

OPERE

ANNO XI / SETTEMBRE 2013
RIVISTA TRIMESTRALE / € 10,00

Poste Italiane S.p.A. / Spedizione in Abbonamento Postale
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 44) art. 1, comma 1, c8 Firenze

SPAZI CON DIVISI



ISBN-978-88-6315-465-6



9 788863 154566



COLOPHON

Rivista trimestrale

anno XI — n.36

settembre 2013

chiuso in redazione — ottobre 2013
finito di stampare — novembre 2013

direttore

Guido Incerti

redazione

Fabio Fabbrizzi

Ginevra Grasso

Michele Londino

Cristiano Lucchi

Marcello Marchesini

Tommaso Rossi Fioravanti

Antonella Serra

Graziella Sini (segreteria)

Davide Virdis

direzione artistica

D'Apostrophe, Firenze

OPERE

OPERE

piazza Stazione 1

50123 Firenze

tel. 055 2608671

fax 055 290525

email opere@architoscana.org

rivista toscana di architettura

ISBN 978-88-6315-430-6

ISSN 1723-1906

Pubblicazione trimestrale

Spedizione in abbonamento postale

45% - art. 1, comma 1, CB Firenze.

D.L. 353/2003 (conv. L. 27/02/04 n. 46)

- • -

Registrazione tribunale Firenze

n. 5266 del 15 aprile 2003

- • -

Proprietà

Fondazione Professione Architetto

dell'Ordine degli Architetti Pianificatori

Paesaggisti e Conservatori della Provincia

di Firenze e dell'Ordine degli Architetti

Pianificatori Paesaggisti e Conservatori

della Provincia di Prato.

- • -

Prezzo di copertina

numero singolo € 10,00

numero monografico € 10,00

arretrati € 10,00

Abbonamento annuale (Italia)

(4+1 numero monografico) € 40,00

Abbonamento annuale (estero) € 70,00

- • -

Garanzia di riservatezza per gli abbonati.

L'editore garantisce la massima riservatezza dei dati

forniti dagli abbonati e la possibilità di richiederne

gratuitamente la rettifica o la cancellazione.

- • -
Realizzazione editoriale e stampa



Pacini Editore

via A. Gherardesca

56121 Ospedaletto (Pisa)

www.pacineditore.it

- • -

Spazi pubblicitari rivista

mfinnotti@pacineditore.it

- • -

copyright ©2013

Fondazione Professione Architetto

- • -

Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica riservati.

Manoscritti e foto, anche se non pubblicati,

non vengono restituiti.

CONTRIBUTORS

Giovanni Avosani Architetto, si laurea discutendo una tesi di progettazione sul recupero di un'area industriale dismessa trasformata in polo universitario. Dal 2005 svolge attività di collaborazione alla didattica presso la Facoltà di Architettura di Ferrara. Dopo la laurea ha svolto workshop ed esperienze professionali in ambito internazionale. Dottorando di ricerca presso la Facoltà di Architettura di Ferrara, svolge attività di ricerca sui temi del "Social Housing" e sulle implicazioni che legano "Tecnica e Architettura". Consegue il titolo di "Dottore di Ricerca", discutendo una tesi sulla qualità dello spazio pubblico nell'edilizia sociale. L'attività professionale è orientata all'analisi dei modi dell'abitare e delle nuove forme della città contemporanea. **Simona Baldanzi** Nata nel 1977 a Firenze, vive nel Mugello. Nel 1996 partecipa alla finale del Premio Campiello Giovani con il racconto "Finestrella viola". Nel 2006 ha esordito col romanzo "Figlia di una vestaglia blu", ed. Fazi, che intreccia le vicende delle operaie tessili della Rifite a quelle degli operai edili della TAV in Mugello. Ha ottenuto il Premio Miglior Esordio di Fahrenheit Radio Rai Tre, il Premio Minerva Letteratura di Impegno Civile ed è stato finalista al Premio Viareggio Repaci, al Premio Fiesole Narrativa under 40, al Premio Chianti. Nel maggio 2009 è uscito il racconto "Neve fra Barberino e Roncobilaccio" nella raccolta PADRE, ed. Elliot. "Bancone verde" menta (ed. Elliot 2009) è il suo secondo romanzo, una storia d'amore per le città e l'impegno, pieno di grazie e di umanità dove ha scritto "non posso fare a meno di pensare che mentre scrivo c'è qualcuno che sta sudando". Dal novembre 2008 ha una rubrica settimanale chiamata "L'Incantauova" su l'Unità di Firenze. È tra i fondatori di "Scrittori in Causa". È autrice insieme a F. Bondi e L. Sacchetti del progetto "Storie Mobili". Non campo di sola scrittura. Tutto questo non so quanto durerà, ma insisto. **Letizia Bollini** ARTIChitetto, è dottore in Disegno Industriale e Comunicazione Multimediale presso il Politecnico di Milano e specializzazione in Digital Media Design alla San Francisco State University. Dal 1995 si occupa di progettazione di interfacce multimodali, editoria digitale e comunicazione visiva. Docente presso il corso di Laurea di Disegno Industriale del Politecnico di Milano, Scienze di Internet a Bologna e Scienze della Comunicazione Milano-Bicocca, dove dal 2006 è ricercatore. Da sempre coniuga l'attività libero professionale (extrasmall.it, fondata nel 1998) con la ricerca teorico-metodologica e la divulgazione. **Roberto Bottazzi** È un architetto impegnato nella pratica, ricerca ed insegnamento. Dopo aver conseguito la laurea con lode

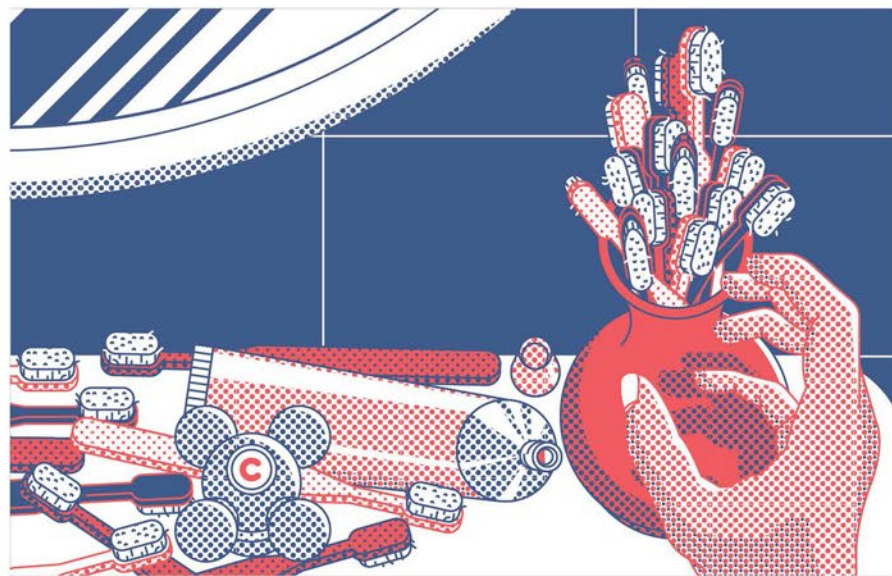
all'Università di Firenze e un master in Advanced Studies alla UBC (W. Gerson Award), collabora prima con lo studio LWPAC (Vancouver) e poi dal 2004 al 2010 con Chora (Londra) su diversi progetti e ricerche fra cui: il concorso per lo spazio pubblico The Landing, Arnhem (primo premio) e l'installazione Xiamen City Energy Masterplan. La sua ricerca sull'impatto delle tecnologie digitali nella progettazione urbana è stata pubblicata a livello internazionale attraverso lezioni ed esibizioni tra le quali: Honk Hong/Shenzhen Biennale, Fargfabriken Institute (Stoccolma) e AICSA conferences (Los Angeles), Design Museum (Londra). Dal 2005 insegna al Royal College of Art — in qualità di master tutor e coordinatore del programma di dottorato — e alla Westminster University entrambe a Londra. **Alessandro Coppola**

È autore di "Apocalypse Toem. Cronache dalla fine della civiltà urbana", Laterza, Bari-Roma 1978. **Kamela Guza** Nata a Durazzo, Albania. Laureata alla Facoltà di Architettura di Firenze con una tesi di Storia. Attualmente è docente a contratto presso Epoka University a Tirana. Collabora con il Centro di Comunicazione Interculturale, unendo la ricerca architettonica con l'innata "vocazione antropologica". **Sara Naldoni** Architetto, si laurea nel 2010 discutendo una tesi in progettazione ambientale dal titolo "Organismo urbano: sviluppo sostenibile a Santiago del Cile" presso il Dipartimento di Tecnologia di Firenze. L'interesse per la sostenibilità la porta a Lima (Perù) dove collabora, con il Centro ABITA, a progetti di cooperazione internazionale, formazione rivolta ai dirigenti delle pubbliche amministrazioni locali, pianificazione territoriale e progettazione architettonica ecosostenibile. Vive a Firenze, dove svolge attività di ricerca con l'università sui temi legati alla smart city ed al suo disegno urbano. **Franco Pagetti**

Membro della VII Photo Agency, è un fotoreporter dal 1997, con un passato di fotografo di moda per "Vogue Italia" e di chimico all'Università di Milano. Documenta soprattutto situazioni di conflitto, perché sostiene che diano l'opportunità di osservare le persone in una situazione estrema in cui, al di là del contesto geografico, emergono comportamenti universali, nel bene e nel male. Fotografa la guerra in Iraq dal 2003, per conto di "Time Magazine", ma ha realizzato reportage in Afghanistan, Kosovo, Timor East, Kashmir, Palestina, Sierra Leone, South Sudan, tra gli altri, collaborando con le più importanti testate giornalistiche internazionali. **Eugenio Pandolfini** Architetto, si occupa della relazione tra architettura, nuove tecnologie e percezione. Dal 2003 collabora con l'Università di

Firenze come cultore della materia e professore a contratto (Facoltà di Architettura e di Scienze della Formazione). Nel 2007 lavora con il professor Gonçalo Byrne sul tema del recupero urbano presso la Facoltà di Architettura di Alghero. Nel 2010 consegue il Master in Progettazione Architettonica Avanzata presso la Scuola Tecnica Superiore di Architettura di Madrid (ETSAM), dove dal 2011 frequenta la scuola di dottorato lavorando sul tema della percezione distratta come strumento di analisi privilegiato nell'ambito del progetto di architettura contemporanea. **Elisa Poli**

Critica e storica dell'architettura indaga nel suo percorso di studi le complesse relazioni tra arte contemporanea, architettura e urbanistica. "Dottoressa di ricerca" in "Storia dell'architettura" presso l'Université de Paris I Pantheon-Sorbonne, si interessa di temi legati alla storiografia del modernismo architettonico e alla teoria dell'architettura. Insegna "Storia dell'architettura contemporanea" presso lo IUAV di Venezia e svolge attività didattica alla Facoltà di Architettura dell'Università di Ferrara e all'Accademia di Belle arti di Bologna. Collabora con diverse riviste di architettura tra cui "Domus", "Arch'it", "AND", "Abitare" e "Archphoto". In copertina **Francesco Muzzi** Nato a Firenze, vive e lavora a Milano, principalmente per "IL", mensile allegato del "Sole 24 Ore". Iniziando dalle illustrazioni, si è via via sempre più spostato verso il design, creando dapprima la allora nuova sezione culturale "Rane" e arrivando negli ultimi numeri a curare le cover story della rivista. Allo stesso tempo porta avanti una carriera da freelance, collaborando con riviste e giornali come "Wired Italia", "Wired US", "Fortune", "Fast Company", "Die Zeit", "Le Monde", "ESPN the magazine" e altre.



1

RICERCHE

11

Oltre il file sharing

Note sull'urbanistica della città condivisa

Roberto Bottazzi

14

ConTrarre & ConDividere

La dialettica silenziosa dello shrinkage urbano

Alessandro Coppola

16

Dall'isolamento alla condivisione

Una fabula albanese

Kamela Guza

2

EPICENTRI

19

Un container giallo in paesaggio con ciminiera

Il museo temporaneo nel quartiere Cotone a Piombino

Michele Londino

22

Abitare solidale

Condividere un'opportunità

Sara Naldoni



25

"I Veli di Aleppo" di Franco Pagetti

Guido Incerti

36

PROJECTS

65

DREAMHAMAR

ECOSISTEMA URBANO ARQUITECTOS ///

Storget, Norvegia

70

BOSQUES DE LA ESPERANZA

GIANCARLO MAZZANTI /// Altos de Cazucá,

Soacha, Colombia

76

PARQUE BICENTENARIO DE LA INFANCIA

ELEMENTAL /// Santiago, Cile

64

Open processes

Eugenio Pandolfini

6

ALTRE ARCHITETTURE

82

Slash City = Sharing City

Marcello Marchesini

3

PROGETTI

4

FOCUS

34

**Dividere, distribuire,
condividere**

Tommaso Rossi Fioravanti

35

SHN. STUDENT HOUSING NOVOLI

C+S Architects /// Firenze

42

ECO VILLAGGIO

Giorgieri Studio /// Orbetello, Grosseto

48

AMPLIAMENTO ORATORIO CARVICO

*CN10, Gianluca Gelmini Architetto ///
Carvico, Bergamo*

52

Nuovi nomadismi

Fabio Fabbrizzi

57

Architettura dell'invenuto

Un milione e duecentomila
occasioni perse occasioni perse
Elisa Poli e Giovanni Avosani

7

DESIGN

8

MISCELLANEA

9

APPUNTI DI VIAGGIO

89

Migrazioni digitali
Interfacce social nel web 3.0
Letizia Bollini

93

Compendio letterario

94

Giovanni Bartolozzi,
Leonardo Ricci. Nuovi modelli urbani,
Quodlibet studio, Macerata 2013,
una recensione di *Guido Incerti*

95

Matrimoni da fare invidia

Simona Baldanzi

Tra le molte foto di Frank Lloyd Wright c'è né una che lo ritrae alla guida di una grossa auto scoperta con alle spalle una composizione di pannelli e tendaggi che si articolano tra le rocce e i cactus. È lo studio mobile nel deserto di Ocotillo in California, che il maestro americano decide di allestire per sperimentare dal vivo la possibilità di costruire in quello stesso luogo un resort turistico. Siamo nel 1929, solo pochi mesi prima del crollo della borsa di Wall Street e lo immaginiamo — lui che ha fatto del radicamento al luogo uno dei suoi massimi cavalli di battaglia — consapevole come un nomade che niente sulla terra è radicato alla terra stessa e che tutto è inevitabilmente destinato a passare. Una foto bellissima, piena di fede nel futuro, ma anche capace di mostrarci la compresenza di alcune tra le molte anime della modernità, valga fra tutte, l'equilibrio reso precario tra l'architettura e il luogo che la ospita.

Uno dei temi sicuramente più interessanti da percorrere all'interno delle molte sfaccettature della progettualità e delle sue ragioni, è infatti quello legato all'alterazione dei consueti canoni di immobilità che l'architettura ha conservato quasi in maniera indenne nei secoli. Valori di produzione si sono affiancati a valori di prassi, con la conseguenza che l'immissione di molte variabili all'interno dello spessore teorico del progetto di architettura, ha reso variabile anche la stessa architettura, scardinandone la secolare idea del rapporto con la fisicità dell'ambiente.

In questa alterazione, appare fondamentale la commistione tra architettura e macchina, anche se questa innesca una direzione di lettura che incrocia altri filoni interpretativi propri del quadro teorico del dopo Moderno.

Se da un lato è vero che lo sradicamento dal luogo nasce proprio dallo sviluppo dalla macchina, dalla fede illimitata che l'uomo ha riposto nelle sue potenzialità, è altrettanto vero che questo sradicamento conduce al desiderio di una ricerca di altri luoghi, letti in antitesi alla città tradizionalmente intesa. Indubbiamente tutto questo può essere letto come un'evidente critica all'urbanesimo, ma così formulata, essa ha la capacità di proseguire intatta la dualità da sempre presente tra la dimensione singola e quella collettiva, tra quella artificiale e quella naturale, quindi non si pone come un'alternativa alla città e all'architettura, ma paradossalmente, solo come uno degli aspetti attraverso i quali la stessa città e la stessa architettura, possono in forme nuove, riaffermarsi.

Detto questo, approfondendo la riflessione sulla mobilità dell'architettura, una sua ulteriore motivazione la si potrebbe rintracciare nei nuovi aspetti dell'economia industriale dei primi decenni del Novecento, capace di gestire una nuova visione del tempo in funzione del lavoro. In tempi precedenti all'industrializzazione infatti, l'idea di lavoro era preminente e non si alternava a quella di non lavoro.

Il non lavoro, ovvero il tempo libero, diviene quindi nel Moderno, un tempo da inventare, vedendo in esso, un'occasione troppo ghiotta da parte della stessa dimensione industriale che l'aveva consentito. In questo senso, è facile legittimare quel doppio filone di ricerca che dall'inizio degli anni Venti si sviluppa in USA ma anche in Gran Bretagna, basato non solo sulla sperimentazione di case mobili, ma anche di abitacoli mobili destinati al turismo e alla vacanza.

L'immagine di Wright fiero con alle spalle il suo studio mobile nel deserto, al di là del valore documentario di una delle sue

tante fasi progettuali, ci offre anche la testimonianza di uno dei caratteri peculiari dello spirito americano, da sempre suggestionato per proprie ragioni storiche, dal mito del viaggio e della scoperta, da sempre narrato attraverso l'idea di una nuova frontiera da attraversare e da un nuovo orizzonte da catturare. Questo, si riflette nella stessa idea che negli Usa si ha della casa, ovvero un qualcosa di profondamente diverso rispetto all'Europa. Già dai primi decenni dell'Ottocento, negli Stati Uniti venivano venduti infatti, dei kit di montaggio per abitazioni in legno: modelli assolutamente avulsi dai diversi contesti ambientali, pensati come risposta alla carenza di manodopera presente nel paese. Dalla possibilità di montare una stessa casa in ogni luogo a quella di portare una casa già montata in qualunque luogo, il passo è breve e non ha aperto fratture nella società statunitense, culturalmente predisposta ad accettare l'idea di una casa non più eterna e inamovibile, bensì mobile e consumabile. È in questo clima che si afferma infatti, quella tendenza allo sradicamento tra l'architettura della casa e il suo contesto, originata prima per ragioni legate al viaggio e alla vacanza, poi in seguito alla Grande Depressione del 1929 per dare un alloggio ad un gran numero di persone costrette per mancanza di lavoro, a spostarsi da una parte all'altra del paese alla caccia di una vita più dignitosa. A rendere meno brusco il superamento della visione secolare dell'immobilità dell'architettura e quindi all'affermarsi di un moderno abitare nomade, contribuiscono anche altri fattori, sicuramente meno diretti, ma comunque capaci di lasciare tracce visibili all'argomento. I primi decenni del Novecento, sono sicuramente



suggestionati dal dinamismo esasperato suggerito dalle posizioni futuriste, ovviamente non capaci di ricadere direttamente su questi temi, ma sicuri antecedenti per modificare — ad esempio la dimensione dell'urbanistica, non più limitata al solo disegno della città, ma dilatata alla gestione dell'intero territorio. Il movimento delle Garden City, il Piano di Chicago del 1909, la città da tre milioni di abitanti di Le Corbusier, la Broadacre City di Wright, le New Towns più tardi, altro non mostrano che una sorta di sconfinamento territoriale dai consueti margini della città, per assestarsi su una dimensione dispersa che prende valore proprio dai collegamenti meccanizzati. Come se la città perdesse il proprio ruolo di produttrice d'architettura che si sposta invece verso uno spazio più ampio, potenzialmente infinito e indifferenziato, raggiungibile e percorribile attraverso i vari mezzi di trasporto.

Il fenomeno del nomadismo moderno, si amplifica ulteriormente nei decenni successivi, con l'entrata in guerra degli Usa e con l'incremento della produzione industriale a scopi bellici. Interi sobborghi di case mobili nascono attorno alle industrie, aiutati anche da quella diffusa mancanza statunitense di modelli urbani capaci di esaltare l'idea di centralità, insieme al soddisfacimento di quella generalizzata necessità, spesso idealizzata, di un contatto diretto con la natura, che la vocazione individualistica di questa società, richiede.

Ad incrementare ulteriormente la tendenza alla mobilità è stata sicuramente anche la riconversione dell'industria bellica nel secondo dopoguerra e in particolare quella aeronautica che dirottò catene di montaggio, componentistica e conoscenze tecniche provenienti direttamente dal

mondo della guerra, in una produzione di gran lunga più adatta al clima postbellico e sicuramente maggiormente aperta all'innovazione, cioè quella della casa e del tempo libero. La potente rivoluzione che si afferma in quegli anni negli Stati Uniti e in misura minore anche in Gran Bretagna, rappresenta la spia di una profonda trasformazione sul senso dell'abitare e quindi di conseguenza sul senso e sulle modalità di concepire la città e i suoi edifici, solo anticipate di molti anni dal mondo del design e dell'industria, da sempre più aperte a fare da sismografo dei cambiamenti, semplicemente perché trasformare e affermare questa idea di sradicamento e di nomadismo attraverso l'architettura, oltre che inevitabilmente più lento, apparirà ovviamente più costoso. L'innovazione alla quale con stravolgente velocità è sottoposta l'estetica di quegli anni, cavalca la medesima innovazione contenuta nel messaggio della casa mobile e viceversa. Anche la casa mobile parla il linguaggio del futuro adeguandosi ad uno stile imperante. La velocità, la fluidità, l'aerodinamica, il dinamismo, veri cavalli di battaglia dell'estetica internazionale, coinvolgono anche questo campo del progetto, producendo straordinari esempi di architetture mobili. L'estetica della *streamline*, produce forme guizzanti, in movimento anche quando non lo sono, forse retoriche semanticamente, se si pensa alle velocità per cui sono pensate, non certo come quelle degli aerei, ma a quelle ben più modeste legate alla messa in pratica di quell'azione che verrà contraddistinta con il termine "landyacting", ovvero viaggiare con un rimorchio abitabile. All'idea del dinamismo si somma quella della leggerezza, esaltata attraverso l'uso di materiali leggeri e innovativi nel campo della

meccanica, come l'alluminio, che in fogli semplicemente rivettati tra loro, ha creato le scintillanti forme di famosi rimorchi abitabili, come gli Spartan o i ben più noti Airstream, vere icone stilistiche dell'intero Novecento.

L'innovazione legata allo sradicamento e al nomadismo è forse una delle più chiare dimostrazioni di una società che cambia con il mutare dei propri presupposti. È il risultato di un'affermazione economica e politica in primo luogo che riflette sul piano sociale un'altrettanto enorme modificazione. Ma se si entra maggiormente nel dettaglio analizzando i criteri progettuali degli abitacoli mobili, si registra un'evidente scollatura. Ovvero, il dominio della trasformazione avviene in pratica solo sul guscio esterno e sulle modalità di socializzazione collettive, immaginando una libertà di aggregazione spontanea che altre forme di urbanità non avrebbero mai consentito, ma il nucleo di questa trasformazione, ovvero l'interno, cioè la dimensione privata di queste cellule, ideali pezzi elementari di un'ipotetica, ma possibile, frammentatissima città mobile, non saranno mai quelle immaginate dall'utopia, ovvero non saranno mai articolazioni spaziali frutto di ottimizzazione; o meglio, anche se lo saranno, conserveranno un'estetica legata alla domesticità tradizionale. In altre parole, anche se si rincorre un paradigma funzionale, c'è sempre una componente emozionale, quasi romantica, che di gran lunga supera gli altri registri della questione. Tutta la ricerca di Buckminster Fuller, impostata all'ottimizzazione e all'ergonomia dello spazio interno, celebrata in progetti quali la *Dimaxion House*, un prototipo di capsula residenziale autosufficiente o l'*Autonomus Living*



Package, un sistema cellula servizio bagno del 1949, non influenzeranno minimamente la realizzazione dello spazio interno, che rimane altresì legato ad una dimensione quasi artigianale. Quindi, anche se è presente uno sradicamento fisico immediato, ovvero la casa si trasporta a rimorchio con la propria auto, come moderni pionieri alla scoperta di una nuova frontiera, la via del radicamento è comunque ancora presente, anche se si manifesta in modi meno diretti, ovvero non abbandonando l'adesione ad un tempo romanticamente inteso come migliore; un luogo ideale che forse la ricerca e lo spostamento continuo possono contribuire ad inseguire.

Anche nella vecchia Europa, dopo la Seconda Guerra Mondiale, si fa spazio sempre più, l'idea di una casa che perde i propri connotati di bene assoluto ed eterno, disgregandosi a favore di ideali meno privati e più collettivi. Lo spazio della casa è relegato come tutti gli altri spazi, ad uno spazio di transizione e non più di vita. Il nomadismo funzionale fra posto di lavoro, posto dello svago, posto della cultura e posto della vita associativa, non consente più quel valore di centralità all'idea di un abitare radicato, casa-focolare, che aveva contraddistinto l'architettura fino ad un'epoca recentissima rendendo, anche se in misura minore che in Usa, lo spazio mobile del mezzo di trasporto privato, l'unico ambito personale con il quale l'uomo spesso vive e si confronta.

Già nel 1942, Gian Luigi Banfi, insieme ai BBPR, presenta sulle pagine di "Domus", il progetto della *Casa Ideale* che guarda caso è "mobile", ovvero un tentativo di mediazione capace di mettere insieme i vantaggi della mobilità e della stanzialità, immaginando una sorta di prototipo di

camper con rimorchio dotato di due parti distinte dedicate ai servizi, al soggiorno e al riposo.

A suggellare la forza di queste dinamiche, la XIII Triennale di Milano del 1964 viene interamente dedicata al tema del tempo libero e in quella stessa occasione il Canada, si presenta alla cultura italiana con una caravan mostrata sullo sfondo di una gigantografia di un paesaggio naturale. Ancora nel 1964, Hans Hollein, appena dopo un anno dalla stesura insieme a Walter Pichler del manifesto sull'"Architettura assoluta", propone il progetto *Aircraft Carrier in the Landscape*, immaginando una portaerei in un terreno agricolo. Utopia che suggerisce immediatamente l'esistenza di valori che stanno oltre la funzionalizzazione dello spazio, ad intuire poi una dimensione ecologista e nomade. La portaerei che vaga nel mare d'erba, altera di fatto tutti i possibili riferimenti di radicamento, spostandoli, oltre alla sottile critica alla guerra, verso una dimensione liberata e più libera.

Sempre nel 1964, data miliare nell'affermazione del concetto, Ron Herron degli Archigram, presenta il progetto utopico *Walking City*. I disegni che impressionano con forza critici e cultori dell'architettura, raffigurano strutture abitative alte più di duecento metri poggiate su gambe mobili per spostarsi nel territorio. Gli involucri esterni, quasi immense corazze di giganteschi coleotteri meccanici, proteggono una complessità interna fatta di percorsi, passaggi, flussi e movimenti vitali, ma sono a loro volta entità mobili e vitali grazie alle gambe telescopiche che ne consentono migrazioni e posizionamenti reciproci. Le città-involucro mobili degli Archigram, incarnano visioni di città-astronave,

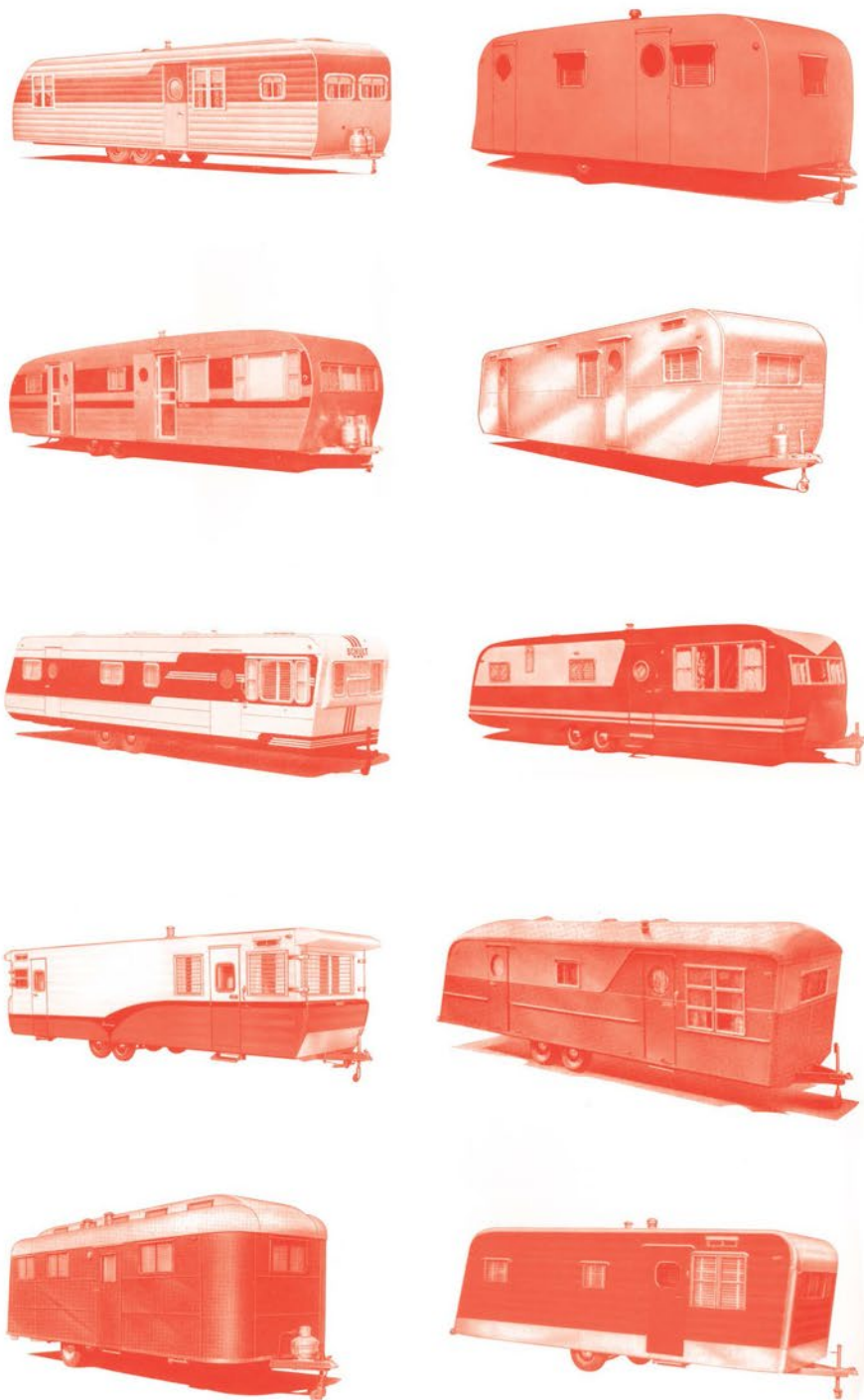
imbevute di reminescenze filmiche e fumettistiche legate alla fantascienza, in bilico tra intenzioni di integrazione con la città tradizionale o minacciose intenzioni di sostituzione, come nell'immagine in cui le macrostrutture mobili si relazionano in movimento sullo sfondo di una New York ormai desueta.

Per la cultura architettonica della seconda metà degli anni Sessanta, diventa insomma sempre più urgente immaginare una città che non sia fatta necessariamente di edifici, di strade, di verde, ma di una trama di avvenimenti che si relazionano con continuità. Le nuove parole paiono diventare: "metamorfosi", "incertezza", "cambiamento", "crescita" e soprattutto "consumabilità"; parole che lasciano aperta la porta ad architetture non convenzionali, riducendo la grande scala della macrostruttura — altro grande cavallo di battaglia di quegli anni — in favore di una scala più umana. Scala che ammetterà l'impiego di materiali effimeri come la plastica, il tessuto e i materiali di recupero, legati ad una visione nomade dell'abitare. Non a caso alcuni dei progetti post-macrostrutturali formulati dagli inglesi Archigram è il *Free Time Node Trailer Cage* di Ron Herron del 1967, una struttura multipiano pensata come area di sosta per camper, caravan e tende, destinato al tempo libero, ma anche ideale prefigurazione dello scenario di una probabile e possibile città del domani. Anche il progetto *Living-Pod* di David Greene, sempre di Archigram, è impostato su una capsula che può essere l'unità singola di residenza oppure la cellula elementare di un'aggregazione più complessa. La capsula in vetroresina, posizionabile per mezzo di piedini di stazionamento, incarna il bisogno di superamento della casa intesa come

elemento della struttura psicologica dell'uomo, traslando il proprio desiderio o la necessità di appartenenza, non più al singolo elemento di riconoscimento autonomo, ma prefigurando una scala di appartenenza ben più ampia legata alla misura della città e dell'ambiente. Parallelamente a queste ricerche utopiche europee, un certo fermento si registra anche negli Usa, dove si cerca di coniugare il dilagante fenomeno della mobilità residenziale a quello della macrostruttura. Già Paul Rudolph, strenuo sostenitore di un uso universale degli elementi prefabbricati a basso costo, ipotizza nel 1967 la realizzazione del *Graphic Art Center* di New York, attraverso l'impiego di alloggi prefabbricati tipo casa mobile, montati in alte torri con basamenti comuni. Helmut Schulitz immagina nel 1968, la sostituzione della più grande icona statunitense, ovvero l'automobile, con un nuovo tipo di veicolo modulare capace di abbinarsi a diversi moduli abitativi per diversi nuclei di persone. Questi veicoli, possono muoversi come semplici auto o come vere e proprie case viaggianti, a seconda dei moduli abbinati, ma soprattutto possono stazionare per molto tempo, come una vera e propria residenza stanziale, grazie alla presenza nel territorio di particolari strutture urbane atte a riceverli. Queste strutture, sorta di tralicci-torre, sono coronate da una gru che dal piano di carico a terra, sistema le diverse cellule nelle posizioni prestabilite. Questo consente di usare i propri moduli abitativi indipendentemente dal luogo, semplicemente trasportandoli e utilizzandoli in modalità itinerante come un camper o in modalità stanziale, sfruttando la rotazione fra gli alloggi. Sullo stesso piano si pone anche il progetto dell'appartamento-caravan di

Angela Hereiter del 1972, una sorta di vero e proprio rimorchio, trasportabile da qualunque automezzo, con la caratteristica di venire sistemata anch'essa su una predisposta struttura a torre. La modularità delle cellule-roulotte consente, oltre all'accoppiamento di più moduli, anche una disposizione radiale reciproca, articolando planimetricamente l'insieme in una sorta di margherita al cui centro sono posizionati collegamenti e impianti. Un progetto che cerca di gestire e fare propria quella comune modalità insediativa basilare, strutturata su una disposizione circolare, che fin dai tempi dei pionieri ha caratterizzato la forma della disposizione spontanea dei veicoli abitati. Fin dai suoi esordi, insomma, il panorama di fruizione della mobilità abitativa si è talmente variegato e articolato che non è possibile riunificarlo sotto una medesima categoria. Alle necessità di classi meno abbienti che non possono aspirare alla proprietà di una casa tradizionalmente intesa, si sono andate sempre più affiancando le necessità di chi ha scelto l'abitare mobile per ragioni ricreative. Allo stato attuale la questione della mobilità della casa vive una condizione di stallo. Anche se le *mobile home* nascono per essere spostate da un posto all'altro e anche se negli Stati Uniti, negli anni Ottanta, esse rappresentavano quasi il 40% delle modalità abitative dell'intero paese, di fatto esse hanno smarrito nel tempo la propria peculiarità, ovvero la possibilità di essere trasportate. Caratteristica questa che rimane solo in potenza, facendo perdere a poco a poco il loro carattere di *trailer* per assomigliare sempre più ad abitazioni unifamiliari tradizionali a basso costo. Potremo dire che fondamentalmente la ricerca sulla *mobile-home* si è attualmente

cristallizzata nella stragrande maggioranza dei casi sulla sola ripetizione di un consueto modello di riferimento, quasi sempre il parallelepipedo allungato, rivestito all'esterno secondo un'imperante estetica del *ballon-frame* e limitandone l'uso — almeno in Europa — a specifici parchi vacanza in località turistiche. Di contro invece, ha preso sempre più campo l'idea di un "abitare viaggiando" che coniuga l'esperienza del viaggio a quella di un'abitazione stabile, vedendo crescere a vista d'occhio l'affermazione della tipologia del *camper* e del *motorhome*, che hanno decisamente soppiantato nell'immaginario contemporaneo, la più vetusta *roulotte*, relegata ad un uso maggiormente stanziale, anche se temporaneo. Che dire infine, a conclusione di questo veloce e parziale resoconto sulle possibili dinamiche ed evoluzioni dei moderni nomadismi. Sicuramente si potrebbe essere tentati di dare una declinazione attuale al tema della mobilità dell'abitare e alla luce delle esperienze del passato, si potrebbe nuovamente insistere sulla dimensione innovativa che questo tema comporta, caricandola maggiormente di valenze sociali e collettive. Insieme al *co-housing* e allo *sharing*, quello del *moving* potrebbe essere infatti un ulteriore tassello verso la ricomposizione di una nuova idea di società. Una società meno radicata alla fisicità dei luoghi, più consapevole di una propria dimensione globale, espressa attraverso le nuove tecnologie, i nuovi media e perché no, anche attraverso nuovi e più agili modelli di abitare. Ma non possiamo fare i conti senza tenere presente i bisogni più antichi dell'uomo e uno di questi è sicuramente proprio quello dell'*abitare* inteso come adesione, come riconoscimento e come identificazione in un luogo, nei suoi caratteri, nelle sue



espressioni e nelle sue manifestazioni. E non dimentichiamoci che per la maggior parte di noi, il riconoscersi e l'identificarsi, significa soprattutto radicarsi.

Permettendomi una chiusa personale, io stesso sono da molti anni il felice possessore di un camper che ogni volta mi lascia emozioni uniche. Con lui ho dormito sotto aurore boreali e attraversato deserti riarsi dal sole. Dalle sue finestre ho visto tingersi l'aria dei colori incredibili di infiniti tramonti e di altrettante albe, così come ho cercato di memorizzare le molte sfumature dei mari o quelle delle nevi. Grazie a lui ho soggiornato in metropoli e villaggi e ho goduto dell'altrimenti impensabile comunione con monumenti e architetture, facendo di ogni viaggio una serie inenarrabile di esperienze ed emozioni. Ma anche pur vivendo ogni volta tutto questo, niente è stato mai grandioso come il ritorno. Mai mi sono emozionato come ogni volta che sono ritornato a casa; nella mia casa di mattoni e intonaco, radicata da sempre allo stesso panorama che vedo dalla sua terrazza e pur sentendomi molte volte cittadino del mondo, in fondo ho sempre saputo che viaggio solo per ritornare.

Ecco perché amo la foto di Wright sull'automobile scoperta di fronte allo studio mobile nel deserto. Perché in fondo esprime quello che molte volte mi capita di vivere e che credo non riuscirò mai a superare. Ovvero una sorta di strano sentimento nel percepire contemporaneamente come sulla terra nulla sia radicato alla terra stessa e come tutto sia destinato a passare, ma anche come questa consapevolezza la si possa esperire fino in fondo, non tanto quando si vive la scoperta dell'"andare", ma piuttosto solo quando si conosce la certezza dello "stare".

