

laura daglio, giulia gerosa

[*]

Città in movimento.

Muoversi in città vs la città che si muove

“D’una città non godi le sette o le settantasette meraviglie, ma la risposta che dà a una tua domanda.”
(Italo Calvino, *Le città invisibili*)

Nel testo si indaga il rapporto tra temporaneità e durabilità dell’approccio progettuale mettendo a confronto design e architettura attraverso la chiave di lettura della mobilità urbana. Quest’ultima viene reinterpretata sia dal punto di vista dei flussi di persone, merci ed informazioni, che incidono sui modi di vivere la città, sia dal punto di vista delle trasformazioni, che si attuano attraverso una pluralità di ritmi differenti dove si riconoscono e convivono, anche se apparentemente in contraddizione, concezioni diverse dell’abitare la contemporaneità cui rispondono alternativamente e talvolta in sovrapposizione le culture disciplinari dell’architettura e del design.

[*]

› Ricercatore, Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito › laura.daglio@polimi.it › Ricercatore, Politecnico di Milano Dipartimento di Design › giulia.gerosa@polimi.it

› References: Augé, M. (2009). Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità. Milano: Elèuthera. ¶ Bertola, P., Manzini, E. (2004). Design multiverso. Appunti di fenomenologia del design. Milano: Edizioni Polidesign. ¶ Branzi, A. (2006). Modernità debole e diffusa: il mondo del progetto all’inizio del XXI secolo. Milano: Skira. ¶ Crespi, L. (2009). I Caravanserragli. In Fassi, D., Giunta, E., Rebaglio A. (Eds). Sustainable mobility. Santarcangelo di Romagna: Maggioli. ¶ Finizio, G. (2006). Architettura & mobilità: tradizione e innovazione. Milano: Skira. ¶ Galimberti, U. (2000). Orme del sacro. Milano: Feltrinelli. ¶ Jourda, F. (2011). Les 101 mots du développement durable à l’usage de tous. Paris: Archibooks. ¶ Pachenkov, O. (ed.) (2013). Urban public space : facing the challenges of mobility and aestheticization. Frankfurt am Main: PL academic research. ¶ Relph, E. (1976). Place and placeness. London: Pion. ¶ Weinstock, M. (2013, July-August). System City. Infrastructure and the space of flows. In Architectural Design, 224, 14-23.

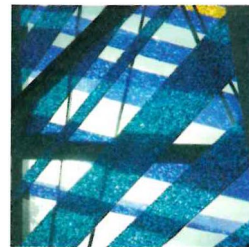
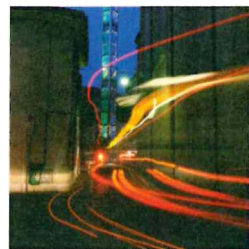
Significativamente il Novecento, a denotare uno dei caratteri sostanziali della civiltà moderna, si apre con il manifesto del Futurismo, inno plateale al dirompente dinamismo del cambiamento tecnologico nelle sue ripercussioni culturali e nel conseguente progressivo stravolgimento della percezione dei tempi e delle distanze.

Alla mobilità di mezzi, persone e merci oggi si aggiunge anche un'ulteriore rete di flussi, quelli dell'informazione, nuova infrastruttura fisica e virtuale delle comunità umane, che introduce altri ritmi e modelli di lettura dello spazio, che si giustappongono e prevaricano quelli già consolidati dalla storia.

Quasi unicamente vissuti in movimento i luoghi pubblici della città non sono più quelli dell'incontro, della costruzione della vita politica e del consolidamento dell'identità sociale, ma quelli del transito e del viaggio, metafora di un abitare nomade e provvisorio (Galimberti, 2000). Già a partire dalla metà degli Anni Settanta i sociologi iniziano a riconoscere che lo spazio perde autenticità e legame con la tradizione (Relph, 1976), per essere sempre di più indeterminato, caratterizzato da mobilità e flussi, di persone, cose, informazioni, sino a diventare non-luogo (Augé, 1995). In questa complessa, caotica "città sistema" (Weinstock, 2013), che genera una cultura del presente come anticipazione del futuro e del luogo come indifferente incrocio di coordinate georeferenziate, operano l'architettura ed il design con qualche rischio di confusione e sovrapposizione di approcci e di modelli che invece differentemente si rapportano con i luoghi e con i tempi delle città.

Muoversi in città › La disciplina del design si rivolge e risponde alle esigenze della mobilità sotto più profili e in termini evolutivi. Banalmente, interviene da sempre sul progetto dei mezzi di trasporto, consapevolmente sostanziando la concezione della loro architettura dinamica all'architettura statica dei contesti, in senso fisico e culturale, che vi fungono da rete di sostegno, fino ad estendere il car design a mobility design (Finizio, 2006) in una prospettiva multiscalare e multidisciplinare. Fondamentale è il contributo del design della comunicazione che, da esigenze di funzionalità per facilitare l'orientamento e l'uso della nuova infrastruttura, come nel caso della metropolitana milanese, vede prevalente il lavoro sull'identità di marca, quale supporto all'avvio di nuovi servizi per la mobilità sostenibile come il car o il bike sharing.

Calzavara Sp.A., Mosaictower, torre di telecomunicazione con inserti in vetro di Murano, Treviso, 2006.



Calzavara Sp.A., Mosaictower. Dettaglio.

Public design Festival Milano, 2011.



Altrettanto caratterizzano la storia del design la definizione di tutte quelle strutture di produzione industriale per il trasporto pubblico, che attengono al campo dell'arredo urbano dove la funzionalità si coniuga con la forma nel proporre soluzioni più o meno customizzabili, riproducibili in diversi contesti urbani e dove oggi si registra lo sforzo di integrare dal punto di vista del "disegno" sistemi per la produzione di energie rinnovabili o di utilizzare materiali green per limitare l'impatto ambientale.

Ma l'apporto innovativo di questa disciplina, a fronte delle istanze della mobilità urbana contemporanea, sono da individuare almeno in due ambiti diversi: da un lato le infrastrutture in rete legate al design dei servizi, dall'altro la risposta al bisogno di bellezza effimera dei viandanti della contemporaneità.

Se nel primo caso design, architettura, pianificazione, informatica, ecologia e trasportistica si integrano in una collaborazione transdisciplinare che cambierà ancora una volta il nostro modo di percepire il tempo e lo spazio nelle smart cities, fra reale e virtuale, attraverso modelli organici di complessa previsione, il secondo tema risulta sicuramente di maggiore interesse nell'ottica di indagare conflittualità ed ambiguità con la disciplina dell'architettura.

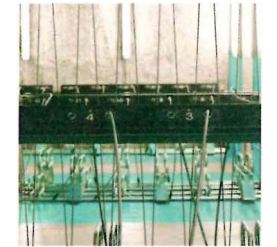
In questo la cultura del design sembra adatta ad interpretare i due principali caratteri della mobilità in senso fisico ed esistenziale e di "estetizzazione" (Pachenkov, 2013) come seconda componente connotante l'abitare postmoderno anch'esso con radici epistemologiche nell'insorgere della civiltà moderna, che si alimenta in una cultura che è passata dalla parola all'immagine come modello percettivo e che si esprime anche attraverso la domanda di un'elevata qualità formale degli spazi urbani. E lo fa attraverso soluzioni che ruotano intorno ai concetti di temporaneità ed allestimento.

La città che si muove › Il fenomeno dell'imprenditorialità debole e diffusa sul territorio ha portato ad un riuso del patrimonio edilizio dismesso attraverso un uso improprio e trasversale delle architetture, dando vita a luoghi a basso livello di identità funzionale che, di volta in volta, si riconfigurano a seconda delle necessità, senza una funzione precisa, ma adattandosi alle esigenze del momento, diventando dei veri e propri "funzionoidi urbani" (Branzi, 2010). La natura di tali spazi porta ad una variabilità del tessuto urbano, che si attua attraverso un sistema in-



Parcheggio e noleggio biciclette, CTPM Shopping Center "El Centre del Món", Perpignan, France, 2012.

Ignacio Iglesias, Maud Hamelin
Parcheggio e noleggio biciclette.



Ignacio Iglesias, Maud Hamelin
per Compagnie de Transports
Perpignan Méditerranée.

tegrato di microinterventi, che sposano le caratteristiche di mutevolezza, temporaneità e velocità di adattamento tipiche dell'epoca postmoderna, generando attraverso interventi locali e puntuali una trasformazione globale, dallo spazio interno al tessuto urbano, applicando il concetto strategico di "vedere piccolo per vedere di più". Una città, quindi, che si modifica dall'interno, portando ad una mutevolezza che segue tempi molto più veloci rispetto alle trasformazioni urbane pianificate.

All'occupazione temporanea di spazi dati si affianca anche una progettazione di spazi ad hoc in cui all'approccio basato sulla durevolezza che ha caratterizzato l'architettura si contrappone una progettazione "design oriented" basata sul ciclo di vita predeterminato tipica del design, applicata a contenitori di funzioni in cui, sempre più spesso, vengono programmate a priori anche la dismissione e il riciclo parziale o totale della struttura. La variabile temporale viene declinata secondo diverse accezioni portando ad esempi di spazi temporanei, trasformabili, o trasportabili fino ad arrivare ad allestimenti temporanei ed effimeri legati al fenomeno della città degli eventi in cui grandi flussi di ospiti transitori portano ad una città porifera che si modifica, rispondendo con tempi veloci a necessità momentanee.

Questa strategia della messa in scena, che non rinuncia alla creazione di figure di identità (Crespi, 2009) ma, nell'ambito del design, si sostanzia della sua provvisorietà per aprire completamente il campo all'immaginazione, facilita e sollecita un atteggiamento nei confronti delle componenti hard della città, le infrastrutture e non solo per la mobilità, che, travalicandone la mera funzionalità di servizio, interpreta come luoghi altri, spazi scenici da restituire ad una rinnovata fruibilità. Queste reinvenzioni semantiche si applicano sia ad interventi di riuso o rifunzionalizzazione, più o meno motivati dalla ragione economica, come nel caso delle stazioni o dei nodi di interscambio in genere, che diventano grandi spazi commerciali a conformazione variabile, piuttosto che parcheggi, che si trasformano in aree verdi o per il gioco, ma anche viadotti urbani, che diventano grandi parchi lineari al di sopra (Diller Scofidio + Renfro, High Line Park, New York, 2011-2015) o al di sotto del rilevato (NL Architects, A8erna, Zaanstad, 2003). Naturalmente queste reinvenzioni urbane, muovono le persone, sicuramente riqualificando e valorizzando brani di città attraverso ben noti processi di gentrificazione che sono l'esito non solo di modificazioni irreversibili della città ma anche di eventi temporanei,

come nel caso, ad esempio, della Zona Tortona di Milano a seguito dell'evento seppur breve del Salone del Mobile. Si tratta di processi che non possono essere riferiti unicamente all'etica dell'abitare nomade, ma si innestano nei processi lunghi delle trasformazioni e nei luoghi della città e necessitano pertanto un controllo ed una sinergia con l'architettura la cui matrice più propria è quella di un abitare inteso in senso heideggeriano che non è alternativo ai nuovi modelli di percezione dello spazio, ma persiste e si traduce, ad esempio, nel bisogno di una riappropriazione identitaria dello spazio pubblico, nella domanda di senso di comunità.

Ma il principale rischio di sovrapposizione disciplinare è quando l'architettura abdica alla sua funzione monumentale che si inserisce nei ritmi lenti ed irreversibili del cambiamento, per puntare sul ruolo iconico e puntuale dei manufatti e sembra invadere gli ambiti del design. I landmark che caratterizzano indifferenziatamente la produzione contemporanea da Dubai a Londra, da Seul a Milano non sono solo dei macro-oggetti globalizzati e decontestualizzati, ma rappresentano anche architetture inconsapevolmente effimere.

L'architettura forse appartiene e si deve riconnettere con i registri "slow" del cambiamento, che sono stati solo offuscati dai ritmi e dal disimpegno della cultura contemporanea, per recuperare il senso dell'eternità e la dimensione dei tempi lunghi sia nella concezione e trasformazione dello spazio, occupandosi dell'ambito delle modificazioni irreversibili nella città, a medio e lungo termine, sia gestendo il progetto nell'ottica del ciclo di vita. È la durata (Jourda, 2011) cui l'architettura deve guardare per rispondere alle istanze della contemporaneità, ragionando però non soltanto in termini di reversibilità, smontabilità e riciclo, che forse sono più affini alla produzione industrializzata del design, ma concependo l'edificio e anche la città come insieme complesso di sistemi con diversa durabilità e quindi facilmente disarticolabili, perché vi si possano fare interventi di manutenzione e sostituzione parziale nel tempo e per garantire la necessaria flessibilità atta a rispondere all'evoluzione della domanda.

Design e architettura potranno così coesistere, sovrapporsi ed interfacciarsi in un circolo virtuoso che porti qualità della città che si muove attraverso la concretizzazione di un approccio fluido in cui non è più possibile l'identificazione di confini disciplinari, ma dove la distinzione si attua attraverso l'individuazione del nucleo del sapere (Manzini, 2004).

Ideo, The future of automobility, 21st Century Mule, sistema di stoccaggio e trasporto merci, 2014.



Ideo, The future of automobility, 21st Century Mule, sistema di stoccaggio e trasporto merci, 2014. Device di comando.

Design Studio Hehe, Métronome, the train project, 2012.



People's Architecture Office (PAO) + People's Industrial Design Office (PIDO), Tricycle House e Tricycle Garden, 2012.

