

I SEGNI DELL'ESTRANEITÀ

Il nonluogo è il contrario del luogo, uno spazio in cui colui che lo attraversa non può leggere nulla, né della sua identità, né dei suoi rapporti con gli altri ...

... un paesaggio perduto tra un passato senza traccia e un futuro senza forma¹.

Guardando la città contemporanea vediamo che negli ultimi cinquant'anni si è venuto a creare uno stato involontario nel quale l'edilizia dilagante, l'abusivismo, le infrastrutture hanno occupato con inurbamenti sconfinati il territorio occupabile, annullando il modello di *urbs* e di *civitas* tramandatici dalla storia².

La civiltà post-industriale ha sostituito le linee sicure della città moderna con discontinuità, dislocazioni, smagliature, linee spezzate, diventando un oggetto frattale³ che, proiettato alla conquista della sua dimisura, innesca il fenomeno della diffusione edilizia.

E il territorio, al di fuori di ogni logica urbanistica, si trasforma in una sorta di nuovo strato geologico segnando l'inizio dell'era urbana⁴.

L'aspetto inconoscibile (quindi non rappresentabile), di ciò che ci circonda è tuttavia una situazione reversibile, forse ciò che è venuto a mancare sono proprio quegli elementi cardine che ci permettevano, un tempo, di interpretare la realtà e quindi di intervenire attivamente su di essa⁵; si è venuto a sostituire alla logica della linea quella della rete, o meglio del labirinto.

Un primo limite interpretativo della città-labirinto è forse la scomparsa degli spazi pubblici esterni; fenomeno che ha generato la fine degli spazi dell'attraversamento: le vie, le strade,

le piazze perdendo la loro funzione di connessione e di narrazione danno vita a vuoti neutri senza qualità e denominazione.

Si attraversa la città post-industriale senza luoghi, spostandosi da un recinto ad un altro connettendosi ad isole, a nodi e solo alcuni di questi diventano luoghi ed assumono identità.

In tal senso la nuova immagine della città è fatta da tanti interni (centri commerciali, stazioni, aeroporti) che sintetizzano malamente una spazialità urbana perduta.

In un interessante saggio sulla città contemporanea Rosario Pavia sostiene che nella modernità la città si poneva come un racconto e il suo attraversamento permetteva di legare le parti urbane come una sequenza unitaria. Il percorso e l'attraversamento erano, quindi gli elementi di organizzazione urbana.

Lo scenario attuale, invece, ha messo da parte il concetto di attraversamento quale percezione visiva all'interno di una trama urbana, introducendo il concetto di mobilità automobilistica e di percorrenza veloce all'interno di un labirinto, e in questa ottica la città denuncia la perdita del suo impianto narrativo.

La contemporaneità ci offre un sistema con una sua intelligenza interna complessa, di ordine superiore, propria di un sistema naturale biologico, per cui diventa un elemento difficile da rappresentare proprio perché discontinuo e non lineare.

“La città contemporanea è come un labirinto, una foresta impenetrabile che ci appare sempre uguale, per questo ci disorienta e ci si perde al suo

interno”⁶.

La nuova immagine che si pone ai nostri occhi è quella di una città come un ipertesto: una “ipercittà” che sottende una vastità di schemi interpretativi nella quale i punti di riferimento hanno subito una metamorfosi, nascono in un intrico nel quale il progettista deve lavorare: analizzando ciò che esiste, quello che gli ha offerto il caso o la fatalità, descriverlo e, come sintesi, capire se conservarlo, trasformarlo, distruggerlo.

Forse una rappresentazione convenzionale non è più in grado di interpretare l'ossimoro con cui Marshall McLuhan⁷ definì alla fine degli anni Ottanta la tendenza di far coincidere l'espansione urbana con i confini planetari della comunicazione telematica: il villaggio globale.

Allora da un lato occorrerà reinterpretare il ruolo degli spazi pubblici e dall'altro cercare nuove forme di integrazione tra infrastruttura e urbanistica.

L'idea è di fare dell'infrastruttura un sistema spaziale integrato con la città: un sistema ordinatore del territorio; quindi trovare una relazione tra qualità delle grandi opere infrastrutturali e qualità urbana.

La stretta connessione tra urbanistica e infrastruttura è un problema storicizzato: da sempre le reti infrastrutturali hanno esercitato una funzione decisiva nella strutturazione della città, organizzando direttrici di crescita e modi di funzionamento. Oggi tuttavia le reti contribuiscono alla dispersione del territorio, mostrando la frattura tra ciò che, pur essendo sempre uguale, connette realtà diverse, ridefinendo degli spazi