

a cura di
Paolo Bossi, Stefano Moroni, Matteo Poli

La città e il tempo: interpretazione e azione

politecnica


MAGGIOLI
EDITORE

Paolo Bossi, Stefano Moroni, Matteo Poli (a cura di)
La città e il tempo: interpretazione e azione

Dipartimento di Architettura e Pianificazione,
Politecnico di Milano

Per l'immagine di copertina © Copyright 2006 Sasi Group (University of Sheffield) and Mark Newman (University of Michigan).

La durata dei trasferimenti dei pendolari è utilizzata come misura del tempo medio necessario a spostarsi verso i luoghi di lavoro, con qualsiasi mezzo: a piedi, in autobus, auto, nave, treno, bicicletta o con altri mezzi. La media mondiale dei trasferimenti per lavoro è di 40 minuti, solo andata.

In Thailandia, il paese con i tempi di spostamento più lunghi in assoluto, si trascorrono in viaggio verso il lavoro 37 milioni di ore: mediamente una persona che vive in Thailandia trascorre 2 ore in viaggio ogni giorno per andare a lavorare. I tempi di trasferimento più ridotti sono in Malawi, solamente 2 minuti.

Nella mappa in copertina le dimensioni dei Paesi indicano proporzionalmente il tempo trascorso in viaggio dai pendolari in tutto il mondo.

Impaginazione ed editing: Elena Gorla

ISBN 978-88387-4436-X

© Copyright 2010 by Maggioli S.p.A.

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

Maggioli Editore è un marchio di Maggioli S.p.A.

Azienda con sistema qualità certificato ISO 9001:2000

47822 Santarcangelo di Romagna (RN) • Via del Carpino, 8

Tel. 0541/628111 • Fax 0541/622020

www.maggioli.it/servizioclienti

e-mail: servizio.clienti@maggioli.it

Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

Il catalogo completo è disponibile su www.maggioli.it area università

Finito di stampare nel mese di marzo 2010
da DigitalPrint Service s.r.l. - Segrate (Milano)

La città e il tempo: interpretazione e azione

a cura di
Paolo Bossi, Stefano Moroni, Matteo Poli



**MAGGIOLI
EDITORE**

Indice

- 5 **Prefazione: il tempo nella descrizione e nella progettazione della città**
di Paolo Bossi, Stefano Moroni, Matteo Poli
- 7 **Introduzione. Il crescente interesse per la dimensione temporale nell'interpretazione della città**
di Paolo Bossi
- 15 **Note a margine dell'introduzione. Il tempo per chi progetta**
di Matteo Poli

PARTE I

IL TEMPO NELLA DESCRIZIONE DELLA CITTÀ

Paradigmi

- 19 Per il superamento dell'egemonia della nozione di spazio nella storiografia d'architettura
di Maria Antonietta Crippa
- 28 Attese, intenzioni e progetti delle comunità locali nella costruzione dell'immagine del territorio. Fattori e dinamiche nel tempo
di Santino Langé, Giovanni Rabino, Paolo Bossi, Raffaella Laviscio
- 36 Il tempo del recupero: il Palazzo del Podestà di Mantova
di Alberto Grimoldi
- 43 Mappe e dispositivi per la città in trasformazione
di Rossella Salerno
- 48 Luoghi a tempo determinato. La dimensione eventuale dello spazio pubblico contemporaneo
di Giancarlo Tonoli
- 53 Maquette digitali e la dinamica del tempo
di Andrea Cammarata
- 61 Un approccio complesso allo studio della mobilità urbana
di Armando Bazzani, Bruno Giorgini, Luca Giovannini, Sandro Rambaldi

- Processi**
- 71 Forme orarie (dis)ordinate: tra provocazione, autoindulgenza e remore
di Giampaolo Nuvolati
- 80 Milano in Europa: città in trasformazione fra competitività e coesione sociale
di Costanzo Ranci, Lara Maestripietri, Fabio Manfredini, Rossana Torri
- 90 Il quotidiano tra esperienza ordinaria e invenzione. Teorie, buone pratiche, questioni aperte
di Gisella Bassanini
- 100 Futuro anteriore. La percezione satellitare e la metropoli digerente
di Barbara Anna
- 106 Tempo e rappresentazioni della città
di Claudio Umberto Comi
- 114 Analisi urbana cronografica
di Roberto Zedda
- 123 Localizzazione e territorio. Che cosa guida gli investimenti delle multinazionali straniere logistiche nelle province italiane?
di Flavio Boscacci, Elena Maggi, Ilaria Mariotti
- 129 Dinamiche lombarde e contesto europeo: lettura e modellazione mediante tecniche Gis
di Angela Poletti, Claudia Baranzelli
- 135 La rappresentazione partecipata della metropoli. Un ecomuseo urbano a Milano
di Camilla Casonato
- 141 Il tempo della necessità
di Lucia Krasovec Lucas
- Prospettive**
- 145 Il progetto della città contemporanea. Il tempo ridisegna lo spazio dell'abitare e nuovi attori sociali sensibili all'organizzazione dei tempi della città si affacciano alla scena pubblica
di Sandra Bonfiglioli
- 153 Il ritmo, lo spazio e il movimento delle popolazioni urbane: appunti per un programma di ricerca
di Gabriele Pasqui
- 162 Dimensioni temporali dell'approccio alla resilienza
di Angela Colucci
- 168 La città contemporanea come architettura mutevole del tempo
di Marco Albini

- 174 Gli aspetti temporali nella valutazione della sicurezza urbana
di Chiara Simonetti
- 179 'Spazio vuoto' e azione culturale. La dimensione temporale nella messa in scena di nuove dinamiche di rigenerazione urbana
di Francesca Serrazanetti

PARTE II

IL TEMPO NELLA PROGETTAZIONE DELLA CITTÀ

Politiche

- 187 Tempo e politiche urbane
di Paolo Cottino e Paolo Zeppetella
- 192 Il tempo nelle azioni locali integrate: vincolo o risorsa?
di Paola Briata
- 198 Istituzioni come 'frece ferme'? Immaginare e progettare il futuro nell'incertezza
di Valeria Fedeli
- 203 Debolmente attrezzati per frequentare i tempi urbani
di Marco Mareggi
- 208 Domanda di mobilità e costo del tempo
di Anna Moretti
- 214 Il governo del territorio attraverso le politiche temporali urbane e la riqualificazione degli spazi pubblici
di Fulvia Pinto, Francesca Alicino
- 219 Il tempo perduto nelle politiche di sviluppo territoriale. Domande, scarti, attraversamenti
di Simonetta Armondi
- 225 Apprendere da un progetto temporaneo di città. Riflessioni a partire dall'esperienza di Critical Mass
di Francesca Cognetti
- 231 Chi prima arriva meglio alloggia? Il tempo della competizione: il caso dell'accoglienza a Milano
di Francesca Santaniello
- 241 Quando il futuro è breve. La perdita dell'autonomia come sfida per le politiche
di Giuliana Costa
- Piani**
- 248 Disegni ordinati di contotte future. La dimensione temporale dei piani
di Maria Agostina Cabiddu

Futuro anteriore. La percezione satellitare e la metropoli digerente

Barbara Anna

La *contrazione del presente*, tra le accelerazioni delle trasformazioni architettoniche e urbane e le simultaneità percettive consentite dai media, appartiene a un capitolo importante del rapporto tra descrizione e progettazione della città.

Il presente, contratto in derivate vertiginose, accelera a tal punto l'*esperienza percettiva che questa si distacca da quella emotiva*. Mentre la percezione adotta la mediazione delle tecnologie digitali, l'emozione sublima in differita le proprie esperienze.

In questa proiezione temporale la percezione della città contemporanea è dinamica, spesso *trilaterata* come in alcune opere di Martha Rosler, che ingenera il medesimo disorientamento della simultaneità percettiva del conducente, dovuto alla triplicazione del punto di vista: parabrezza, specchietti laterali e specchio retrovisore.

Questo è il tempo del *futuro anteriore* e proprio come su un'automobile, il presente viene percorso senza essere vissuto, viene intrapreso come tempo di uploading, la cui visione del futuro è appunto una retrovisione del presente.

Ma se non c'è novità nell'idea che l'osservatore contemporaneo sia dinamico rispetto alla realtà, può essere interessante osservare che è in movimento lui, lo è il mondo che lo circonda e lo è il mezzo con cui lo rileva. Inoltre i vettori di questa mobilità non sono costanti né sempre prevedibili per direzione, verso, lunghezza... tempo.

L'idea di osservatore mobile che iniziava il XX secolo con il *flâneur* di Walter Benjamin ha oggi una serie di qualità e variabili tutte da riconsiderare.

Ma prima ancora della percezione è in *crisi lo stesso osservatore*, il soggetto per il quale è nata la città moderna, oculocentrica e prospettica, che ha sempre dato sede all'umano, al suo corpo, alle relazioni che costruisce nei luoghi con gli spazi e con i propri simili. Quell'uomo – soggetto e osservatore – sembra essere emigrato dal baricentro degli interessi dell'architettura e della città lasciando configurare quella città *postumana*, presunta da Michel Foucault ne *Le parole e le cose*. La nascita e il proliferare

di luoghi in cui la presenza dell'umano non sembra necessaria, è oggi realtà in quell'*informe* che per Georges Bataille nasce laddove spazio e tempo divorano l'oggetto, quel non-spazio che può esistere senza che ci sia l'umano.

L'esistenza umana aveva una ragione cardinale nel disegno e nella costruzione della città non solo perché ne era il soggetto ma anche perché ne era l'osservatore privilegiato. Gli strumenti erano a sua disposizione per rilevare, rappresentare, raccontare e progettare, ma sempre comunque il suo occhio governava le scelte e le inquadrature.

Lo stesso occhio dinamico, se non addirittura cinematografico, come osservatore della quarta dimensione dello spazio che era servito a comprendere la modernità – pensiero condiviso da Sigmund Kracauer, Walter Benjamin e Sergei Eisenstein – e le relazioni tra cinepresa, città e architettura oggi viene sostituito da webcam ad alta risoluzione.

Ma webcam, videocellulari e Gps, veri e propri scansionatori di spazi informi, sono in grado di esistere anche senza di noi. Non si tratta di luoghi abitati dall'esperienza dei corpi, ma di spazi osservati dietro obiettivi, monitor di aziendali o domestiche *control room*.

Se capitasse di analizzare i volumi della città contemporanea ci accorgeremo che una parte consistente di essa è destinato a 'spazio-tecnico', intercapedine di servizio che non prevede l'abitare e le questioni progettuali ad esso connesse. Esiste quindi una parte di città, di architettura, di luoghi che esistono senza la permanenza, né spesso la presenza, di persone.

È una rivoluzione copernicana questa, copernicana proprio perché pone l'osservatore fuori dalla realtà in cui lui è immerso, lo pone su un piano altro rispetto all'esperienza, lo insedia su un piano di astrazione che gli consente di analizzare oggettivamente il mondo.

Oggi l'osservatore è fuori dal proprio corpo, insediato su un satellite che restituisce al soggetto le informazioni sulla realtà. Non vedo quanto mi sta di fronte, ma quanto mi viene comunicato dal mio sistema gps e di quello mi fido più che di me stesso.

Layerable

Viene da chiedersi quale architettura e quale tempo per la città satellitare?

Lo spazio così configurato perde il senso della profondità, messa in crisi dagli strumenti di navigazione-percezione dello spazio.

La struttura della città occidentale, che aveva garantito per secoli lo sviluppo di intere metropoli, oggi sembra risultare un modello inadeguato rispetto alle metropoli – soprattutto asiatiche e medio orientali – in crescita. In esse l'idea di profondità, di dimensione cartesiana in grado di dare

volume all'architettura e percorso allo spazio urbano, itinerario di narrazione che univa punti significativi di territorio, si è estinta: tra i punti A e B non c'è esperienza dei luoghi, ma astensione semantica, lo stand-by.

L'attraversamento dei luoghi si configura come sequenza di layers, di spazi affettati, di architetture sottili senza ombra temporale né spaziale.

Lo spazio del racconto, della deduzione, che ha fatto traghettare la modernità, si è sostituito con lo spazio ipertestuale, dell'intuizione, della fine della narrazione. In questa assenza di profondità non c'è distanza, gli estremi sono poggiati sul medesimo piano temporale e spaziale e il cavernicolo e l'astronauta – per dirla con Freud – diventano compagni o conviventi. Perché la prossimità spaziale, secondo geometrie ancora tutte da comprendere, non è l'unica grande novità, ma lo è anche quella temporale, di tempi su misura senza alcuna *consecutio*.

È in questa sequenza di pieghe, senza prospettiva né orizzonti, che si sviluppa la metropoli digerente, scandita dal futuro anteriore, il tempo nevrotico della contemporaneità.

Layerable è quindi una condizione dei luoghi che abitiamo, frammentari e discontinui, in cui l'attraversamento non è più misura di alcunché perché si è persa la quota della distanza, equazione primaria che legava spazio e tempo.

Mobilità ≠ movimento

L'espansione delle infrastrutture dell'alta velocità e della virtualità continuano a mutare il rapporto tra mobilità e tempo ingenerando relazioni tra luoghi che sembrano sottendere più all'elettromagnetismo che alla geometria cartesiana. Le differenti temporalità in atto simultaneamente nello svolgersi di azioni meccaniche, virtuali e fisiologiche comportano una schizofrenia simile al jet-lag tipico del mondo della mobilità senza movimento.

L'alta velocità avvicina – traversina dopo traversina – poli importanti del continente a prescindere dalla loro distanza effettiva, dai loro legami storici, ridisegnando nuove affinità, nuove reti di interesse, nuove alleanze.

Il tempo che le nuove reti infrastrutturali ridisegnano non diventa più proporzionale alla misura della distanza, ma alla tipologia di trasporto e alla sua velocità.

Quando nel 1989 Rem Koolhaas venne chiamato a redigere il masterplan di Lille, il progetto coincideva con il completamento del Tunnel della Manica e quindi Lille si collegava in uno dei punti più strategici del territorio europeo. Lille divenne *Euralille*, una città senza città ma sede della più strategica stazione dell'Eurostar, ossia di un luogo in grado di servire

un bacino di 50 milioni di persone che si muovono tra Londra, Bruxelles e Parigi. La stazione di Euralille divenne un'arteria commerciale, terziaria, finanziaria e produttiva senza pari in Europa.

Quello che risulta straniante di tutto questo meccanismo diventava non più il fatto che in 18 minuti da Euralille si arrivava a Bruxelles, ma che invece ce ne volessero 20 per arrivare a Lille.

Ma allora si può ancora sostenere che il ritmo metabolico di una città dipende dal proprio senso di sé come unità coesa, come comunità?

Stesse problematiche quelle introdotte dall'affermarsi delle compagnie aeree *lowcost* che hanno comportato delle insolite rinominazioni di città-binate: Francoforte-Hahn, London-Luton, Milano-Orio al Serio, Parigi-Beauvais.

Le nuove realtà aeroportuali attirano proprio per questa loro presunta vicinanza ad alcune metropoli, che ne fanno attivare servizi e performance. Queste nuove città doppie, ribattezzate *air city* sono terminal senza alcun legame effettivo se non che l'una è il discount dell'altra, una fittizia appendice. La città smette quindi di essere solo un territorio, un confine, e la sua identità diventa un *brand* che segue più le logiche del marketing che non quelle delle politiche territoriali.

Questo paradosso spazio-temporale è molto simile a quanto accade con i media della comunicazione, come avvisava Paul Virilio ragionando sul concetto di prossimità.

È in tal senso che oggi 'modalità' e mobilità sono questioni strettamente integrate e gli spazi meccanizzati del moderno – auto, treni, macchine, aerei – sono stati rimpiazzati dagli spazi elettronici del 'modemismo'. Solo che in questi spazi gli abitanti sono stati sostituiti da passeggeri, users, consumatori, ascoltatori, spettatori, identificati da nome, indirizzo, data di nascita, passaporto e Pin.

La città digerente

La città digerente è quella dello spazio continuo, privo di orizzonte, tutto interno, dell'architettura claustrofobica. È la città fagocitata da teorie di spazi concatenati privi di prospettiva, dove lo spazio è confinato e non c'è mai squarcio di cielo.

La città digerente è come un apparato di luoghi collegati e successivi l'uno all'altro senza libertà di scelta.

In questa città, pluricellulare e funzionale, il movimento principale è peristaltico, che spinge merci e persone verso sensi imposti e ingranaggi temporali prestabiliti.

La città digerente è angosciante, ma anche rassicurante insieme, perché i suoi organi provvedono all'assunzione e trasformazione dei beni per estrarre energia, nutrire la città stessa e i suoi abitanti, eliminare i suoi scarti: è un ventre.

A questa città non serve la vista, perché il paesaggio non può più orientare perché è troppo vicino per metterlo a fuoco, ci sta addosso. E architettura *chimica* di gusto e olfatto, è una città d'interni senza un intorno né un fuori, uno spazio chiuso senza limiti che fa ricordare le utopie architettoniche di Etienne-Louis Boullée e Claude-Nicolas Ledoux.

La città digerente segna la fine della prospettiva unica come motore progettuale, facendone aprire mille come nel Museo Ebraico di Daniel Libeskind a Berlino dove la forma è inenarrabile perché è troppo vicina per poterla abbracciare del tutto. Solo un video potrebbe restituire quel luogo, solo una sua visione dall'alto ne garantirebbe l'orientamento. Le ellissi di Libeskind, i suoi spazi deformati, che terminano in mondi invisibili, possono essere prove di abilità a sopportare le vertigini dei labirinti che costituiscono la nostra epoca.

Timer design

In questa sequenza di pieghe e di sovrapposizioni spaziali e temporali un ruolo significativo viene giocato dalla capacità dei media contemporanei di assecondare due grandi ambizioni umane: vivere più temporalità insieme nel medesimo luogo ed essere in più luoghi nel medesimo tempo: avere il dono della simultaneità e dell'ubiquità.

Il presidio del presente è fortemente assediato da azioni che sbilanciano nello spazio e nel tempo il progetto. I cellulari, così come i computer, ma anche i sistemi gps non vanno a sostituire la realtà, ma a sovrapporsi ad essa. Le esperienze dei nuovi media non sostituiscono la vita reale, ma le impongono compressioni e dilatazioni spazio-temporali a cui non siamo ancora abituati, dove alle volte non si lascia neppure al corpo, nella sua accezione più fisiologica, la possibilità di ambientarsi.

Progettare il tempo nei suoi ingranaggi spaziali più efficienti diventa quindi un compito non estraneo all'architettura, all'urbanistica, al design laddove la multifunzionalità, l'assenza di contesto, la vocazione al commercio e al leisure diventano programmatici.

È stato il tempo dei centri commerciali, dei parchi tematici, dei luoghi *sensorialisti* in cui l'esperienza veniva accelerata e contratta a seconda della durata del biglietto. E poi, rapidamente queste 'las-vegas' del quotidiano, sono entrate nel nostro comune abitare in forma di solarium per

colorire aperitivi anemici, di piste di neve artificiale per sublimare sciate in montagna, di spiagge ondose per somministrarci ferie omeopatiche durante weekend troppo urbani.

Perché il trasferimento di realtà ambientali in luoghi altri sia efficace, si lavora sulla fisiologia dei corpi, sulla sovraeccitazione o relax di alcune ghiandole per produrre effetti doping a scala dell'edificio.

Non è sufficiente produrre la neve artificiale per coadiuvare l'esperienza della neve in montagna, c'è bisogno di aria ipossigenata, di una luce alpina che abbagliando dal basso ci faccia diminuire la produzione di melatonina, e magari che ci sia un finto chalet con tanto di abete artificiale sulla porta di ingresso. Ma la metafora si regge su qualcosa di meno visibile ed evidente: la manipolazione del tempo, inteso più come 'timer' che come 'time'.

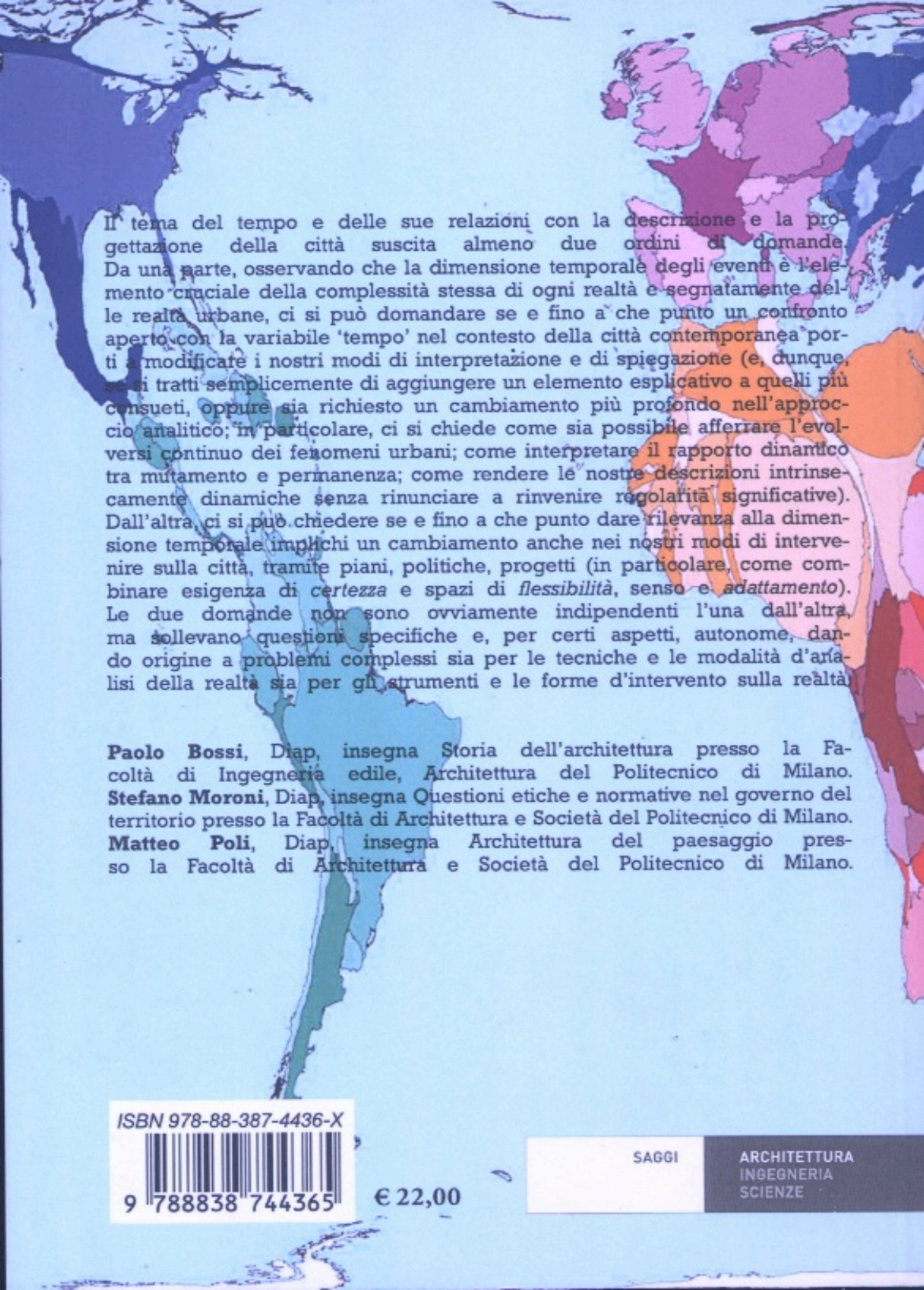
Il tempo dei luoghi sensorialisti è accelerato o contratto a seconda dell'esperienza che si intende produrre, i sensi diventano il fine e non il mezzo dell'architettura.

Se un giorno solare di 24 ore, dentro uno di questi edifici equivale a 3 giorni da 8 ore, semplicemente basta attivare un *timer* e gli incassi si triplicano. Tanto nessuno ha una resistenza tale da sciare per più di 8 ore. In questo caso per 3 volte il sole sorge e tramonta e la luminosità della pista è sempre perfetta.

In questo scenario il naturale lascia l'esperienza al fisiologico e la costruzione di architettura a quella di habitat. In tal senso la preoccupazione destata da esperimenti di architettura fisiologica come quelli sviluppati da Philippe Rahm negli ultimi anni diventano sempre più realtà familiari e commerciali per gran parte dei cittadini delle metropoli contemporanee.

Alla base di queste esperienze c'è una sorta di *bulimia emozionale* da soddisfare: quell'ansia contemporanea di saturare l'esperienza dei luoghi e dei tempi.

Sembra un presente terribile senza uscite di fuga, in cui il tempo offre allo spazio le variabili logistiche, multifunzionali, programmatiche per renderlo più efficiente e simulato. Eppure esistono evidenti segnali che stia per compiersi un ribaltamento, e che sarà lo spazio a offrirsi al tempo per lo sviluppo di nuove azioni progettuali, nuove forme di abitare, nuove forme architettoniche e urbane.



Il tema del tempo e delle sue relazioni con la descrizione e la progettazione della città suscita almeno due ordini di domande. Da una parte, osservando che la dimensione temporale degli eventi è l'elemento cruciale della complessità stessa di ogni realtà e segnatamente delle realtà urbane, ci si può domandare se e fino a che punto un confronto aperto con la variabile 'tempo' nel contesto della città contemporanea porti a modificare i nostri modi di interpretazione e di spiegazione (e, dunque, se si tratti semplicemente di aggiungere un elemento esplicativo a quelli più consueti, oppure sia richiesto un cambiamento più profondo nell'approccio analitico; in particolare, ci si chiede come sia possibile afferrare l'evolversi continuo dei fenomeni urbani; come interpretare il rapporto dinamico tra mutamento e permanenza; come rendere le nostre descrizioni intrinsecamente dinamiche senza rinunciare a rinvenire regolarità significative). Dall'altra, ci si può chiedere se e fino a che punto dare rilevanza alla dimensione temporale implichi un cambiamento anche nei nostri modi di intervenire sulla città, tramite piani, politiche, progetti (in particolare, come combinare esigenza di certezza e spazi di flessibilità, senso e adattamento). Le due domande non sono ovviamente indipendenti l'una dall'altra, ma sollevano questioni specifiche e, per certi aspetti, autonome, dando origine a problemi complessi sia per le tecniche e le modalità d'analisi della realtà sia per gli strumenti e le forme d'intervento sulla realtà.

Paolo Bossi, Diap, insegna Storia dell'architettura presso la Facoltà di Ingegneria edile, Architettura del Politecnico di Milano.
Stefano Moroni, Diap, insegna Questioni etiche e normative nel governo del territorio presso la Facoltà di Architettura e Società del Politecnico di Milano.
Matteo Poli, Diap, insegna Architettura del paesaggio presso la Facoltà di Architettura e Società del Politecnico di Milano.

ISBN 978-88-387-4436-X



9 788838 744365

€ 22,00

SAGGI

ARCHITETTURA
INGEGNERIA
SCIENZE