

POLITECNICO DI MILANO



DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA E
STUDI URBANI

THE VIEW FROM THE RACE

Descrizioni di territorio attraverso le [tele]cronache del ciclismo

Paolo Bozzuto

DASU
Working Papers
n. 2/2013
ISSN 2281-6283

Abstract

Le competizioni del ciclismo professionistico si configurano come una complessa pratica d'uso del territorio. Le cronache delle corse, prodotte dai media, costruiscono rappresentazioni non intenzionali dei contesti attraversati e offrono implicitamente agli urbanisti uno sguardo nuovo e una potenziale 'biblioteca delle immagini non viste'. L'annuale periodicità delle grandi competizioni ciclistiche (e del loro racconto operato dai media) istituisce la possibilità di descrivere le trasformazioni dei territori interessati con una frequenza difficilmente praticabile dalle campagne di osservazione organizzate nel campo degli studi urbani. Questo contributo propone una riflessione teorica sul valore euristico e sulla potenziale utilità disciplinare delle rappresentazioni della città e del territorio operate dalle [tele]cronache del ciclismo. Nel fare ciò, prova anche a delineare un possibile programma di ricerca futuro.

Indice

1. Introduzione	p. 3
2. Le ragioni disciplinari di uno sguardo <i>indisciplinato</i>	4
3. La vista della corsa: dallo sguardo <i>obliquo</i> allo sguardo <i>ubiquo</i>	9
4. <i>The view from the race</i> : la natura testuale dello sguardo <i>ubiquo</i>	10
5. La biblioteca delle immagini non viste	11
6. Indizi e prove: tre dimensioni territoriali problematiche	13
7. Verso un progetto di ricerca: un <i>territorio che cambia</i> insieme al ciclismo	15
Riferimenti bibliografici	18

«On borderland we run
and still we run
we run and don't look back»

(U2, *A sort of homecoming*, 1984)

«Oh meet me on the road,
meet me where I stand,
blame it all upon
a rush of blood to the head»

(Coldplay, *A rush of blood to the head*, 2002)

«Per fare questo tipo di lavoro
ghe vòren i garùn»

(Paolo Fareri cita Alfredo Binda, Laboratorio
di Progettazione e Politiche Urbane, 2004)

1. Introduzione

La città e i territori contemporanei possono oggi essere osservati attraverso una molteplicità di strumenti tecnici (servizi internet gratuiti e di libero accesso che consentono la consultazione di mappe, cartografie, foto satellitari, ecc.) che rendono possibile a qualunque abitante/cittadino l'esercizio di sguardi fino a pochi anni fa riservati, in via esclusiva, agli attori tecnici detentori di un sapere esperto. Tuttavia, mai come oggi, e con particolare riferimento al contesto italiano, si registra uno iato tra la categoria dell'immaginario collettivo e il racconto operato dagli urbanisti sulla città e sul territorio, sui loro caratteri, problemi, criticità, risorse e prospettive di trasformazione. Gli urbanisti sembrano afasici nei confronti della sfera pubblica perché, di fatto, prima ancora, lo sono nei confronti del "grande pubblico".

I racconti sulla città e sul territorio che raggiungono il "grande pubblico" sono, quasi esclusivamente, quelli operati dalla fiction cinematografica, televisiva, letteraria/narrativa, oppure quelli forniti da meritorie inchieste [tele]giornalistiche che, per lo più, hanno per oggetto tragedie, scandali, reati e altre nefandezze affini. In queste eterogenee forme di narrazione, il territorio e la città si configurano quasi sempre come "sfondo" di un'azione, oppure come "vittime" di una qualche forma di abuso.

In altri casi di segno opposto, numericamente meno rilevanti, essi sono oggetto di trattazioni agiografiche sulle "bellezze" di specifici luoghi e situazioni; in questi contesti narrativi, il "lettore ideale" (il *target*, per dirla con il linguaggio comune dei media), al quale gli autori sembrano rivolgere la propria comunicazione, assume i connotati del potenziale turista/consumatore, oppure del soggetto privo di mezzi che dovrà accontentarsi di una piacevole "cartolina".

Molto difficilmente, quasi mai, la città e il territorio possono essere interpretati dal pubblico come "protagonisti" o "coprotagonisti" di storie avvincenti, in grado di costruire intorno a sé una dimensione emozionale rilevante e positiva, capace di coinvolgere pienamente il fruitore, il lettore, lo spettatore.

Forse, anche da ciò dipende la scarsa consapevolezza delle questioni urbane e territoriali che oggi sembra affliggere il discorso pubblico italiano.

Occorre quindi interrogarsi in merito alla concreta possibilità di fare qualcosa per diminuire lo iato tra le forme discorsive proprie dell'urbanistica e le narrazioni più pervasive che alimentano l'immaginario collettivo. Non è una questione facile e, in fondo, potrebbe essere rapidamente liquidata come "irrilevante" o "impraticabile" dall'autoreferenzialità che a volte affligge le pratiche disciplinari e professionali.

Invece, ci si può pensare.

Ovviamente, non pertiene ai compiti e alle pratiche dell'urbanistica contemporanea la costruzione di narrazioni per il grande pubblico (anche se uno sguardo retrospettivo alle grandi "utopie urbane" prodotte a cavallo tra il XIX e il XX secolo, dalla *Garden City* di Howard alla *Broadacre City* di Wright, potrebbe ancora insegnare molto da questo punto di vista), ma pertiene all'urbanista la capacità e, in qualche modo, il dovere di prendere in esame le narrazioni operate dai *mass media* cercando di individuare quelle che potrebbero avere una fertilità euristica per la propria disciplina e, contestualmente, un'utilità tattica nel costruire un ambito di riflessione *borderline* entro il quale sia possibile ricucire qualche legame tra discorso urbanistico e immaginario collettivo.

Questo contributo propone una riflessione specifica proprio su questo "ambito di frontiera", argomentando ed esemplificando la sua trattazione teorica attraverso l'analisi dello sguardo territoriale, delle rappresentazioni e delle narrazioni operate da una delle forme di racconto "nazionalpopolare" storicamente più pervasive: le cronache e, soprattutto, le telecronache delle grandi competizioni ciclistiche internazionali come il Tour de France, il Giro d'Italia, le grandi corse in linea della durata di un giorno (note nel gergo ciclistico come "classiche"). Cioè le competizioni che godono storicamente di un'ampia copertura mediatica e di un ingente dispiegamento di strutture e mezzi tecnici deputati alla ripresa televisiva delle diverse fasi della gara e, quindi, anche dei contesti spaziali e territoriali in cui essa si svolge.

Nel fare ciò, questo contributo proverà anche a delineare un possibile programma di ricerca futuro avente per oggetto le rappresentazioni di uno specifico territorio caratterizzato da un'elevata densità di competizioni ciclistiche di livello internazionale, la regione urbana milanese, e la descrizione diacronica delle sue trasformazioni operata attraverso il confronto tra filmati realizzati in anni/epoche diversi: un *territorio che cambia* con il susseguirsi delle annate del grande ciclismo.

2. Le ragioni disciplinari di uno sguardo *indisciplinato*

I programmi di ricerca degli ultimi decenni, in campo urbanistico, hanno generato un deposito straordinariamente ricco di rappresentazioni e descrizioni rilevanti della città e del territorio contemporanei. Il contesto italiano, in particolare, ha vissuto una lunga stagione caratterizzata da quella sorta di "ansia descrittiva" evidenziata, già alla metà degli anni Novanta del secolo scorso, da Bernardo Secchi (1995). In tempi recenti, Paola Viganò (2010) ha ricondotto tale preminenza della *descrizione* alla necessità degli urbanisti e degli architetti di liberarsi dalla dominante propensione, tipica della modernità occidentale, alla costruzione di quadri aggregati e di *narrazioni/racconti*¹. Nonostante la rilevanza scientifica e culturale, innegabile e meritoria, della maggior parte dei contributi descrittivi riconducibili a quella stagione, uno sguardo critico retrospettivo ci autorizza a dire che poche di quelle rappresentazioni e descrizioni sono riuscite a valicare i confini del nostro ambito disciplinare; ben poche sono riuscite a raggiungere soggetti non detentori del nostro sapere esperto.

¹ «Una prima forte ed indifferibile necessità è stata quella di uscire dai quadri aggregati nei quali la modernità occidentale ha cercato e spesso preteso di inserire le molteplici individualità, non solo di persone, ma di luoghi, oggetti, sensazioni, modi di vivere. La descrizione, liberata dall'ansia del racconto, ha permesso a molti di fare conoscenza di ciò che intorno si stava trasformando» (Viganò, 2010, p. 168).

Una dimensione critica, probabilmente, risiede nella difficoltà che tali descrizioni hanno avuto e ancora hanno nel competere con altre rappresentazioni, prodotte da altri soggetti. Per dirla ancora con Secchi (1995): «le descrizioni odierne sono quelle prodotte da una società che ha visto dissolversi ogni forma di “verità pubblica” e che nel residuo di questa evaporazione cerca, come in uno specchio, la propria immagine».

Come sostiene Cristina Bianchetti, facendo riferimento a Pierre Bordieu², «nonostante la sovrabbondanza delle informazioni e la radicalità delle trasformazioni, sulla città non si dà oggi qualche forma di conversazione collettiva. Nel senso che è labile una sfera civile, ambito di rapporti sociali che si collochi in posizione esterna rispetto ai rapporti del potere, ma che si elevi anche al di sopra dei meri interessi particolari» (Bianchetti, 2008, p. 142).

Rilevante, da questo punto di vista, è la distanza abissale, oggi chiaramente percepibile, non solo tra il discorso urbanistico e la sfera pubblica, ma, ancor prima, tra il discorso urbanistico e la categoria dell'*immaginario collettivo*³. In questo sta una delle principali difficoltà odierne per qualunque urbanista, che rischia davvero di risultare *afasico* o, per meglio dire, «uno scrivente senza destinatario» (Bianchetti, 2008, p. 164), una figura “screditata”, cioè priva di un credito adeguato, come la disciplina che pratica (Benevolo, 2011, p. 18).

La questione, così esposta, potrebbe apparire semplice perché, in fondo, lo è.

Semplice, ma non banale.

Semplice, poiché composta da pochi elementi fondamentali collocati entro un *mare magnum*, sovradeterminato, di cause ed effetti ricorsivi e interdipendenti.

L'essenza della questione potrebbe essere sintetizzata e palesata con una domanda diretta: chi racconta, oggi, la città e il territorio, le loro trasformazioni e le loro problematiche ai soggetti non detentori di un sapere esperto disciplinare (statisticamente, la quasi totalità della popolazione)?

A valle di ciò, quale consapevolezza hanno tali soggetti dei territori che abitano stabilmente o temporaneamente, delle loro criticità, delle loro risorse, delle loro prospettive di trasformazione?

Se davvero si vuole provare a praticare una posizione esterna rispetto ai “rapporti di potere” e ad elevarsi sopra i “meri interessi personali”, allora le domande precedenti appaiono oggi inevitabili.

Qualche risposta implicita, non risolutiva, anzi, ulteriormente problematica, può essere rinvenuta proprio nella letteratura disciplinare: la colonizzazione dell'*immaginario collettivo* nazionale (e degli immaginari locali) operata dai *mass media* e, in particolar modo, dal mezzo televisivo, nel corso degli ultimi decenni ha progressivamente influito sulla praticabilità di un fertile rapporto tra il discorso urbanistico e l'opinione pubblica⁴. Ma anche sulle aspirazioni e sulle propensioni degli abitanti in merito alla città e ai territori contemporanei, sulla loro disponibilità ad accettare modalità spesso “standardizzate” di intervento⁵: «la vera esperienza metropolitana, in Italia, l'immaginario collettivo la consuma e produce attraverso la televisione. Non subito, ma gradualmente, mano a mano che essa si emancipa dalla sua radice istituzionale,

² Il riferimento è all'asserzione “L'opinion publique n'existe pas”, si veda P. Bordieu, *Questions de sociologie*, Editions de Minuit, Paris 2002 [1981]

³ Per *immaginario collettivo* voglio intendere, in estrema sintesi, il luogo di produzione delle rappresentazioni sintetiche, delle credenze e dei simboli in grado di agire non solo da un punto di vista ideale e soggettivo, ma anche sul comportamento di una pluralità (o moltitudine) di soggetti aggregati in relazioni sociali. Sul tema dell'*immaginario* e dell'*immaginazione sociale*, rimando il lettore a: (Sartre, 1940), (Patlagean, 1979), (Baczko, 1979), (Wunenburger, 2000), (Abruzzese, 2001), (Carmagnola, 2002), (Wunenburger, 2003).

⁴ «Una conversazione civile sulla città e le sue trasformazioni è minacciata dall'arroganza del potere che la tiene a distanza [...] Ma anche dalla banalizzazione dei media. Fin dagli anni settanta è chiaro che ad educare l'immaginario siano i loro circuiti comunicativi, con le “citazioni fuori contesto” che ne dissolvono i contenuti, e con il carattere plebiscitario di un consenso che, rivolgendosi direttamente ai propri interlocutori, si fonda in buona parte su fattori affettivi e sensoriali. E' l'emozionalità che vince su tutto» (Bianchetti, 2008, p. 143).

⁵ «Lo spazio costruito è sempre più il prodotto di attori assai strutturati [...] L'immaginario televisivo dei nuovi media colonizza lo spazio abitato ed elimina progressivamente processi di innovazione guidati dalle culture tecniche o dalle pratiche sociali» (Lanzani, Pasqui, 2011, p.87).

nazionalpopolare, e vive, seppure in larga misura dentro i suoi stessi confini culturali, la pluralità di interessi e linguaggi delle dinamiche di mercato» (Abruzzese, 2001, p. 226).

La questione appare importante proprio perché, come rilevato da Bernardo Secchi (1984), *l'immaginario collettivo* può essere ritenuto il principale *medium* attraverso il quale gli individui e le molteplici popolazioni urbane costruiscono le proprie domande e le proprie aspirazioni di abitanti, il proprio rapporto con la città e il territorio⁶.

La prima necessità che l'urbanistica contemporanea ha in Italia, forse, è proprio quella di provare a ricostruire qualche tenue filo, qualche minima connessione con la dimensione dell'immaginario collettivo. Non per declinare le proprie responsabilità tecniche e culturali attraverso forme divulgative depauperate di contenuti densi; bensì, per ricostruire uno specifico *ethos*, in relazione a un uditorio vasto, in grado di rendere maggiormente penetranti le proposte disciplinari, attraverso forme argomentative che possano aspirare ad avere un minimo grado di persuasività (Bozzuto, 2008). L'idea che la perdurante crisi dell'urbanistica (ammesso che la si voglia riconoscere come tale) possa essere affrontata attraverso un'esclusiva riflessione della disciplina sulla disciplina, attraverso una critica introspezione intellettuale, oppure attraverso la pratica sul campo, la pratica del "progetto" che comporta l'interazione sociale con attori pubblici o privati deputati alla trasformazione di uno specifico contesto, è forse motivante, ma, in fondo, rischia di rivelarsi autoassolutoria nella sua inefficacia sistemica. Serve altro. Non in alternativa a quanto fatto finora. Anzi: a supporto di quanto fatto e di quanto ancora, auspicabilmente, si pensa di poter fare come attori tecnici, come esperti.

Nel constatare ciò, occorre prendere atto di un paradosso inerente i temi e le pratiche della rappresentazione della città e del territorio. Un paradosso che "oblitera" una possibile risposta aleatoria alle domande "semplici" poste in precedenza.

Nel corso dell'ultima decade, l'introduzione in internet di molteplici siti web dedicati ai *sistemi informativi territoriali*, alla fruizione pubblica di sistemi e applicazioni GIS (*Geographical Information Systems*) e, ancor di più, alla libera e gratuita consultazione di mappe, cartografie, immagini satellitari, ecc. (*Google Earth, Google Maps, Google StreetView, Bing Maps*, ecc.), ha rivoluzionato le modalità di produzione e accesso alle rappresentazioni del territorio e della città. Ciò che era sempre stato riservato, di fatto in via esclusiva, ai soggetti impegnati in specifici campi disciplinari (geografi, urbanisti, architetti, ecc.) è oggi immediatamente fruibile da qualunque utente comune, da qualunque cittadino. Forse anche questa dimensione di democratizzazione delle tecnologie per l'osservazione del territorio ha influito sul *trauma epistemologico* (Boeri, 2011) subito dagli urbanisti nel veder confutare dalle immagini satellitari, in tempo reale, alcune rappresentazioni e immagini consolidate delle metropoli europee⁷. Le opportunità acquisite, però, sono altrettanto evidenti.

Gli strumenti oggi disponibili e le rappresentazioni che essi forniscono si configurano come un'evoluzione dei *planning support systems* più tradizionali (Batty, 2007) e costituiscono una potenziale risorsa per i processi di pianificazione e progettazione, nella misura in cui possono agevolare l'interazione tra gli attori tecnici, gli attori detentori di altri saperi esperti e gli attori che possiedono "solo" un sapere locale, istituendo le basi per un *accordo epistemologico* sulla natura e il significato dei luoghi, dei contesti indagati e oggetto di uno specifico processo di pianificazione e progettazione (Ball, Capanni, Watt, 2007). Ciò agevola le diverse forme di *partecipazione* a tali processi e, soprattutto, agevola la reale attivazione e la conseguente utilizzabilità della *conoscenza ordinaria* detenuta dagli attori locali (Bozzuto, 2008). Da questo

6 «I diversi gruppi sociali e locali hanno con la città e il territorio un rapporto mediato dall'immaginario collettivo. Le loro domande politiche si costituiscono entro un sistema di rappresentazioni, comunicabili attraverso la produzioni di discorsi, che riposa sopra uno spesso apparato simbolico lentamente costituitosi nel tempo ed ancorato ai bisogni fondamentali di ciascun gruppo sociale e locale attraverso la memoria di esperienze passate» (Secchi, 1984, p. 39).

7 «E così, finalmente, siamo riusciti a vedere, congelata in una rappresentazione istantanea, la condizione delle metropoli europee. Che improvvisamente ci è sembrata irricognoscibile: molte delle grandi aree urbanizzate europee [...] ci sono apparse come delle figure amorfe, bizzarre, prive di chiari confini con il loro esterno [...] delle entità indefinite e smarginate, disperse sul territorio. D'improvviso, di fronte all'immagine trasfigurata della città che abitiamo, la conquista tecnica si è trasformata in un trauma epistemologico» (Boeri, 2011, p. 54)

punto di vista, un significativo interesse possono riservare le nuove forme di *crowdsourcing* (Howe, 2008), cioè processi volontaristici di creazione di contenuti e informazioni condivisi da parte di gruppi numerosi di utenti, in grado di ampliare notevolmente anche le forme di costruzione e i modi d'uso delle rappresentazioni cartografiche e delle mappe in senso lato: una sorta di *mapping for the masses* in grado di costruire una nuova *geography for the masses* (Hudson-Smith, Batty, Crooks, Milton, 2009) o, per dirla con Turner (2006), una *neogeography*⁸ che, in qualche modo, va a ridurre il «debito originario dell'urbanistica con la geografia» (Gabellini, 2010, p. 110).

Lungi dal voler esprimere un giudizio definitivo su queste nuove esperienze, senza addentrarci nell'annoso dibattito tra entusiasti apologeti degli approcci *bottom-up* e fieri difensori del sapere esperto, è possibile affermare che misurarsi con queste forme di neo-geografia significa non solo relazionarsi con il deposito di un sapere locale plurale, ma, di fatto, in modo straordinariamente diretto, anche con la dimensione delle esperienze e delle percezioni soggettive, individuali e, *de relato*, in virtù degli strumenti usati (residenti sul web, accessibili a un'utenza globale), con la dimensione dell'immaginario collettivo.

Non è la prima volta che ciò succede.

Nel 1964 Kevin Lynch, insieme a Donald Appleyard e John R. Myer, diede alle stampe un libro destinato a cambiare il modo di guardare la città: *The view from the Road*. Il volume poneva al centro della dimensione interpretativa della città e del territorio e, conseguentemente, della dimensione progettuale il tema della percezione cinematografica: «the problem of designing visual sequences for the observer in motion» (Appleyard, Lynch, Myer, 1964, p. 2). Il punto di vista dell'automobilista in movimento lungo una strada diveniva il filtro attraverso cui osservare, leggere e interpretare la città, il territorio e il paesaggio urbano. Una «visione estetica nuova» per l'urbanistica (Nicolin, Rocca, 2003) che si configurava come un vero e proprio approccio semiotico teso ad evidenziare «non solo la forma metropolitana ma anche la sua variabilità e il ruolo che determinati spazi e oggetti assumono all'interno di essa» (Morelli, 2005, p. 123). Nel fare ciò, si evidenziava «l'importanza di costruire una sequenza» (Smets, 2001, p. 118) che è anche una modalità narrativa, un racconto⁹, esito della sintesi e rielaborazione di lunghi piani-sequenza di tipo cinematografico: in senso lato, ovviamente, ma anche stretto, come testimoniato dallo straordinario filmato "*Full Day. View From The Road*", girato dallo stesso Kevin Lynch, nel 1958, come operazione di ricerca finalizzata a produrre un materiale di studio e conservato negli archivi del *Massachusetts Institute of Technology* (MIT). Il filmato è stato reso accessibile al pubblico via web, nell'anno 2011, nel quadro delle iniziative per il 150° anniversario dell'ateneo americano¹⁰.

Attraverso l'approccio percettivo, dinamico e fenomenologico adottato, che si inseriva entro il rinnovato contesto culturale del *planning* americano e anglosassone dei primi anni Sessanta, gli autori di *The View From The Road* miravano a inferire buone regole di progettazione delle infrastrutture e del paesaggio urbano da esse attraversato.

Ma il vero aspetto rivoluzionario della pubblicazione e dell'approccio in essa proposto era quello di aver posto al centro della riflessione disciplinare urbanistica il punto di vista, in senso

⁸ «Neogeography means "new geography" and consists of a set of techniques and tools that fall outside the realm of traditional GIS, Geographic Information Systems [...] Essentially, Neogeography is about people using and creating their own maps, on their own terms and by combining elements of an existing toolset. Neogeography is about sharing location information with friends and visitors, helping shape context, and conveying understanding through knowledge of place» (Turner, 2006, pp. 2-3).

⁹ «Gli oggetti urbani e naturali individuati lungo il percorso sono analizzati, valutati e disposti linearmente in modo tale da costituire una sequenza cinematografica. La strada fornisce invece la linea, il percorso e le modalità di movimento, i ritmi e le pause del racconto (ad esempio le rampe di accesso ad una autostrada possono divenire la parte introduttiva del racconto, mentre i sovrappassi possono essere le cornici della scena, i ponti aprire ampie visuali, le gallerie divenire le pause e gli intervalli). Il racconto non ha né un inizio né una fine in quanto l'automobilista può penetrare o uscire da esso in qualsiasi punto e vivere i vari oggetti che incontra come mete intermedie, obiettivi da raggiungere, da girarci intorno e conseguentemente da superare» (Morelli, 2005, p. 124)

¹⁰ Il riferimento è all'iniziativa "MIT+150 - From the Vault"; il filmato "*Full Day. View From The Road*. Professor Kevin Lynch. 1958" è accessibile attraverso il link: <http://mit150.mit.edu/multimedia/view-road-1958-kevin-lynch>

letterale, del cittadino comune privo di un sapere esperto, dell'uomo della strada, anzi: *sulla strada*.

In questo senso, il lavoro di Lynch, Appleyard e Meyer portava al centro della riflessione disciplinare il rapporto tra sapere esperto e *immaginario collettivo*: quello dell'America *felix* che, tra gli anni Cinquanta e Sessanta, esperiva gli effetti benefici del secondo dopoguerra, sostanzialmente non intaccati dal conflitto in Corea, in un Paese non ancora pienamente sconvolto dalla guerra in Vietnam e dalle sue conseguenze politiche e sociali. È la fase espansiva ultima del Fordismo e del radicamento definitivo del consumismo di massa: chiunque può avere un'automobile per percorrere le *highway* o le strade urbane, ma molto diffuso è anche il possesso di un nuovo bene di consumo come la cinepresa portatile a uso familiare.

Insomma: qualunque cittadino o quasi, negli Stati Uniti degli anni Sessanta, avrebbe potuto replicare l'esperienza del filmato di Lynch del 1958 senza eccessivi problemi; qualunque cittadino avrebbe potuto contribuire all'archivio di quella ricerca riconoscendo in essa la propria esperienza quotidiana.

A quasi cinquant'anni di distanza, *The View From The Road* mantiene intatta la propria cifra di originalità e la propria estrema attualità: nelle sue pagine possiamo rinvenire un'osservazione *ante litteram* di popolazioni e pratiche d'uso del territorio¹¹; soprattutto, nel connubio tra percezione visiva, movimento e velocità possiamo rinvenire, in modo implicito, una «combinazione di proprietà cognitive, causali (psicologiche) e fenomenologiche» (Belli, 2003, p. 8) che configura l'essenza di quella componente *emozionale* più che mai riconosciuta come importante nelle forme di interazione sottese a qualunque processo di pianificazione e progettazione urbanistica contemporaneo (Gabellini, 2010).

Se si conviene con questa sintetica rilettura dell'opera di Lynch, Appleyard e Meyer, allora, una domanda sorge spontanea: sarebbe possibile oggi, in un momento in cui le modalità di lettura, rappresentazione e racconto della città e dei territori contemporanei hanno esplorato un vastissimo *range* di strumenti, tecniche e linguaggi, in un contesto in cui archivi cartografici e fotografici virtualmente infiniti sono ormai istantaneamente accessibili, via internet, per qualunque cittadino, abitante, ecc., esercitare uno sguardo altrettanto fertile e coinvolgente?

Uno sguardo in grado di intersecare e contaminare istantaneamente l'esperienza del sapere tecnico e l'esperienza del sapere ordinario con la dimensione *emozionale*?

Per provare a dare una risposta affermativa, può essere utile travalicare i confini disciplinari e quelli del sapere esperto, soffermandosi a riflettere sugli sguardi offerti da una delle forme di narrazione "nazionalpopolare" storicamente più diffuse e pervasive: la cronaca delle grandi competizioni ciclistiche per professionisti (da qui in avanti identificate con la locuzione sintetica "grande ciclismo") operata dai mass media e, in particolare, dalla televisione. Cioè le competizioni che godono di un'ampia copertura mediatica e di un ingente dispiegamento di strutture e mezzi tecnici deputati alla ripresa televisiva delle diverse fasi della corsa (gara) e, quindi, anche dei contesti spaziali e territoriali interessati.

L'idea che le grandi competizioni ciclistiche possano essere assunte come un "filtro" attraverso il quale rileggere e interpretare temi, oggetti e questioni pertinenti uno specifico campo disciplinare è già stata avanzata e praticata, in ambito accademico, nel campo della storiografia contemporanea¹². E' intuitivo il fatto che fenomeni circostanziati nel tempo, soggetti a temporalità cicliche, ricorsive per istituzione (come il Giro d'Italia, il Tour de France, ecc.), possano essere posti in relazione sincronica e diacronica con gli avvenimenti e le trasformazioni di un dato contesto sociale, politico, economico, ecc.

Il racconto del grande ciclismo, dunque, può essere utile al racconto della storia contemporanea. Occorre esplicitare ulteriormente perché esso possa essere utile anche al discorso urbanistico.

¹¹ Si vedano, a questo proposito: (Pasqui, 2008); (Crosta, 2009)

¹² Il riferimento è, in particolare, a: (Pivato, 1992), (Marchesini, 1996), (Pivato, 1997), (Colombo, Lanotte, 2009), (Foot, 2011).

3. La vista della corsa: dallo sguardo *obliquo* allo sguardo *ubiquo*

Le competizioni del grande ciclismo si configurano come una complessa pratica d'uso del territorio circoscritta, di volta in volta, in spazi e periodi temporali ben definiti. Se è vero, come sostiene Gabriele Pasqui (2008), che ogni pratica può essere interpretata come un intreccio di altre pratiche¹³, è altresì vero che poche pratiche appaiono così complesse. La gara, il confronto agonistico tra ciclisti, e tutte le attività legate al suo svolgimento, alla sua organizzazione, alla sua ripresa, racconto e trasmissione da parte dei diversi *media*, rappresentano solo alcune delle sue componenti. Ad esse vanno aggiunti gli eventi collaterali posti in essere dagli sponsor, le molteplici pratiche messe in atto dal pubblico collocato lungo il percorso, le iniziative promosse da enti e amministrazioni locali, o dagli abitanti dei territori attraversati, per finalità di promozione turistica, in funzione di un'auspicata visibilità televisiva: in alcuni casi, vere e proprie opere temporanee di *land-art* che si offrono agli obiettivi plurali dei *media*.

Nel raccontare la competizione, le telecronache del grande ciclismo rappresentano necessariamente anche queste altre pratiche, ad essa collaterali, che si svolgono nei territori attraversati dalla gara. Per questo motivo, con una consapevole forzatura lessicale, ma non concettuale, si potrebbe asserire che il termine *corsa*, in riferimento al grande ciclismo, può essere impiegato in senso lato per racchiudere, sintetizzare e rappresentare il complesso intreccio di pratiche d'uso descritto in precedenza. Per questo motivo, la rappresentazione della *corsa* è anche (non potrebbe essere altrimenti) la rappresentazione dei territori interessati dal suo svolgimento.

Le telecronache delle grandi competizioni ciclistiche si avvalgono della compresenza e dell'interazione di molteplici "sguardi" e forme di raffigurazione: sequenze filmate prodotte da diversi punti di ripresa (telecamere collocate in postazioni fisse, telecamere mobili azionate da operatori trasportati da motociclette, telecamere mobili poste su elicotteri); raffigurazioni interpretabili, in senso lato, come *mappe-carte* (Gabellini, 2010), di natura statica o dinamica (animazioni digitali elaborate a partire da mappe-carte) e destinate a rappresentare il tracciato della corsa entro i territori attraversati; infine, immagini verbali generate dalle scritte poste in sovraimpressione sulle immagini (a mo' di didascalia) e dal commento audio dei telecronisti. Un flusso verbo-visivo che, organizzato e sintetizzato dagli operatori della regia televisiva, assume i caratteri di un macrotesto, la *vista della corsa*: una rappresentazione multidimensionale, ma unitaria, dotata di aspetti semiotici molto più complessi rispetto alla semplice *vista dalla strada* esperita dai ciclisti coinvolti nella competizione e da qualunque altro soggetto impegnato, contestualmente o in momenti diversi, a percorrere le stesse direttrici viarie.

La *vista della corsa* offerta dalle telecronache del ciclismo si configura dunque come una rappresentazione complessa che, pur generata in relazione a un fine particolare, pur rivolta a un uditorio generico, vasto ed eterogeneo (il pubblico televisivo), presenta diverse affinità, dal punto di vista degli strumenti e delle tecniche impiegati, con i *prodotti visivi* proposti dagli urbanisti nel corso degli ultimi anni, caratterizzati da approcci eclettici che comportano «la fusione di codici e linguaggi eterogenei, l'assemblaggio di tutto con tutto» (Gabellini, 2010, p. 91).

Ciò che rende peculiari le telecronache del ciclismo è il fatto che la rappresentazione è fruibile nel momento stesso in cui viene prodotta; essa si costruisce mentre si trasforma l'oggetto rappresentato: la corsa. Questo è evidente. Ciò che rende davvero interessante, unico, questo tipo di prodotto è la compresenza simultanea di sguardi dall'alto e dal basso. La stessa situazione può essere raccontata dalle riprese video fornite da telecamere poste su elicotteri e dalle riprese filmate a "quota zero", dai *cameramen* in motocicletta, attivi entro il flusso della corsa. In virtù delle scelte compiute dagli operatori della regia, i due sguardi possono alternarsi, oppure essere

13 «Non esistono pratiche pure. Ogni pratica è un intreccio complesso di una molteplicità di pratiche [...] Ciascuna pratica è una *trama* di molte pratiche perché non esiste nessuna pratica "in isolamento"» (Pasqui, 2008, pp. 53-54).

letteralmente affiancati; attraverso una partizione del quadro video è infatti possibile osservare e raccontare simultaneamente lo stesso oggetto dall'alto e dal basso, mentre evolve.

Nel fare ciò, le telecronache del ciclismo operano, implicitamente e involontariamente, una composizione tra la *view from the road*, teorizzata da Lynch, Appleyard e Myer, e lo *sguardo obliquo* (Boeri, 2011) sperimentato negli anni ottanta dall'architetto danese Carsten Juel-Christiansen¹⁴. A questa unione, la *vista della corsa* aggiunge però un'ulteriore opportunità: il *reverse angle* (controcampo). Lo stesso oggetto e la sua evoluzione possono infatti essere mostrati simultaneamente da angolature opposte, in senso letterale o concettuale. Il primo caso si verifica quando riprese effettuate da una moto che segue il gruppo dei corridori vengono affiancate da quelle fatte da una moto che anticipa il gruppo, mentre l'operatore video volge l'obiettivo della telecamera nel senso opposto alla direzione di marcia. Il secondo caso si verifica quando il campo territoriale attraversato dal flusso della competizione ciclistica viene inquadrato da punti di ripresa pressoché impraticabili da un osservatore diretto, concettualmente opposti all'esperienza derivante dalla pratica quotidiana di un territorio, come avviene per le riprese effettuate dal mare, quando la gara ciclistica si snoda lungo una strada litoranea, oppure da un elicottero quando i ciclisti percorrono il crinale di una montagna.

La *vista della corsa*, lo sguardo composito e complesso offerto dalle telecronache del grande ciclismo, dunque, va oltre la semplice vista dalla strada, oltre lo sguardo *obliquo*, perché può essere ovunque, in tempo reale, contestualmente. Senza enfasi, si può affermare che si tratta davvero di uno sguardo *ubiquo*.

4. *The view from the race*: la natura testuale dello sguardo *ubiquo*

Non vi è nulla di mistico nell'ubiquità dello sguardo esercitato dalle telecronache del grande ciclismo, ma, paradossalmente, la quasi inevitabile referenza che essa costruisce con l'iconografia religiosa dell'occhio divino, celeste, supremo, può essere utile per argomentare ulteriormente la sua fertilità in campo disciplinare.

Le telecronache del ciclismo, infatti, sembrano operare anche un'implicita ricomposizione e sintesi della doppia natura *testuale* che Michel De Certeau attribuisce alla città contemporanea. In uno dei suoi testi più noti e più citati dall'urbanistica degli ultimi anni¹⁵, egli contrappone la visuale di Manhattan esperibile dal centodecimo piano del *World Trade Center* all'esperienza della città praticabile camminando per le strade. La città, osservata dall'alto, si offrirebbe come nelle raffigurazioni prospettiche "a volo d'uccello" rinascimentali, come se l'osservatore potesse vanamente illudersi di possedere proprio una sorta di occhio celeste, divino (*celestial eye*), in grado di rendere la complessità della città una *immense texturology* interpretabile come un testo

14 L'architetto danese, come ricordato da Stefano Boeri (2011), sorvola con un piccolo aereo da turismo la periferia di Copenhagen, viaggiando a 200 m circa dal suolo, al fine di scattare fotografie con una macchina collocata in assetto obliquo rispetto alle tradizionali posizioni di ripresa zenitale. Gli esiti del lavoro sono stati raccolti in (Juel-Christiansen, 1985).

Secondo Boeri (2011, pp. 64-66) «Uno sguardo zenitale, ma "obliquo", ci aiuta a vedere i sussulti individuali che cambiano il territorio e a capire le strane assonanze evolutive che legano tra loro questi sussulti [...] guardando dall'alto, ma *obliquamente*, i territori della città europea, unendo l'angolatura di un'assonometria all'arbitrarietà poetica di una prospettiva [...] Uno sguardo "obliquo" sulla grande regione urbana milanese ci mostra come spazi diversi e distanti possano cambiare per "metamorfosi" (piccole impercettibili modificazioni che a un certo punto cambiano totalmente la natura di una zona urbana), per l'azione di un "attrattore lineare" (edifici diversi che si accostano a una strada commerciale, a un parco fluviale, a un percorso pedonale), per l'inserimento di "spilli" dotati di una grande forza di attrazione (come un centro commerciale integrato o un contenitore per il tempo libero), o per la moltiplicazione di "isole" introverse entro il cui perimetro si replicano oggetti e modi di vita simili (come accade negli insediamenti produttivi pianificati, nelle aree residenziali protette o a volte nei centri di accoglienza per gli immigrati extracomunitari). Guardando da una prospettiva obliqua le grandi aree europee di città diffuse, quella che da una visione zenitale si presenta come una rappresentazione del caos si mostra invece come un brulicante comporsi e scomporsi, atto dopo atto, di relazioni locali».

15 Il riferimento è in particolare al capitolo 9, "Walking in the city", del volume (De Certeau, 1984).

chiaro e definito¹⁶. La città praticata “dal basso”, camminando, si configurerebbe invece come un testo che viene scritto dalle persone (dai loro corpi in movimento) senza che esse riescano a leggerlo¹⁷.

L'idea che la città, il territorio e il paesaggio possano essere letti, oppure scritti e ri-scritti come un *testo* e, pertanto, anche interpretati con gli strumenti dell'analisi linguistica, è presente da tempo nel campo disciplinare della semiotica, della geografia, dell'urbanistica e dell'architettura¹⁸. Tanto da aver già suscitato riflessioni critiche in merito all'eccessiva propensione alle diverse forme di *textualities* (Gregory, 1994) che dilatano l'uso metaforico del concetto e dell'immagine del *testo* al di fuori del campo della produzione di effettivi componenti scritti¹⁹. Nonostante ciò, proprio il concetto di *testo* appare interessante in questa sede.

L'insieme di pratiche che concorrono all'uso di un territorio da parte di una grande competizione ciclistica, infatti, può essere assimilato, in senso lato, al “camminare nella città” che De Certeau propugna in opposizione all'osservazione “dall'alto”. Se ai ciclisti impegnati nella competizione e agli altri soggetti coinvolti nella corsa, proprio come ai *walkers* del pensatore francese, non è data la possibilità di *leggere* il testo che stanno *scrivendo*, tale facoltà è conferita allo spettatore della telecronaca. Ciò che raggiunge lo spettatore, infatti, non è propriamente quel *testo*: è la sua *parafrasi*²⁰, che opera per sostituzione²¹.

Dato che lo scopo di ogni *parafrasi* è quello di «integrare il contesto nel testo» (Segre, 1985, p. 366), le telecronache del ciclismo si caricano di una doppia valenza: raccontano la corsa (*testo*) in relazione al territorio attraversato (il *contesto*, anche nell'accezione più comune del termine) e, soprattutto, raccontano il territorio (*testo*) in virtù della corsa: il *contesto pragmatico* in relazione al quale il territorio acquisisce uno specifico significato.

La *vista della corsa*, esperibile da qualunque spettatore di una telecronaca del grande ciclismo, diviene dunque anche atto di significazione in relazione all'enciclopedia dell'utente, diviene un modo ulteriore, peculiare, per leggere i territori e la città contemporanei. Un punto di vista privilegiato anche per gli urbanisti: la *vista dalla corsa*, *the view from the race*.

5. La biblioteca delle immagini non viste

I territori del grande ciclismo non sono i territori dell'urbanistica. Sono una loro *versione* (Goodman, 1978). Si configurano come una dimensioni parallela. Irriducibile, ancora inesplorata dagli urbanisti, ma accessibile.

16 «The 1370-foot high tower [...] makes the complexity of the city readable and immobilizes its opaque mobility in a transparent text. Is the immense texturology spread out before one's eyes anything more than a representation, an optical artefact?» (De Certeau, 1984, p. 128).

17 «The ordinary practitioners of the city live 'down below', below the thresholds at which visibility begins [...] they are walkers, *Wandersmänner*, whose bodies follow the thicks and thins of an urban 'text' they write without being able to read it» (De Certeau, 1984, p. 128)

18 In anni recenti, la riflessione sulla dimensione testuale della città ha ripreso vigore, generando un deposito di studi e contributi di peculiare interesse. Si vedano a questo proposito (Volli, 2004), (Volli, 2008), (Leone, 2008).

19 Secondo Gregory, il termine “textualities” «is an awkward term, but I use it to cover the various modalities through which “text” has been extended beyond the spaces of the written page» (Gregory, 1994, p. 140). La consapevolezza dell'espandersi di tali modalità è comunque nota da decenni a semiologi e linguisti: «nelle più svariate culture sorge periodicamente la tendenza a considerare il mondo come un testo, mentre, di conseguenza, la conoscenza del mondo è uguagliata all'analisi filologica di questo testo: alla lettura, alla comprensione e all'interpretazione» (Lotman, Uspenskij, 1973, p. XIV).

20 Una *parafrasi* formula in enunciati linguistici il “contenuto” di un testo «come traduzione di una sostanza semiotica. Qualora le parafrasi venissero assunte nel loro aspetto linguistico, non si farebbe che sostituire un altro testo a quello dato» (Segre, 1985, p. 366).

21 «Il nostro modo di comprendere, e ancor più di riformulare il contenuto di un testo, consiste nell'attingere alla sua costituzione semiotica “traducendola” subito in parole. Le infinite parafrasi possibili, le formalizzazioni tentate, passano sempre attraverso questo stadio semiotico per uscirne con espressioni verbali. Si definisce un testo mediante un altro testo, in un processo senza fine» (Segre, 1985, p. 367)

L'immagine della città e del territorio prodotta dalle telecronache del ciclismo è un'immagine non volontaria, soggetta a un *ordine inintenzionale* (Infantino, 2008, p. 18): gli obiettivi e le razionalità dell'autore, del *destinatore*, sono altre rispetto a quelle dell'urbanista, che non incarna il *destinatario*, il lettore ideale, anche quando sceglie di fruirne.

Per l'urbanista, le telecronache del ciclismo strutturano una possibile "biblioteca delle immagini non viste" affine (ma radicalmente più costruttiva, operativa) a quella paradossalmente teorizzata dal regista Wim Wenders nel film *Lisbon Story*. Attraverso un memorabile monologo del personaggio *Friedrich Munro*, regista in crisi esistenziale perché ormai incapace di filmare in modo significativo la città che ama, Wenders esplicita una delle sue principali ansie: la "malattia" dell'immagine, la sua perduta capacità di descrivere il reale (causa ed effetto ricorsivo della perdita di fiducia nel suo potenziale), che rischia di trasferirsi direttamente all'occhio, allo sguardo, del *filmmaker*²².

Gli urbanisti si trovano oggi, forse inconsapevolmente, a fronteggiare lo stesso rischio, lo stesso tipo di patologia: la straordinaria facilità con la quale è possibile produrre, ri-produrre e pubblicizzare immagini e descrizioni della città e dei territori contemporanei, indipendentemente dalla loro intrinseca qualità, dalla loro densità di contenuti tecnici e culturali, sembra «saturare le possibilità ricettive, provocando una overdose che annulla disponibilità e voglia di fermarsi a considerare forme, significati e senso delle tante immagini che scorrono. [...] è normale che si allenti il loro rapporto con la cultura esperta, con il territorio o la circostanza di pianificazione che li ha generati» (Gabellini, 2010, pp. 88-89). Paradossalmente, se è pur vero che il territorio contemporaneo ci appare sempre meno in grado «di filtrare e sedimentare alcunché [perché] accoglie troppo» (Bianchetti, 2011, p. 49), esso ci appare sempre più impossibilitato ad accogliere lo sguardo e le descrizioni degli urbanisti, come la *Lisbona* di Wenders, che si ritrae ogni volta che *Friedrich Munro* punta la sua cinepresa, cercando di inquadrarla, di riprenderla.

Il personaggio di *Lisbon Story* si aggira per la città, *extrema ratio*, con una videocamera accesa posta dietro la schiena: tutto ciò che viene filmato è, di conseguenza, involontario, non selezionato, non interpretato. Le immagini così prodotte vengono chiuse in un archivio senza che nessuno le abbia viste, per conservare la loro "innocenza" in attesa che future generazioni riescano a guardarle con occhi meno condizionati dal deposito intellettuale e dai *clichés* della cinematografia contemporanea.

Ma la soluzione, la terapia per la malattia dell'immagine, ne è consapevole Wenders, non può essere questa. Del resto, per dirla ancora con Goodman (1978, p.7), «il processo senza appello alla percezione priva di concettualizzazione, al puro dato, all'assoluta immediatezza, all'occhio innocente, alla sostanza come sostrato, è stato intentato in modo così completo e con tanta

22 «Le immagini non sono più quelle di un tempo. Impossibile fidarsi di loro. Lo sappiamo tutti. Lo sai anche tu. Mentre noi crescevamo le immagini erano narratrici di storia e rivelatrici di cose. Ora sono tutte in vendita con le loro storie e le loro cose. Sono cambiate sotto i nostri occhi. Non sanno più come mostrare noi. Hanno dimenticato tutto. Le immagini vengono vendute al di là del mondo, *Winter*, e con grossi sconti. [...] Io amo davvero questa città, *Lisboa*, e c'è stato un tempo che io veramente l'ho vista di fronte ai miei occhi. Ma puntare una cinepresa è come puntare un fucile e ogni volta che la puntavo mi sembrava come se la vita si prosciugasse dalle cose. E io giravo, giravo, ma ad ogni colpo di manovella la città si ritraeva. Svaniva sempre di più, sempre di più. Come il gatto di Alice. Nada. Stava diventando insopportabile. Dio lo spavento che mi ha preso. A questo punto ho cercato il tuo aiuto. E per un po' ho vissuto con l'illusione che il suono potesse salvare il giorno, che i tuoi microfoni potessero strappare le mie immagini dalle loro tenebre. No, non c'è speranza. Non c'è speranza per nulla, *Winter*. Non c'è speranza, ma questa è la strada, *Winter*, e io voglio percorrerla. Ascolta. Un'immagine che non sia stata vista non può svendere nulla. È pura e perciò vera e meravigliosa. Insomma: innocente. Finché nessun occhio la contamina è in perfetto unisono con il mondo. Se nessuno l'ha guardata, l'immagine e l'oggetto che rappresenta sono uno dell'altra. Sì, una volta che l'immagine è stata vista l'oggetto che è in essa muore. Ecco, *Winter*, la mia "biblioteca delle immagini non viste"! Ognuno di questi nastri è stato girato senza che nessuno guardasse attraverso la lente. Nessuno li ha visti mentre venivano impressi. Nessuno, dopo, che li abbia controllati. Tutto quello che ho ripreso, l'ho ripreso alle mie spalle. Queste immagini mostrano la città com'è e non come vorrei che fosse. Insomma queste sono nel primo dolce sonno dell'innocenza. Pronte per essere scoperte da generazioni future con occhi diversi dai nostri. Non preoccuparti amico: saremo morti da un pezzo» (Wenders, 1994)

frequenza – da Berkeley, Kant, Cassirer, Gombrich, Bruner e tanti altri – che non vi è alcun bisogno di riaprirlo qui».

La soluzione, la cura, l'antidoto, sembra dirci Wenders nel finale del film, non può che essere il ritorno alla dimensione del racconto²³.

E il racconto è proprio ciò che offrono le telecronache del ciclismo, mentre, come detto, si offrono all'urbanista come una *wendersiana* "biblioteca delle immagini non viste", senza però incorrere nella "condanna" che inevitabilmente attende le percezioni prive di concettualizzazioni. Le immagini del territorio e della città contemporanea veicolate dal ciclismo, infatti, si trovano «nel primo dolce sonno dell'innocenza», come recita il personaggio di Wenders, solo per lo sguardo del sapere esperto. Potrebbero consentire all'urbanista di «ritrovare un originario potenziale che si è andato consumando» (Tinazzi, 1995, p. 48) proprio perché sono già esperite, fruite e semiotizzate dalle migliaia di spettatori, detentori di un sapere ordinario, che seguono la telecronaca della corsa. Per molti di questi spettatori, le immagini del territorio raccontate dal ciclismo, dalla corsa, sono la *forma* dei territori attraversati dalla corsa. E di questo gli urbanisti potrebbero tenere conto nel riflettere sulla difficoltà di relazionarsi con l'immaginario collettivo, sulla propria afasia, sull'essere scriventi senza destinatari. Per citare un'ultima volta Goodman (1978, p. 7), infatti: «predicati, immagini classificazioni, schemi sopravvivono in assenza di applicazione, ma il contenuto svanisce senza la forma».

6. Indizi e prove: tre dimensioni territoriali problematiche

Pensare al ciclismo come a un filtro selettivo attraverso il quale osservare il territorio e la città contemporanea, per poi avvalersi del racconto operato dalle telecronache della corsa per costruire nuove descrizioni realmente capaci di «restituire lo svolgersi di un'esperienza della città, affiancando narrazioni che identificano i luoghi» (Viganò, 2010, p. 169). Questo è ciò di cui stiamo parlando. Questo è ciò che ci sembra fertile, costruttivo. Fattibile.

Naturalmente, l'idea che l'urbanista possa mettersi davanti a un televisore o a un qualunque altro dispositivo di riproduzione (pc, tablet, etc.) per assistere, in diretta o attraverso una registrazione, alla telecronaca di una grande competizione ciclistica potrebbe apparire singolare, potrebbe scatenare l'immediato rifiuto di molti, soprattutto degli apologeti dell'*esperienza reale* del territorio, spesso dimentichi del fatto che probabilmente, ormai, «ogni esistenza è telepresente a se stessa. La TV e i media sono da molto tempo usciti dal loro spazio mediale per investire dall'interno la vita "reale"» (Baudrillard, 1995, p.32).

Per questo, è opportuno specificare una declinazione rilevante del punto di vista argomentato in queste pagine: assistere alla telecronaca di una grande competizione ciclistica, per l'urbanista, può rappresentare un'utile tecnica di indagine, indiziaria, non dissimile da quelle messe in opera in molte forme e pratiche dell'investigazione poliziesca reale. A differenza degli approcci indiziari sottoposti a un severo sguardo critico, in tempi recenti, da parte di Cristina Bianchetti²⁴, qui l'analogia è stretta e pertinente. Come gli investigatori, sempre più spesso, in occasione di un crimine, si avvalgono delle registrazioni video effettuate da telecamere di sicurezza *indoor* o *outdoor*, così l'urbanista può avvalersi delle telecronache del ciclismo per provare a cogliere indizi, dettagli sfuggiti, situazioni imprevedute, oggetti e relazioni altrimenti invisibili.

23 «Ridotte a simulacro di se stesse, le immagini hanno smesso di rappresentare il mondo per cominciare a reclamizzarlo. La storia, quindi, assume il valore di un antidoto: da una parte consente di sfuggire all'estetismo delle immagini, allo stereotipo dell'immagine bella e fine a se stessa; dall'altro [...], svanita progressivamente la capacità dell'immagine di rivelare il mondo, offre una nuova opportunità di descrivere e comprendere il reale» (D'Angelo, 1995, p. 32)

24 Il riferimento è a (Bianchetti, 2008) e (Bianchetti, 2011), in cui l'autrice mobilita le riflessioni di Deleuze sul romanzo poliziesco (G. Deleuze, "Philosophie de la série noir", in *Arts et Loisirs*, 18-26 gennaio-1° febbraio 1966; tr. it in: M. Fabbri, E. Resegotto, *I colori del nero*, Ubulibri, Milano 1989), evidenziando come gli approcci indiziari utilizzati negli studi e nelle pratiche territoriali, similmente al ribaltamento di prospettiva identificato dallo studioso francese, spesso perdano ogni carattere di necessità essendo mirati, forzati, a fornire un senso generalizzato allo spazio.

Per esplicitare appieno la rilevanza di questa opportunità, bisogna operare un ulteriore scarto, ipotizzando la capacità delle telecronache del ciclismo di offrire un valore aggiunto specifico alle rappresentazioni degli urbanisti in relazione a particolari situazioni, particolari condizioni urbane, particolari oggetti territoriali.

Per farlo, può essere utile tornare per un istante al concetto di territorio come *testo*, nell'accezione proposta, in anni recenti, da Ugo Volli (2004, pp. 94-95): «partire dal territorio come testo significa innanzitutto cercare in esso delle *opposizioni* [che] convivono in una tensione che produce senso». Questo approccio può essere assunto, in modo diretto, per individuare figure, schemi, strutture a partire da una nitida riconoscibilità di spazi e situazioni giustapposte o contrapposte. Ma può anche essere mirato, secondo una flessione logico-metafisica di stampo hegeliano²⁵, a individuare *opposizioni* che costruiscono senso in virtù di forme complementari di necessità.

Proprio lo sguardo *ubiquo* delle telecronache del ciclismo, con la sua propensione a integrare *sguardo obliquo*, *vista dalla strada*, *reverse angle*, ecc., sembra funzionare secondo questa logica. Proprio questo tipo di sguardo ci appare quindi utile per osservare tre dimensioni territoriali di difficile definizione univoca che, negli ultimi decenni, hanno attratto in modo particolare l'attenzione concettuale e progettuale degli urbanisti: lo *spessore della strada*, il *periurbano*, il *waterfront*²⁶.

Tre dimensioni complesse e problematiche che oggi sembrano incarnare, più di altre, la distanza tra le letture e le interpretazioni della città e del territorio operate dagli urbanisti e il deposito consolidato, inerziale, di rappresentazioni e significati presente nell'immaginario collettivo degli abitanti che non detengono il nostro sapere esperto. Tre dimensioni in cui configurazioni nette e storicamente dicotomiche (spazio ingegneristico della strada - spazio architettonico dell'abitare; spazio della città - spazio della campagna; spazio della terra - spazio dell'acqua) si dissolvono in gradi variabili di "opacità", mettendo in crisi non solo le tradizionali forme di concettualizzazione, il lessico disciplinare e gli strumenti progettuali degli urbanisti, ma anche (e soprattutto) la loro possibilità di rappresentare e raccontare la città e i territori contemporanei, i loro caratteri, le loro criticità e opportunità in una dimensione realmente "pubblica", in grado di trascendere i confini del sapere esperto²⁷.

25 Ne *La scienza della logica (Wissenschaft der Logik, 1817)* Hegel sostiene che «quello che si contraddice non si risolve nello zero, nel nulla astratto, ma si risolve essenzialmente solo nella negazione del suo contenuto particolare; vale a dire che una tale negazione non è una negazione qualunque, ma la negazione di quella cosa determinata. [...] Nel risultato è essenzialmente [...] un nuovo concetto superiore e più ricco che non il precedente [...] è l'unità di quel concetto e del suo opposto». La traduzione italiana del testo hegeliano è opera di A. Moni (Bari, 1925), reperibile nella nuova edizione a cura di C. Cesa (Bari, 1968).

26 Con la locuzione *spessore della strada* (Secchi, 1989) si vuole intendere il ruolo funzionale e semantico delle direttrici viarie come elementi costitutivi del progetto urbano e territoriale, ma anche la "dimensione variabile" della strada intesa come struttura fisica in relazione alla quale si localizzano, in modo "necessario", specifici materiali urbani semplici o complessi, generando una figura intelligibile (Infussi, Merlini, 2004).

Con il termine *periurbano* si vuole intendere la condizione dei territori contigui alla città entro i quali coesistono e convivono (in modo sinergico, oppure conflittuale o attraverso forme banali di giustapposizione) caratteri tipicamente urbani e caratteri tipici dei contesti rurali (rilevanti estensioni di superfici coltivate, presenza di aziende agricole in grado di produrre reddito e occupazione, ecc.). La bibliografia sugli ambiti periurbani si è straordinariamente arricchita nel corso degli ultimi anni; l'accezione generale qui adottata può essere ricondotta, tra gli altri, a: (Fea, 2011), (Mininni, 2007), (Donadieu, 1998), (Boscacci, Camagni, 1994).

Con il termine *waterfront* si intendono gli ambiti urbani posti tra il tessuto edificato e l'acqua, nelle sue molteplici declinazioni: mari, laghi, fiumi, bacini artificiali, ecc. (Breen, Rigby, 1996). Il tema del *waterfront* urbano, da decenni, definisce il campo strategico entro cui operazioni mirate alla riqualificazione di aree portuali e alla riprogettazione delle sponde contribuiscono all'innescare e alla promozione di più complessi e vasti processi di riqualificazione e rigenerazione urbana, in grado di riverberarsi su ampie porzioni delle realtà urbane interessate.

Si vedano, a questo proposito, anche (Marshall, 2001), (D'Alessio, 2003) e il sito web: <http://www.reteonline.org/index.php>

27 Ben poche rappresentazioni di carattere divulgativo prodotte dagli urbanisti in occasione di mostre o eventi destinati al grande pubblico, ben pochi *atlanti eclettici* (Boeri, 1997), per la propria natura intrinseca, potrebbero competere con lo sguardo *ubiquo* delle telecronache del ciclismo dal punto di vista dell'efficacia visiva, della capacità di sintesi e di penetrazione nell'immaginario collettivo. Per esemplificare in modo assertivo: poche rappresentazioni

L'argomentazione esaustiva dell'ipotesi formulata sopra, in grado di aspirare a un valore di "prova", potrebbe avvenire solo a valle di un corposo programma di ricerca. Ciò trascende però le possibilità di questo contributo scritto che, al momento, aspira a configurarsi solo come la sintesi di una prima *istruttoria*.

Una replica a eventuali posizioni scettiche, però, potrebbe essere data, in via preventiva, citando in modo *impertinente*, ma colmo di gratitudine intellettuale, uno studioso che per me ha incarnato e ancora oggi rappresenta un vero maestro: «affermazioni di questo tipo non possono essere facilmente provate o falsificate [...] Possono essere concretamente programmate operazioni di ricerca, certamente assai complesse, tese a chiarire, almeno in via di grande approssimazione, il loro contenuto empirico» (Secchi, 1984, p. 8). Proprio ciò che intende delineare il prossimo e conclusivo paragrafo.

7. Verso un progetto di ricerca: un *territorio che cambia* insieme al ciclismo

Molti urbanisti amano gli acronimi, le crasi, le metafore e le immagini verbali in genere.

Una delle più fortunate prodotte in anni recenti è la locuzione MITO (rinvenibile anche nelle forme MI-TO, oppure MI.TO) che, questa volta a dispetto dell'immaginario collettivo, non fa riferimento a un modello di automobile prodotta da una nota industria italiana, ma all'ambito territoriale posto tra le aree metropolitane della città di Milano e della città di Torino, inteso come ambito potenziale per la progettazione di spazi, funzioni e politiche mirate a conseguire forme virtuose di integrazione²⁸.

Pochi urbanisti, probabilmente, sanno che il *mito* delle grandi competizioni ciclistiche internazionali nasce proprio lì, lungo quella direttrice, con l'omonima competizione: la *Milano-Torino*, anno 1876, la prima grande "classica" del ciclismo italiano. Nemmeno una corsa ciclistica vera, dato che gli otto temerari corridori partecipanti inforcavano primordiali "macchine" senza catena di trasmissione: quei bizzarri proto-cicli dotati di una gigantesca ruota anteriore, con pedali a trasmissione diretta, e di un ridottissimo ruotino posteriore²⁹.

Singolare coincidenza, senza dubbio. Ma interessante indizio di ricerca, anche.

Con il termine "classiche", nel linguaggio settoriale del ciclismo, si è soliti indicare corse di un giorno che da tempo immemore, anno dopo anno (salvo interruzioni per cause di forza maggiore, come i conflitti bellici o particolari difficoltà economico-organizzative), si svolgono nello stesso territorio, seguendo sempre gli stessi percorsi, salvo modificazioni, non stravolgenti, apportate dagli organizzatori nel corso del tempo³⁰. Il concetto di "classica", in senso lato, può

disciplinari sono in grado di rendere evidenti, ai non esperti, il tasso di antropizzazione e urbanizzazione della costa ligure, le relazioni tra *waterfront* e tessuto urbano dei suoi centri abitati, come una telecronaca della *Milano-Sanremo*. Poche rappresentazioni saranno più efficaci ed immediate, nel raccontare il rapporto spaziale (distanze, paesaggi urbani) e lo "spessore della strada" (materiali urbani nel territorio, lungo il percorso) tra Milano e la sua futura Expo 2015, della tappa conclusiva, a cronometro, del Giro d'Italia 2011 (nuova Fiera di Milano - Piazza del Duomo). Poche rappresentazioni riusciranno a restituire una specifica accezione di spazio periurbano europeo, unitamente all'esperienza del suo attraversamento, come le tappe olandesi del *Giro d'Italia* 2010 (Amsterdam - Utrecht; Amsterdam - Middelburg). Poche rappresentazioni dell'urbanistica contemporanea potranno esemplificare il concetto di territorio e *waterfront* resilienti come le telecronache del transito del *Tour de France* lungo il *Passage du Gois* in Vandea (seconda tappa dell'edizione dell'anno 1999; prima tappa dell'edizione 2011). L'elenco potrebbe continuare. A lungo.

Ognuna di queste rappresentazioni potrebbe assumere una funzione *pedagogica* (tale è la finalità degli *exempla*) entro il discorso urbanistico, in relazione al più ampio discorso pubblico. Ma, anche, una funzione *euristica* per il sapere esperto dell'urbanista.

²⁸ Si vedano a questo proposito: (Martinotti, 2006), la rivista *Territorio*, n. 39, FrancoAngeli, Milano 2006 e la rivista *Territorio*, numero speciale: Convegno di Dipartimento DiAP, FrancoAngeli, Milano 2005.

²⁹ Per una interessante e dettagliata ricostruzione dell'evento si rimanda il lettore a (Conti, 2011).

³⁰ Le gare "classiche" annoverano, tra le altre, le competizioni più ambite per i corridori e più note al grande pubblico, le cui denominazioni trovano un riscontro certo nell'immaginario collettivo: Parigi-Roubaix, Liegi-Bastogne-Liegi, Giro delle Fiandre, Milano-Sanremo, ecc.

essere esteso anche ad alcune frazioni che sono ricorse più volte nella storia delle grandi corse a tappe (Tour de France, Giro d'Italia, ecc.) e, ancor più latamente, impropriamente da un punto di vista filologico, può essere ricondotto a tutta la miriade di corse minori, a volte addirittura "locali", che possono vantare una lunga tradizione storica.

Prendendo in considerazione questa specifica, peculiare, ciclica e ricorsiva pratica d'uso del territorio, una riflessione scaturisce in modo spontaneo: se il territorio è un testo, o un palinsesto, come asserito nelle pagine precedenti, allora il grande ciclismo è una delle poche pratiche in grado di ri-scriverlo senza la necessità di «grattare» (Corboz, 1983) via nulla.

Ri-scrivendo ciclicamente la propria storia, i propri albi d'oro, il ciclismo ri-scrive il territorio e soprattutto, in una sorta di applicazione speculare della *teoria del testo* barthesiana³¹, lo rilegge periodicamente.

Lo sguardo *ubiquo* delle telecronache del ciclismo, di conseguenza, oltre alla dimensione sincronica delineata nelle pagine precedenti, acquisisce anche una dimensione diacronica.

La ciclicità delle grandi competizioni ciclistiche, la propensione a percorrere e ripercorrere, anno dopo anno, gli stessi territori, hanno infatti implicitamente costruito un'occasione per cogliere e registrare dinamiche di mutamento con una frequenza impossibile per qualunque campagna di osservazione organizzata dal sapere esperto.

Da qui nasce l'ipotesi di un programma di ricerca, futuro, teso a indagare l'evoluzione e la trasformazione della città e dei territori contemporanei attraverso le telecronache del ciclismo.

Un programma mirato anche a rileggere criticamente le descrizioni costruite dagli urbanisti nel corso degli ultimi decenni attraverso il filtro del grande ciclismo, attraverso il deposito diacronico delle immagini prodotte dalle telecronache delle competizioni, intersecando queste ultime anche con le cronache dei quotidiani sportivi coevi e con il ricco repertorio di pubblicistica eterogenea avente per oggetto la storia e i personaggi del grande ciclismo.

Un programma di ricerca così tratteggiato non potrebbe avere un valore euristico assoluto, generale, estendibile a qualunque contesto, a qualunque soglia storica. Potrebbe però assumere un valore profondo in relazione a specifici contesti e campi territoriali: quelli in cui sia possibile identificare una stratificazione di descrizioni rilevanti prodotte dal sapere esperto e, contestualmente, una significativa densità di grandi competizioni ciclistiche storicizzate e dotate di ampia copertura mediatica.

Un'equazione non semplice che, però, potrebbe trovare una soluzione esemplare, quasi simbolica, in un territorio peculiare della nuova modernità: la regione urbana milanese. Uno dei contesti più indagati, descritti e rappresentati nel corso degli ultimi decenni italiani; uno dei più percorsi, anno dopo anno, dai ciclisti di caratura nazionale e internazionale. Un *territorio che cambia* (Boeri, Lanzani, Marini, 1993), che è cambiato e che continuerà a cambiare insieme al grande ciclismo, ai suoi campioni, ai suoi gregari e al suo pubblico.

Per affrontare e mettere davvero alla prova questo potenziale programma di ricerca, attraverso il caso studio ipotizzato, occorrerebbe però conseguire una condizione necessaria e imprescindibile: l'accesso diretto e continuativo ai vasti archivi video della RAI (Radio Televisione Italiana), attore primo nella produzione e diffusione, a livello nazionale, delle telecronache delle grandi competizioni ciclistiche svolte in Italia e all'estero, e un analogo accesso agli archivi di *RCS Mediagroup*, con particolare riferimento al quotidiano *La Gazzetta dello Sport*, soggetto al quale si deve la nascita e l'organizzazione, ancora oggi, delle principali competizioni attive sul territorio italiano (Giro d'Italia e Milano-Sanremo).

Questi due archivi rappresentano davvero, per gli urbanisti italiani, la più grande reificazione della "biblioteca delle immagini non viste" di *wendersiana* memoria. Accedervi potrebbe non essere facile.

31 La *teoria del testo* implica la «valorizzazione di un nuovo oggetto epistemologico: la lettura [...]. Non soltanto la teoria allarga all'infinito le libertà della lettura, ma ancora insiste molto sull'equivalenza (produttiva) tra la scrittura e la lettura [...], la piena lettura è quella in cui il lettore non è nient'altro che colui che vuole scrivere» (Barthes, 1973, pp. 240-241)

Questo saggio, questo contributo, ormai giunto a conclusione, aspira anche a fungere come primo passo verso la costruzione di una *partnership* costruttiva, una collaborazione positiva, con i soggetti editoriali sopra menzionati (RAI e RCS) e con tutti i colleghi che troveranno interessante il programma di ricerca tratteggiato in queste ultime pagine.

In fondo, nel campo della ricerca come nel ciclismo, ognuno corre con le proprie forze, ma arriva al traguardo e ottiene buoni risultati solo chi può contare su bravi compagni di squadra.

Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (1995), *Wim Wenders. Il cinema dello sguardo*, Loggia de' Lanzi, Firenze
- Appleyard D., Lynch K., Myer J. R. (1964), *The view from the road*, M.I.T. Press, Cambridge
- Abruzzese A. (2001), *L'intelligenza del mondo. Fondamenti di storia e teoria dell'immaginario*, Meltemi, Roma
- Baczko B. (1979), "Immaginazione sociale", in: *Enciclopedia*, Einaudi, Torino, Vol. VII
- Ball J., Capanni N., Watt S. (2007), "Virtual Reality for Mutual Understanding in Landscape Planning", in: *International Journal of Human and Social Sciences* 2:2 2007
- Barthes R. (1973), *Lettura e testualità. Teoria del testo*, in: *Scritti. Società, testo, comunicazione*, Einaudi, Torino 1998
- Batty M. (2007), *Planning Support Systems: Progress, Predictions, and Speculations on the Shape of Things to Come*, paper presentato al seminario "Planning Support Systems for Urban and Regional Analysis", Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA, 27-28 settembre
- Baudrillard J. (1995), *Le crime parfait*, Éditions Galilée, Paris; tr. it: *Il delitto perfetto. La televisione ha ucciso la realtà?*, Raffaello Cortina, Milano 1996
- Belli A. (2003), "La svolta emozionale e il governo del territorio", in: *Cru-Critica della razionalità urbanistica* n.14
- Benevolo L. (2011), *La fine della città. Intervista a cura di Francesco Erbani*, Laterza, Roma-Bari
- Bianchetti C. (2008), *Urbanistica e sfera pubblica*, Donzelli, Roma
- Bianchetti C. (2011), *Il Novecento è davvero finito*, Donzelli, Roma
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1993), *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta, Milano
- Boeri S. (1997), "Eclectic Atlas", in: *Documenta X: Documents 3*, Kassel
- Boeri S. (2011), *L'Anticittà*, Laterza, Roma-Bari
- Boscacci F., Camagni R. (1994), *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*, Il Mulino, Bologna
- Bozzuto P. (2008), "Alice nelle città", in: Bozzuto P., Costa A., Fabian L., Pellegrini P., *Storie del futuro. Gli scenari nella progettazione del territorio*, Officina, Roma
- Breen A., Rigby D. (1996), *The new waterfront. A worldwide urban success story*, Thames and Hudson, London
- Carmagnola F. (2002), *La triste scienza. Il simbolico, l'immaginario, la crisi del reale*, Meltemi, Roma
- Conti B. (2011), *Torino città del ciclismo*, Graphot, Torino
- Colombo P., Lanotte G. (2009), *La corsa del secolo. Cent'anni di storia italiana attraverso il Giro*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano

Corboz A. (1983), "Le territoire comme palimpseste", in: *Diogène*, n.121, Janvier-Mars; tr. it: "Il territorio come palinsesto", in: Corboz A. (a c. di Viganò P.), *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, FrancoAngeli, 1998

Crosta P. (a c. di) (2009), *Casi di politiche urbane. La pratica delle pratiche d'uso del territorio*, FrancoAngeli, Milano

D'Alessio E. (2003), "Città e porto: dalla contrapposizione alla collaborazione", in: *Urbanistica Informazioni*, n. 187, INU edizioni, Roma

D'angelo F. (1995), "L'atto di narrare", in: AA.VV., *Wim Wenders. Il cinema dello sguardo*, Loggia de' Lanzi, Firenze

De Certeau M. (1984), *The Practice of Everyday Life*, University of California Press, Berkeley

Donadieu P. (1998); *Campagnes urbaines*, Actes Sud, Arles; tr.it.: *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli, Roma 2006

Fea A. (2011), *Agricoltura e città. Conflitti e opportunità per una convivenza possibile*, dissertazione finale Dottorato di Ricerca in Urbanistica XXII ciclo, IUAV, Venezia

Foot J. (2011), *Pedalare. A history of italian cycling*, Bloomsbury Publishing, London

Gabellini P. (2010), *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci, Roma

Goodman N. (1978), *Ways of Worldmaking*, Hackett Publishing Co., Indianapolis; tr. it: *Vedere e costruire il mondo*, Laterza, Roma-Bari 1998, 2008

Gregory D. (1994), *Geographical Imaginations*, Blackwell, Oxford-Cambridge Mass.

Howe J. (2008), *Crowdsourcing: Why the power of the crowd is driving the future of business*, Crown Business, New York:

Hudson-Smith A., Batty M., Crooks A., Milton R. (2009), "Mapping for the Masses. Accessing Web 2.0 Through Crowdsourcing", in: *Social Science Computer Review*, april, Sage Publications

Infantino L. (2008), *L'ordine senza piano. Le ragioni dell'individualismo metodologico*, Armando Editore, Roma

Infussi F., Merlini C. (2004), "Lo spessore della strip. Caratteri spaziali, pratiche abitative, dinamiche e scenari evolutivi lungo la Nuova Vigevanese", in: *Territorio*, n. 29-30, FrancoAngeli, Milano

Juel-Christiansen C. (1985), *Monument & Niche: den ny bys arkitektur*, Rhodos, Copenhagen

Lanzani A., Pasqui G. (2011), *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*, FrancoAngeli, Milano

Leone M. (a c. di) (2008), *Città come testo. Scritture e riscritture urbane*, Lexia 01/02, Torino

Lotman J. M., Uspenskij B. A. (a c. di) (1973), *Ricerche semiotiche. Nuove tendenze delle scienze umane nell'Urss*, Einaudi, Torino

Morelli E. (2005), *Disegnare linee nel paesaggio. Metodologie di progettazione paesistica delle grandi infrastrutture viarie*, Firenze University Press, Firenze

Marchesini D. (1996), *L'Italia del Giro d'Italia*, Il Mulino, Bologna

Marshall R. (2001), *Waterfront in post-industrial cities*, Spon Press, New York

Martinotti G. (2006), "Milano e Torino", in: Catalogo 10° Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, *Città. Architettura e Società*, Marsilio, Venezia

Mininni M. (2007), "Le sfide del progetto urbanistico nelle campagne urbane", in: *Urbanistica*, vol. 132

Nicolin P., Rocca A. (2003), "The view from the road. 1964-2003", in: *Lotus Navigator 7. Il paesaggio delle freeway*, Editoriale Lotus, Milano

Pivato S. (1992), *La bicicletta e il Sol dell'avvenire. Sport e tempo libero nel socialismo della Belle époque*, Ponte alle Grazie, Firenze

Pivato S. (1997), "Il Giro d'Italia", in: Isnenghi M. (a c. di), *I luoghi della memoria. Personaggi e date dell'Italia unita*, Laterza, Roma-Bari

Pasqui G. (2008), *Città, popolazioni, politiche*, Jaca Book, Milano

Patlagean E. (1979), "Storia dell'immaginario", in: Le Goff J. (a c. di), *La nuova storia*, Mondadori, Milano, 1983

Sartre J. (1940), *L'imaginaire. Psychologie phénoménologique de l'imagination* (Édition revue et corrigée en 1986), Gallimard, Paris; tr. it.: *L'immaginario. Psicologia fenomenologica dell'immaginazione*, Einaudi, Torino 2007

Smets M. (2001), "Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa", in: *Lotus* n. 110, Arnoldo Mondadori Editore, Milano

Secchi B. (1984), *Il racconto urbanistico. La politica della casa e del territorio in Italia*, Einaudi, Torino

Secchi B. (1995), *Dell'utilità di descrivere ciò che si vede, si tocca, si ascolta*, relazione al 2° Convegno Internazionale di Urbanistica, Prato, 30 marzo - 1 aprile

Secchi B. (1989), "Lo spessore della strada", in: *Casabella* n. 553-554

Segre C. (1985), *Avviamento all'analisi del testo letterario*, Einaudi, Torino; II ed. 1999

Tinazzi G. (1995), "L'insaziabilità dello sguardo", in: AA.VV., *Wim Wenders. Il cinema dello sguardo*, Loggia de' Lanzi, Firenze

Turner A. J. (2006), "Introduction to Neogeography", in: *O'Reilly Short Cuts*, December, O'Reilly Media Inc.

Viganò P. (2010), *I territori dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina, Roma

Volli U. (2004), "La schiuma metropolitana o il senso dell'indistinzione", in: Abruzzese A., Bonomi A. (a c. di), *La città infinita*, Bruno Mondadori, Milano

Volli U. (2008), *Il testo della città. Problemi metodologici e teorici*, in (Leone, 2008)

Wenders W. (1994), *Lisbon Story*, Germania/Portogallo

Wunenburger J. (2000), "L'arbre aux images, introduction à une topique des images", in: *Historia, educacao e imaginario* (Ph. Araujo edizioni), Universidade de Minho, Braga; tr. it.: "L'albero delle immagini", in: *La vita delle immagini*, Mimesis edizioni, Milano 2007

Wunenburger J. (2003), *L'imaginaire*, Presses Universitaires de France, Paris; tr. it.: *L'immaginario*, Il nuovo Melangolo, Genova 2008