodo, è possibile notare uno spostamento del centro di gravità dell'analisi critica. Mentre prima la fuga sembrava essere essenzialmente una reazione alle costrizioni ideologiche e fisiche dello spazio urbano, ora le strategie di esodo sembrano capaci di costituire nuove spazialità. Nel caso di *Maraini*, per esempio, oltre a una fuga



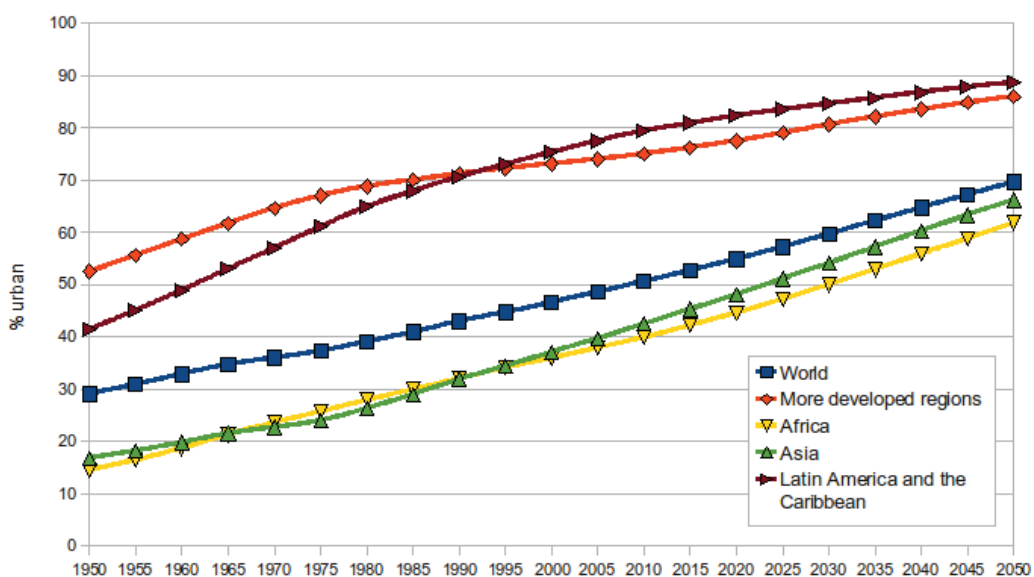
■ Le fils de l'homme

Dipinto del 1964 del pittore surrealista René Magritte. Spesso utilizzato come copertina del "Fu Mattia Pascal" (la novella di Pirandello analizzata da Binetti nel suo libro) rappresenta il conflitto fra il visibile e l'invisibile e l'irrefrenabile interesse dell'istinto umano verso ciò che è nascosto, celato alla vista.

dalle norme dominanti di *gender*, Binetti identifica una fluidità corporea e un nomadismo del corpo che permettono una diversa abitabilità dello spazio pubblico. Allo stesso modo nel caso di Balestrini e Palandri le deterritorializzazioni della città diventano sempre, di fronte alle enormi forze di repressione, parte di un processo di creazione di nuove forme di comunità e di forti soggettività desideranti all'interno dei movimenti degli anni '70. Quello che scopriamo in altre parole è che l'esodo ed il nomadismo di queste soggettività diventa un processo non solo di fuga ma anche e soprattutto di costituzione, che permette di evadere i confini oppressivi della città e creare simultaneamente una nuova città capace di esistere proprio al suo interno.

Il punto di arrivo cruciale di questa logica di fondo che caratterizza tutto il libro emerge nel capitolo finale dove Binetti analizza i testi narrativi relativi ai fatti del G8 a Genova. Qui ci troviamo di fronte ad una città militarizzata, brutale e oppressiva, dove tutti gli spazi sono stati evacuati o chiusi e dove tuttavia la moltitudine attraversa queste barriere creando, nonostante la sofferenza e la violenza, nuovi spazi di felicità. Questo è secondo me l'aspetto più significativo del libro di Binetti: il voler dimostrare come le migrazioni e i nomadismi di queste figure multitudinarie che emergono attraverso la letteratura italiana del XX secolo siano capaci di trasformare la città e generare nuovi spazi comuni.

Discutere di città significa affrontare uno dei nodi politico-culturali e concettuali più controversi e problematici che contraddistinguono la nostra epoca. Nelle città vivono, infatti, al giorno d'oggi più della metà degli abitanti del pianeta ed il processo di inurbamento procede ormai a ritmi esponenziali; al tempo stesso, l'utopia implicita nell'idealismo ottocentesco che vedeva, nella città appunto, il simbolo emblematico della modernità e del suo progresso è inevitabilmente crollato dando vita a forme dinamiche di spazialità urbana certamente più complesse e contraddittorie.



Quello che si evince dalla lettura del libro di Binetti è che accanto alla città *rigida*, strategicamente concepita per rappresentare e celebrare attraverso la sua simbologia architettonica ed urbanistica la logica omologante del potere, esiste anche una spazialità *immateriale*, in continua trasformazione e perciò inafferrabile, la cui fluidità e transitorietà di fondo rendono spesso contraddittorio e problematico qualsiasi tentativo di catalogazione. Spazialità invisibili all'interno delle quali si muovono, a stretto contatto con una spazialità ufficiale, *visibile* e ordinata, comunità nomadiche in grado di destabilizzare la volontà di *controllo e disciplina* portata avanti dall'incessante e martellante passo dalla globalizzazione. Una moltitudine di soggettività che mette in moto un processo di deterritorializzazione della spazialità urbana proprio perchè capace di scatenare azioni politico-culturali il cui concatenarsi produce situazioni momentanee collettive o individuali di resistenza e di antagonismo. Forme altre di abitabilità, dove la *porosità* delle dinamiche interne finisce appunto col rendere problematica e controversa anche l'opposizione semantica tra centro e periferia, tra *pubblico* e *privato*; soggetti desideranti che tentano di riappropriarsi di nuovi spazi ridisegnando la mappa della città secondo dei criteri che sfuggono alla logica inglobante del sistema e producono invece condizioni in grado di mettere in crisi e destabilizzare la progettualità asfittica e coercitiva di una planimetria urbana, dettata da logiche utilitaristiche e capitalistiche ⁽⁵⁾.

■ Percentuale della popolazione che vive in aree urbane

Fonte: "UN World Urbanization Prospects" (2007)

1 - Dagnino A. (1996), *I nuovi nomadi : pionieri della mutazione, culture evolutive, nuove professioni*, Castelvecchi Editore, Roma

2 - Debord G. (1992), *La società dello spettacolo*, Baldini Castoldi Dalai editore, Milano
Scritto nel 1967 è il suo saggio più celebre. Denuncia profeticamente il processo di trasformazione dei lavoratori in consumatori nel sistema economico capitalista

3 - Daniele Brolli (Rimini, 1959), scrittore, illustratore e sceneggiatore di fumetti, saggista, videomaker, traduttore, esperto di fantascienza e consulente editoriale italiano.

4 - Binetti V. (2008), *Città nomadi : esodo e autonomia nella metropoli contemporanea*, Ombre Corte Editore, Verona

5 - Ivi (p.13)

Oasi Metropolitane

« Il nomade globale necessita di una salda ed efficiente struttura di supporto. In fondo anche il nomade tribale tradizionale, nella sua erranza, non mancava di saldi punti di riferimento: le oasi, i caravanserragli, le sorgenti, i centri di rifornimento, i suk, i grandi mercati del bestiame. Ecco che allora, nel caso del nomade del 2000, entrano in gioco le enclave: cittadelle, basi di appoggio, “comuni”, kibbutz postmoderni, organizzati sulle basi e sulle esigenze di una grande tribù mobile »

(Arianna Dagnino, I nuovi Nomadi)

Scendendo sul piano pratico, il senso di spaesamento causato dal costante mutare dei paesaggi geografico-culturali di un'esistenza nomade può essere superato solo se si riconoscono nuovi elementi di sostegno: esattamente come il nomade tribale tradizionale non mancava di saldi punti di riferimento che rendessero possibile il suo stile di vita errante - *le oasi, i caravanserragli* ⁽¹⁾, *le sorgenti, i suk, i grandi mercati del bestiame* - ecco che anche il nomade metropolitano necessita di una salda ed efficiente infrastruttura di supporto, ovvero un sistema diffuso di accoglienza e ausilio agli spostamenti nomadici che avvengono all'interno delle città ed anche da una realtà metropolitana ad un'altra.

Le tribù nomadi tradizionali, infatti, non sono mai state selvaggiamente autonome e indipendenti. Hanno sempre operato in simbiosi con le popolazioni sedentarie. Le une avevano bisogno delle altre e viceversa. Le grandi carovane richiedevano particolari condizioni di supporto quando entravano in città: il serraglio, i pozzi per l'abbeveraggio, il mercato dove vendere bestiame e mercanzie e



■ Una delle tante oasi verdegianti che costellano l'altopiano tra le due grandi città di Lhasa e Shigatse (Tibet)

dove acquistare viveri. A loro volta la città ed i suoi abitanti si arricchivano grazie ai fiorenti commerci, acquisivano nuove conoscenze, mantenevano vivo lo spirito cosmopolita, rinnovavano le dinastie con l'apporto di sangue nuovo. La civiltà del futuro dovrebbe prevedere lo stesso tipo di rapporto simbiotico tra nomadi e sedentari in uno scambio incessante di saperi e conoscenze. Oltre che in simbiosi con le popolazioni stanziali, le tribù nomadi tradizionali operavano anche e soprattutto in un rapporto di forte simbiosi con la natura e con il territorio, consapevoli della loro estrema importanza: fonti di sopravvivenza e di energia vitale, da non sperperare o sfruttare in modo incondizionato. E' la lezione fondamentale del nomadismo tradizionale. I nativi d'America ballavano fino a sfinirsi per pestare (anziché tagliare) l'erba del pezzo di prateria su cui volevano piantare i *teepee*, in modo che l'area potesse riprendere l'assetto naturale appena dopo la rimozione dell'accampamento. I nomadi del Sahara creavano invece *insediamenti mobili* (da abbandonare e ricostituire altrove) e *reti di oasi* che garantissero la sussistenza, mantenendo però inalterato l'equilibrio con la natura. Le oasi che punteggiano le vie carovaniere nelle regioni algerine di *Saoura*, *Gourara* e *Touat* sono alcuni dei modelli cui si rifà l'architetto Pietro Laureano per descrivere il valore degli *ecosistemi autopoietici* (capaci di perpetuarsi e rigenerarsi continuamente), creati per intervenire sull'ambiente esaltandone le potenzialità senza esaurirle ⁽²⁾. Il neonomade, attraverso gli strumenti del design e della progettazione, deve essere messo nella possibilità di recuperare quest'ottica di rapporto simbiotico e mutuo scambio con l'ecosistema, sicuramente sfruttando le opportunità fornite dagli ultimi sviluppi della tecnica, ma sempre rifiutando la logica utilitaristica che inevitabilmente finisce per recidere l'ancestrale senso di appartenenza che l'uomo ha con la propria terra.

« Oasi è un insediamento umano in situazioni geografiche inclementi che utilizza risorse rare, disponibili localmente, per innescare un'amplificazione crescente di interazioni positive e realizzare una nicchia ambientale fertile e autosostenibile le cui caratteristiche contrastano l'intorno sfavorevole »

(P. Laureano, 1988)

In questo senso un possibile metodo di azione ci viene suggerito nel breve ma non di meno ispirante saggio di Luciano Crespi ⁽³⁾:

“Come quasi tutti i caravanserragli la “crosta” esterna, impenetrabile e dura come roccia, nasconde un interno prezioso, organizzato attorno ad uno spazio aperto sul quale si affacciano, per mezzo di porticati e logge, le diverse funzioni presenti. è in quello spazio che si può immaginare che si dovesse concentrare l'energia del luogo, fondata sull'incontro, il confronto, forse lo scontro tra i viaggiatori portatori di esperienze, culture, lingue, costumi diversi. Ed è proprio per l'efficacia di quel dispositivo, e per il valore inalterato che conserva, che si può pensare di riproporlo oggi, seppure in un contesto ovviamente profondamente mutato, (...) intervenendo in modo discreto sul territorio, senza cioè ricorrere alla logica dei “grandi progetti”, destinati a spettacolizzare l'evento ma, al tempo stesso, anche lasciare sul territorio “monumenti” spesso inquinanti, non riciclabili, non recuperabili.” Bisogna saper cogliere l'occasione per “elaborare

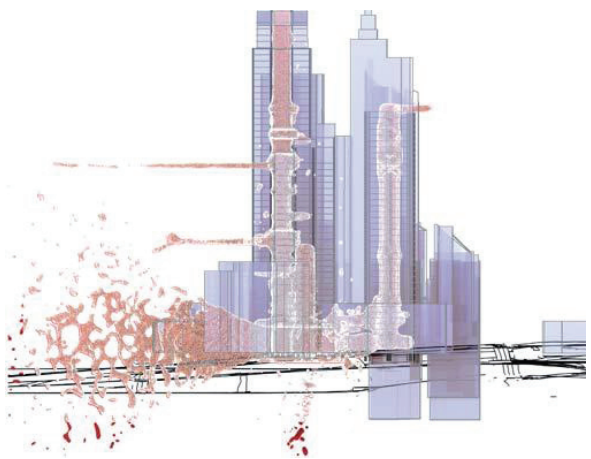
strategie diverse, fondate sulla previsione di interventi reversibili, sul riuso di contenitori già esistenti, sulla diffusione di sistemi di attrezzatura degli spazi interni e dei luoghi aperti della città. (...) Ed è in questo contesto che la cultura del design, ed in particolar modo dell'interior design, può avere un ruolo cruciale. Quello di interprete principale della domanda di luoghi diffusi lungo le attuali "vie della seta", vale a dire gli itinerari che attraversano, come un sistema linfatico, il territorio, fornendo ai viaggiatori servizi innovativi, ambienti ospitali, ma soprattutto occasioni da sperimentare. (...) Porzioni di territorio riscattate dal loro destino atipico, alle quali accedere en passant, pronte ad accogliere il consumo intelligente dei viandanti della contemporaneità e destinate a soppiantare gli attuali santuari dello shopping con un'idea altra e alta di socialità. Caravanserragli della contemporaneità, nei quali trovare ospitalità sperimentando forme molteplici di socialità, di integrazione tra i servizi offerti, soprattutto disponendo di ambienti connotati da un'alta qualità dal punto di vista del loro design. La loro progettazione nasce dall'assunzione di strategie. La prima è quella che potremmo chiamare della messa in scena, cioè della necessità di attribuire un carattere allestitivo, fondato sulla rinuncia alla pretesa di prevedere trasformazioni irreversibili dei luoghi e degli ambienti. Cercare di affermare la necessità che l'opera, di design, sia pertinente al proprio tempo, conservando la sua capacità simbolica, vale a dire la sua presenza, indipendentemente dalla durata nel tempo stesso. La seconda è la perdita del confine, come quello tra interno ed esterno, ma anche tra materiale ed immateriale, artificio e natura, tradizione e innovazione. La terza è quella del gioco d'ombra»

« Unico modo per trasformare le enclaves in laboratori per il futuro è quello di renderle estremamente permeabili all'ambiente circostante e agli influssi dall'esterno, capaci di creare una fertile osmosi tra il dentro ed il fuori; cittadelle pronte ad applicare la stessa flessibilità che si richiede ai loro abitanti. »

(Arianna Dagnino, I nuovi Nomadi)

Sulla base di queste premesse si fonda il progetto di dispositivi urbani che ho sviluppato, vere e proprie *Oasi metropolitane* destinate ad assecondare abitudini e necessità di queste tribù neo-nomadiche che vivono le metropoli moderne in maniera caotica, talvolta imprevedibile e che fanno della mobilità, della tecnologia e dello spirito di adattamento i loro punti di forza.

■ **Porosity**, progetto di ricerca avviato da Richard Goodwin alla COFA, University of South Wales, Australia. Lo scopo di Porosity è analizzare il confine fra spazio pubblico e spazio privato all'interno della città, utilizzando le performance artistiche per testare quanto labile possa essere questo confine.



Un sistema diffuso di *caravanserragli della contemporaneità* che va ad inserirsi in maniera *sinecologica* in nicchie potenzialmente fertili dell'ecosistema urbano, un punto di riferimento per viaggiatori occasionali o abituali, abitanti della città, passanti, turisti, professionisti. Un luogo ove grazie alla creatività ed attraverso la sperimentazione sociale, si possa dar vita a scambi umani e culturali, mettere in comunicazione viaggiatori e gente del luogo: un territorio temporaneo dove nascano interazioni sociali improvvisate e genuine. Basate sulla logica della temporaneità e della modularità queste *Oasi* possono essere dispiegate laddove la città ed i cittadini lo richiedano, e danno la possibilità attraverso un sistema di *feedback* di valutarne la loro efficienza sul territorio per capire quali regolazioni debbano essere fatte a breve termine e, in definitiva, se queste soluzioni temporanee possano essere un investimento a lungo termine per la comunità.

Nicchie fertili per questo tipo di intervento sono le strade cittadine, luogo dedicato agli spostamenti ed al parcheggio degli automezzi. Dei *non luoghi* li definirebbe Marc Augé ⁽⁴⁾. Da contrapporsi invece ai marciapiedi, così vicini nello spazio ma nonostante ciò concettualmente lontanissimi, dei luoghi a tutti gli effetti dove viene a congiungersi il pubblico con il privato di ciascuna comunità ma anche luogo ove si passa il tempo *altro*, quello non speso in casa, al lavoro o fra quattro mura.

Attraverso un intervento di *urbanismo tattico* ⁽⁵⁾ (concetto approfondito nel prossimo capitolo) queste Oasi Metropolitane vanno a contrapporsi all'infrastruttura urbana contemporanea, tipicamente autocentrica, e dove molte attività sociali sono svalutate e ridotte in funzione di strutture schiave dei mezzi di trasporto privati e di soluzioni *ipercommerciali*: lo spazio pubblico viene esteso all'interno della carreggiata stradale, restituendo alla comunità e rivalutando temporaneamente quella porzione di città che, egoisticamente, è di norma riservata al parcheggio degli autoveicoli privati.

1 - I caravanserragli venivano utilizzati come alberghi per la sosta, come magazzini per il deposito delle merci, e come luogo di incontro e meditazione, dove si potevano trovare, sembra, anche spazi destinati al culto e alla lettura. Il loro nome deriva dal persiano *karwan* che significa *carovana*, e *serai*, che significa *locanda*. Già nel VIII secolo troviamo traccia di questi edifici, che in origine erano, quasi certamente, semplici recinzioni in prossimità di una sorgente d'acqua. (Luciano Crespi in *Sustainable Mobility*)

2 - Pietro Laureano, architetto ed urbanista e consulente UNESCO, si occupa da quasi 20 anni di zone aride, ecosistemi in pericolo e civiltà islamica. I suoi studi dimostrano come le oasi non siano eventi fortuiti o occasionali, ma il frutto di attenta organizzazione degli spazi e della gestione delle limitate risorse offerte dall'ambiente. Nelle oasi si realizza un perfetto equilibrio tra uomo e ambiente che può essere preso come modello di quella che è la città sostenibile. Il modello dell'oasi si propone quindi come teoria. Lo studio dei processi di stretta associazione uomo natura capaci di creare ecosistemi autopoietici, vale a dire in grado di perpetuarsi e rigenerarsi continuamente.

3 - Fassi D. Giunta E., Rebaglio A. (a cura di) (2009), *Sustainable Mobility*, Maggioli Editore, Rimini

4 - Marc Augé definisce i *nonluoghi* in contrapposizione ai *luoghi antropologici*, quindi tutti quegli spazi che hanno la prerogativa di non essere identitari, relazionali e storici. Fanno parte dei nonluoghi sia le strutture necessarie per la circolazione accelerata delle persone e dei beni (autostrade, svincoli e aeroporti), sia i mezzi di trasporto, i grandi centri commerciali, i campi profughi, eccetera. Spazi in cui milioni di individualità si incrociano senza entrare in relazione sospinti o dal desiderio frenetico di consumare o di accelerare le operazioni quotidiane o come porta di accesso ad un cambiamento (reale o simbolico). I nonluoghi sono prodotti della società della surmodernità, incapace di integrare in sé i luoghi storici confinandoli e banalizzandoli in posizioni limitate e circoscritte alla stregua di "curiosità" o di "oggetti interessanti". I nonluoghi sono incentrati solamente sul presente e sono altamente rappresentativi della nostra epoca, che è caratterizzata dalla precarietà assoluta (non solo nel campo lavorativo), dalla provvisorietà, dal transito e dal passaggio e da un individualismo solitario. Le persone transitano nei nonluoghi ma nessuno vi abita.

5 - *Studio Rebar, 2011*

Capitolo III

Urbanismo Tattico

« L'Urbanismo Tattico è come la messa in atto di una modesta o temporanea rivisitazione dello spazio urbano per seminare un cambiamento strutturale dell'ambiente. »

(Rebar)

Urbanismo Tattico

Tattico

[tàt-ti-co]

agg.,s (pl.m. -ci, f. -che)

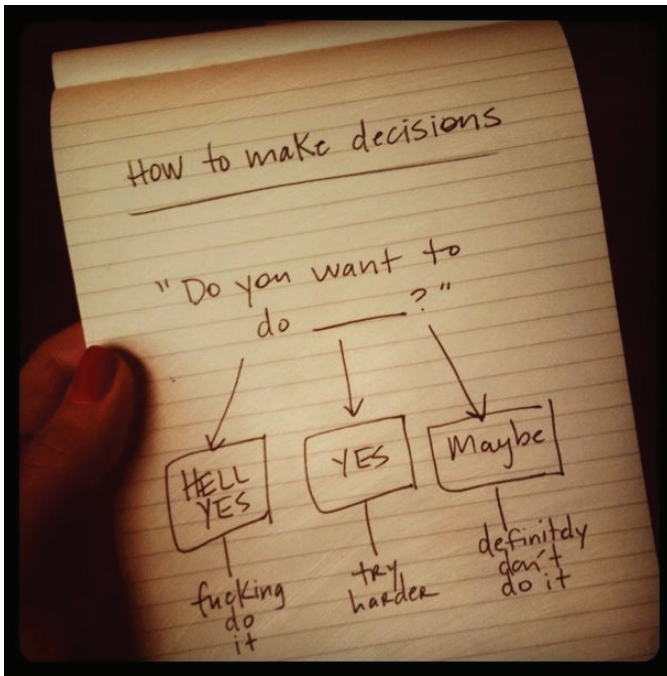
1. Riguardante la tattica; di importanza relativa a certi obiettivi specifici e non alla guerra in generale
2. Di manovra finalizzata al conseguimento del risultato sperato

Il termine **Urbanismo Tattico** è stato coniato da *Rebar*, studio interdisciplinare con base a San Francisco fondato nel 2004. *Rebar* definisce l'Urbanismo Tattico come *la messa in atto di una modesta o temporanea rivisitazione dello spazio urbano per seminare un cambiamento strutturale dell'ambiente* ⁽²⁾. L'utilizzo di tattiche si basa sull'assunto che strutture organizzative radicate (sociali, culturali, economiche e similari) hanno una relazione a doppio senso con l'ambiente: esse producono l'ambiente e nello stesso tempo sono il prodotto dell'ambiente stesso. Interessante in quest'ottica sono le nozioni di *doxa* e *habitus*, sviluppate dal sociologo francese *Pierre Bourdieu* ⁽³⁾ come mezzo per spiegare il modo in cui percepiamo i paesaggi profondamente codificati e strutturati. Secondo Bourdieu

“ogni ordine definito tende a produrre (in gradi differenti e con significati differenti) la naturalizzazione della sua stessa arbitrarietà” ⁽⁴⁾

Questi *doxa* sono profondi, lampanti, sono credenze che non solo spiegano il modo in cui il mondo funziona ma sono anche rinforzati dall'ambiente fisico e nello stesso tempo dalla metodologia attraverso cui operiamo in esso, ovvero *l'habitus*. *Michel de Certeau* ⁽⁵⁾ nel suo libro *“L'invenzione del quotidiano”* del 2001, prendendo in prestito termini e concetti dalla storia militare, mette a paragone i due modi in cui il potere è esercitato nello spazio: *strategie* e *tattiche*. Egli collega le *strategie* alle istituzioni, mentre le *tattiche*

« L'Urbanismo Tattico è come la messa in atto di una modesta o temporanea rivisitazione dello spazio urbano per seminare un cambiamento strutturale dell'ambiente. »



sono invece utilizzate dagli individui per creare degli spazi propri negli ambienti definiti dalle *strategie*. Nel capitolo *Camminando nella città*, egli descrive la città come un concetto, generato dall'interazione strategica di governi, corporazioni e altri enti istituzionali, che producono mappe per pianificare le città come un tutt'uno, con una percezione a volo d'uccello della città. Per contrasto invece, un pedone che procede a livello stradale, si sposta in modi tattici, mai pienamente determinati dalla pianificazione definita dalle istituzioni, operando scorcia-

toie o vagando senza meta in opposizione all'impostazione utilitaria delle griglie stradali. Questo esempio illustra l'asserzione di de Certeau che la vita di ogni giorno agisce come un processo di bracconaggio su un territorio *altro*, che ricombina regole e prodotti che già esistono nella cultura in un modo influenzato, ma mai completamente determinato, da quelle regole e quei prodotti. Alcuni artefatti di strategie possono essere ad esempio la segnaletica dipinta sulle strade, i confini invisibile delle proprietà private o le regolamentazioni catastali secondo cui una certa zona della città è destinata ad abitazioni, fabbriche o attività commerciali. In altre parole, la strategia è null'altro che il potere che lavora sul paesaggio, pur mantenendosi ad una certa distanza. Il potere di turno plasma i *doxa* e rinforza la nostra percezione del *paesaggio neutrale*. Poiché proietta potere ma nello stesso tempo ne tiene nascosta la sua fonte, la strategia consiste nell'escogitare un ambiente palesemente convincente.

Al contrario, le tattiche sono azioni isolate o eventi che si avvantaggiano delle opportunità offerte dai buchi di un certo sistema strategico. Le tattiche prescindono dal campo strategico, sfruttano le sue crepe per generare un risultato insolito e fantasioso. Una tattica (dispiegata ad esempio in uno spazio di nicchia urbano) "*si insinua nella strategia del posto, frammentariamente, senza subentrare completamente ad essa, senza essere in grado di tenerla a distanza*"⁽⁶⁾. Dispiegare una tattica significa che "*si debba attentamente fare uso delle crepe che si aprono nella sorveglianza dei poteri padroni. Infiltrarsi in queste crepe. Creare un effetto sorpresa.*"⁽⁷⁾ Facendo ciò la tattica arresta i *doxa* e proietta temporaneamente una nuova serie di valori nello spazio.

■ *Un cartellone pubblicitario trasformato in altalena
(Crediti: Broken City Lab)*



Urbanisti e politici sono frequentemente interessati alla realizzazione di interventi su larga scala, cambiamenti che trasformano permanentemente l'ambiente costruito. Questo tipo di progetti richiede un investimento sostanziale di tempo, di sforzi politici, sociali ed economici. Inoltre, il loro beneficio economico e sociale a lungo termine non sempre può essere garantito. Nel nome del progresso i cittadini sono solitamente invitati a partecipare ad un processo che è fondamentalmente fraudolento: invece che essere loro chiesto di contribuire a cambiamenti incrementali a livello di quartiere o isolato, viene chiesto ai residenti di acconsentire e adattarsi a proposte che sono spesso concepite a beneficio di interessi diversi ed in contrasto ai loro e che riguardano una scala troppo ampia ed alla quale non hanno nessun controllo o comprensione. Lo sforzo per migliorare la vivibilità di centri abitati e città deve partire dal basso, dalle strade, dai quartieri e dagli edifici. Migliorie di piccola scala sono viste sempre più come un modo per organizzare investimenti più sostanziali e proficui. Questo approccio permette a gruppi di attori locali di testare nuovi concept prima di prendere considerevoli impegni politici e finanziari. Talvolta autorizzate, talvolta no, ci si riferisce a queste azioni con i termini di *Guerrilla Urbanism*, *Pop-Up Urbanism*, *City Repair*, *D.I.Y. Urbanism*. O, appunto, *Urbanismo Tattico*. Indipendentemente da come lo si voglia chiamare, questo tipo di approccio è caratterizzato dai seguenti aspetti ⁽⁷⁾:

« La stragrande maggioranza dello spazio urbano è dedicata ai veicoli privati, mentre solo una frazione minima di quella terra viene destinata ad un utilizzo pubblico per le persone. »

(Rebar)

- azioni isolate che prendono vantaggio di opportunità offerte da buchi nel sistema strategico
- rivalutazione temporanea dello spazio pubblico per seminare cambiamenti strutturali
- approccio intenzionale e graduale per istigare un cambiamento
- offerta di una soluzione locale a sfide di pianificazione locale
- impegno a breve termine e aspettative realistiche
- bassi rischi con possibilità di alta ricompensa
- sviluppo di capitale sociale fra i cittadini

I benefici ricevuti dall'intraprendere un approccio incrementale al processo di costruzione delle città sono innumerevoli. I cambiamenti a lungo termine spesso hanno inizio attraverso un processo creato da piccoli tentativi, dove il risultato può essere osservato e misurato in tempo reale: c'è un grande vantaggio per i comuni nello spendere 30.000€ in soluzioni temporanee prima di investirne 3.000.000€ in permanenti. Questi interventi su piccola scala devono essere concepiti come un primo passo verso la realizzazione di cambiamenti duraturi e magari definitivi: l'Urbanismo Tattico è infatti estremamente più efficiente quando utilizzato in congiunzione con sforzi di pianificazione a lungo termine.



Il cambiamento, iconico ma temporaneo, realizzato a Times Square a New York, verrà presto rinnovato e reso permanente. (Crediti: NY City Department of Transportation)

1 - Lurie A. (1986), *The Nowhere City*, Abacus, London

2 - PARK(ing) Day Manifesto, Rebar, August 2011, San Francisco (p.3)

3 - Pierre Bourdieu (Denguin, 10 agosto 1930 – 24 gennaio 2002) è stato un sociologo e filosofo francese. Bourdieu ha sviluppato il concetto di *habitus*, che permette di spiegare la maniera attraverso cui un essere sociale interiorizza la cultura dominante (la *doxa*) riproducendola. Il punto di vista dominante non è dunque né immobile (è il risultato delle percezioni sociali degli individui), né facilmente evolvibile (la violenza simbolica porta i dominati e i dominanti a riprodurre involontariamente gli schemi della dominazione).

4 - Bourdieu P. (1977), *Outline of a Theory of Practice*, Cambridge University Press, (p. 164)

5 - Michel de Certeau (Chambéry, 17 maggio 1925 – Parigi, 9 gennaio 1986) è stato un gesuita e storico francese, la cui opera spazia su una molteplicità di ambiti diversi quali la psicoanalisi, la filosofia e le scienze sociali.

6 - De Certeau M. (2001), *L'invenzione del quotidiano*, trad. M. Baccianini, Edizioni Lavoro, Roma (p.19)

7 - Ibid.,p.37

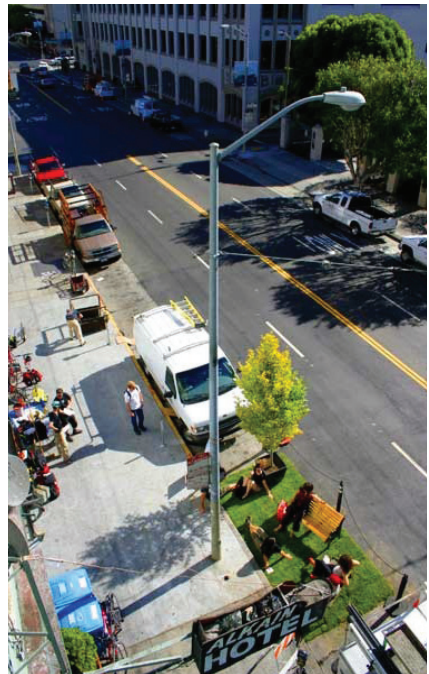
8 - Lydon M. (2012), *Tactical Urbanism Vol.2* (<http://tacticalurbanismsalon.com/>)

Interventi

« L'aria era ferma; la strada era deserta fatta eccezione per la linea di enormi autovetture parcheggiate lungo il marciapiede, scintillanti e sorridenti, cromate e lucidate. Paul aveva già notato che a Los Angeles le automobili erano una specie a parte, quasi dotata di vita propria. La città era piena di hotel e saloni di bellezza a loro dedicati, dei loro ristoranti e cliniche - immense, costose strutture dove potevano essere parcheggiate o lucidate, cibate o curate dai loro mali. Loro parlavano, avevano animali domestici - cani e scimmie di peluche guardavano fuori dalle loro finestre posteriori, giocattoli e ciondoli portafortuna penzolavano al di sopra dei loro cruscotti, e code di pelo ondeggiavano appese alle loro antenne. I loro clacson cantavano in diverse tonalità di voce... poche persone erano visibili. Le automobili erano superiori in numero con un rapporto di 10 a 1. Paul immaginò una fiaba in cui venisse gradualmente rivelato che queste automobili fossero i veri abitanti della città, una razza di padroni segreta, che mantenesse in vita gli esseri umani per pura convenienza, o semplicemente come animali domestici » ⁽¹⁾

(Lurie A.)

Nelle pagine seguenti ho raccolto una serie di casi studio. Si tratta di interventi di Urbanismo Tattico di diverse tipologie: manifestazioni, performances, interventi progettuali. Alcuni di questi sono nati per avere una natura temporanea ma, dopo un periodo di prova, si sono poi tramutati in cambiamenti permanenti e, si spera, duraturi dell'infrastruttura urbana. Altri sono invece nati senza permessi o autorizzazioni da parte delle autorità, atti sovversivi e provocatori che, vista la partecipazione della comunità ed il loro apprezzamento, sono successivamente diventati appuntamenti immancabili o vere e proprie manifestazioni a livello globale come il PARK(ing) Day. Vi è un *fil rouge* che unisce tutti questi interventi, ovvero la volontà di rivalutare e valorizzare le strade cittadine attraverso interventi che mirano all'ampliamento ed alla democratizzazione dello spazio pubblico.



■ Installazione in occasione del **PARK(ing) Day** 2011

Park(ing) 2005 San Francisco, CA

Parkcycle 2007 San Francisco, CA

Walklet 2010 San Francisco, CA

Rebar

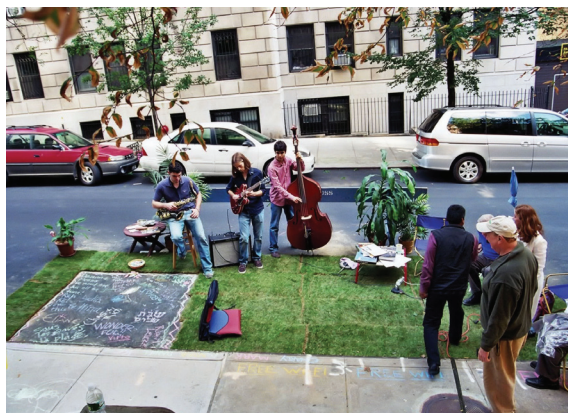
Il 16 Novembre 2005 *Rebar*, studio interdisciplinare con base a San Francisco, individuò un'area nel centro della città caratterizzata dalla carenza di spazio pubblico all'aperto. Dopo aver scelto una location ideale, ovvero soleggiata nelle ore fra mezzogiorno e le due di pomeriggio, vi installarono un piccolo parco pubblico temporaneo che forniva ai cittadini una piccola nicchia verde dove sedersi e riposarsi all'ombra di un albero. L'obiettivo era quello di trasformare un parcheggio a pagamento in un parco temporaneo, espandendo temporaneamente lo spazio pubblico e migliorando la qualità dello dell'habitat urbano. Quel semplice intervento di un paio d'ore è poi nato un evento internazionale chiamato **PARK(ing) Day** durante il quale persone in ogni parte del mondo reclamano le strade per i cittadini.



■ Park(ing)

L'installazione artistica/performance di Rebar che ha dato il via alla manifestazione PARK(ing) Day

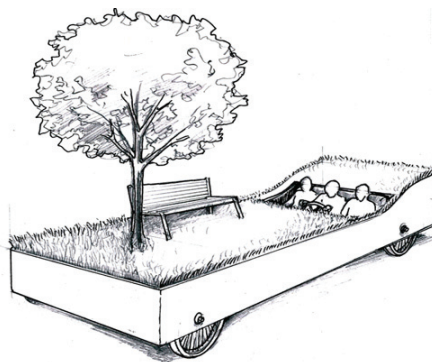
PARK(ing) Day è un evento mondiale della durata di un giorno, durante il quale cittadini, artisti ed attivisti collaborano per trasformare temporaneamente i parcheggi a pagamento in spazi pubblici temporanei. Progetto tipicamente *open source* nato nel 2005 per mano di Rebar è stato da allora adattato e modificato per rispondere ad una varietà di problemi sociali in contesti urbani differenti in giro per il mondo. Nel corso degli anni **PARK(ing) Day** si è ingrandito, includendo una vasta gamma di interventi che vanno ben oltre il primo modello *albero-panchina-erba* progettato da Rebar. I partecipanti hanno dato vita ad interventi che spaziano da ambulatori medici gratuiti a fattorie urbane, seminari politici, installazioni artistiche, riparazione di biciclette ed addirittura una cerimonia nuziale. **Park(ing) Day** ha efficacemente rivalutato il parcheggio a pagamento quale un importante spazio del popolo, un terreno per esprimere socialità, generosità e divertimento. Nonostante nasca come evento temporaneo, **Park(ing) Day** ha ispirato una partecipazione diretta nel processo civico che modifica in modo permanente l'ambiente urbano.



■ Logo della manifestazione **PARK(ing) Day**.
 ■ Evento con cadenza annuale che ha luogo
 ■ in centinaia di città in giro per il mondo.
 ■

■ **PARK(ing) Day**
 ■ Svariati esempi di come gli spazi destinati
 ■ al parcheggio di autoveicoli privati possano
 ■ essere temporaneamente rivalutati e
 ■ destinati ad un utilizzo sociale e costruttivo.

Parkcycle è un sistema di distribuzione dello spazio pubblico a propulsione umana. Progettato per muoversi agilmente all'interno dell'infrastruttura urbana tipicamente autocentrica, fornisce i benefici di uno spazio all'aperto a quei quartieri che ne hanno bisogno, a partire dal momento stesso in cui è parcheggiato. Grazie al suo approccio *plug-and-play* Parkcycle riprogramma efficacemente l'ambiente circostante, recapitando una quantità massiccia di spazio verde dove necessario, fino a 0,4 m² al minuto.



Parkcycle

Schizzo concettuale

Parkcycle

Parcheggiato di fronte al San Francisco City Hall

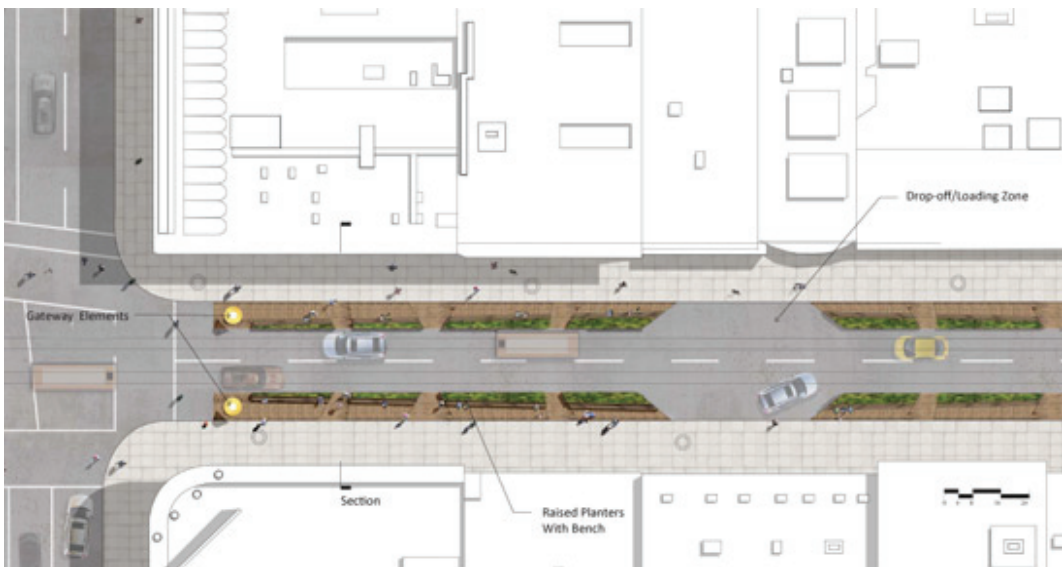
Parkcycle

In fase di spostamento sulle strade cittadine

**Parkcycle**

Parcheggiato a lato di un marciapiede nel centro di San Francisco

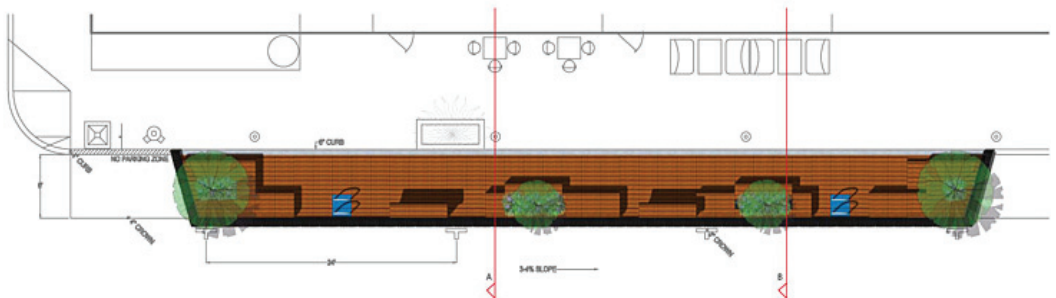
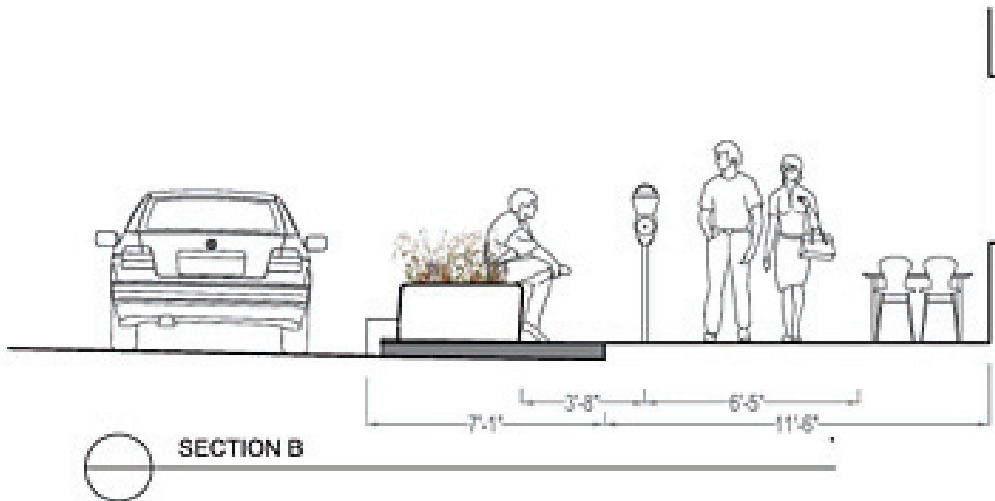
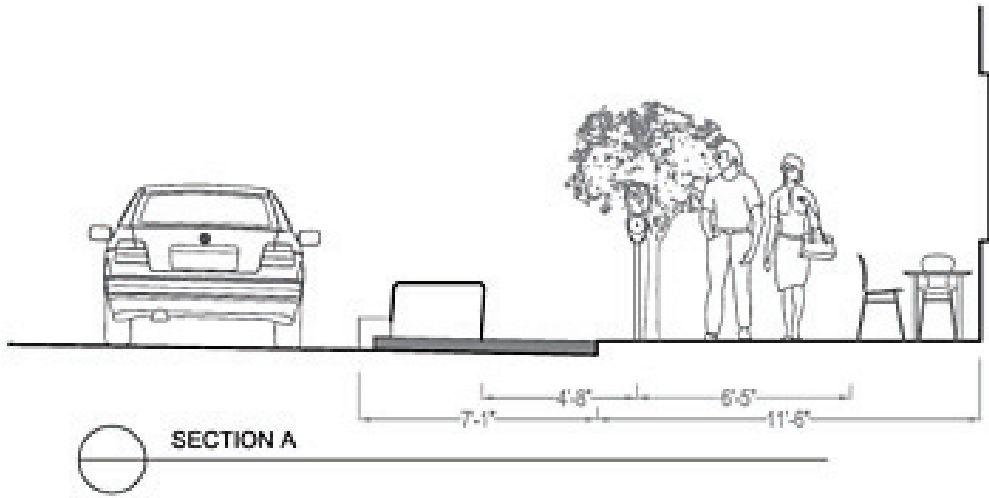
Walklet è un sistema modulare il cui scopo è quello di espandere il marciapiede nella corsia di parcheggio, offrendo un'opportunità per riprogettare le città attraverso un nuovo approccio di urbanismo generato dall'utente. Progettato da *Rebar*, Walklet approfitta del movimento che si sta diffondendo nelle maggiori città Americane, ovvero estendere lo spazio dedicato ai pedoni all'interno di quello dedicato ai parcheggi in maniera veloce ed a basso costo (facendo leva sui privati). Walklet usa un approccio modulare per creare spazio pubblico urbano. Sono disponibili diversi moduli della lunghezza di circa 2 metri che vengono uniti lungo il bordo del marciapiede. Ogni modulo lavora indipendentemente e nello stesso tempo assieme agli altri per creare un ambiente personalizzato dedicato ai pedoni. I moduli disponibili al momento includono tavoli, panchine, fioriere, rastrelliere per biciclette ed estensioni piane. Paragonato al tipico approccio "malta e mattoni" che riqualifica permanentemente l'ambiente urbano, Walklet offre un certo numero di vantaggi: è veloce, flessibile, e può essere adattato a differenti variabili. Se non è più necessario può essere riutilizzato altrove. Da questo punto di vista è come un organismo specializzato che opera al limite del cambiamento nell'ecosistema urbano.



Walklet 22nd Street

Walklet 22nd Street

Schema di inserimento nell'isolato







Duepercinque Contest 2010 Milano

Public Camping 2011 Milano

Esterni

Nel 2010, *Esterni*, in concomitanza con il *Public Design Festival*, lancia la seconda edizione del **Duepercinque Contest**, competizione aperta a chiunque e mirata alla realizzazione di spazi pubblici, luoghi dove esprimere la propria creatività, dove creare interazione sociale, dove la gente si possa incontrare e spendere tempo assieme, scambiare idee, integrarsi e sperimentare. Spazi dove costruire un senso di comunità. Idealmente i progetti presentati dovevano mirare a risolvere i problemi della città ed essere utili ai suoi abitanti: studenti, bambini, anziani ed i molti visitatori che ogni anno si recano a Milano. Unica limitazione al progetto era che l'area occupata non superasse i 2 metri di larghezza per i 5 di lunghezza di un tipico parcheggio urbano.



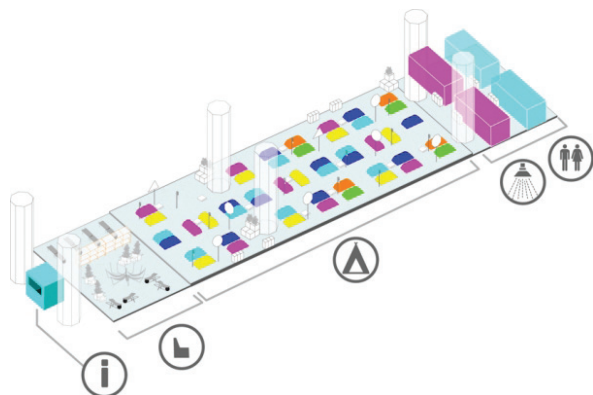
Yogami
Progetto di Maria
Chiara Piccinelli

Agrotouring
Progetto di Esterni



Person Parking
 Progetto di Springtime Design Team, gruppo di designer Olandese

Midondolo
 Progetto di Lorenzo Petrillo e Domenico Rocca



Esterni, dopo aver sperimentato - nelle edizioni passate del *Public Design Festival* - con la *Casa del Designer* l'idea di spazi nomadi e temporanei di ospitalità per giovani designer, nell'edizione 2011 Esterni ha presentato il **Public Camping**, il primo campeggio urbano della città di Milano. Più di 200 creativi provenienti da tutto il mondo hanno trovato ospitalità in questo spazio pubblico outdoor di oltre 14.000 m²,

allestito al di sotto della tangenziale est di Milano, in via Caduti di Marcinelle. Qui gli ospiti hanno trovato anche un luogo relax, con l'amaca parking (una struttura a raggiera con 10 amache progettata da Esterni), l'orto mobile, sedute e tavoli. Il campeggio ha inoltre ospitato un appuntamento di PechaKucha, il format internazionale di presentazioni legate al mondo della creatività. Il camping cittadino è stato allestito anche in una versione indoor negli spazi del Lambretto Art Project in via Cletto Arrichi 19. Qui sono stati posizionati anche il welcome desk, una cucina pubblica, una libreria internazionale, uno spazio mostre autogestito, la mostra *Design Camp* del Politecnico di Milano e la mostra *Human Cities* promossa dal network internazionale *Human Cities Festival*.



Public Camping
Mappa del sito



Public Camping
Il cavalcavia Rubattino. La location del camping al di sotto della Tangenziale Est di Milano



Public Camping
Amaca Parking

Public Camping
Le tende fornite da Ferrino per l'allestimento della zona notte



 **La mostra Design Camp** del Politecnico di Milano ospitata
 negli spazi del Lambretto Art Project

 Versione **indoor** del camping cittadino negli spazi del
 Lambretto Art Project in via Cletto Arrichi 19.

Chair Bombing 2011 Brooklyn

DoTank

Raccogliendo pallet in disuso e convertendoli in sedute pubbliche, i rifiuti urbani possono essere ridotti e le strade possono essere rese più accoglienti. Aumentando la fornitura di sedute pubbliche in una data area ha sempre come risultato di rendere la strada e di conseguenza il quartiere in cui questa si trova più vivibile: **Chair Bombing** è l'atto di rimuovere materiale recuperabile dal flusso di rifiuti locali e riutilizzarlo in



maniera costruttiva. L'intero processo di costruzione e posizionamento richiede molta attenzione nei riguardi della sicurezza di questi arredi metropolitani ed un approccio meditato per capire dove queste sedute possano essere più utilizzate e dove potrebbero supportare attività sociali o funzionare come catalizzatori per creare nuovi punti di ritrovo. *DoTank*, un collettivo interdisciplinare di stanza a Brooklyn, ha posizionato queste sedie in sei diverse location cittadine. Nonostante il fatto che il Chair Bombing

avvenga spesso in congiunzione con altri eventi all'aria aperta, gli sforzi hanno dato risultati positivi, con la trasformazione di alcune di queste sedute temporanee in arredi permanenti a servizio dei cittadini.



Chair Bombing

Sedie posizionate nei pressi del Brooklyn's Blue Bottle Coffee. (Crediti: Aurash Khawarзад)



Chair Bombing

La sedia posizionata vicino al Brooklyn's Blue Bottle Coffee, che da temporanea è diventata permanente.
(Crediti: Aurash Khawarзад)

Chair Bombing

Processo di assemblaggio delle sedute
(Crediti: Aurash Khawarзад)

Parkmobile 2011

San Francisco

Municipalità di San Francisco

Uno degli utilizzi più appropriati dell'Urbanismo Tattico è quello di dare un impulso vitale all'implementazione di piani d'azione che abbiano una visione a lungo termine. I **Parkmobile**, installati nell'estate del 2011, sono una risposta diretta e quasi immediata al desiderio di uno dei quartieri di San Francisco di avere più spazi verdi. Ottenuti da una rivisitazione di cassoni utilizzati per la

movimentazione di rifiuti, ogni Parkmobile si adatta perfettamente alle dimensioni del parcheggio di un singolo veicolo. Al momento vi sono sei Parkmobile che vengono mossi ciclicamente nel quartiere. Ogni unità contiene un tipo differente di vegetazione e fornisce ai cittadini uno spazio per sedersi e rilassarsi.



Parkmobile
 (Crediti: Mark Boster/L. A.Time)

Parkmobile
 Ogni unità contiene un tipo differente di vegetazione e fornisce ai cittadini uno spazio per sedersi e rilassarsi.



Parkmobile
 Posizionamento di una delle unità
 (Crediti: Dwell)

Parkmobile
 Unità posizionata all'esterno dello SPUR
 Urban Center a San Francisco (Crediti: Dwell)

Capitolo IV

Casi Studio

Casi Studio

I casi studio, progetti che ho selezionato ed analizzato nel corso della redazione di questa tesi, sono suddivisi in due macro aree, **riferimenti funzionali** e **riferimenti formali**. All'interno di queste due sezioni si trovano progetti di natura molto differente gli uni dagli altri: si spazia dal design alle micro architetture, dagli allestimenti a pezzi unici ed opere strettamente legate al mondo dell'arte. Molti di questi progetti, a modo loro, mi hanno influenzato ed ispirato nelle scelte progettuali. Altri non mi hanno influenzato direttamente, ma rientrano nondimeno in un percorso di analisi e di presa coscienza dell'esistente.

Riferimenti **formali**

Progetti quali, ad esempio, la *Lookout Tower* o *HDW Info Pavillion*, che attraverso forme, materiali, accostamenti e suggestioni hanno influenzato stilisticamente e formalmente il risultato finale del mio progetto.

Riferimenti **funzionali**

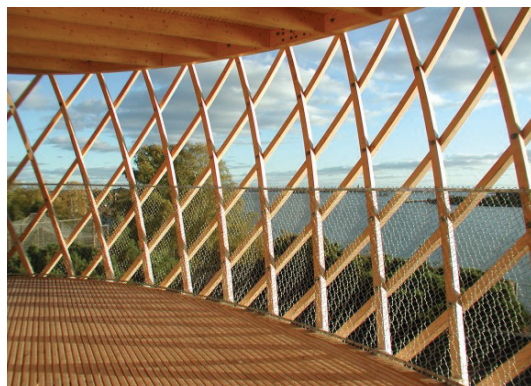
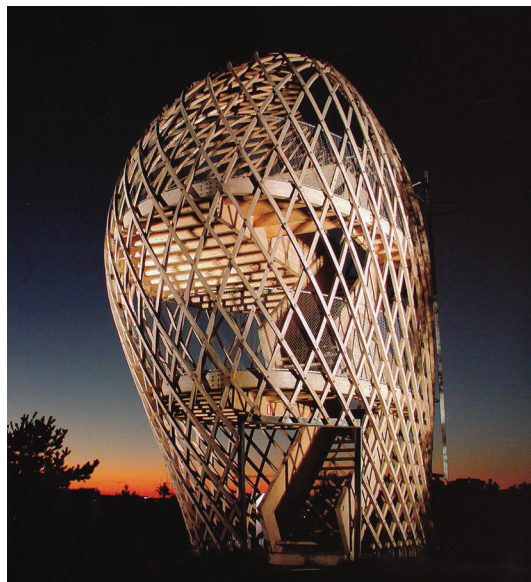
I riferimenti funzionali, quali ad esempio *Dasparkhotel* o *DC/UC 1* sono progetti a cui mi sono ispirato concettualmente per il funzionamento delle mie strutture di supporto urbano.

Lookout Tower 2002-2004 Helsinki, Finlandia

Ville Hara

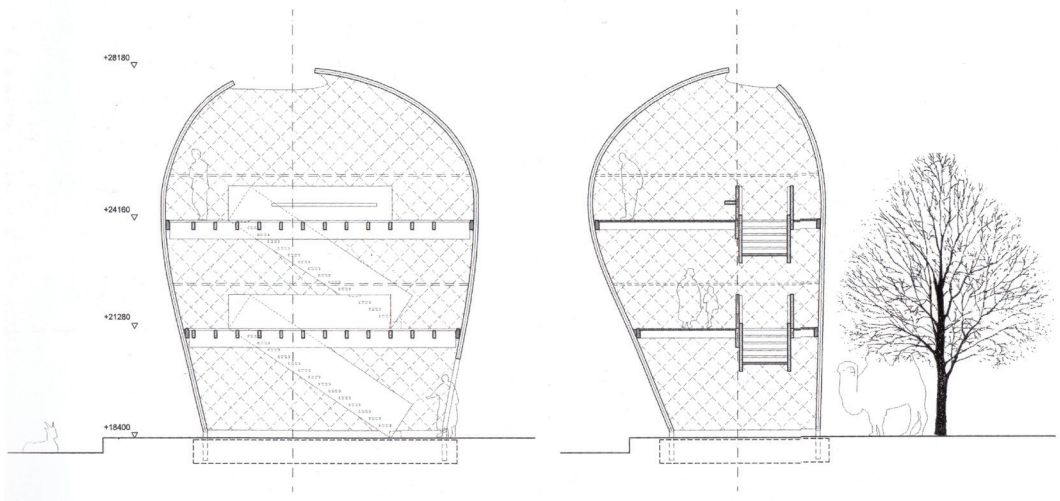
Questa struttura d'osservazione, situata presso lo Zoo di Helsinki, è il risultato di una competizione studentesca. Vinta da Ville Hara, studente della Helsinki University of Technology, consiste di un telaio in legno con una scalinata, due piattaforme e delle semplici reti come balaustre. Oggetto scultoreo che si staglia sul paesaggio, permette ai visitatori di godere di una vista unica e privilegiata, senza compromettere la percezione del panorama a chi è al suo interno. La soluzione di Hara è stata quella di realizzare una struttura ovoidale irregolare, con un buco in cima e delle aperture per le scale, risultato di calcoli computerizzati, tentativi ed errori. Alta oltre 10 metri, consiste in 72 lunghe traverse con una sezione di 60x60 mm, piegate e ritorse in loco, e tenute assieme da più di 600 giunti. Per via della complessità della forma stessa e l'impossibilità di disegnarla a mano, Hara la modellò inizialmente in plastilina per passare successivamente ad un programma 3D. La struttura venne eretta da 8 studenti nell'arco di 3 mesi. Nonostante sembri delicata è strutturalmente molto robusta. Tutti gli elementi in acciaio sono stati galvanizzati

ed il legno è stato trattato per resistere alle intemperie, in modo che possa continuare a dare piacere negli anni a venire, sia a chi osserva la struttura dal porto sia ai visitatori dello zoo che vogliono osservare il mare e la città da un punto di vista privilegiato.



Lookout Tower
Vista posteriore al tramonto

Lookout Tower
Vista della baia dal primo piano della torre



Lookout Tower
 Vista frontale della struttura. Dietro di essa si può notare la baia su cui si affaccia

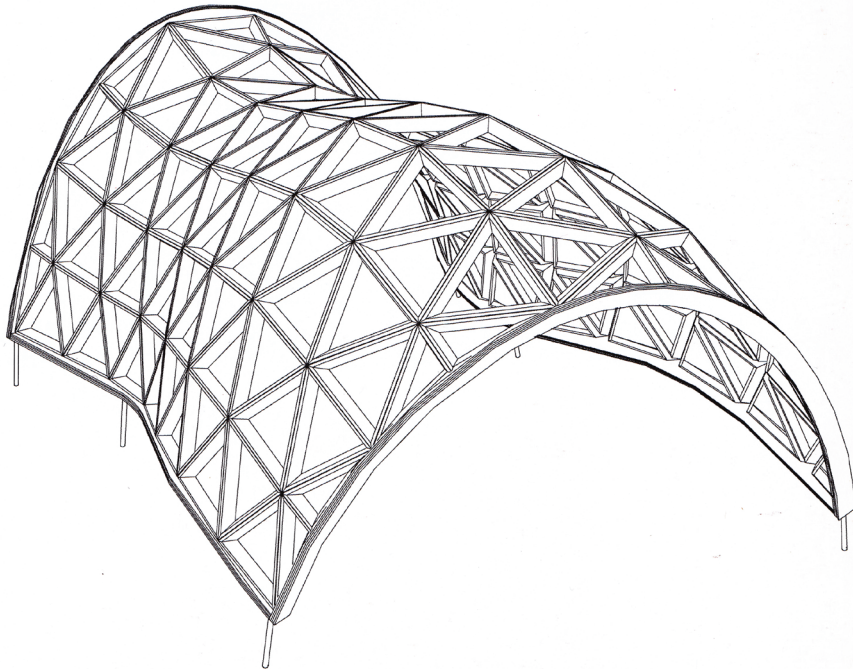
Lookout Tower
 Sezioni verticali della struttura

HDW Info Pavillion 2005 Helsinki, Finlandia

Teemu Seppanen, Antti Lehto

Il padiglione per la Helsinki Design Week 2005 è stato progettato da due studenti che lavoravano nel laboratorio del vetro e del legno presso la Helsinki University of Tecnology. Non c'è perciò da stupirsi se legno e vetro sono gli elementi principali di questa struttura. Al contrario di quanto potrebbe sembrare è proprio il vetro che funge da struttura portante, sorretto all'interno di 135 triangoli di legno di betulla. Gli studenti hanno utilizzato una combinazione di modellazione 3D e piccoli modelli fisici per progettare i singoli moduli e raggiungere la forma finale. Il padiglione, installato nell'Atenum Park, esattamente di fronte alla stazione ferroviaria, veniva usato per dispensare informazioni riguardanti la Design Week, misterioso e leggero nelle ore diurne, illuminato come una lanterna di carta giapponese la notte.





■ **HDW Info Pavillion**
 Immagine notturna del padiglione
 posizionato nell'Atenum Park ad
 Helsinki

■ **HDW Info Pavillion**
 Utilizzo notturno del padiglione

■ **HDW Info Pavillion**
 Rendering della struttura

Modular Multi Woman Bed 1998

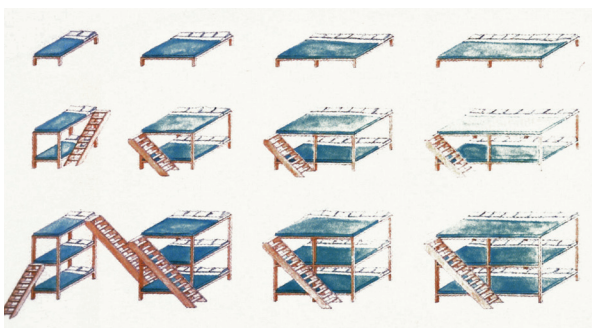
Mini Capsule 2002

Maxi Capsule Luxus 2002

AVL Workskull 2005

Atelier Van Lieshout

Il **Modular Multi Woman Bed**, realizzato da *Atelier Van Lieshout* nel 1998, consiste in un letto a castello modulare, che può espandersi orizzontalmente e verticalmente su più livelli. Il sistema modulare è riproducibile infinitamente, semplicemente moltiplicando l'unità base del telaio in legno da 1,2 metri.



Modular Multi Woman Bed

Finissage della mostra "Infernopolis" (Rotterdam, 2010)

Modular Multi Woman Bed

Versione a tre livelli

Modular Multi Woman Bed

Schema di montaggio



Mini Capsule Side Entrance (6 units) può essere visto come una fattoria i cui occupanti sono persone invece che animali. Tutte unite le unità assomigliano ad una gabbia per conigli in fibra di vetro. Ognuna delle sei unità ha spazio sufficiente per accomodare due persone. Lo spazio interno non è molto più largo di un letto a due piazze ed è equipaggiato con l'essenziale: un materasso, lenzuola, coperte, una luce, dei ganci per appendere i vestiti, una presa elettrica ed un ripiano. Versione più modesta del Maxi Capsule Luxus, il Mini Capsule è realizzato per funzionare come hotel economico senza staff.



Mini Capsule Side Entrance

Vista d'insieme

Mini Capsule Side Entrance

Particolare di un modulo

AVL Workskull è progettato per isolarsi dall'esterno in grandi uffici, un posto dove gli impegnati possano lavorare da soli ed indisturbati, dove possano avere privacy per telefonate o isolarsi dal mondo esterno.

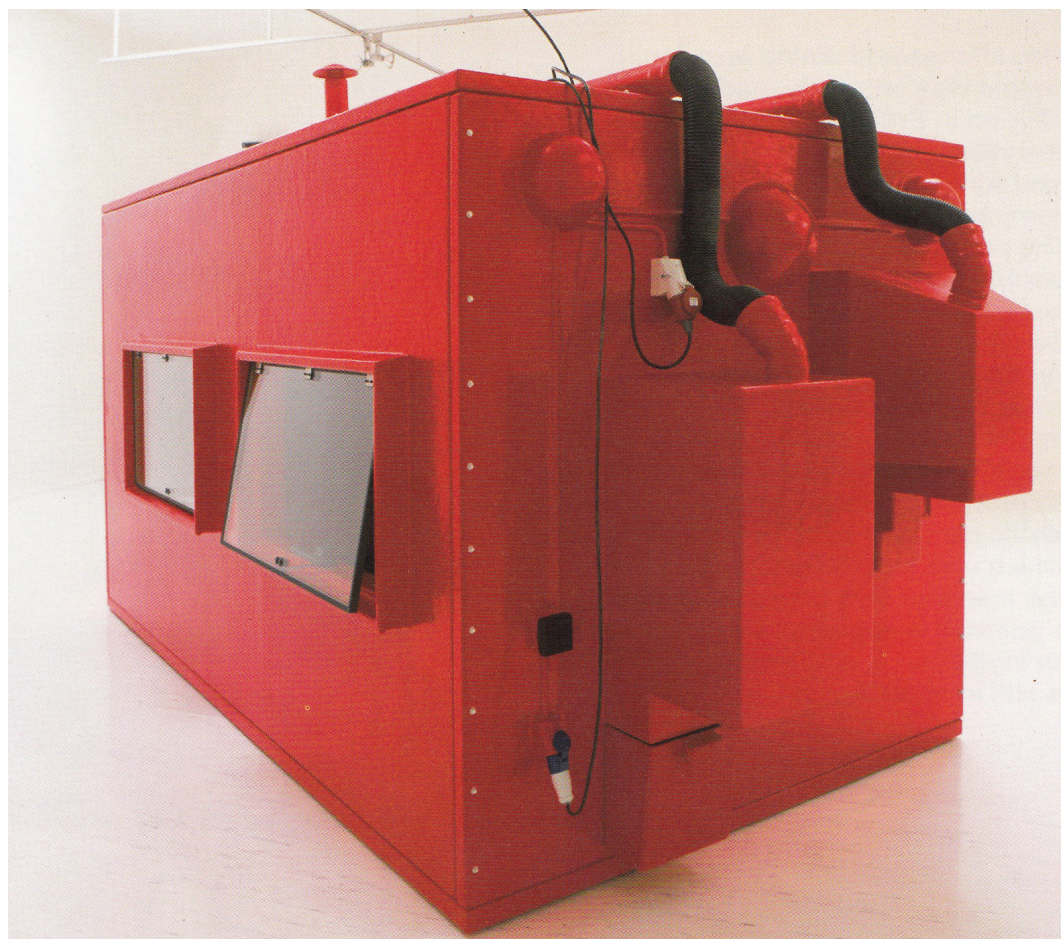


■ AVL Workskull
 ■ Modulo all'interno di un'ambientazione industriale

■ AVL Workskull
 ■ Modulo all'interno di un'ambientazione naturale

Versione più grande del Mini Capsule, il **Maxi Capsule Luxus** è un'unità completamente autosufficiente che funziona come una stanza d'albergo semovente. L'allestimento comprende un letto king-size, un minibar, un centro multimediale per ascoltare musica o guardare film, un sistema di riscaldamento e ventilazione e tutto il necessario per riporre bagagli ed indumenti.

Questo cubo rosso è una macchina per la concentrazione ed il ritiro, che contiene i comfort al suo interno e sposta tutta l'attrezzatura sulla pelle esteriore.



■ Maxi Capsule Luxus
■ Interni

■ Maxi Capsule Luxus
■ Vista esterna del mosulo

A-Z Wagon Stations 2003-Oggi

Andrea Zittel

Andrea Zittel è un'artista il cui lavoro si occupa a tutto tondo degli aspetti della vita. Dopo aver iniziato la sua carriera a New York dove disegnava vestiti ed arredamento si sposta in California, a Joshua Tree, dove continua a sperimentare con una delle sue ultime creature, la **Wagon Stations**, giocando deliberatamente sull'idea delle station wagon. Il riferimento non è solo alle auto del ventesimo secolo, bensì anche ai treni che attraversavano l'America ai tempi della conquista del West. I suoi "vagoni", in ogni caso, non sono mossi né da cavalli né da combustibili fossili. Grazie





alla loro leggerezza ed al fatto che possono essere smontati, un singolo individuo può trasportarli da un posto all'altro. Zittel descrive il suo progetto con queste parole: “A-Z Wagon Station riflette le qualità che noi crediamo creino indipendenza per il proprietario ed utilizzatore: compattezza, adattabilità, e trasportabilità”.

A-Z Wagon Station

*Wagon Station personalizzata da
Giovanni Jance*

A-Z Wagon Station

*Wagon Station personalizzata da
Carolyn Castano*

A-Z Wagon Station

*Wagon Station personalizzata da
Andrea Zittel e David Dodge*

Instant Housing 2001 - Oggi

Winfried Baumann

Negli ultimi anni Winfried Baumann ha realizzato dei progetti estremamente enfatici e complessi; una miscela di arte, architettura e design. Fin dal 2001 si è dedicato a progettare sistemi di sopravvivenza per senza tetto ed altri nomadi urbani. Tutti questi progetti ricadono sotto il marchio di "urban nomad" e sono collegati da un fil rouge che tesse assieme mobilità, housing e socialità. Il gruppo di lavori più completo e a se stante è *Instant Housing*, ovvero piccoli rifugi mobili, progettati attorno alle esigenze dei loro occupanti e da loro completamente gestibili. Essendo uno scultore esperto Baumann crea oggetti dagli attributi funzionali che hanno sempre un carattere esemplare e scultoreo, frutto di un incrocio fra lavoro artistico, design e attivismo sociale.

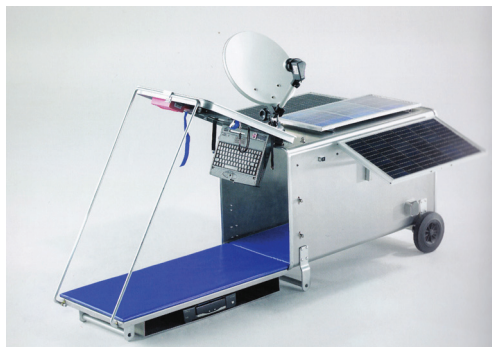


■ WBF 240-H

■ Container abitativo mobile (2001)

■ I-H Cageman

■ Installazione presente al "Public Design Festival" (Milano, piazza XXIV Maggio, 2009)



WBFB 240-Hedone
 Container abitativo mobile con
 equipaggiamento di lusso (2001)

WBFB 440-K
 Container abitativo mobile (2001)

WBFB 240-GO
 Container abitativo mobile con equipaggiamento
 "bussines man" (2007)

paraSITE 2000

(P)LOT 2006

Michael Rakowitz

paraSITE è stato progettato come risposta all'atteggiamento che molte persone hanno negli Stati Uniti verso i senza tetto, spesso trattati come una minaccia verso la società piuttosto che come persone che potrebbero avere bisogno di aiuto. Il progetto suggerisce di utilizzare le bocchette di ventilazione degli edifici come mezzo per riscaldare e gonfiare dei rifugi in materiale plastico, ripiegabili su se stessi e facilmente trasportabili. Realizzati principalmente con materiali temporanei trovati in situ, sono provvisti di un tubo per l'aria in entrata che può essere ingrandito o rimpicciolito per adattarsi all'apertura della bocchetta di ventilazione. Rakowitz ha costruito 7 prototipi di paraSITE e li ha distribuiti a senza tetto della cittadina di Cambridge negli Stati Uniti, i quali hanno collaborato con lui nella realizzazione e produzione di queste unità.

Questo progetto non vuole porsi come una soluzione al problema dei senza tetto. L'idea guida è quella di presentare una strategia simbolica di sopravvivenza per i senza tetto all'interno della città, tentando di amplificare la convivenza problematica fra coloro che hanno una casa e coloro che non l'hanno. Molti dei senza tetto coinvolti nel progetto consideravano questi rifugi come uno strumento di protesta, un mezzo per comunicare il rifiuto ad arrendersi e per portare le condizioni inaccettabili della loro vita agli occhi dell'opinione pubblica.



paraSITE di Joe H.

Joe H. mentre dorme all'interno del suo paraSITE (Febbraio 2000)

paraSITE di Bill S.

Bill ha richiesto una struttura con più finestre possibile poichè "i senza tetto non hanno problemi di privacy bensì hanno problemi di sicurezza. Vogliamo vedere potenziali aggressori, vogliamo essere visibili al pubblico"

(P)LOT, progetto realizzato nel 2006 da Michael Rakowitz, mette in discussione l'occupazione e la destinazione dello spazio pubblico ed incoraggia la riconsiderazione di una partecipazione legittima alla vita della città. Andando contro alla procedura comune che vuole gli spazi dei parcheggi a pagamento quali superfici dedicate al deposito dei veicoli, (P)LOT propone l'affitto di questi appezzamenti per scopi alternativi. L'acquisizione di permessi municipali ed il semplice pagamento del parchimetro potrebbe permettere ad esempio di stabilire accampamenti temporanei o usare questi terreni per attività differenti.



Dasparkhotel 2005 Ottensheim, Austria

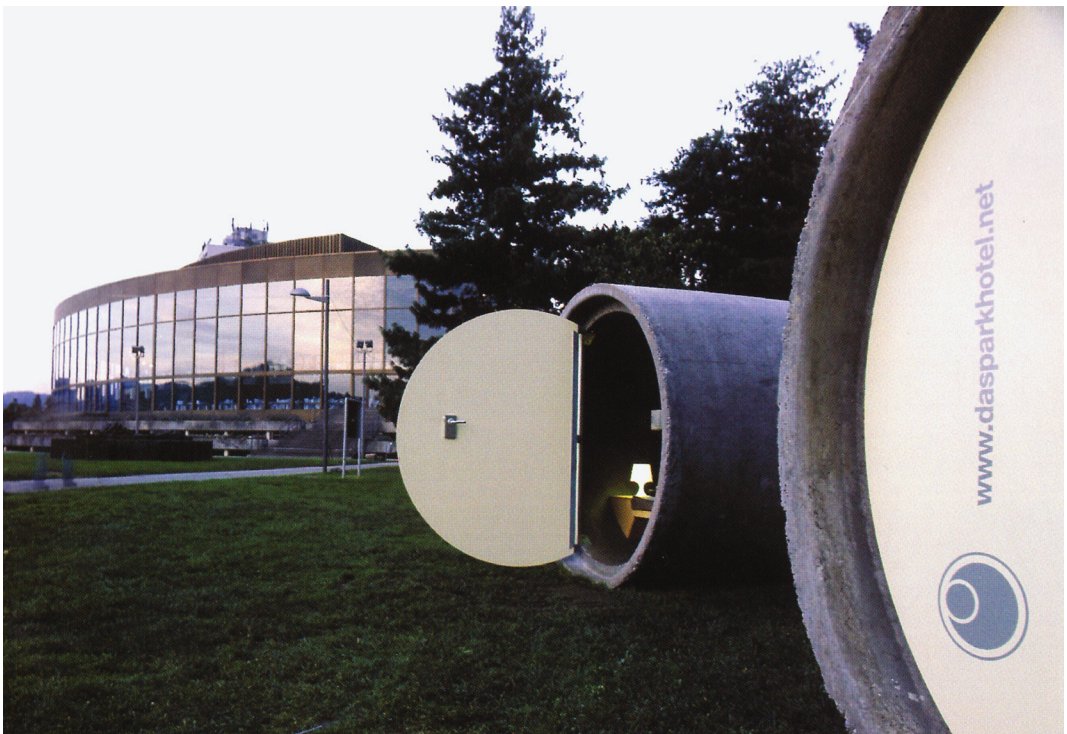
Andreas Strauss

Come suggerisce il nome stesso, Das Park, questo hotel è posizionato in un parco della città austriaca di Ottensheim. L'idea è quella di offrire nulla più di un posto economico dove dormire, ed è nata dalle esperienze di viaggio personali di Strauss e delle persone che ha incontrato nei suoi viaggi. Dopo tutto un parco è provvisto di bagni e docce e ci sono bar e ristoranti

in abbondanza nei paraggi. Le "stanze" consistono in dei tubi di drenaggio in cemento, del peso di 9 tonnellate e mezzo e del diametro di 2 metri. Sono stati adattati il più semplicemente possibile. Un piccolo buco sulla sommità fornisce luce ed aria, mentre una piattaforma in legno funge da base per i materassi. Lo spazio al di sotto della piattaforma è destinato a ripostiglio. L'accesso alla stanza è garantito da una robusta porta in legno. Chi fosse interessato a soggiornarvi si prenota attraverso un sito web e viene fornito di un codice univoco per aprire la serratura elettronica. Internamente la superficie è trattata con una lacca trasparente e la parete di fondo è stata abbellita da murales

dell'artista Thomas Latzel Ochoa. L'Hotel è progettato per essere utilizzato unicamente in estate e per via delle sue caratteristiche garantisce un ambiente fresco anche nei climi più afosi. Nel caso vi sia la necessità di smantellare la struttura, una volta rimosse le poche viti che sorreggono la porta, il pannello di fondo e la piattaforma interna, il tubo può facilmente e velocemente tornare all'uso per cui è stato progettato inizialmente.





■ Dasparkhotel
 ■ Vista interna di uno dei moduli.

■ Dasparkhotel
 ■ Vista dei moduli nel parco di Ottensheim

DC/UC 1 2008-2010 Belgium

Import Export Architecture

Lo studio belga con base ad Anversa *Import Export Architecture* ha progettato DC/UC 1, un campeggio urbano verticale, il cui scopo è quello di andare ad inserirsi in un ambiente urbano densamente popolato e costruito. La struttura è facilmente mobile e può essere dunque spostata ed intallata in qualsiasi parte della città. Si tratta di un posto ove *“avventurosi vagabondi urbani possono passare la notte, incontrare altri campeggiatori e trovare un rifugio sicuro dotato del minimo indispensabile”*.

Il progetto nasce dalla domanda crescente da parte dei viaggiatori di soluzioni economiche per passare la notte. Da un lato vi sono gli ostelli, i quali però sono limitati e rappresentano una povera risposta al problema, dall'altro vi sono i campeggi, i quali però sono quasi sempre localizzati al di fuori dell'area urbana. Lo scopo di DC/UC 1 è quello di esplorare le opportunità per nuove tipologie di campeggi urbani.



DC/UC 1

Vista da una delle piattaforme

**DC/UC 1**

Vista della struttura in un ambiente urbano

Living on the edge 2003

Rio de Janeiro

Tiago & Gabriel Primo



Tiago Primo e suo fratello *Gabriel* hanno dormito, lavorato, e mangiato appesi al muro della galleria d'arte "A Gentil Carioca", nel vecchio centro di Rio de Janeiro per un'intera estate, da Maggio ad Agosto del 2003. I due fratelli erano equipaggiati con attrezzatura da scalata e, nel caso avessero dovuto espletare i loro bisogni fisiologici, potevano arrampicarsi all'interno di una veranda della vicina galleria d'arte, ove potevano usufruire di un bagno pubblico. Entrambi i ragazzi hanno vissuto verticalmente per dodici ore al giorno ad un'altezza di 10 metri. Amache, armadi, specchi, letti e tutti gli altri oggetti funzionali e decorativi che ci si può aspettare di trovare in un appartamento erano appesi al muro. L'effetto è surreale ed il messaggio trasmesso è profondo e significativo: quante persone nel mondo vivono costantemente in una condizione di stabilità precaria?

Living on the Edge

Immagine che mostra che mostra i due fratelli Primo mentre "abitano" la loro installazione sul muro laterale della galleria "A Gentil Carioca" in Rio de Janeiro

Camping Vertical 2010 Amsterdam

Leonard Van Munster

Camping Vertical, realizzato dall'artista olandese *Leonard Van Munster*, fa parte di una serie di progetti che hanno come denominatore comune la facciata degli edifici e che sono stati inaugurati nel corso del festival *Art Amsterdam 2010*.

Con questo lavoro, localizzato sulla facciata del "Het Magazijn" nel quartiere a luci rosse, Van Munster vuole indurre a riflettere sulla cultura del campeggio come reazione al processo di massiccia urbanizzazione a cui abbiamo potuto assistere da un secolo a questa parte.

Le forme geometriche irregolari, l'una incastonata nell'altra, sono un commento all'estrema densificazione urbana contemporanea, ma nello stesso tempo queste forme colorate e brillanti lasciano riaffiorare memorie e nostalgie legate ad una gioventù ormai lontana.



Camping Vertical

In Utrecht in occasione dell'esposizione "Open Your Eyes"

Camping Vertical

In Amsterdam in occasione dell'Art Amsterdam Festival

Urban Nomad Shelter 2004

Electroland

Con questo progetto Cameron McNall and Damon Seeley dello studio *Electroland* dimostrano come designer e architetti possano considerare l'azione politica e sociale come una strada perseguibile. La loro proposta è quella di realizzare e distribuire un rifugio gonfiabile e mobile destinato a quelli che loro chiamano Nomadi Urbani. Il progetto è inteso come un atto umanitario ed anche una provocazione sociale. L'idea è di distribuire migliaia di queste strutture colorate per incoraggiare un dialogo riguardante l'invisibilità e l'emarginazione dei senza tetto. Il rifugio provvede ai suoi occupanti protezione dal freddo ed un posto asciutto e morbido dove dormire. **Urban Nomad Shelter** misura 2,4 metri di lunghezza, 1,5 di larghezza ed 1,4 di altezza ed è interamente realizzato in PVC.



Urban Nomad Shelter

Il modulo è stato progettato in PVC, materiale spesso utilizzato nel campo nautico e dell'attrezzatura marina.

Urban Nomad Shelter

Ipotesi di ambientazione urbana



Urban Nomad Shelter

"L'idea è di distribuire migliaia di queste strutture colorate per incoraggiare un dialogo riguardante l'invisibilità e l'emarginazione dei senza tetto".

Urban Nomad Shelter

"Il progetto è inteso come un atto umanitario ed anche una provocazione sociale"

Single Room Hotel 2007-2008 Berlino

Etienne Boulanger

Il **Single Room Hotel** è uno spazio indipendente di 32 metri quadrati localizzato all'angolo di una grande ed indefinita area esattamente nel centro di Berlino. Questo modulo

abitabile è realizzato secondo gli standard di una stanza di hotel a 2 stelle, è dotato di elettricità, riscaldamento, acqua corrente fredda e calda. Nascosto nell'ambiente urbano, la natura di questo hotel risiede nel suo processo di creazione e produzione. I cartelloni pubblicitari permettono all'artista di creare una strategia di *camouflage* e nello stesso tempo di sviluppare il potenziale economico per supportare il progetto stesso. I visitatori, affittando ed occupando lo spazio per una o più notti, danno vita al lavoro dell'artista, beneficiando al tempo stesso di una sistemazione comoda e nel cuore pulsante di Berlino.



Single Room Hotel

Sequenza di assemblaggio della struttura

Single Room Hotel

Vista della struttura dal lato strada, con in primo piano i cartelloni pubblicitari necessari al sostentamento del progetto.



■ Single Room Hotel
 ■ Interni

■ Single Room Hotel
 ■ Vista panoramica della struttura, posizionata all'angolo di una grande area in disuso nel centro di Berlino

Picnurbia 2011 Vancouver

Loose Affiliates

In estate il centro città di Vancouver è popolato di persone provenienti da una grande varietà di *background* differenti, che si muovono con frequenze differenti attraverso le città, alcuni con ritmi settimanali altri alla scoperta della città per la prima volta. Nonostante ciò vi sono pochi posti per fermarsi, rilassarsi e prendersi un momento di pausa dallo shopping o godersi un panino all'ora di pranzo. Il risultato è che nel periodo estivo la gente di Vancouver lascia la città per dirigersi in massa verso le spiagge. *Loose Affiliates*, un gruppo di giovani designer locali, ha tentato di suggerire un'alternativa a questo esodo attraverso **PICNURBIA**, un punto di ritrovo per rilassarsi ed osservare l'ambiente circostante. Inserito nelle vicinanze del centro urbano il sito vuole proporsi come una zona facilmente abitabile e popolabile nel periodo estivo, dove le persone possano raggrupparsi per godere delle lunghe giornate estive. **PICNURBIA** è progettata per offrire una soluzione per campeggiare, fare un picnic o semplicemente rilassarsi all'interno del quartiere, dove i cittadini possano darsi appuntamento o semplicemente incontrarsi in maniera informale mentre si dirigono verso casa. Lunga 28 metri e larga 4 ha le forme sinuose ed invitanti di un'onda ed è realizzata da una struttura in legno coperta da un manto erboso artificiale di colore arancione. Nove grossi ombrelli creano spazi ombrosi ove la gente può riposarsi, mentre cinque tavoli offrono opportunità per picnic ed eventi.





Picnurbia
"Picnurbia è un punto di ritrovo per rilassarsi ed osservare l'ambiente circostante"

Picnurbia
"Inserito nel centro urbano il sito vuole proporsi come una zona facilmente abitabile e popolabile nel periodo estivo"

Picnurbia
Particolare della struttura

Picnurbia
Picnurbia in notturna

Future Shack 1985-2001 Melbourne

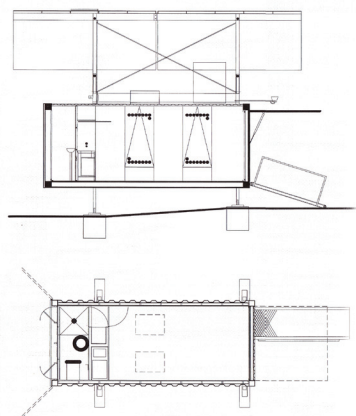
Park Bench House 2002 Melbourne

Bus Shelter 2004 Melbourne

Sean Godsell

Future Shack è un modo per utilizzare il classico container da 6 metri per creare un dignitoso spazio d'accoglienza per i senza tetto ed in particolare per le vittime di disastri naturali.

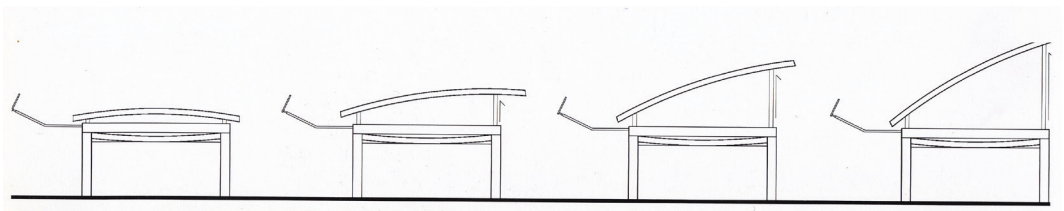
I container sono spesso stati utilizzati a questo scopo ma l'accortezza di *Sean Godsell* risiede nel farli sembrare vere abitazioni mantenendo la capacità di poter essere messi in funzione nell'arco di 24 ore. I cambiamenti principali alla struttura del container sono il tetto, supportato da un telaio in acciaio e che può essere rivestito usando materiali del posto, e l'entrata del container stesso: uno dei lati corti è stato provvisto di cerniere che ne permettono l'apertura verso l'alto creando un accesso raggiungibile tramite una rampa. Internamente lo spazio è stato diviso in maniera minima e le finiture sono realizzate in legno compensato. Quasi tutti gli arredi sono a scomparsa per massimizzare l'utilizzo dello spazio interno ed i materiali utilizzati per erigere e mettere in funzione la struttura trovano spazio all'interno del container per facilitarne il trasporto.



■ **Future Shack**
■ Vista frontale del modulo

■ **Future Shack**
■ Alzato e planimetria del modulo

Godsell ha realizzato altri due prototipi indirizzati ai senza tetto. Il primo è **Park Bench House**, progetto che contrasta fortemente con l'opinione pubblica e la volontà di tutte le municipalità che tentano, ove possibile, di evitare che i senza tetto dormano sulle panchine pubbliche. Godsell, consapevole delle circa 600 persone che tutte le notti dormono all'addiaccio nella sua Melbourne, ha affrontato il problema da un punto di vista opposto. Perché non creare un posto dove le persone possano comodamente dormire, che possa essere facilmente pulito e che durante il giorno torni a svolgere il suo uso primario? Il risultato è stato una panchina metallica di grosse dimensioni che la sera si apre come una conchiglia per accogliere i senza tetto, segnalandone la presenza con una luce sottostante la panchina stessa, e che di giorno viene richiusa tornando a funzionare come una classica seduta.



Park Bench House
L'utilizzo diurno della panchina non differisce da quello di ogni altra panchina attualmente in commercio

Park Bench House
La notte, però, la panchina si apre come una conchiglia per accogliere i senza tetto alla ricerca di un giaciglio dove dormire

Park Bench House
Sequenza di apertura della conchiglia

La terza soluzione gravita attorno ad un altro magnete per i senza tetto: la fermata del bus. L'idea di *Godsell* è che con un po' di creatività questa semplice struttura potrebbe avere una duplice funzione: prendersi cura dei viaggiatori durante il giorno e dare un riparo ai senza tetto durante la notte. Il cartellone pubblicitario sul lato della fermata verrebbe adattato per dispensare coperte, cibo e acqua, mentre la seduta si aprirebbe per rivelare un letto. In un' ulteriore versione la struttura può essere utilizzata per esporre opere d'arte. Infine il soffitto e le pareti di vetro accomodano schermi digitali.



Bus Shelter

Vista frontale della struttura, posizionata di fronte alla stazione centrale di Melbourne

Capitolo V

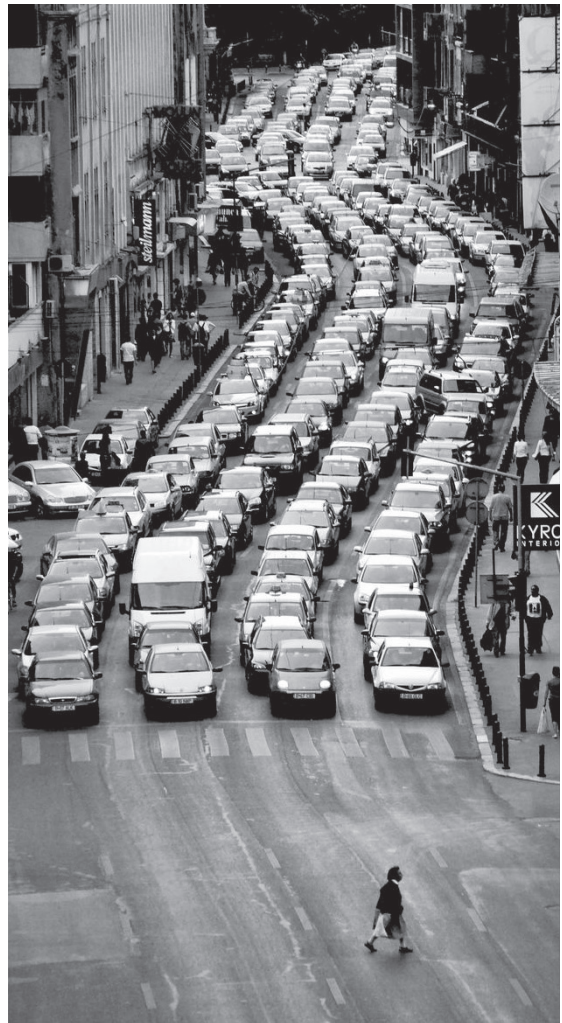
Soluzione Progettuale

« La stragrande maggioranza dello spazio urbano è dedicata ai veicoli privati, mentre solo una frazione minima di quella terra viene destinata ad un utilizzo pubblico per le persone. »

(Rebar)

Introduzione

Nei centri urbani in giro per il mondo parcheggi a bordo strada risultano in una maggiorazione del traffico, spreco di benzina ed incremento dell'inquinamento. Questa strategia ed i valori che generano queste condizioni non sono più sostenibili e nemmeno sono promotori di un sano ed esuberante habitat urbano. È giunta l'ora di ripensare il modo in cui le strade vengono utilizzate e conseguentemente reimmaginare le possibilità dell'ambiente urbano. L'obiettivo è quello di convertire piccoli segmenti dell'infrastruttura dedicata alle automobili - anche se temporaneamente - per alterare il carattere della città stessa. I parcheggi urbani sono nicchie fertili per questo tipo di intervento, essi vanno perciò ad ospitare il sistema modulare di supporti urbani il cui scopo è quello di proporsi come punti di riferimento all'interno della città, offrendo accoglienza, rifugio, servizi o molto semplicemente un posto dove prendersi una pausa dall'agguila urbana.



■ Immagine emblematica della condizione urbana contemporanea

Concept

Parole chiave

Modularità

Creazione di Contatti fra Viaggiatori e Popolazioni Locali

Ricarica Apparati

Scambi Umani e Culturali

Oasi nella Giungla Urbana

Punti di riferimento nella città

Accomodation

Rifugio

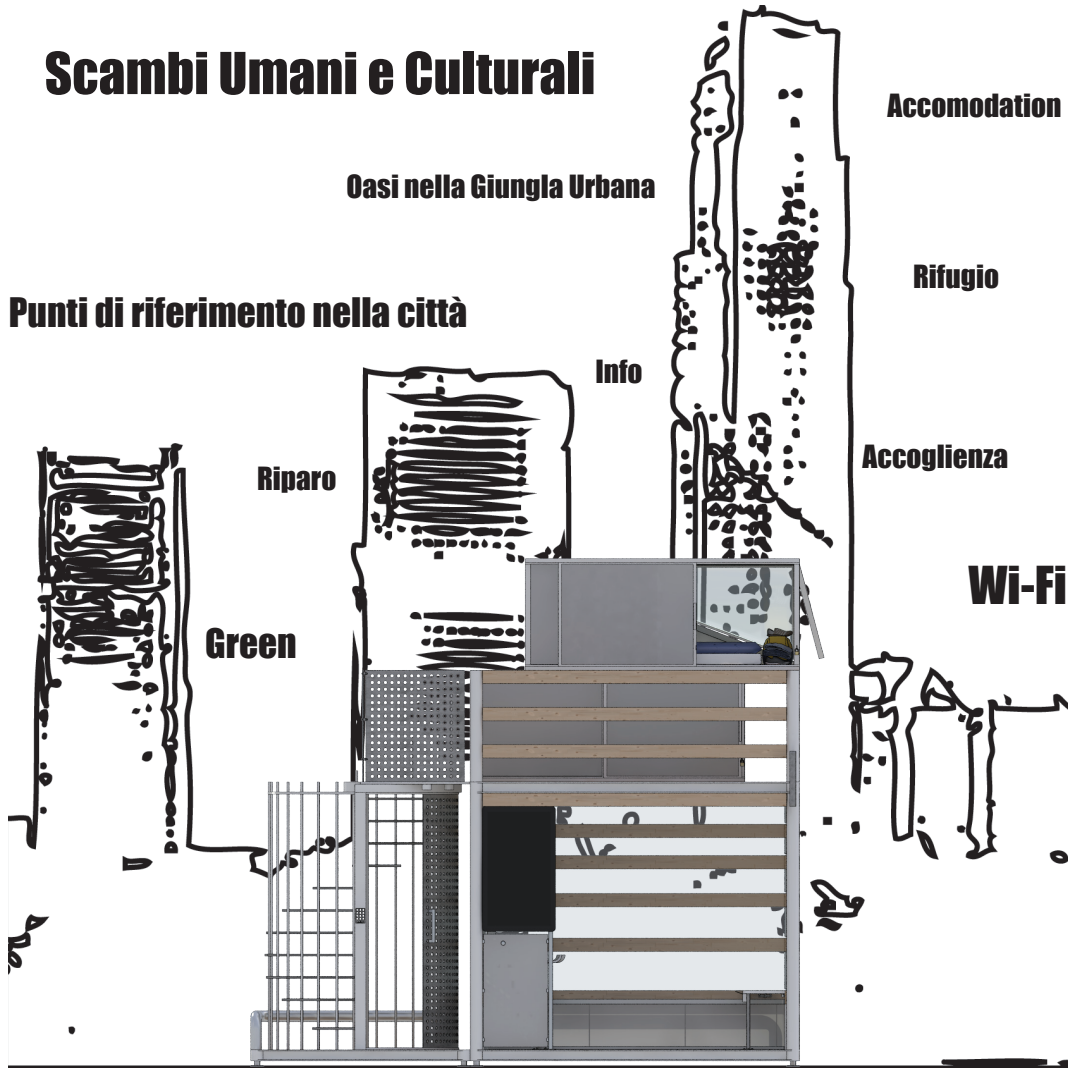
Info

Accoglienza

Riparo

Wi-Fi

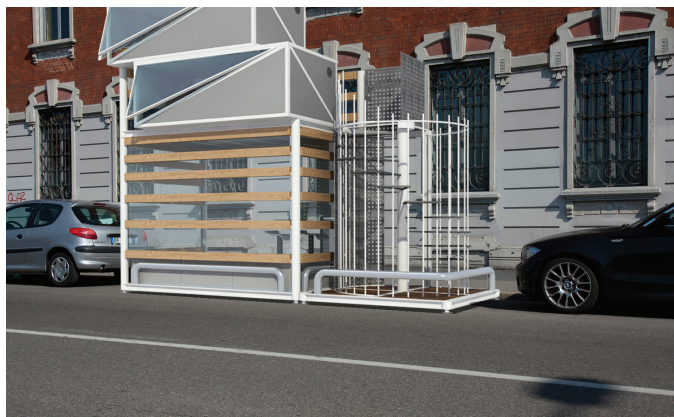
Green



Concept

Funzionamento

Dislocate sul territorio queste strutture si propongono come punti di riferimento all'interno della città, delle Oasi che possano offrire servizi utili sia a chi viaggia sia agli abitanti della città stessa, dei territori temporanei dove nascano scambi umani e culturali, dove viandanti e gente del luogo possano venire in contatto per dar vita ad interazioni sociali im-



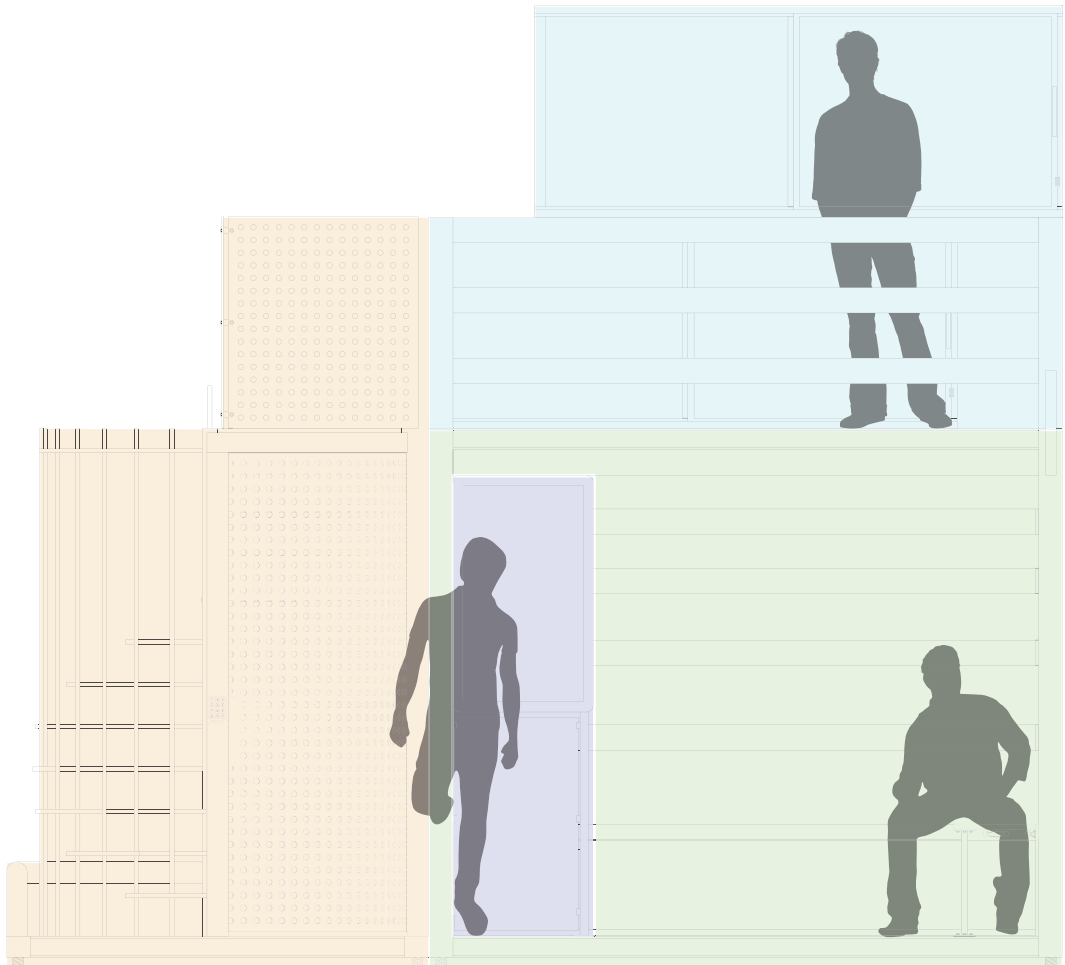
provvisate e genuine. Funzionalmente la struttura base è suddivisa in quattro differenti aree che determinano anche il tempo di fruizione del servizio ed il tipo di utenza: vi è un'area di sosta e di ricarica degli apparati, un'area dedicata all'accoglienza ed alle info, un'area che controlla gli accessi al piano superiore ed un'area di pernottamento.

L'accesso al piano inferiore è libero, non regolato, uno spazio osmotico che si presenta come un naturale prolungamento del marciapiede all'interno della carreggiata. L'accesso al piano superiore è invece regolato e gestito tramite un sistema di prenotazioni che avvengono via Web o tramite un applicazione dedicata per *smartphone* e *tablet*. Una volta effettuata la registrazione al servizio è possibile prenotare un modulo di pernottamento per una o più notti. Verrà fornito un codice personale che permette l'accesso alla parte superiore della struttura per un lasso di tempo pari a quello della prenotazione. Sempre tramite gli applicativi Web è possibile conoscere la dislocazione sul territorio di queste strutture e, una volta aver fruito del servizio, lasciare un doppio *feedback*: uno relativo alla struttura vera e propria, al suo posizionamento e la sua utilità, ed un altro relativo alla condizione in cui è stato trovato il modulo di pernottamento. Il primo *feedback* sarà utile per valutare l'efficienza della struttura sul territorio ed in relazione all'ambiente circostante, provvedere ad eventuali guasti e, dopo un periodo di prova, eventualmente spostare la struttura in un'area più idonea. Il secondo *feedback* invece serve a responsabilizzare gli utenti, creando una graduatoria che introduce agevolazioni tariffarie per gli utenti più virtuosi.

■ **Fotoinserimento** nei pressi del Politecnico di Milano in Via Durando

Concept

Diagrammi funzionali e di flusso



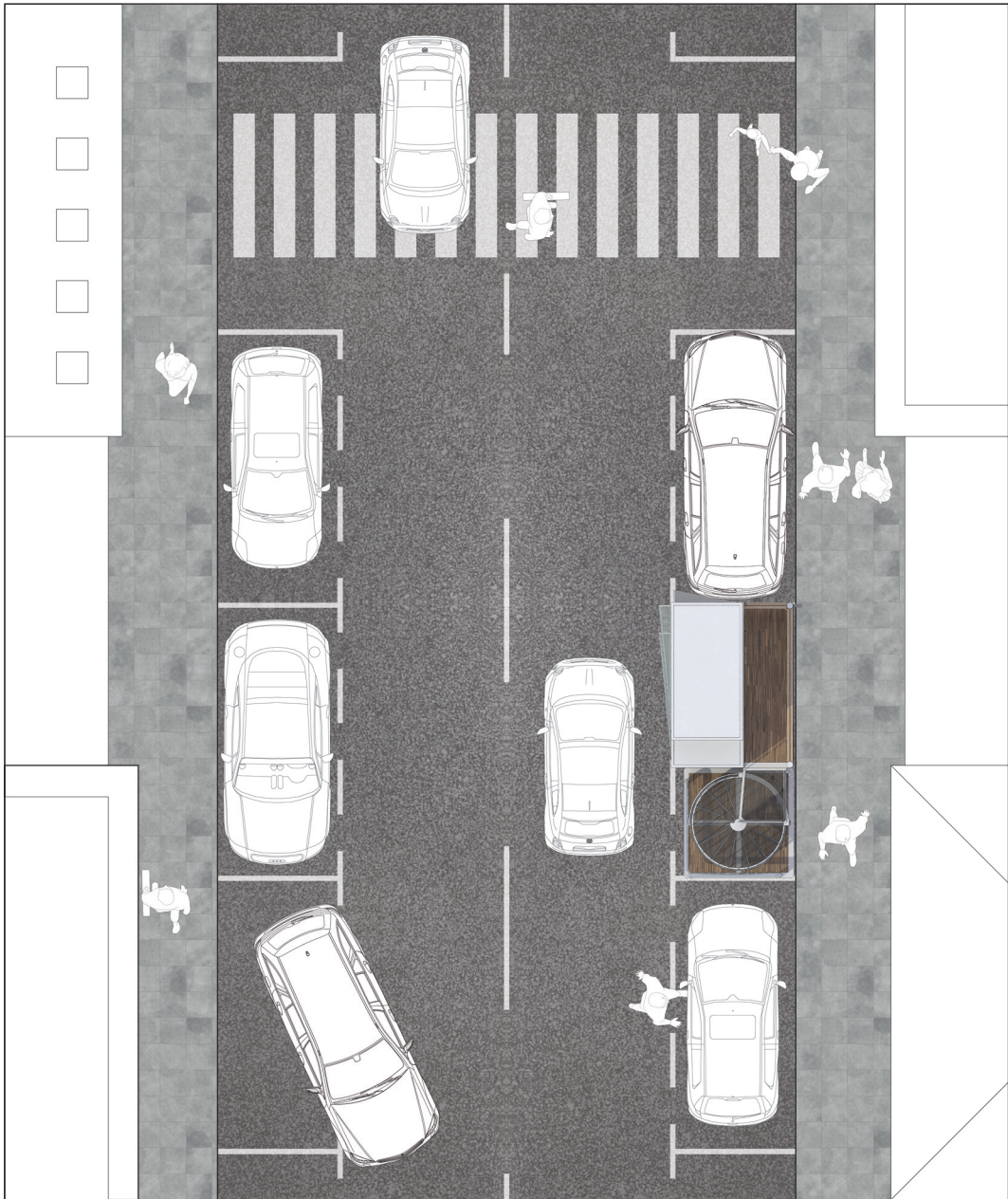
Area dedicata all'accoglienza, alla sosta ed alla ricarica di apparati multimediali

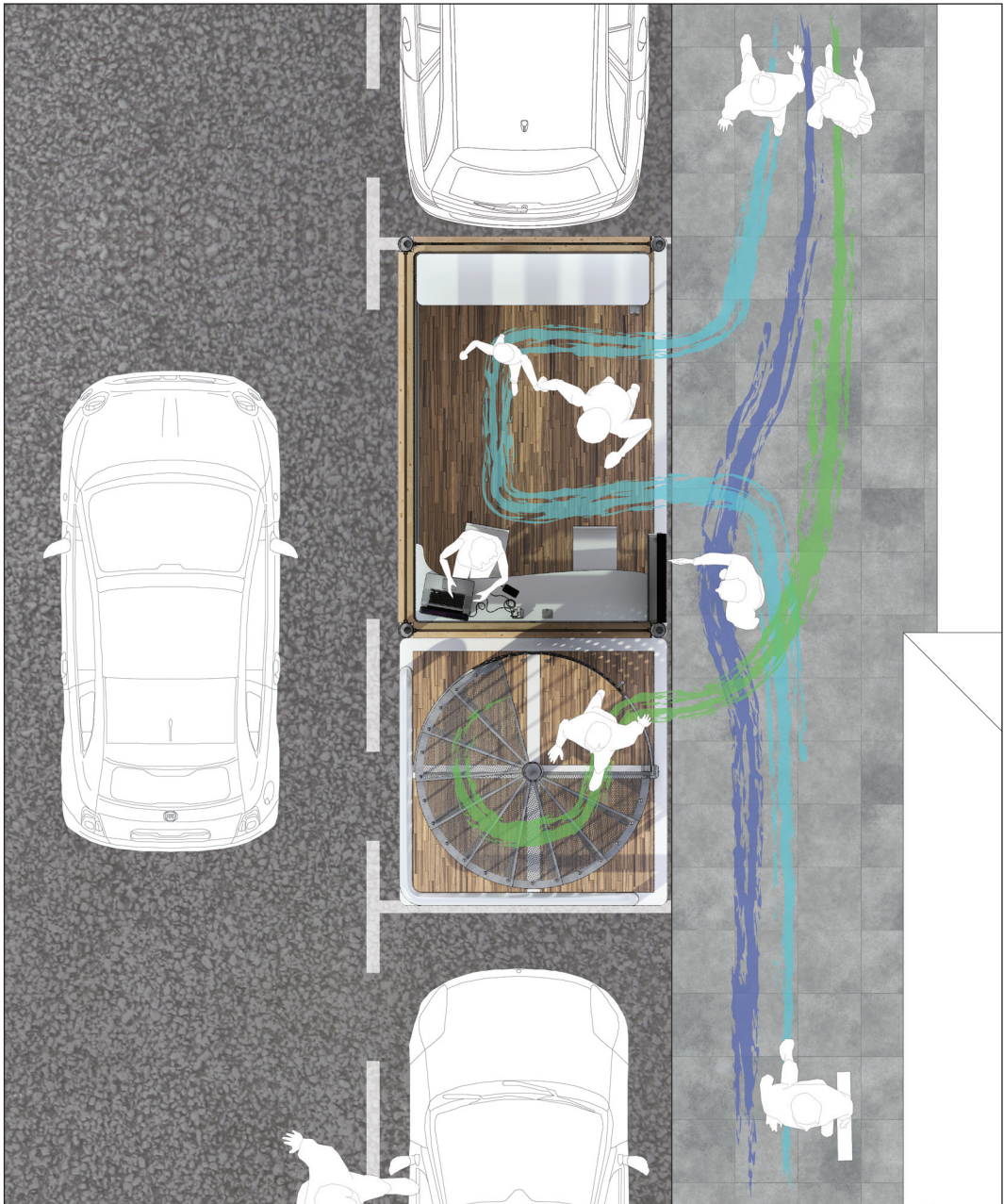
Touch screen che veicola informazioni legate alla città ed ai suoi servizi

Area di accesso al piano superiore

Area di pernottamento

■ Diagramma Funzionale delle varie aree



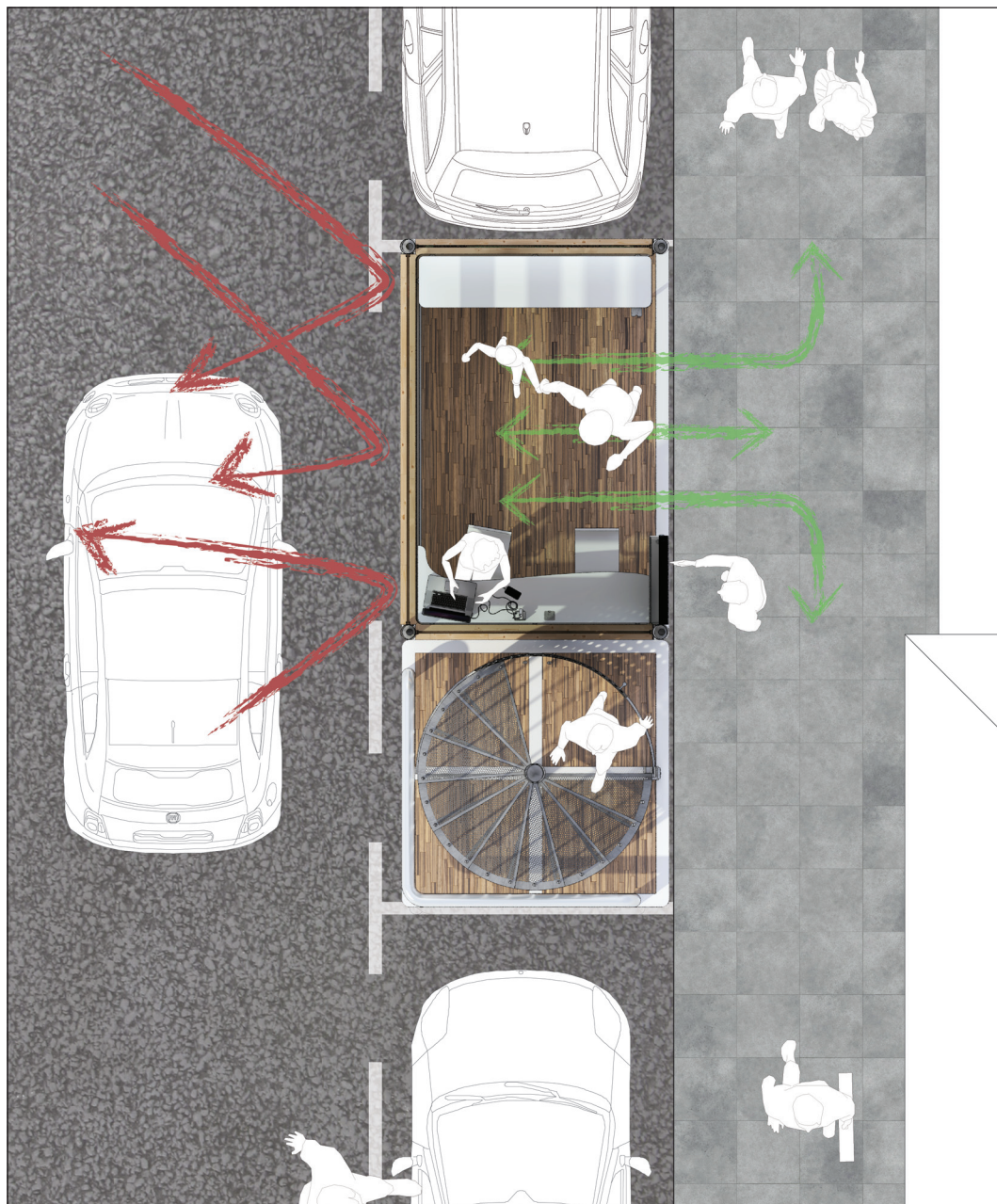


■ Utenza piano superiore

■ Utenza touch screen

■ Utenza piano inferiore

■ Diagramma di flusso delle varie tipologie di utenza

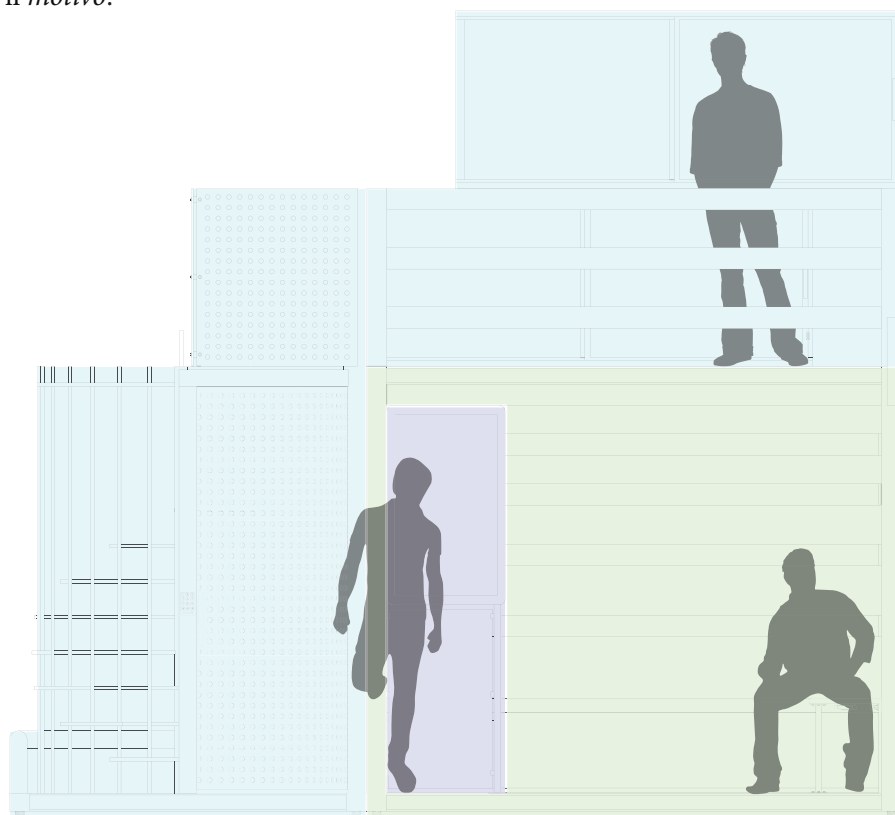


- La struttura è progettata con due interfacce differenti, la prima è **porosa e permeabile**, si relaziona con il marciapiede e permette un accesso facile e naturale . La seconda, ovvero quella che si relaziona con la strada, è **ermetica e protettiva** e scherma acusticamente ed in parte visivamente gli occupanti della struttura dal traffico cittadino.

Concept

Utenza

Come già detto precedentemente, il profilo del *Nomade Urbano* è difficile da inquadrare in quanto si tratta di un'attitudine mentale, di un *modus vivendi* presente in maniera trasversale in individui diversi fra loro per estrazione sociale, condizioni economiche, sesso e credo politico. Ecco allora che il metodo più efficiente per stabilire la tipologia di utenza è basarsi sulle caratteristiche dei suoi spostamenti, ed in particolare: la *frequenza*, l'*ampiezza* ed il *motivo*.



FREQUENZA

Abituale



Occasionale



AMPIEZZA

Isolato



Città



Estero



MOTIVO

Lavoro



Svago



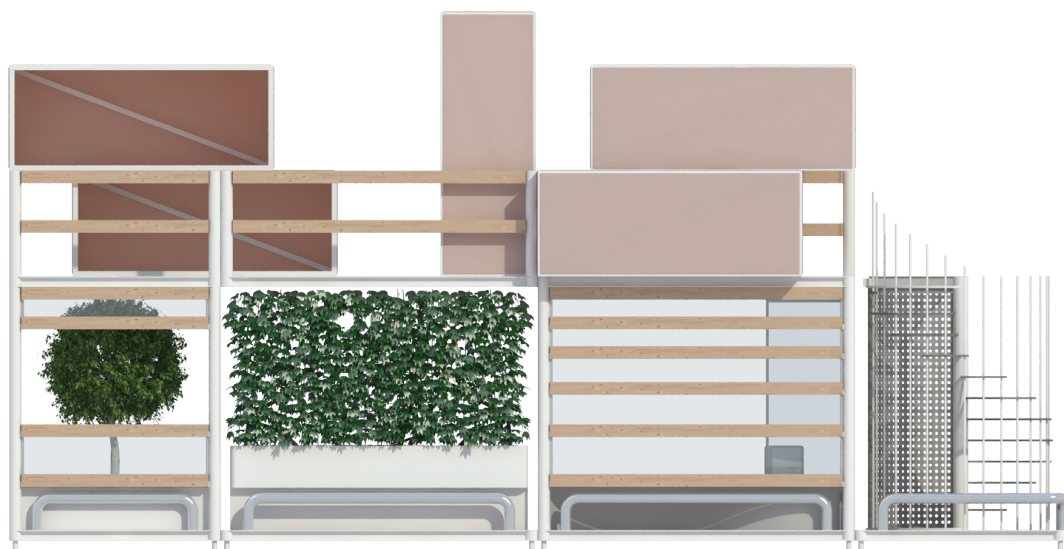
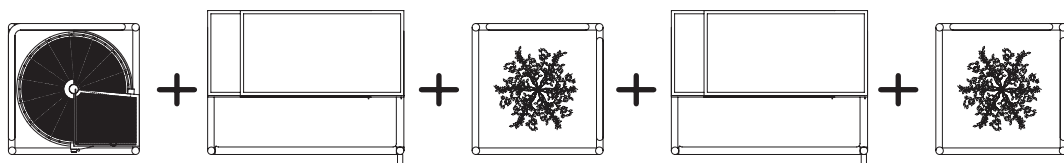
Turismo





Concept

Modularità

La configurazione base misura 5 metri di lunghezza per 2 di larghezza - ovvero le dimensioni di un tipico parcheggio cittadino - ed è composto da due moduli differenti. Il primo misura 3 metri per 2 ed è strutturato su due piani. Il secondo misura invece 2 metri per 2 ed ospita la scala necessaria ad accedere al piano superiore. In base alle necessità ed alla localizzazione sul territorio urbano è possibile espandere la struttura base affiancandovi altri moduli che possono aggiungere servizi e funzionalità alla struttura, quali ad esempi ulteriori **posti letto, sedute e aree relax, aree verdi, postazioni di bike sharing** o addirittura **postazioni di ricarica per auto elettriche**.

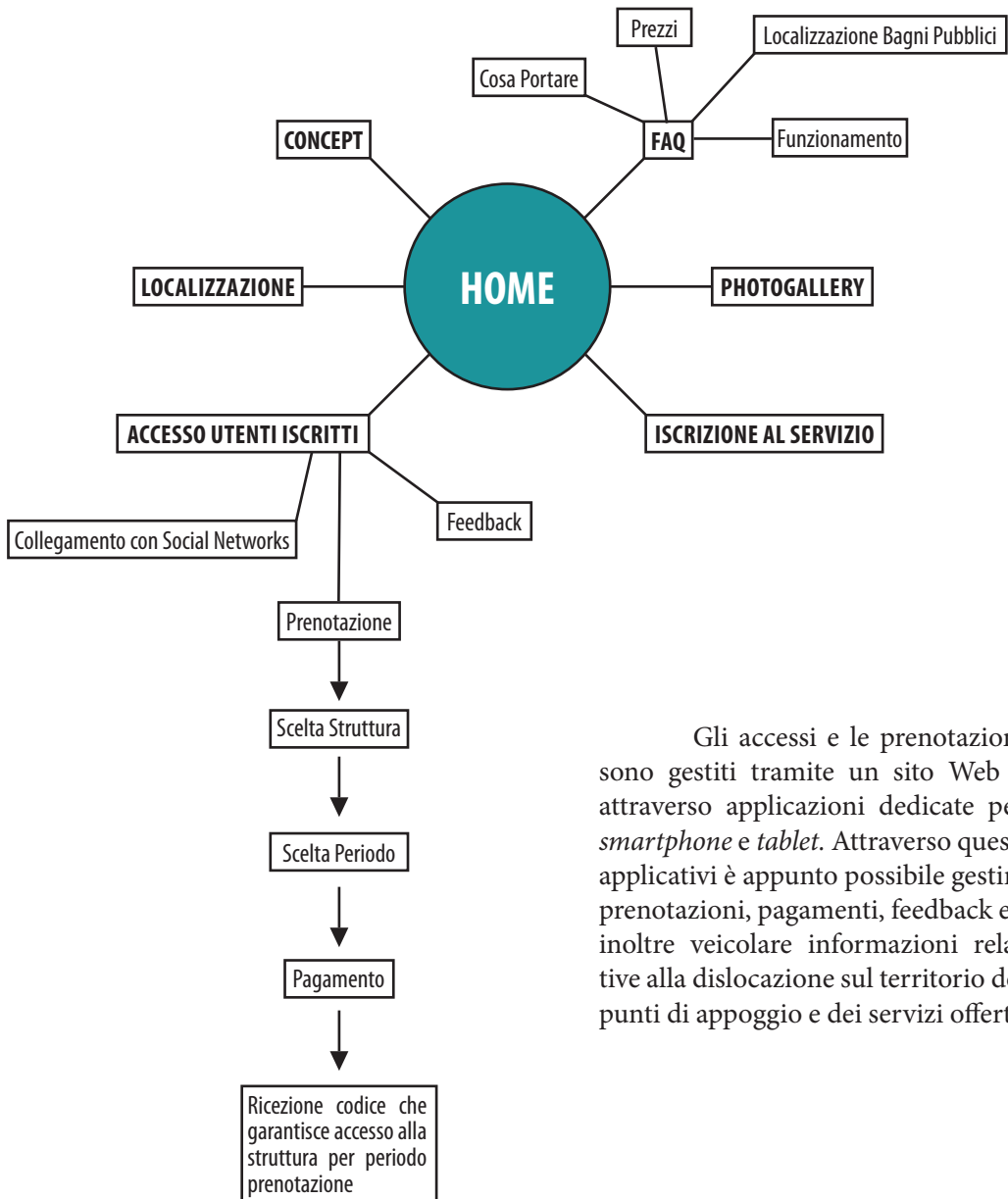


 In base alla necessità ed alla localizzazione sul territorio è possibile espandere la configurazione base

 Esempio di possibile espansione della configurazione base tramite l'aggiunta di moduli aggiuntivi

Concept

Web & App



Gli accessi e le prenotazioni sono gestiti tramite un sito Web e attraverso applicazioni dedicate per *smartphone* e *tablet*. Attraverso questi applicativi è appunto possibile gestire prenotazioni, pagamenti, feedback ed inoltre veicolare informazioni relative alla dislocazione sul territorio dei punti di appoggio e dei servizi offerti.

■ Diagramma di funzionamento del sito web

Location

Linee Guida

Per quanto riguarda le location ove queste strutture possono essere posizionate, mi limiterò a dare una serie di linee guida, poichè, vista la particolarità e l'adattabilità del progetto non è possibile stilare delle istruzioni che possano ritenersi valide in ogni situazione. L'intenzione è infatti quella di sviluppare delle strutture di supporto e sostegno alla pratica nomade che possano adattarsi, in base all'esigenza, ad ogni luogo e ad ogni città.

I fattori principali di cui è necessario tenere conto sono:

- **Aree di dimensione appropriata in strade relativamente poco trafficate**
- **Mancanza di spazi pubblici nelle vicinanze**
- **Vicinanza di mezzi pubblici ed interscambi**
- **Vicinanze di altri servizi potenzialmente utili**
- **Potenzialità di migliorare la sicurezza dei pedoni o dei ciclisti attraverso il progetto**
- **Tipologia di parcheggio (in linea, 30° 45° 60° pettine, pubblico o privato)**
- **Tipologia di marciapiede ⁽¹⁾**
- **Condizioni ambientali: esposizione solare, ombra, vento, ecc.**

1 - La legislazione di riferimento per quanto riguarda il dimensionamento dei marciapiedi è la seguente:

L.R. Lombardia 6/89

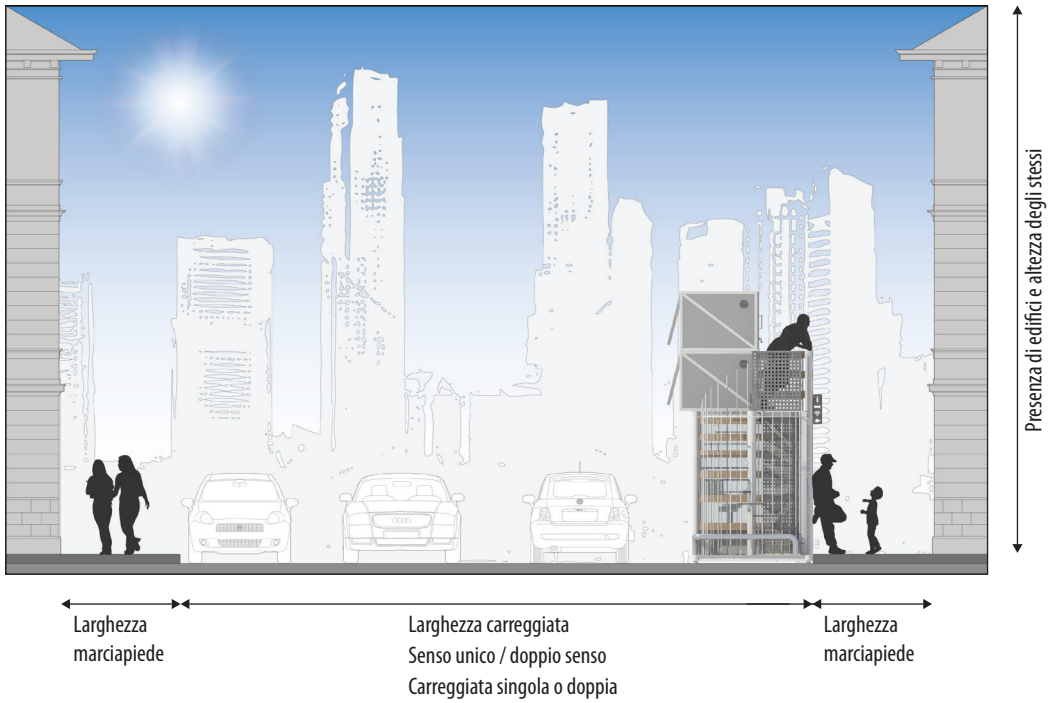
I percorsi pedonali devono avere una larghezza minima di m 1,5 con tratti, nei luoghi di maggior traffico, aventi almeno una larghezza di metri 1,8.

D.P.R. 503/96

Il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare i 15 cm.

D.M. 05-11-2001

La larghezza del marciapiede, al netto di strisce erbose o di alberature, non può essere inferiore a metri 1,5.

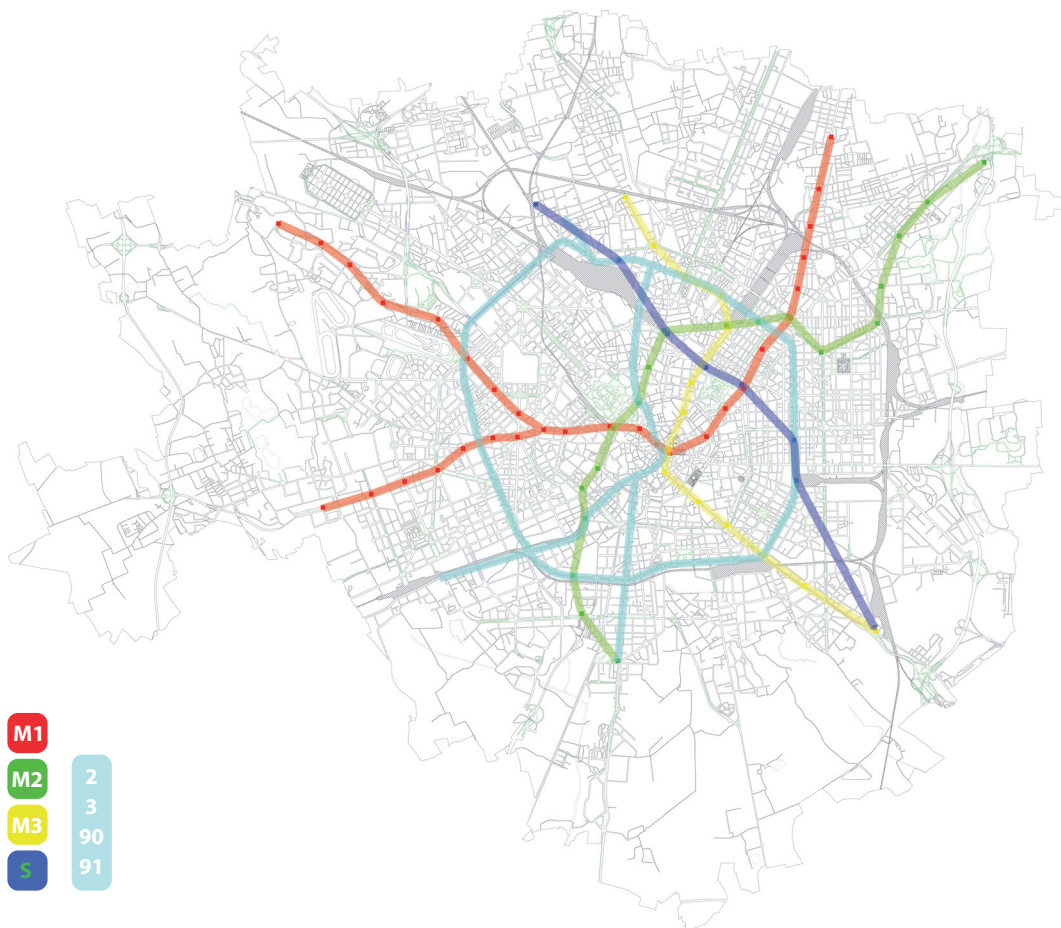


■ Schema dei principali fattori ambientali di cui tener conto nella scelta delle aree ove posizionare le strutture di supporto urbano.

Location

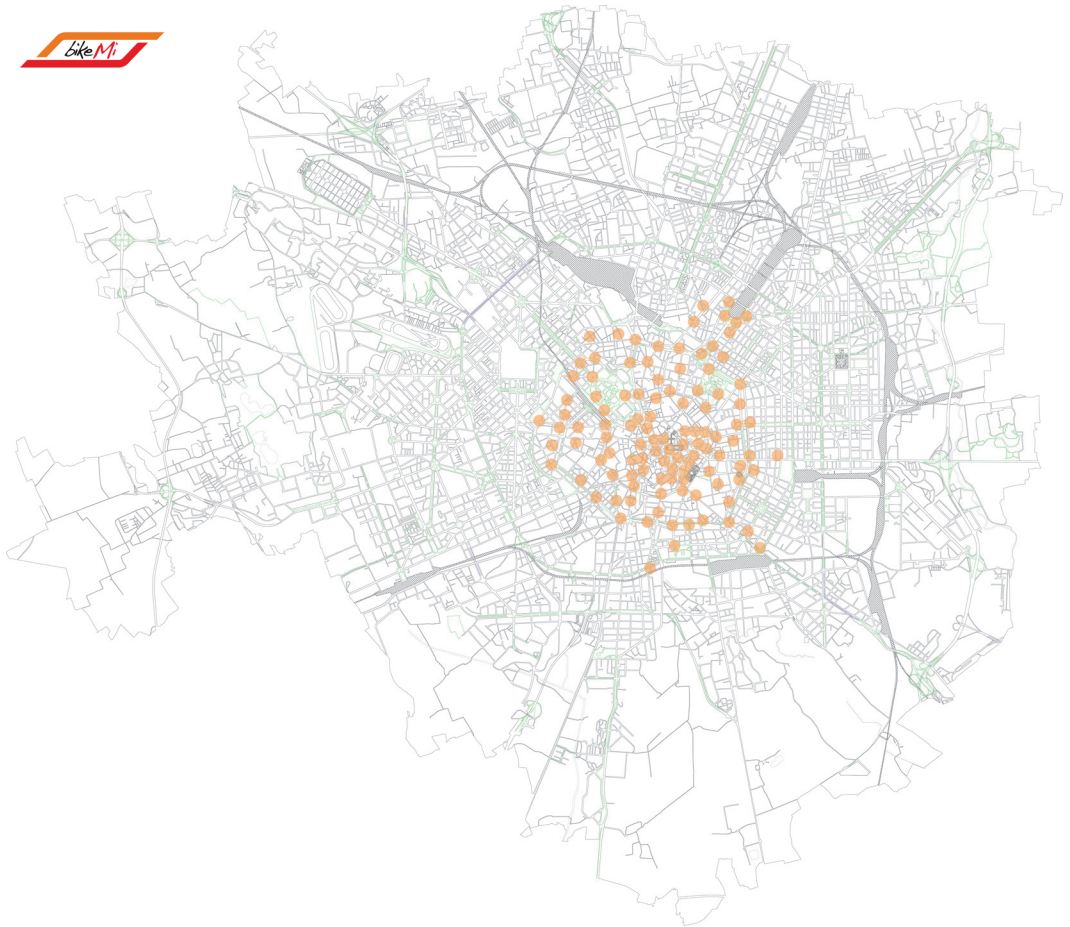
Milano

Come già detto il progetto non è stato pensato in particolar modo per Milano, ma ad essa ovviamente ben si adatta per la nota carenza di piazze, spazi pubblici e spazi verdi. Per un ipotetico posizionamento in Milano ho tenuto conto di tre fattori principali: le principali linee di trasporto pubblico, la dislocazione sul territorio del servizio di bikesharing *Bikemi* e la localizzazione dei bagni pubblici.



■ Mappatura dei Mezzi Pubblici

La mappa comprende mezzi pubblici di superficie e non. Sono stati preferiti mezzi ad alta frequenza e linee che effettuano il servizio notturno, oltre ovviamente a tutte le linee della metropolitana.



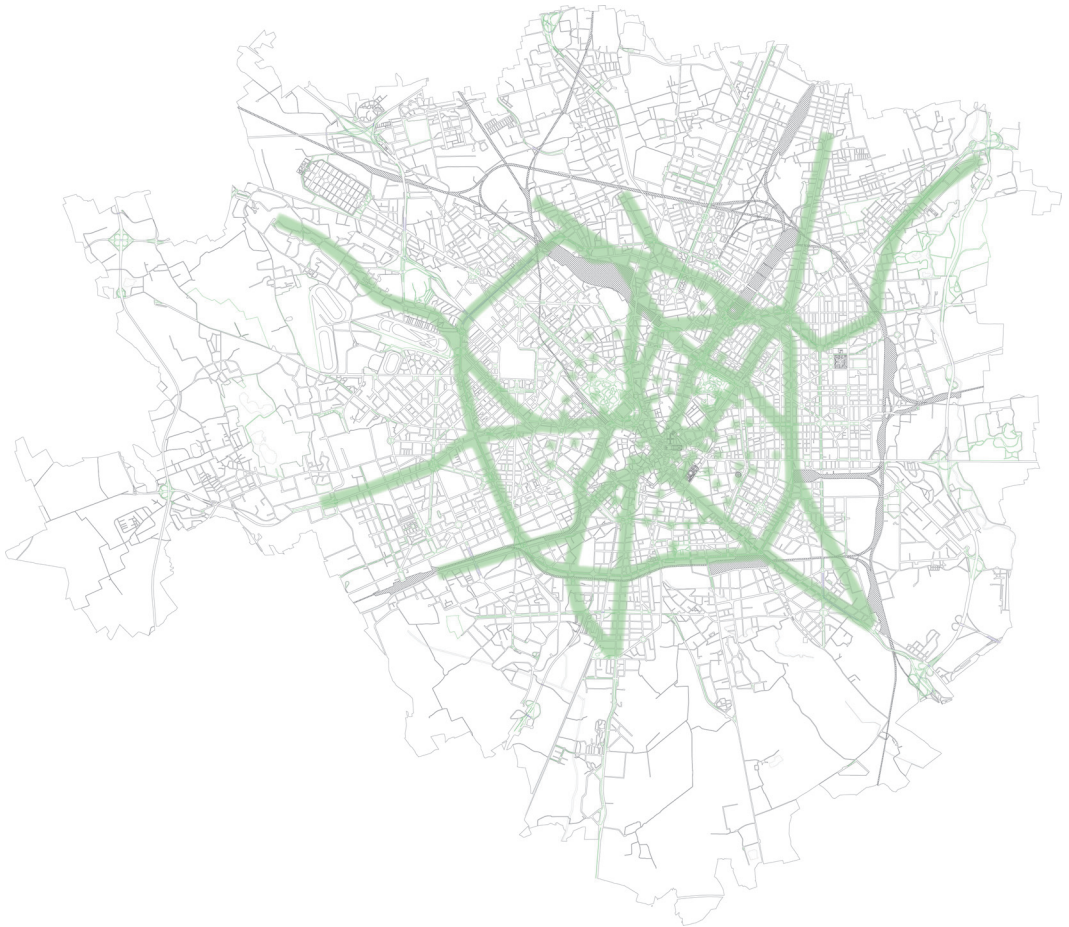
■ **Mappatura di bikeMi**

Mappatura di tutte le stazioni del servizio di bikesharing presenti sul territorio di Milano



Mappatura dei bagni pubblici

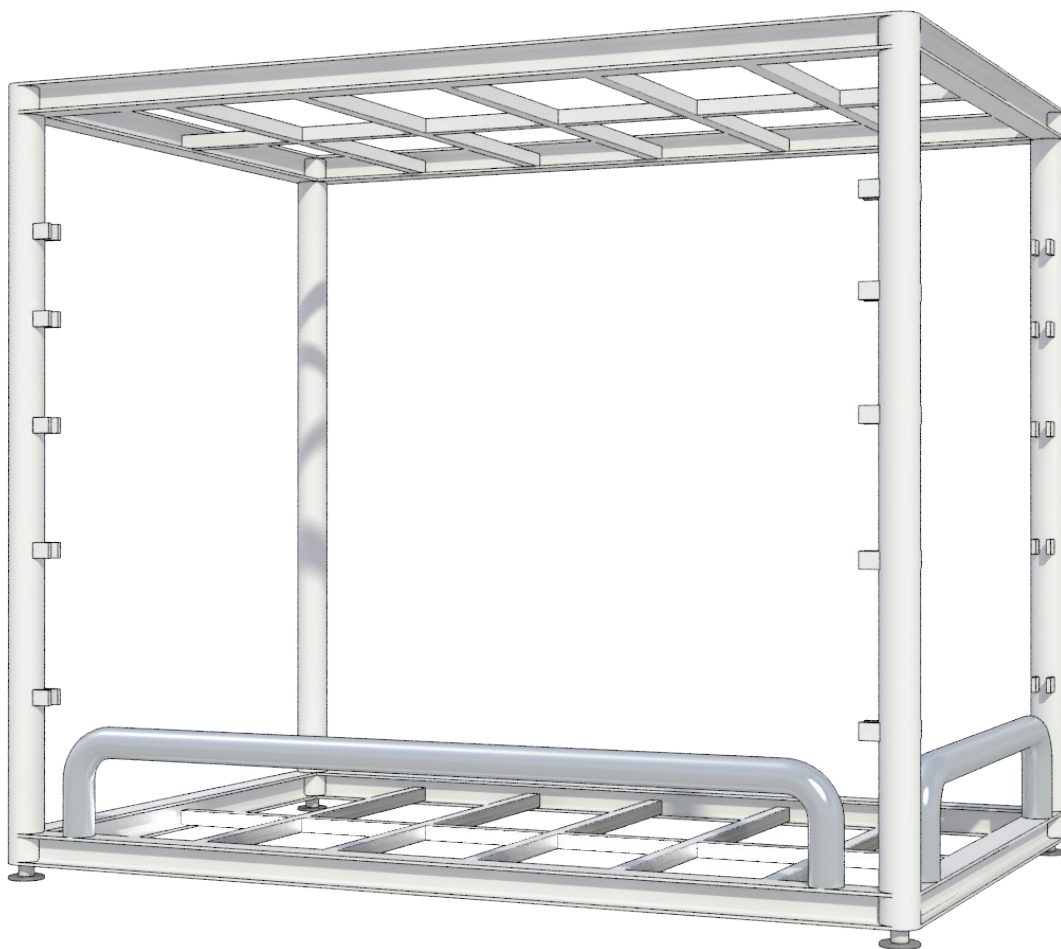
Mappatura di tutti i bagni pubblici presenti sul territorio di Milano. Molti di essi sono gratuiti, altri garantiscono l'accesso previo pagamento di una quota d'ingresso minima.

**Mapa risultante**

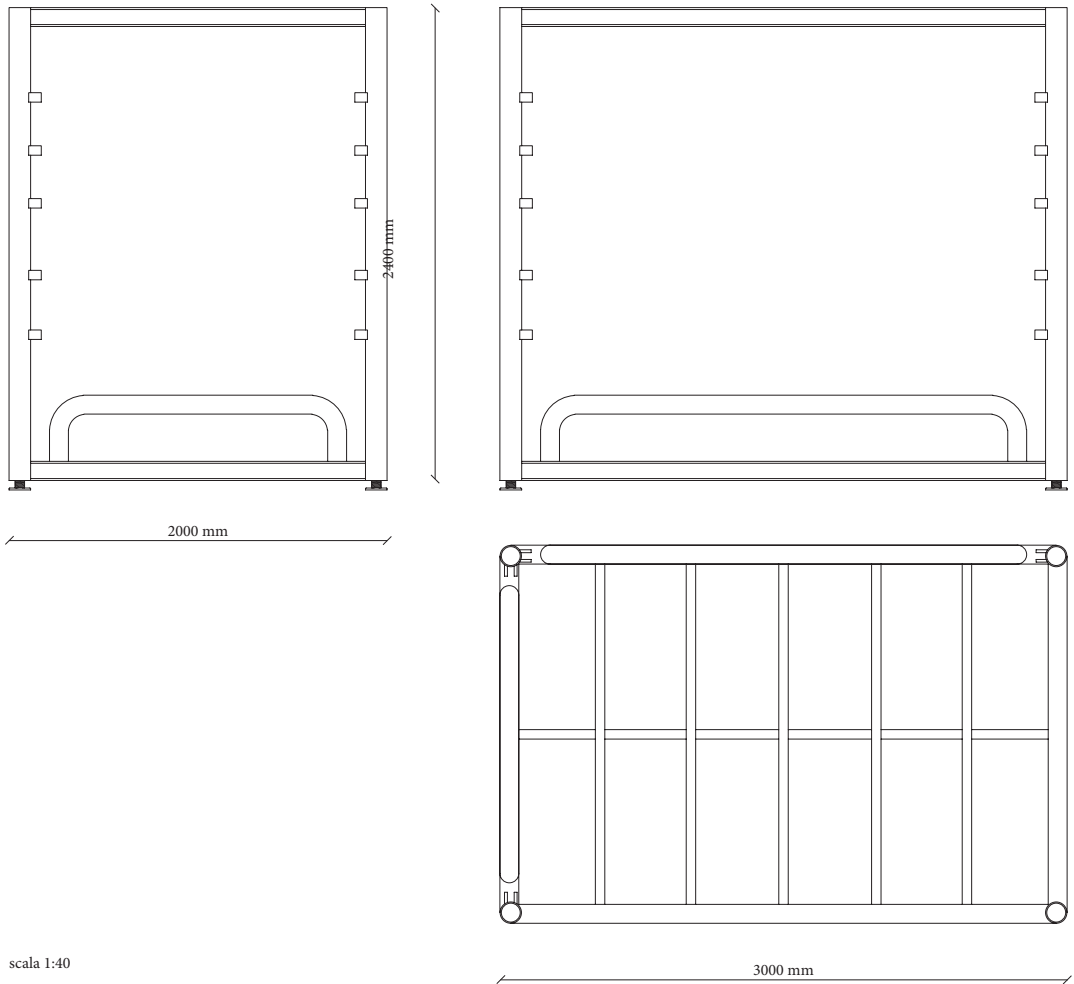
La mappa risultante dall'incrocio delle mappe precedenti rappresenta tutte le location che presentano i requisiti minimi per il posizionamento delle strutture di supporto urbano.

Struttura




3x2 e 2x2



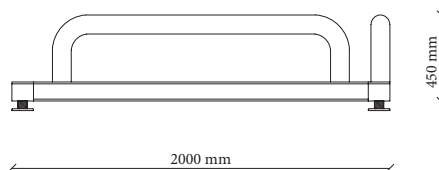
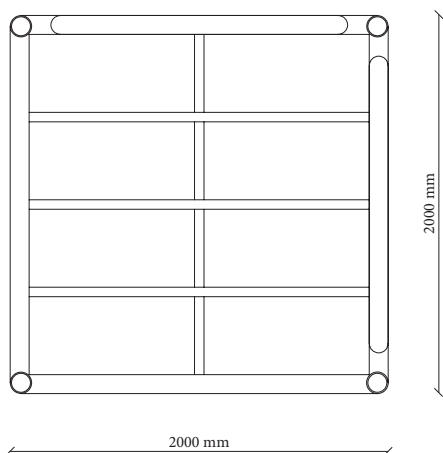
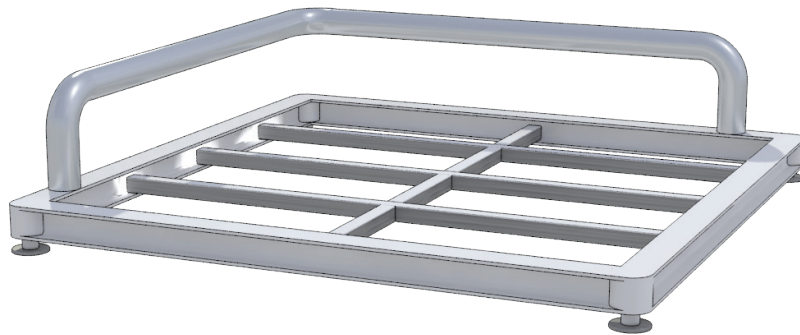
Lo scheletro portante è realizzato da profilati in acciaio saldati fra loro, in modo da realizzare una struttura robusta, duratura, facile da trasportare e relativamente leggera (attorno ai 587 Kg). I componenti sono tutti prodotti industriali standard ed in particolare si tratta di travi europee ad ali larghe HE 100 B, profilati tondi laminati a caldo senza saldatura del diametro di 114.3 mm e tubolari quadri 50x50 mm laminati a caldo UNI EN 10210.






scala 1:40

	Elemento	Quantità	Kg/m lineare	Kg Tot.
	Travi europee ad ali larghe HE 100 B tolleranze: EN 10034	18,171 m	20,4	370,7
	Profilati tondi laminati a caldo senza saldatura diametro 114.3mm spessore 6.3mm	10 m	16,8	168
	Tubolari laminati a caldo UNI EN 10210 50x50mm spessore 2.9	11,55 m	4,22	48,74
				587,44

Analogamente alla struttura di 3 metri x 3 metri, il modulo quadrato di 2 metri x 2 è realizzato da profilati in acciaio saldati fra loro. I componenti sono tutti prodotti industriali standard ed in particolare si tratta di travi europee ad ali larghe HE 100 B, profilati tondi laminati a caldo senza saldatura del diametro di 114.3 mm e tubolari quadrati 50x50 mm laminati a caldo UNI EN 10210.



scala 1:40

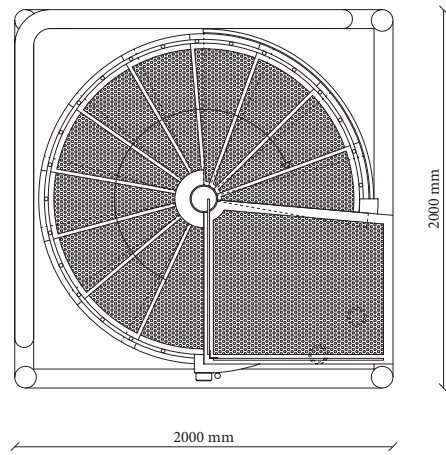
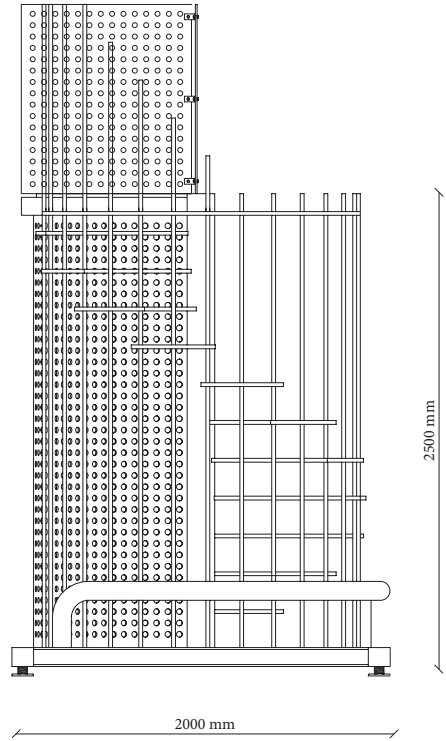
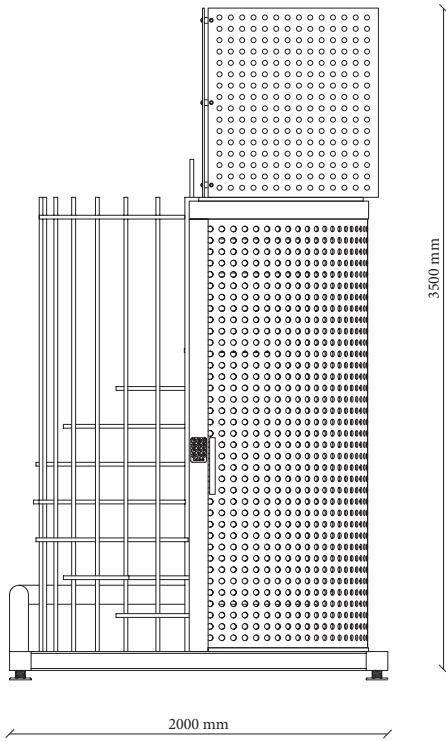
	Elemento	Quantità	Kg/m lineare	Kg Tot.
	Travi europee ad ali larghe HE 100 B tolleranze: EN 10034	7,08 m	20,4	144,5
	Profilati tondi laminati a caldo senza saldatura diametro 114.3mm spessore 6.3mm	0,4m	16,8	6,7
	Tubolari laminati a caldo UNI EN 10210 50x50mm spessore 2.9	3,5 m	4,22	14,8
				166

Struttura

Scala



La scala è posizionata sul modulo di 2 metri per 2, in modo che accoppiata alla struttura base di 3 metri si possa raggiungere una dimensione complessiva di 5 metri per 2, ovvero un tipico parcheggio urbano. La scelta è ricaduta sulla scala a chiocciola per mantenere le dimensioni contenute e, nonostante possa comunque sembrare sovradimensionata, è stata in realtà pensata per servire eventualmente più abitacoli nel caso vengano installate più strutture una di fianco all'altra. La colonna portante è in acciaio, ha un diametro di 146 mm ed uno spessore di 6,3 mm. L'inferriata, che ha la doppia funzione di sorreggere i gradini ed evitare l'accesso, è realizzata in tondini d'acciaio del diametro di 20 mm. L'accesso è avviene tramite una porta scorrevole in acciaio il cui meccanismo di apertura e chiusura è regolato da un tastierino numerico dove gli occupanti degli abitacoli possono inserire il codice univoco fornito in fase di prenotazione.



■ ■ Prospetto frontale



■ ■ Prospetto posteriore



■ ■ Pianta

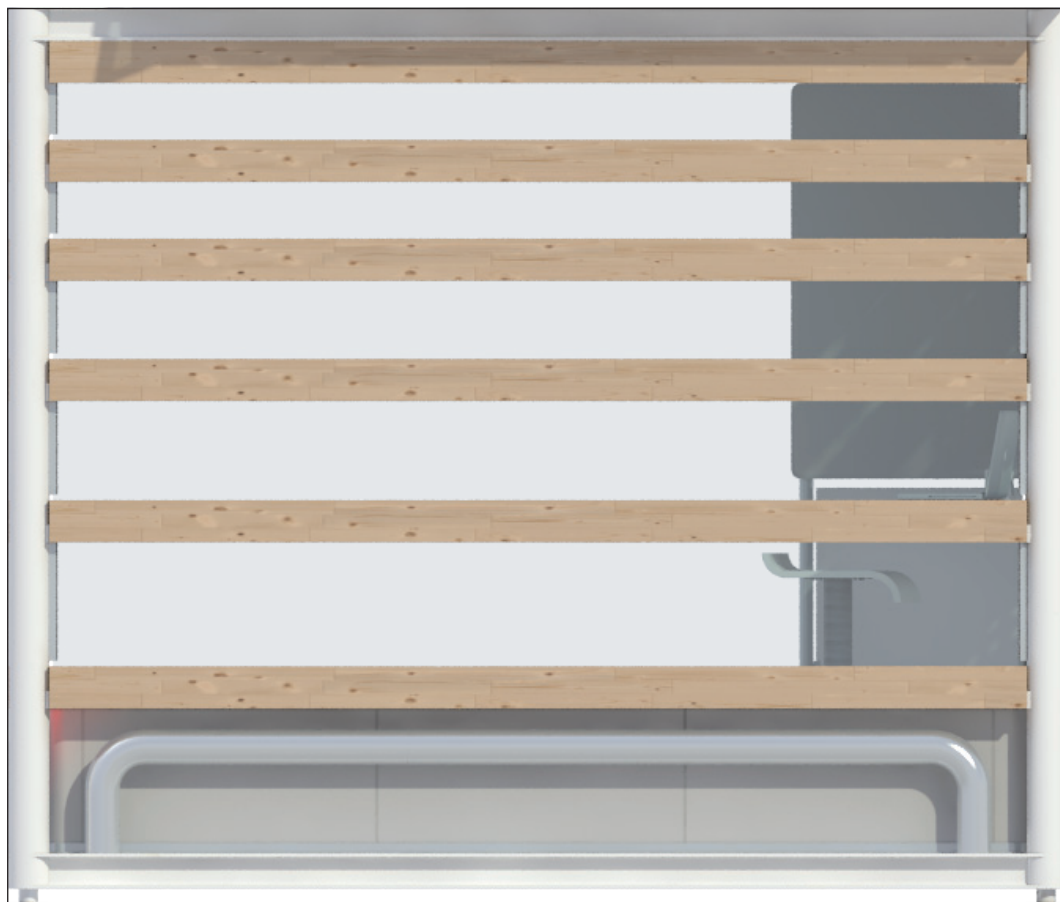




- *Tastierino numerico. Tramite l'inserimento di un codice ottenuto in fase di prenotazione è possibile accedere agli abitacoli al piano superiore.*

Tamponamento

Travi in legno lamellare



Il tamponamento è realizzato in travi di legno lamellare di abete rosso alternate a finestrature a nastro, in modo da conferire robustezza strutturale e nel contempo leggerezza visiva alla struttura. Le travi in legno lamellare, per via della loro robustezza, vengono solitamente usate per impieghi strutturali. La scelta di utilizzarle questa tipologia di elemento a vista e con la triplice funzione strutturale, estetica e di isolamento è dovuta alla volontà di realizzare una struttura essenziale, facilmente assemblabile e priva di elementi superflui. Le travi sono di due lunghezze, 2771 mm (19 kg) e 1771 mm (12 kg) e sono sottoposte ad un processo di sagomatura e fresatura, per creare le guide che accomodano le finestre. Infine vengono impregnate e trattate per renderle adatte ad un uso in esterno.

Tamponamento

Finestrature a nastro



Per conferire leggerezza visiva e permeabilità la struttura è stata dotata di finestrature a nastro lungo tutto il perimetro, che si alternano alle travi lamellari. Sono realizzate in lastre di **Makrolon**[®] UV (clear 2099), policarbonato trasparente dello spessore di 15 mm dotato di protezione dai raggi UV su ambo i lati. Si tratta di un materiale ideale per essere utilizzato all'esterno, che presenta caratteristiche di robustezza e trasparenza migliori di quelle del vetro, e unitamente ad una buona resistenza agli agenti atmosferici garantisce un lungo ciclo di vita del prodotto.

Interni

Arredi





Gli arredi sono volutamente semplici ed essenziali e sono stati progettati in modo da essere facilmente sostituibili. Ogni singolo pezzo di arredo all'interno del modulo è realizzato con **100 percent**, un prodotto dell'azienda 3form. Realizzato fondendo pezzi composti al 100% da polyethylene ad alta densità (HDPE) post consumo (bottiglie, contenitori di prodotti chimici o detergenti), 100 percent è un materiale dal basso impatto ambientale, robusto e duraturo, facile da lavorare e adatto ad usi in ambienti esterni. I principali vantaggi legati all'utilizzo di questo materiale sono:

- Prodotto al 100% da rifiuti post-consumo (minimo impatto ambientale)
- Resistente ai raggi UV
- Adatto ad usi in ambienti esterni
- Facile da fabbricare e lavorare
- Eccellente resistenza ad agenti chimici
- Facile da pulire
- Non tossico



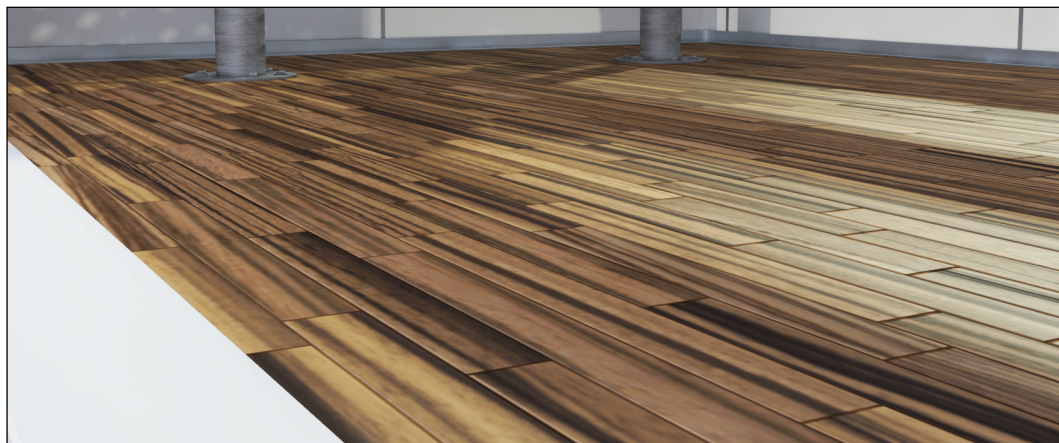


 *Render della seduta realizzata in 100 percent*

 *Render del piano di appoggio e degli sgabelli, anch'essi realizzati in 100 percent termoformato*

Interni


Pavimento




Il pavimento di ogni singolo modulo è realizzato in listelli di legno di bamboo, un materiale naturale, rinnovabile, riciclabile e che deriva da una produzione di basso impatto ambientale. I principali vantaggi legati all'utilizzo di questo materiale sono:

- Facile da installare e da sostituire
- Robusto e duraturo
- Trattato contro la muffa
- Estremamente denso (1300 kg/m³)
- Resistente all'acqua
- Anti scivolo
- UV resistente
- Resistente alle termiti
- Ritardante di fiamma (ignifugo)
- Prodotto espressamente per usi all'aria aperta



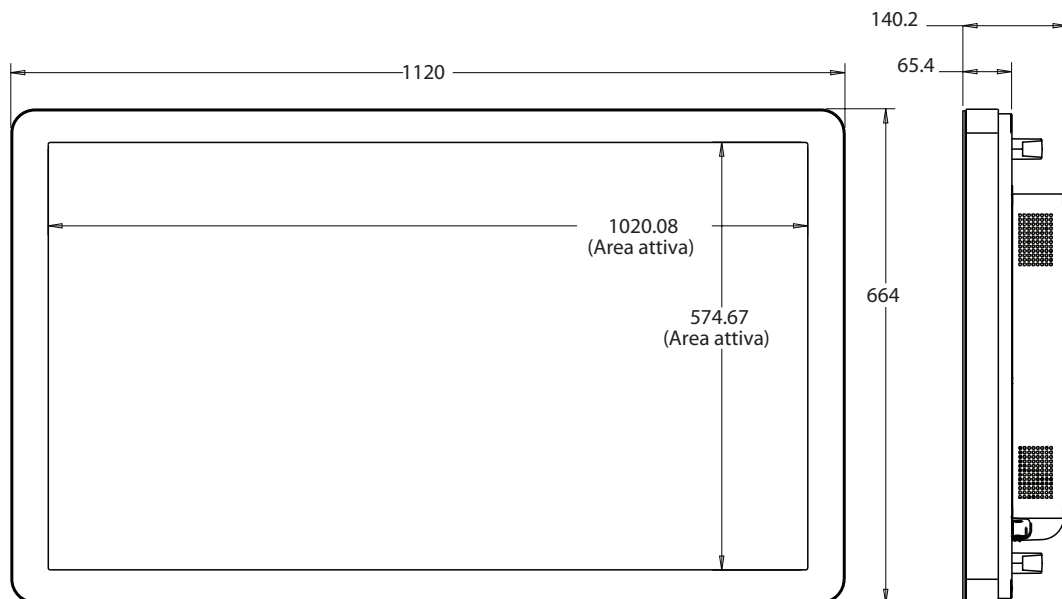
 *Render del pavimento al piano inferiore del modulo 3x2*


 *Immagine di un singolo listello di legno di bamboo*

Interni

Touch Screen

Il touch screen (ET4600L) è prodotto dalla *Elo Touchsystem* e si tratta di uno schermo robusto e costruito appositamente per essere installato in spazi pubblici. Ha una diagonale di 46 pollici ed una risoluzione di 1366x768 pixel (HD). Si tratta di un terminale multi-touch (fino a 4 punti) che riconosce facilmente il contatto da qualsiasi input, che sia esso un dito o un guanto.



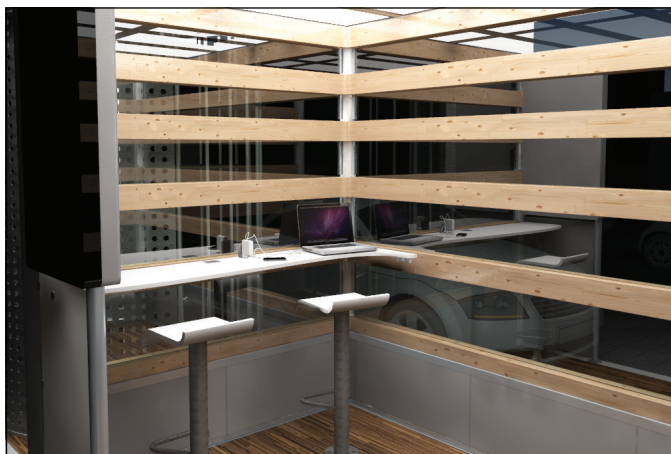
 **Touch screen** per veicolare informazioni sulla città e i suoi servizi.

 **ET4600L**
 **Dimensioni**

Interni

Illuminazione

L'illuminazione è affidata a luci led sia nelle parti comuni che nei moduli privati. Nelle parti comuni, inoltre, l'impianto è dotato di un sensore crepuscolare per attivare in automatico le luci al calare del sole e di sensori di presenza, in modo da spegnere o diminuire l'intensità dell'illuminazione per un minor impatto energetico.



■ Vista interna della struttura illuminata

■ Vista esterna della struttura illuminata.

Interni

Prese Elettriche Universali

Per permettere agli utilizzatori di queste strutture di supporto di ricaricare i propri apparecchi elettrici ed elettronici, gli arredi integrano delle prese elettriche universali, che accettano ogni tipo di spina ed anche cavi USB, standard sempre più diffuso per la ricarica di *smartphone* e *tablet*.



■ Presa elettrica universale.
Accetta ogni tipo di spina
ed anche cavi USB.

■ È possibile connettere fino a due apparecchi in contemporanea e quando non utilizzate sono protette da un coperchio in acciaio.

Interni

Schema Elettrico

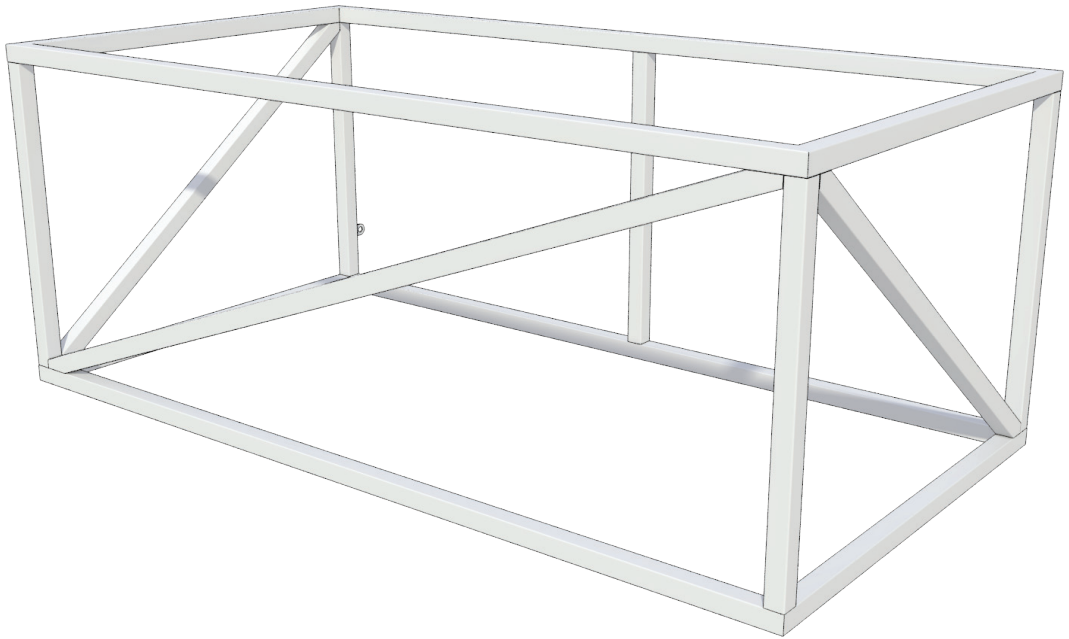
La struttura è dotata di pannelli solari per sopperire in parte al proprio fabbisogno energetico. Si tratta di un impianto connesso alla rete pubblica, dove l'energia viene convertita direttamente in corrente elettrica alternata (tramite un inverter) e successivamente può essere utilizzata per alimentare le varie utenze della struttura o essere immessa nella rete, con la quale lavora in regime di interscambio.



Schema di funzionamento dell'impianto elettrico.

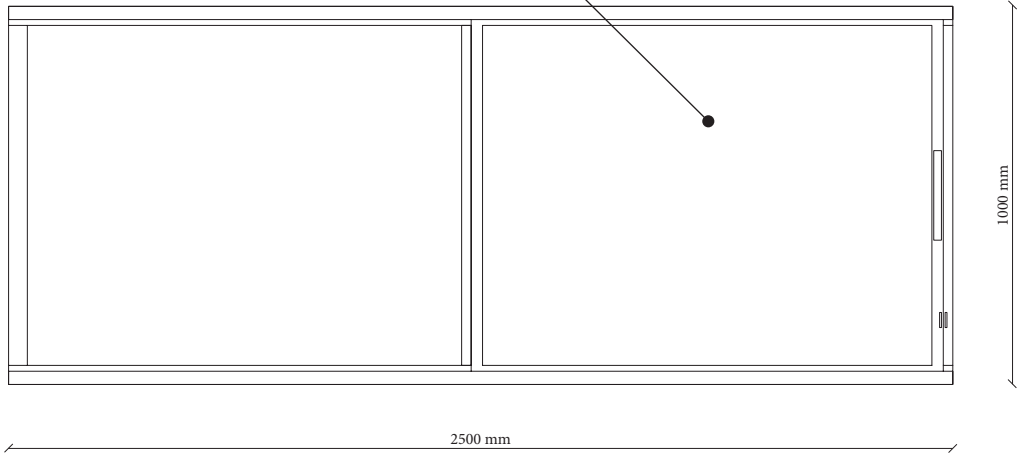
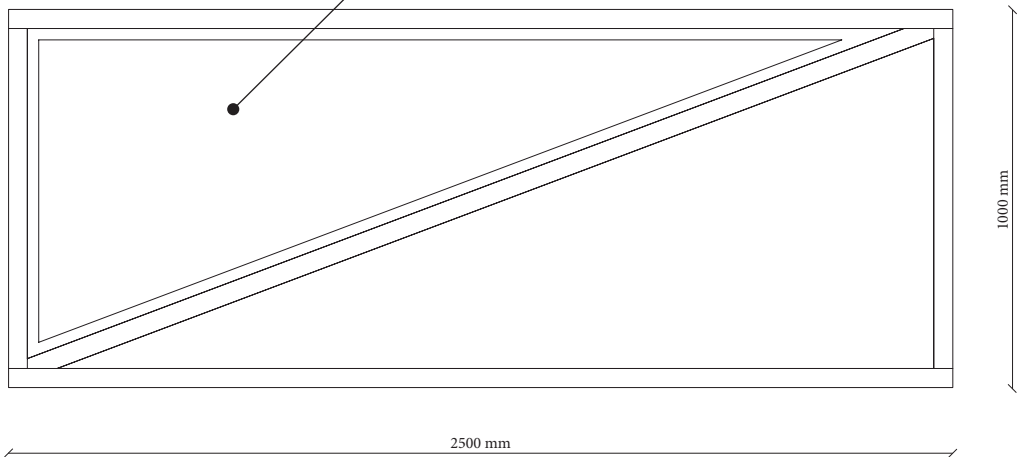
Abitacoli

Struttura




Lo scheletro portante degli abitacoli è realizzato da profilati in acciaio saldati fra loro, in modo da realizzare una struttura robusta, duratura, e relativamente leggera (attorno ai 105 kg). L'unico componente utilizzato è un prodotto industriale standard e si tratta di tubolari quadri 50x50 mm laminati a caldo UNI EN 10210.

	Elemento	Quantità	Kg/m lineare	Kg Tot.
□	Tubolari laminati a caldo UNI EN 10210 50x50mm spessore 2.9	24,86 m	4,22	104,9

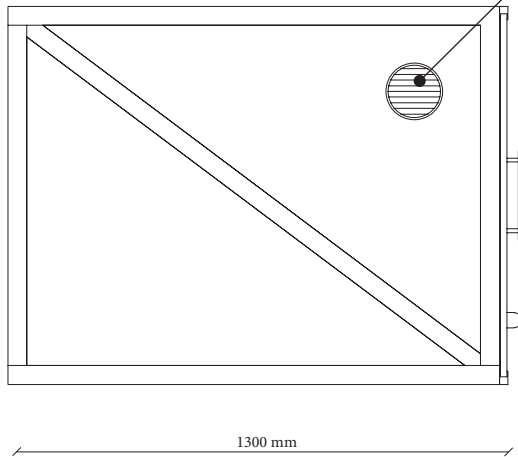
Porta scorrevole**Finestra apribile**

scala 1:20

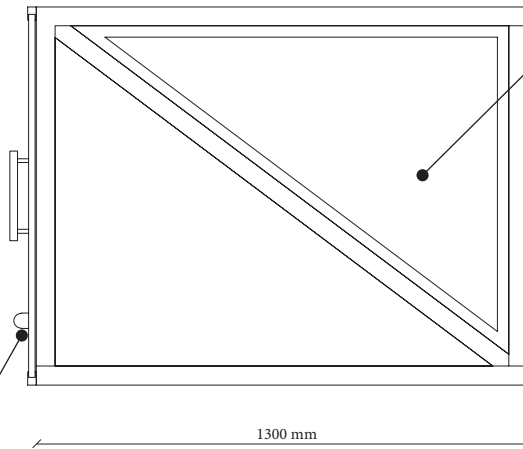
 Prospetto frontale

 Prospetto posteriore

Presa d'areazione



Finestra apribile



Meccanismo di chiusura

■ Prospetto laterale sinistro

■ Prospetto laterale destro

scala 1:20

Abitacoli


Tamponamento




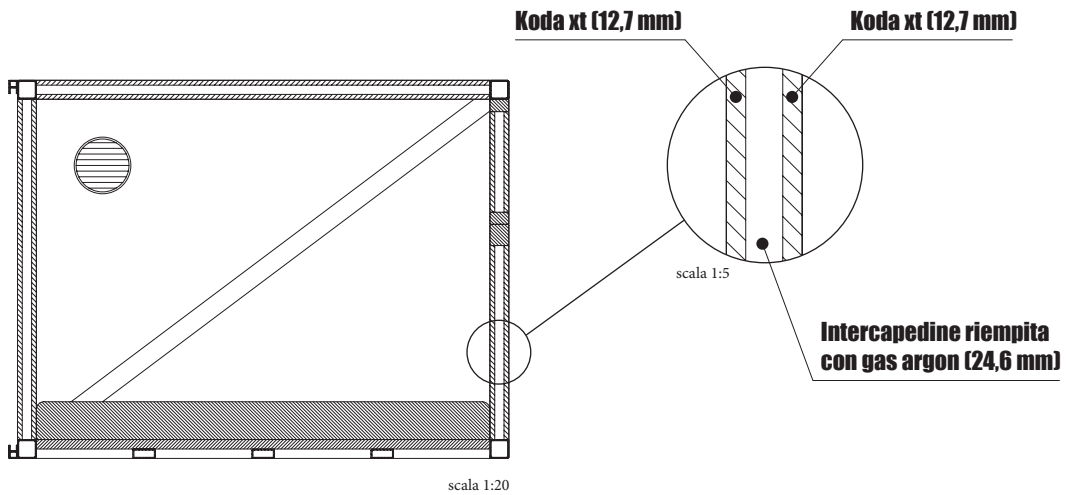
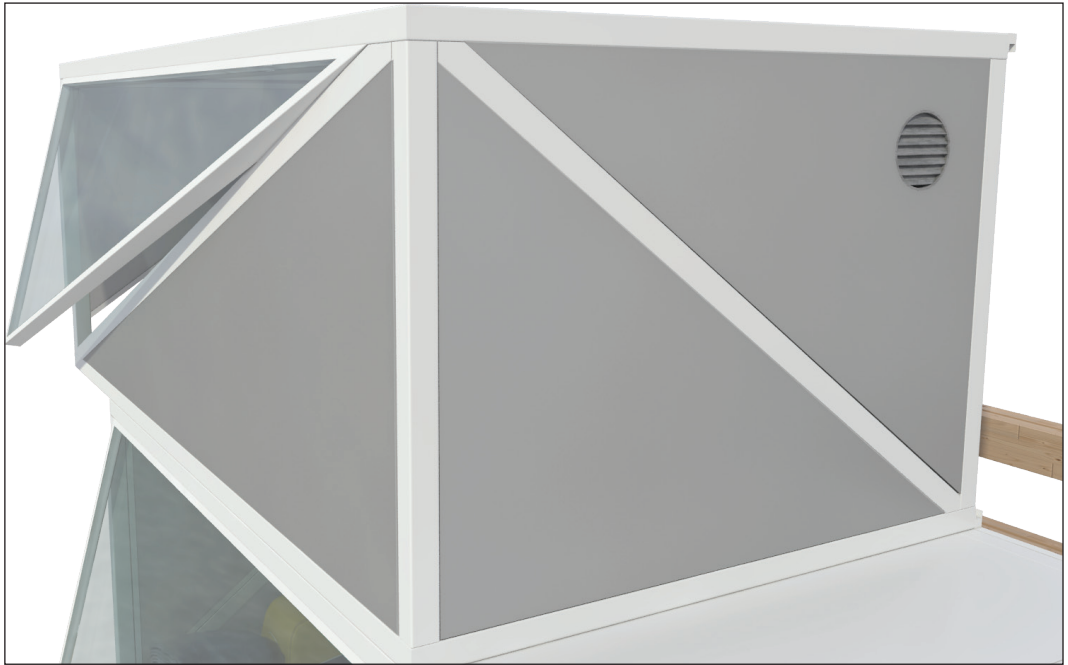
Il tamponamento degli abitacoli è realizzato quasi interamente con **Koda xt**, materiale prodotto dalla 3form. L'unica eccezione è rappresentata dall'apertura triangolare sul lato strada, volutamente trasparente e perciò realizzata in **Makrolon® UV**, prodotto dalla Bayern.

Koda xt è un materiale innovativo, realizzato al 40% da scarti industriali e completamente riciclabile. Dai test effettuati presenta una resistenza agli urti 100 volte maggiore rispetto al vetro e 60 volte rispetto al plexiglass. Inoltre, paragonato al vetro, è molto più leggero ed estremamente più facile da lavorare. Essendo nato appositamente per utilizzi all'aria aperta offre un'ottima protezione contro atti di vandalismo e contro agenti atmosferici come vento, sole (resistente ai raggi UV), neve e tempeste. Infine ha anche ottime capacità termiche. Il montaggio, sia nel caso delle superfici traslucide che di quelle trasparenti, avviene accostando due pannelli distinti, in modo da ottenere una camera d'aria che viene successivamente riempita con argon, tecnica utilizzata solitamente negli infissi a risparmio energetico e che permette una maggior coibentazione del modulo.



 Campione di **Koda xt**, la tonalità scelta per il tamponamento dei moduli è "vapor" e lo spessore 12,7 mm

 è possibile combinare fino a 3 strati di colore per ottenere fino a 10.000 combinazioni. Inoltre si possono scegliere 4 tipi di finiture superficiali: Patent, Patina, Sandstone e Stucco.



■ Vista posteriore dell'abitacolo con in primo piano il tamponamento in Koda xt e il bocchettone per l'aerazione. Sulla sinistra si può notare la finestra triangolare.

■ Fra le due lastre di Koda xt (dello spessore di 12,7 mm l'una) rimane un'intercapedine di 25 mm circa che viene riempita con dell'argon per aumentare la coibentazione del modulo.

Abitacoli

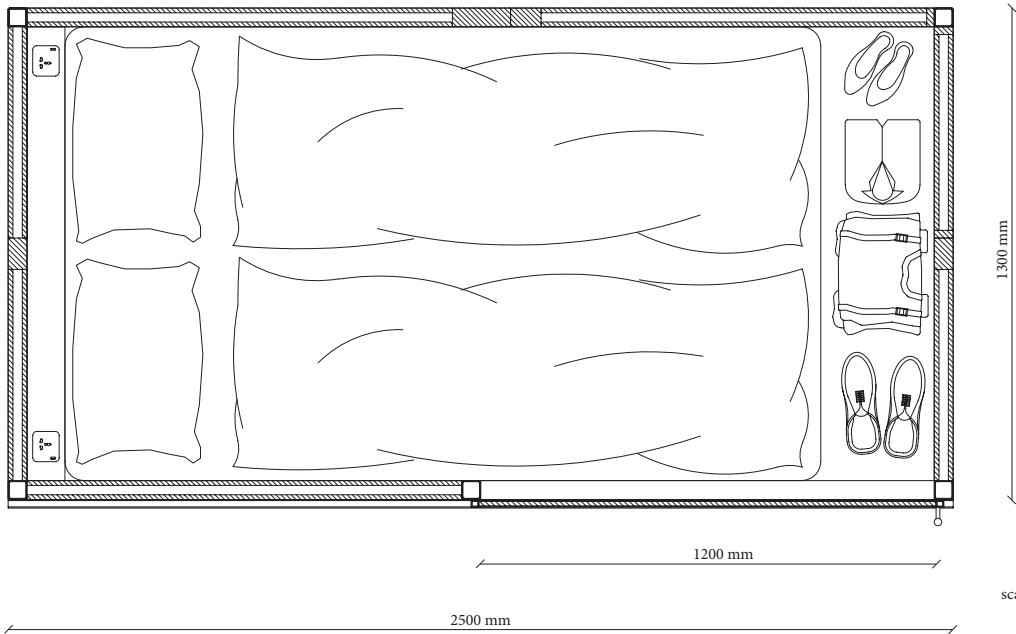
Interni

Ogni abitacolo misura 2500 mm di lunghezza per 1300 mm di larghezza e 1000 mm di altezza. La dimensione complessiva è pari a quella di una tipica tenda da campeggio per due persone. In questo modo è possibile ospitare comodamente una persona o, in caso di coppie, due persone all'interno dello stesso modulo. Le dotazioni sono minime ed essenziali e consistono in un materasso, un sistema di illuminazione a led e due prese elettriche universali, identiche a quelle che è possibile trovare al piano inferiore. L'accesso avviene tramite una porta scorrevole e quando l'occupante non è all'interno del modulo è possibile chiuderlo con un semplice sistema a lucchetto.

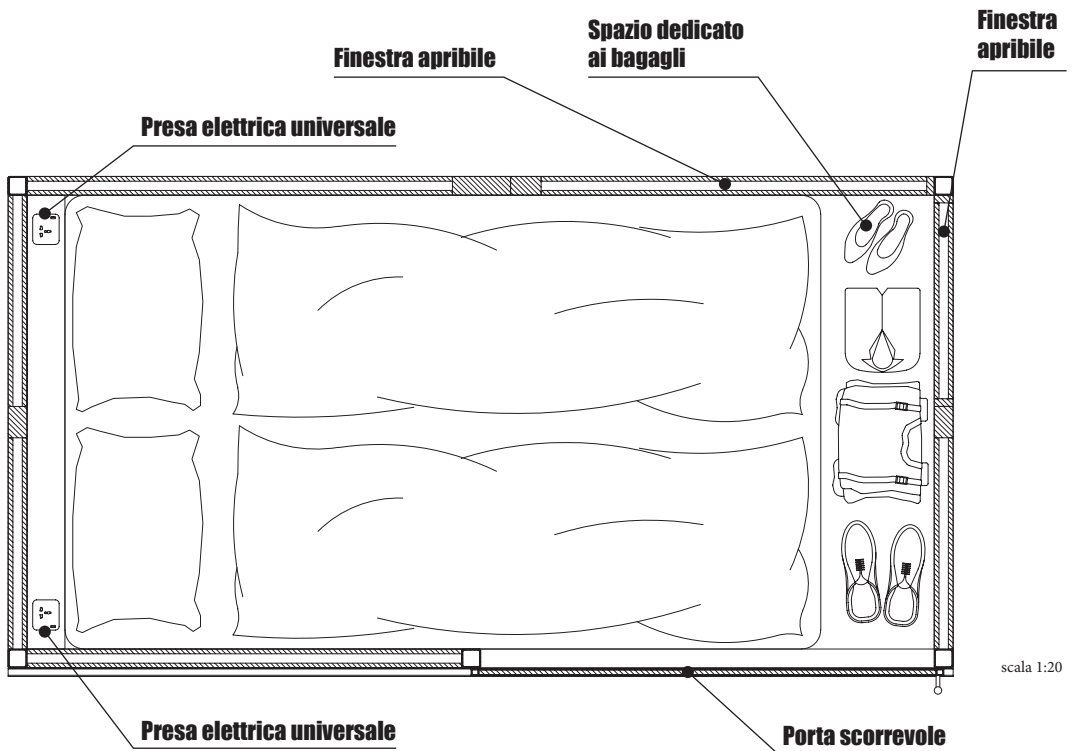
Oltre la porta scorrevole vi sono altre due aperture per consentire la circolazione dell'aria. La prima è la grande finestra trasparente sul lato strada, mentre la seconda è più piccola, traslucida e posizionata sul lato corto del modulo.



Vista frontale dell'abitacolo. Si può vedere la porta scorrevole e le due finestre triangolari, una sul lato strada ed un'altra sul lato corto del modulo.




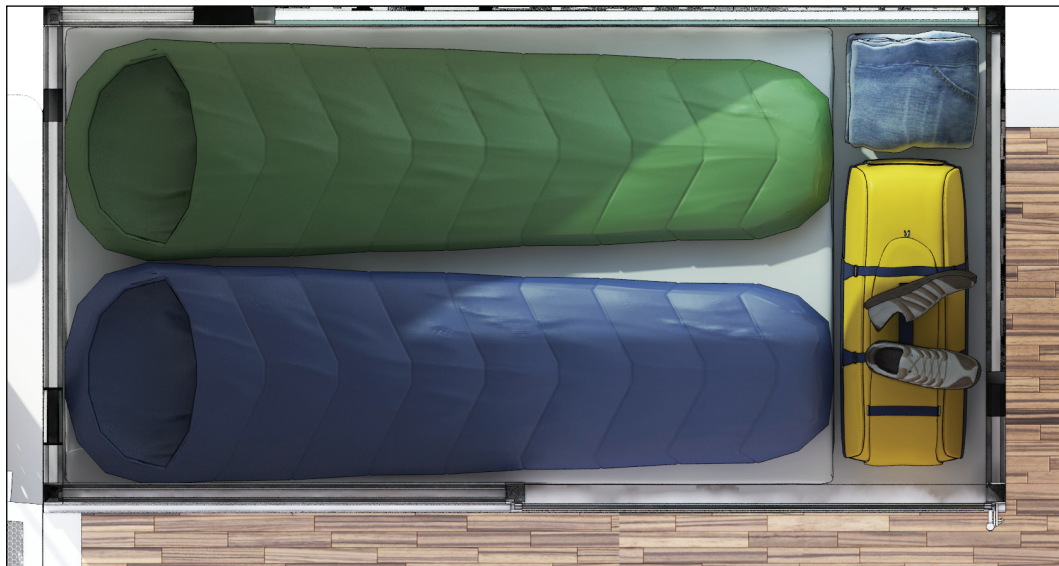
scala 1:20



scala 1:20

 Vista in pianta dell'abitacolo.

 Vista in pianta dell'abitacolo e dei suoi elementi principali.



■ Vista in pianta dell'abitacolo. Le dimensioni sono adatte ad ospitare comodamente due occupanti. Ai piedi del letto è presente uno spazio per i bagagli.

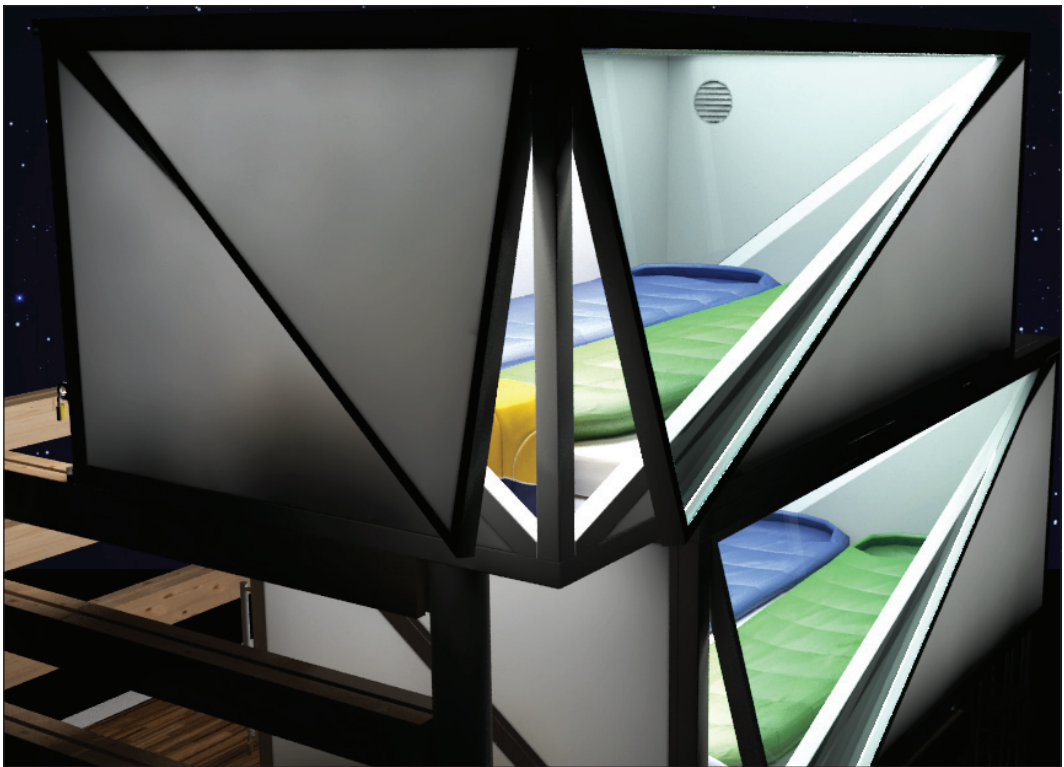
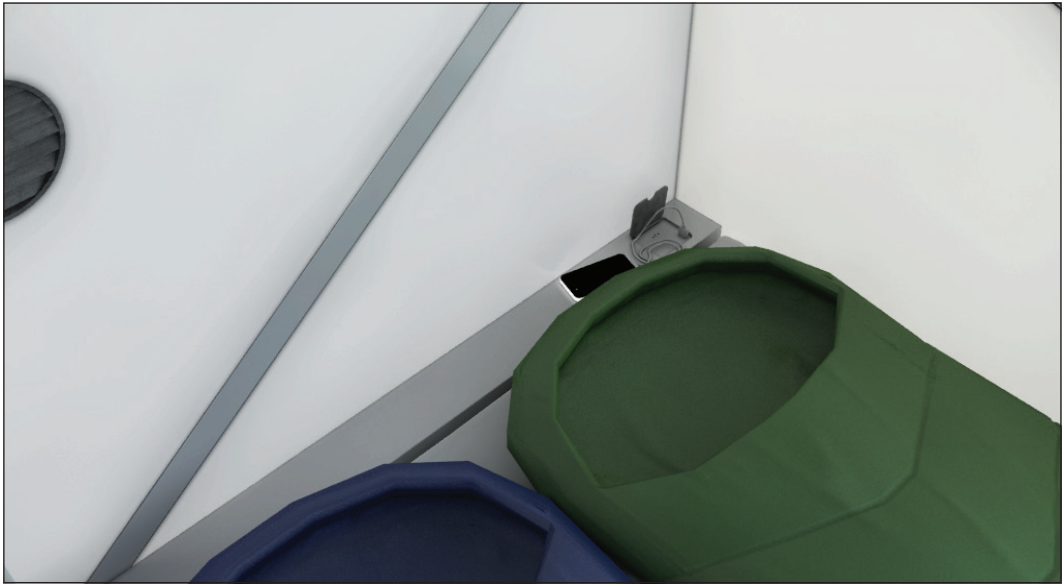


■ La chiusura della porta scorrevole avviene tramite un semplice sistema a lucchetto, esattamente come in campeggio o in ostello.

■ Ogni modulo è dotato di un materasso in lattice della Eurofoam. I vantaggi di un materasso in lattice sono molteplici. Si tratta di prodotti ergonomici, antiallergici, igienici ed adatti ad un uso continuativo.




Eurofoam

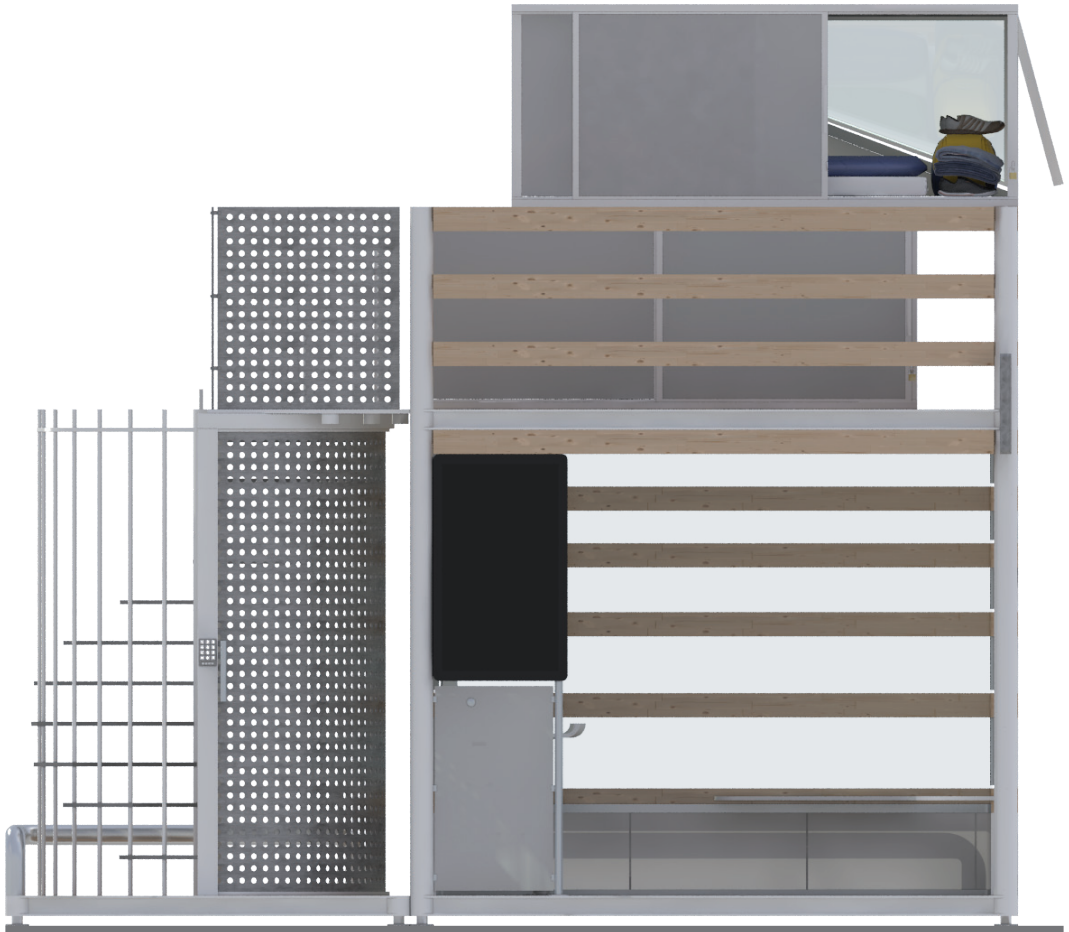


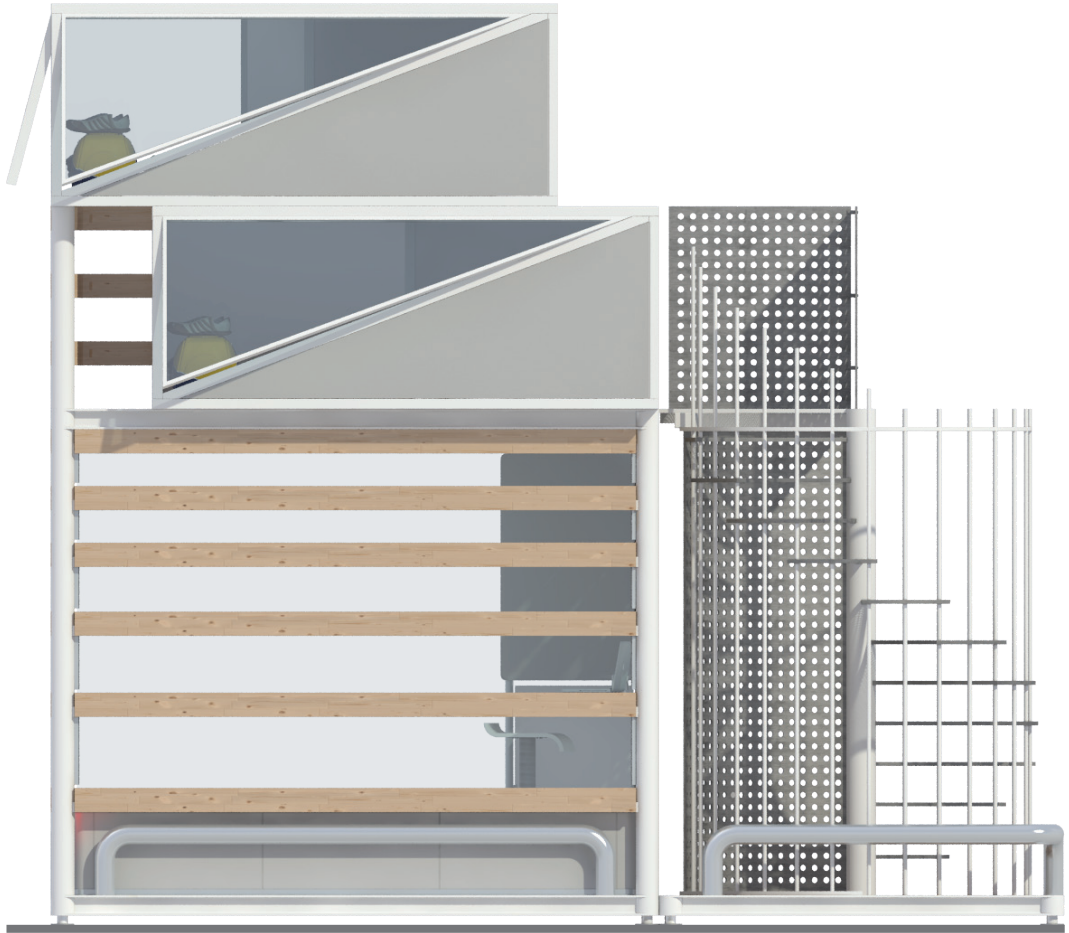
Ogni abitacolo è dotato di due prese di corrente universali.

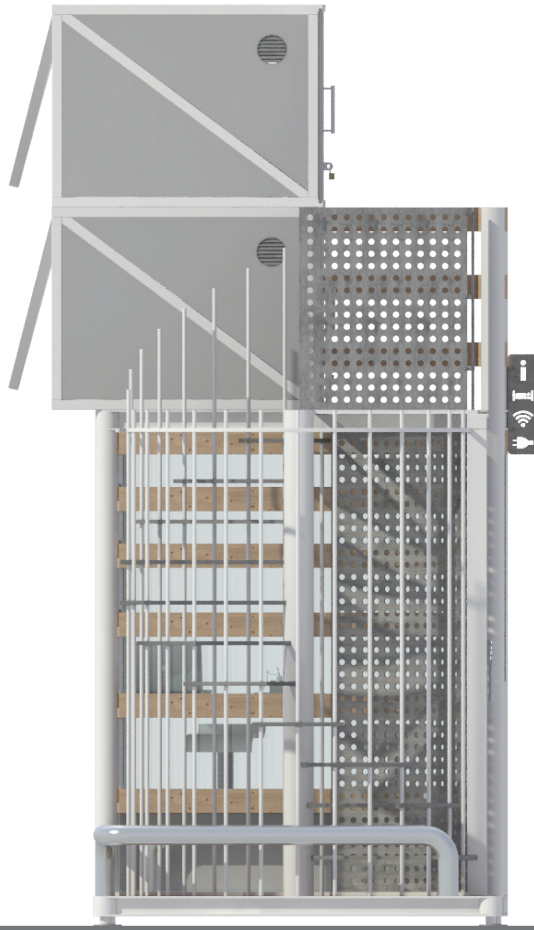
Render notturno degli abitacoli illuminati tramite un sistema di luci a led.

Render

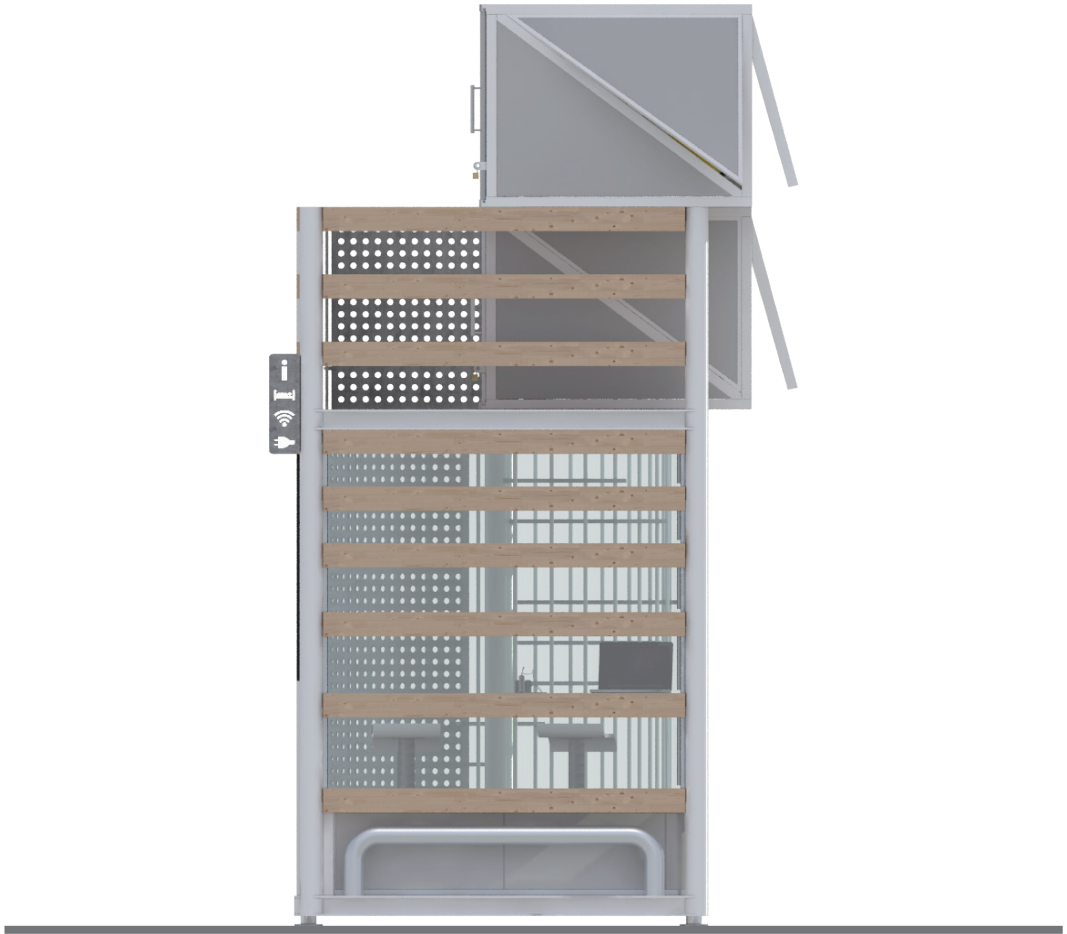
Prospetti





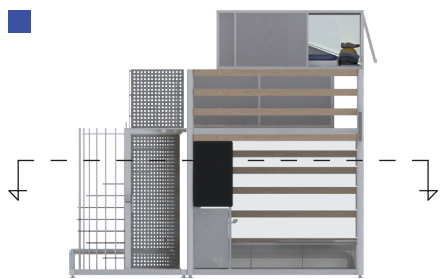


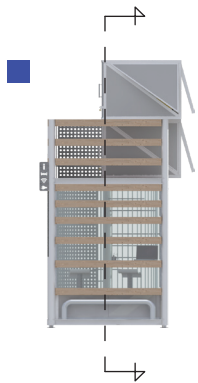
■ *Prospetto laterale sinistro*



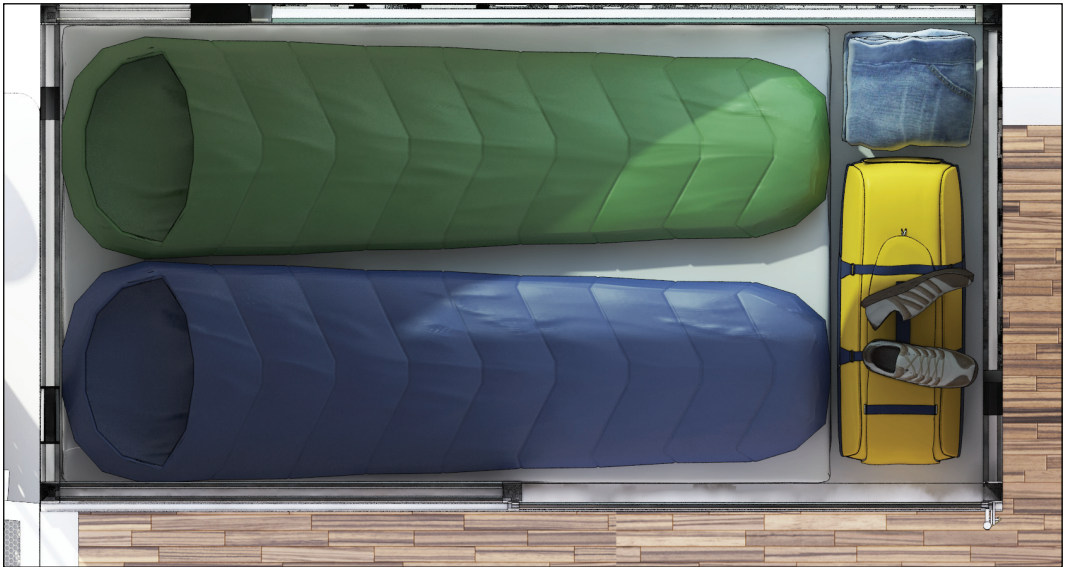
Render

Sezioni









Render

Viste





■ Touch screen che veicola informazioni sulla città e i suoi servizi.

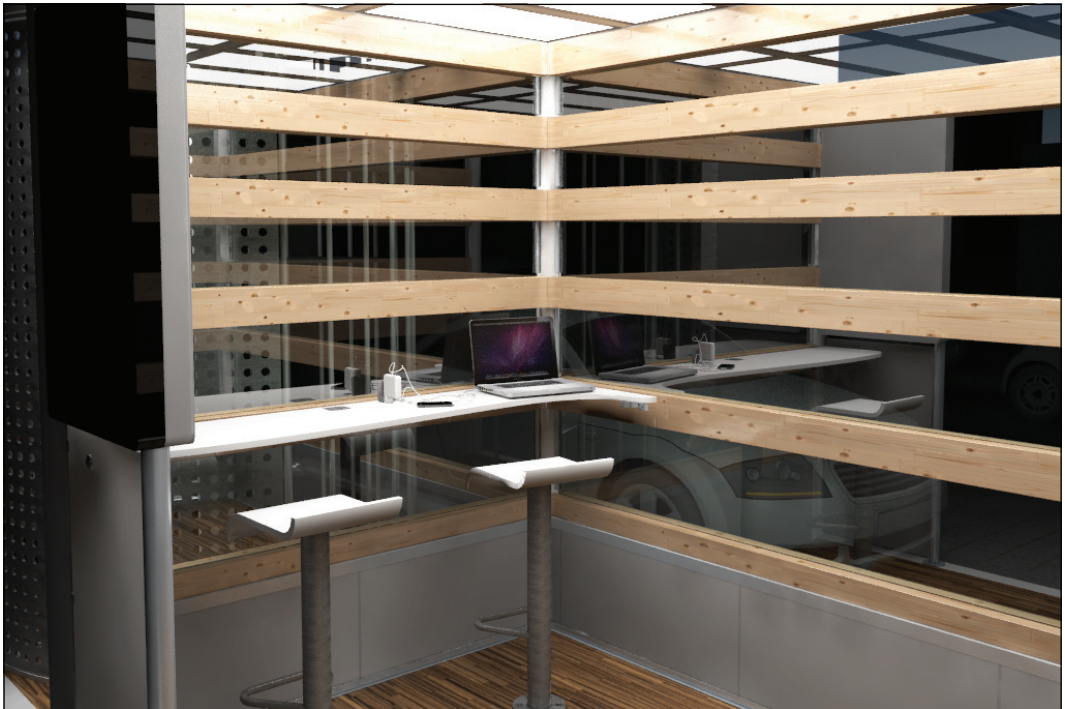


- *Tastierino numerico. Tramite l'inserimento di un codice ottenuto in fase di prenotazione è possibile accedere agli abitacoli al piano superiore.*



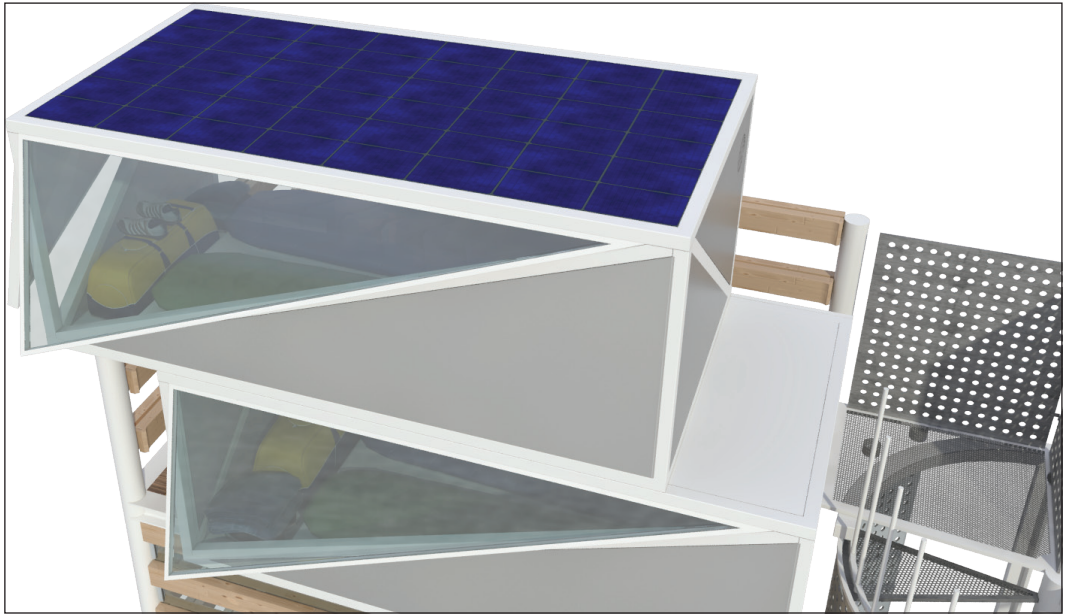
 *Interno. Tavolino alto con prese universali incorporate e sgabelli.*

 *Interno. Seduta con prese universali incorporate.*





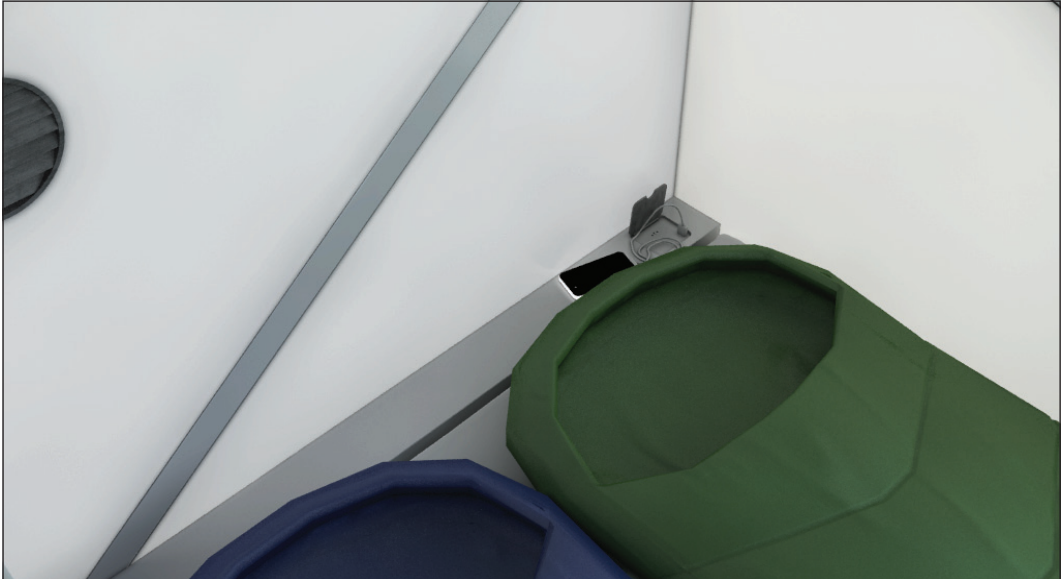
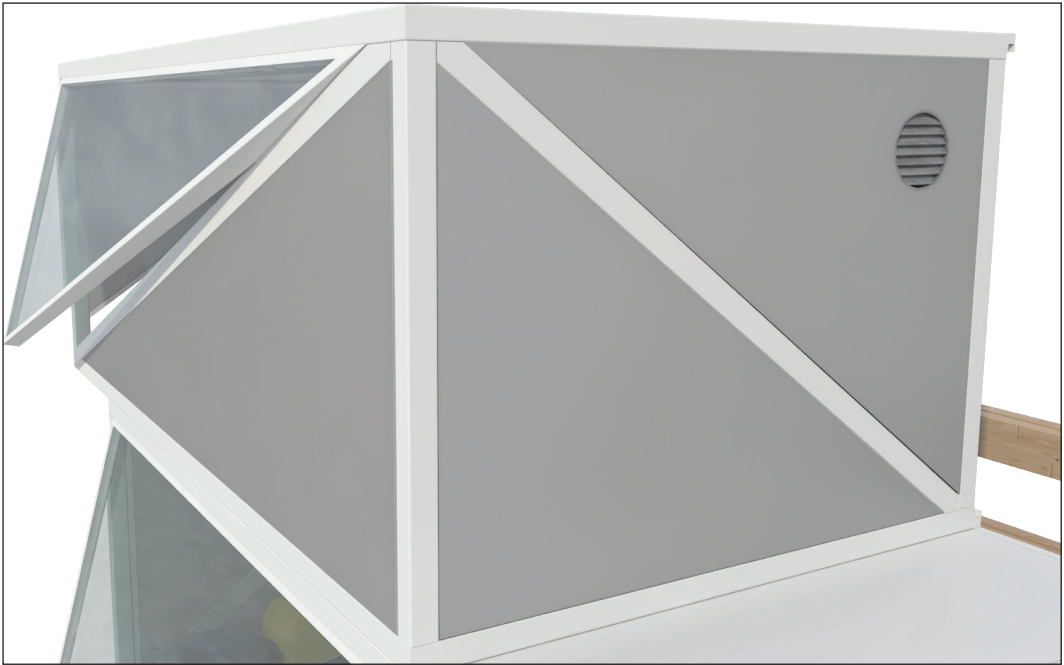
Vista notturna della struttura
 completamnte illuminata.

Interno. Vista in notturna.



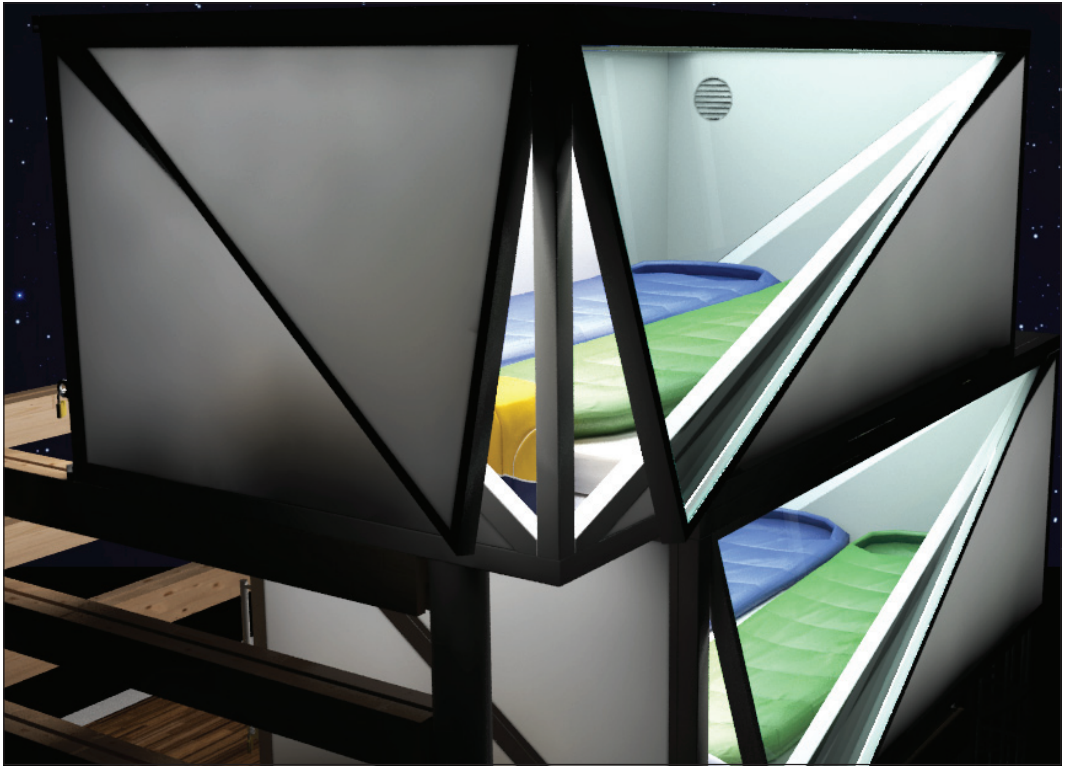
 Pannelli solari


 Vista frontale dell'abitacolo. Si può vedere la porta scorrevole e le due finestre triangolari, una sul lato strada ed un'altra sul lato corto del modulo.




Vista posteriore dell'abitacolo con in primo piano il tamponamento in Koda xt e il bocchettone per l'aerazione. Sulla sinistra si può notare la finestra triangolare.

Ogni abitacolo è dotato di due prese di corrente universali.



■ *Render notturno degli abitacoli illuminati tramite un sistema di luci a led.*

Bibliografia generale

- Allen J., Betsky A., Laermans R., Vanstiphout W. (2007), *Atelier Van Lieshout*, NAI Publisher, Rotterdam
- Bauman Z. (2002), *Modernità liquida*, Editori Laterza, Roma
- Binetti V. (2008), *Città nomadi : esodo e autonomia nella metropoli contemporanea*, Ombre Corte Editore, Verona
- Bourdieu P. (1977), *Outline of a Theory of Practice*, Cambridge University Press
- Broto E. (2010), *Minimum Dwelling Spaces*, Links Books, Barcellona
- Bruno G. (2002), *Opere Italiane*, UTET, Torino
- Dagnino A. (1996), *I nuovi nomadi : pionieri della mutazione, culture evolutive, nuove professioni*, Castelvecchi Editore, Roma
- Debord G. (1992), *La società dello spettacolo*, Baldini Castoldi Dalai editore, Milano
- De Certau M. (2001), *L'invenzione del quotidiano*, trad. M. Baccianini, Edizioni Lavoro, Roma
- Fassi D. Giunta E., Rebaglio A. (a cura di) (2009), *Sustainable Mobility*, Maggioli Editore, Rimini
- Fassi D. (2010), *In-trattenere - design degli spazi per l'evento*, Maggioli Editore, Rimini
- Fassi D. Galluzzo L., LeNS conference, Sustainability in design: NOW!, *Temporary Event and environmental sustainability* (29 Settembre - 1 Ottobre 2010, Bangalore, India)
- Galimberti U. (2000), *Orme del sacro*, Feltrinelli, Milano
- Glade P. (2011), *Black Rock City, NV - The Ephemeral Architecture of Burning Man*, Real Paper Books, San Francisco CA
- Harvey D. (1993) *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano
- Leed Eric J. (1992), *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Società editrice il Mulino, Bologna
- Lefteri C. (2012), *Making It*, Laurence King Publishing, London
- Lurie A. (1986), *The Nowhere City*, Abacus, London

-
- Maffesoli M. (2000), *Del nomadismo: per una sociologia dell'erranza*, Franco Angeli Editore, Milano
 - McLuhan M. (1964), *Gli strumenti del comunicare*, Il Saggiatore, Milano
 - Morin E. (1962), *Lo spirito del tempo*, Meltemi Editore, Roma
 - Nuvolati G. (2006), *Lo sguardo vagabondo. Il flaneur e la città da Baudelaire ai postmoderni*, Il Mulino, Bologna
 - Rosso M. (2007), *Il Neo-Nomadismo nell'era globale, i viaggiatori del XXI secolo*, Tesi di Laurea, Università degli Studi La Sapienza, Roma
 - Slavid R. (2007), *MICRO Very Small Buildings*, Laurence King Publishing Ltd, Londra
 - Urry J. (2002), *The Tourist Gaze*, (seconda edizione), Sage, Londra

Documenti online

- Brewster A. (2006), *Urban camping*, Cape Cod Times, 20 Aprile 2006
- Franceschini E. (2010), *Generazione Zero, Vivere liberi dagli oggetti*, La Repubblica, Cronaca, 2 Novembre 2010
- Green P. (2007), *Surfing the World Wide Couch*, The New York Times, Home and Garden, 20 Settembre 2007
- Lydon M. (2011), *Tactical Urbanism Vol.1*, <http://tacticalurbanismsalon.com/>
- Lydon M. (2012), *Tactical Urbanism Vol.2*, <http://tacticalurbanismsalon.com/>
- *New Nomadism*, The Economist, Special Report, 10 Aprile 2008
- Maffesoli M. (2011), *Nelle città del futuro gli stili di vita saranno tribali*, ImmoBilia-re.eu, 21 Luglio 2011
- *PARK(ing) Day Manifesto*, Rebar, August 2011, San Francisco
- *PARK(ing) Day Manual* (2009-2011) Rebar Group, San Francisco

Sitografia

<i>Atelier Van Lieshout</i>	http://www.ateliervanlieshout.com/
<i>Winfried Baumann</i>	http://winfried-baumann.de/index.php
<i>Etienne Boulanger</i>	http://www.etienneboulanger.com/singleroomhotel/
<i>DoTank</i>	http://dotankbrooklyn.org/
<i>Electroland</i>	http://electroland.net/
<i>Esterni</i>	http://www.esterni.org/ita/home/
<i>Sean Godsell</i>	http://www.seangodsell.com/
<i>Ville Hara</i>	http://www.avan.to/
<i>Import Export Architecture</i>	http://www.iea.be
<i>Loose Affiliates</i>	http://www.looseaffiliates.com/
<i>Michael Rakowitz</i>	http://michaelrakowitz.com/
<i>Rebar</i>	http://rebargroup.org/
<i>Andreas Strauss</i>	http://www.dasparkhotel.net
<i>Leonard Van Munster</i>	http://www.leonardvanmunster.com/
<i>Andrea Zittel</i>	http://www.zittel.org/