

TERRITORI
CIEMDE
NIN
CIMILI

TERRITORI SEMPRE PIÙ SIMILI

DES TERRITOIRES TOUJOURS PLUS SEMBLABLES?

INCREASINGLY SIMILAR LANDSCAPES?

TERRITORIOS SIEMPRE MAS SEMEJANTES

TERRITORI SEMPRE PIU' SIMILI?

PP
C²²
23
PIANO PROGETTO CITTÀ

PIANO PROGETTO CITTÀ

EDITORIALE EDITORIAL

E1

2 **carmen andriani**
editoriale
[somiglianze]
[similarities]

8 **cristina bianchetti**
un mondo che non è più di vetro
a world which is no longer made of glass

CONFRONTI TEXT

T
3

46 **andré corboz**
attention à l'implicite!
attenzione all'implicito!
50 **pierre bourdieu**
effets de lieu
effetti di luogo

ADRIATICO
EUROPA



"Adriatico Europa"
Chieti Pescara 22/23 maggio 2003

Interventi

francesco corrias
predrag matevejevic
rosario pavia
tito favaretto
giacomo borroso
alberto clementi

a cura di **matteo di venosa**

DOMANDE QUESTIONS

D
2

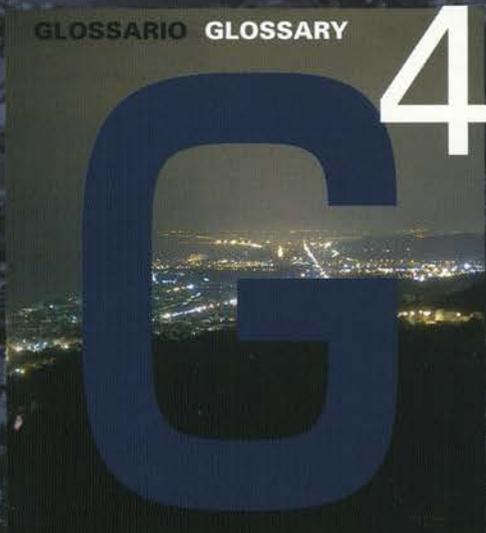
14 **3 domande a**
arnaldo bagnasco
paolo ceccarelli
alberto clementi
giangiacomo d'ardia
giuseppe dematteis
paolo desideri
vittorio gregotti
carlo olmo
silvio perrella
bernardo secchi
a cura di **cristina bianchetti**

37 **3 questions for**
english text

new
territories

58 **new territories**
a cura di **paola viganò**

60 **filippo de pieri**
«Do all that you know, and try all
that you don't»



**MOSTRE
A CONFRONTO**

118 Mobility
A Room with a View
a cura di
emilia corradi e antonio clemente

122 Asfalto
il carattere della città
a cura di
cristina bianchetti

126 Trieste Expo 2008

**ATTIVITÀ/EVENTI DAU/
RELAZIONI ESTERNE**

- 132** architettura eventi 1
- 136** presentazione IDEA
- 138** master
- 140** canada
- 144** conferenze/convegna IDEA
- 152** editoria
- 154** conferenze/convegna DART
- 158** news
- 160** libri
- 166** didattica
- 174** dottorato
- 180** mostre
- 182** siti web

crediti fotografici

82 [densità]
di michele sernini

86 [senso comune]
di vincenzo zenobi

90 [continuità]
di luca molinari

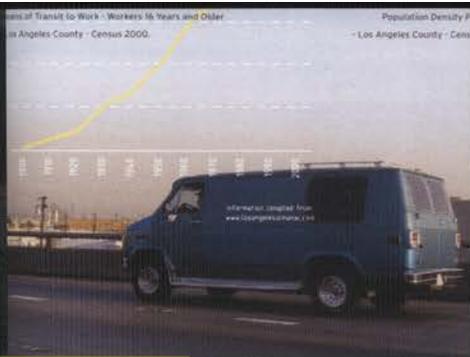
94 [variazioni]
di sara protasoni

98 [tecnologie digitali]
di luigi prestinza puglisi

102 [norme]
di roberto raimondi

108 [territori]
di carlo donolo

Le immagini pubblicate in queste pagine sono di un fotografo-urbanista, Paolo De Stefano e sono state scattate nel 2001-2002 nell'ambito di uno studio denominato Infra. Ritraggono parti del territorio italiano, viste dall'alto. Un mondo di oggetti simili, ripetuti, spesso di poco interesse. Pubblicare queste fotografie non significa riscattare i territori che ne sono ritratti, dalla noia. Né, semplicemente, fare ricorso ad un mezzo usuale e spesso rituale nei discorsi sul territorio contemporaneo. Piuttosto interrogarsi sulla capacità che la fotografia mostra, qualche volta, di riportare la rappresentazione dello spazio abitato ai suoi presupposti essenziali: colori, ripetizioni, simmetrie, variazioni, sistemi di forme, materie, significati. Sulla capacità di far comprendere come il territorio è minutamente organizzato, come si satura, di quali segni e di quali azioni, svelandolo come «forma di vita». Fino a farci precipitare, come in questo caso, nelle innumerevoli minuzie che lo compongono, nelle mille astuzie, delle quali parlava Michel de Certeau, ordinate e ripetitive. Entro cioè una questione pratica e privata, come lo è sempre il tentativo di segnare e significare lo spazio. (c.b.)



Camera con svista

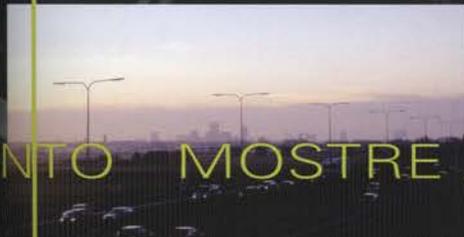
di Antonio Clemente

«Secondo le statistiche americane negli Stati Uniti 190.000 persone all'anno rimangono uccise e 450.000 ferite in incidenti automobilistici.» Così Robert Musil nel 1930 in *L'uomo senza qualità* aveva intuito che il rapporto tra essere umano e automobile sarebbe stato conflittuale. Dopo settantacinque anni, si può affermare che le cose sono andate peggio del previsto, al punto che "o si rinuncia all'automobile o la città morirà". E non è l'affermazione di un fondamentalista ecologico. Ma di Gabriel Dupuy. Un'intuizione? Una visione apocalittica? Piuttosto un'ipotesi di lavoro. Che contempla una drastica riduzione quantitativa degli autoveicoli circolanti ed un loro deciso miglioramento tecnologico. Si perché l'automobile è «una stufa usata impropriamente» che contribuisce in modo determinante al riscaldamento del pianeta e, più in generale, all'inquinamento atmosferico. Tale itinerario concettuale, il cui principio ispiratore è la messa a punto di una nuova sensibilità ambientale, ha trovato poco spazio nella prima Biennale sulla mobilità a Rotterdam. Solo un accenno. All'interno del NAI (Netherlands Architecture Institute) sulla passerella del secondo livello, due schermi giganti, montati su pareti opposte, inviavano visioni in movimento del disastro ambientale, degli incidenti e dei nodi irrisolti del rapporto tra territorio, paesaggio ed automobile. Visioni accattivanti, impressionanti, agghiacciati, sorprendenti, mortificanti. Visioni che però non sfuggono «al fascino e alla suggestione di immagini che, seppur cariche di verità, lampeggiano e svaniscono senza trasformarsi in un sapere». Si è preferito l'effetto spettacolare delle installazioni. Come al primo livello. Nove automobili per nove realtà urbane e territoriali molto differenti tra loro: Città del Messico, Los Angeles, Tokyo, Pechino, Pearl River Delta, Jakarta, Beirut, Budapest e l'Area della Ruhr. Lo spaccato di una globalizzazione asimmetrica. Fatta di disomogeneità economiche, sociali e politiche. Entrando nell'abitacolo della Lada 2105 (Budapest) e poi in quello del fuoristrada Ford (Los Angeles) il contrasto, evidentemente, non è solo tra due modelli. Ma tra due mondi agli antipodi. La cui distanza geografica è comunque inferiore al grado di sviluppo. Una distanza che sottende, però, un unico cortocircuito tra l'occasionalità dei territori attraversati e la loro insospettabile ricchezza. L'automobile come stanza in movimento diventa il punto di osservazione privilegiato. L'occasione per sostituire lo sguardo zenitale con quello orizzontale dal parabrezza. È dal finestrino che diventa possibile identificare, descrivere e classificare i paesaggi della mobilità. Bene. È un primo importante passo riproposto dalla Biennale. Ma teorizzato nel 1965 in *The View From Road* di Donald Appleyard e Kevin Lynch. E prima ancora da Frank Lloyd Wright che, nel 1958, considerava svincoli, autostrade e ponti come «elementi architettonici fondamentali» per i quali auspicava «il maggior controllo possibile da parte di architetti, paesaggisti ed ingegneri civili». Certo le condizioni al contorno oggi, sono molto diverse da ieri. Ma le ambizioni analitiche e gli itinerari descrittivi che vengono fuori dalle immagini e dalle installazioni del NAI sono iscritti all'interno di quella lezione. Che Wim Wenders ha attualizzato. Il suo cinema ha interpretato i paesaggi autostradali. Ha mostrato come funziona la visione ad alta velocità. Ha ipotizzato una nuova teoria dello sguardo in movimento legata essenzialmente ai luoghi del transito e al valore figurativo che le immagini assumono nelle città. Il teatro mediatico della Biennale è fatto, invece, di opere visive che «coltivano l'effetto retinico piuttosto che quello mentale» come schermi a forma di parabrezza, automobili vere che ruotano su se stesse, camere d'aria da usare come sedute.

La prima Biennale sulla mobilità è stata, in definitiva, un'utile rappresentazione dello stato dell'arte graficamente ineccepibile. Le cui innovazioni concettuali sono venute soprattutto da alcuni progetti esposti. Piuttosto che dalle ridondanti rappresentazioni della pervasività del fenomeno automobilistico. La Biennale, inoltre, ha ribadito che all'impostazione tecnico-prestazionale dell'ingegneria di settore, da sempre prevalente nella letteratura, se ne può

affiancare un'altra che, mettendo tra parentesi i rapporti interni tra infrastruttura e traffico veicolare, estende il campo di osservazione al paesaggio. Una Biennale che però è restata imprigionata nel suo slogan, *Mobility: a Room with a View*. Uno slogan destinato a rimanere impresso nella mente e a persuadere chi lo ascolta. O, come in questo caso, a chi lo legge. Dappertutto.

Uno slogan che doveva essere diverso. *Mobility: a Room with a Rear Window*. La finestra sul cortile di Alfred Hitchcock è un invito all'intensa osservazione. Nel film la pervicacia nello scrutare ciò che accade è quella del fotoreporter James Stewart. Il quale, di fronte all'esortazione di Grace Kelly: «non c'è niente da guardare», ripetuta per l'ennesima volta, risponde: «invece c'è qualcosa che ho scoperto da questa finestra» ed elenca tutte le motivazioni visive che lo inducono a credere nell'assassinio. E finalmente, grazie alla determinazione nello sguardo riesce a dare credibilità alle proprie ipotesi. E ad essere coinvolgente. Tanto che anche Grace Kelly dovrà ammettere: «Ricominciamo tutto da capo Jeff, raccontami quello che hai visto e che cosa potrebbe significare». Ed è solo in quel momento che l'occhio si fa vigile ed inizia ad indagare.



CONFRONTO MOSTRE A CONFRONTO MOSTRE A CONFRONTO

PP
C²²₂₃

PIANO PROGETTO CITTÀ

Riconoscere la maggiore somiglianza dei nostri territori non è difficile. Difficile è proporre un taglio critico del tema che sia all'altezza dei tempi, che non si faccia fagocitare da una cattiva attualità. Non siamo attrezzati a misurarci con questa nuova condizione. Da sempre siamo più attenti a cogliere diversità, specificità, rugosità. Le differenze sono, a loro modo, acquietanti, sembrano restituirci un mondo di vetro nel quale è possibile cogliere identità, contrasti, confini.

Recognising similarity in our territories is not difficult. What is more difficult is to recognise the proposition of a critical approach to the theme of similarity that is on par with our era, which is not swallowed whole by the dangerous truth that we are not equipped to measure ourselves against this new condition. We have always been more attentive to recognising diversity, specificity and irregularity. Differences are, in their own way, calming, they seem to create for us a world made of glass within which it is possible to recognise identity, contrasts and borders.

questions for

bagnasco

ceccarelli

clementi

d'ardia

dematteis

desideri

gregotti

olmo

perrella

secchi

bourdieu

corboz

viganò

sernini

zenobi

molinari

protasoni

prestinzenza puglisi

raimondi

donolo

€ 20,00

ISBN 88-85359-74-4



9 788885 359741

SALA editori