

FIERA DELLE UTOPIE CONCRETE 2005

PONTI PER UN FUTURO AMICO



PRE INVITO

Il Comitato Fiera Utopie Concrete ha deciso di ricordare Alexander Langer mettendo al centro del prossimo appuntamento della Fiera due immagini del suo pensiero, i "costruttori dei ponti" e "un futuro amico". L'edizione 2005, "Ponti per un futuro amico" si svolgerà nella sua sede storica, Città di Castello, dal 29 settembre al 2 ottobre.

Questo primo numero del giornale è dedicato ai ponti fisici, i manufatti che vediamo nel paesaggio e nelle nostre città, per poi continuare nel prossimo numero con i simboli, le immagini e i significati metaforici che la figura del ponte ha suggerito.

Nel seminario della Fiera di quest'anno vogliamo capire meglio tecniche, regole, metodi di costruzione e quali sono ponti da costruire e quali no. Cominciamo nelle pagine che seguono con un contributo della senatrice Anna Donati che argomenta perché il Ponte sullo Stretto di Messina sarebbe un ponte da non costruire.

segue a pag 8

IL PONTE TRA MANUFATTO E METAFORA

Quando Langer parlava dei "costruttori di ponti" usava, ovviamente, un concetto metaforico. Volendo parlare dei "ponti per", nel decennale della sua morte, un problema sarà di non essere sommersi dai tanti usi metaforici dei ponti. Forse dovremo, prima di parlare dei ponti in senso figurato - nei tanti possibili - dedicarci ai ponti costruiti nelle città e nel paesaggio. Guardiamo questi manufatti in legno, pietra, ferro, o cemento, che uniscono due sponde e che, da sempre, non sono semplicemente stati un elemento funzionale di passaggio da una sponda all'altra, ma hanno avuto funzione di comunicazione, economica e commerciale, militare, ritualistica, estetica, di aggregazione, rappresentanza, culto, scambio, residenza. Senza la presunzione di poter aggiungere del nuovo alle conoscenze degli architetti, storici dell'arte ed antropologi che hanno scritto sul tema, ma nella speranza che i ponti veri e la loro storia - quelli che hanno avuto un ruolo centrale per una città o un territorio, alcuni crollati numerose volte, anche più volte in un decennio per essere puntualmente ricostruiti, quelli che dopo millenni ancora in piedi testimoniano il genio dei loro costruttori, quelli che mai sono stati costruiti e quelli da non costruire - ci possano dire qualcosa sui ponti simbolici. Noi che ci riteniamo esperti

dei ponti metaforici, quelli langheriani, parliamo un momento dei ponti edificati nella speranza di allargare la nostra visione sui ponti da costruire per un futuro amico.

UNA BREVE STORIA DEI PONTI

Si potrebbe far cominciare il tutto con un tronco d'albero posizionato attraverso un ruscello, un baratro, per rendere possibile, o più facile, l'attraversamento di un corso d'acqua, di un avvallamento, di un ostacolo naturale. La costruzione di questi ponti primordiali coincide con l'utilizzo di strumenti da parte dei primi ominidi, vale a dire che, da quando nel transito dal regno animale i nostri lontani antenati hanno cominciato non solo di adattarsi all'ambiente, ma di modificare l'ambiente per le proprie esigenze, la costruzione dei ponti è rientrata nelle proprie opere. Il primo materiale è stato il legno, per molti millenni l'unico e fino ai tempi storici quello usato di più per queste costruzioni che velocemente hanno visto un'evoluzione dal semplice tronco che attraversava l'ostacolo, a più tronchi assemblati, a semplici pali sul fondo per la costruzione di un impalcato fino a delle strutture complesse che riflettevano un alto

livello di artigianalità e di conoscenze pratiche della statica.

Materiale eminente per la costruzione di ponti, che resiste meglio del legno contro le forze dell'acqua e delle intemperie, è la pietra con primitivi ponti in semplici lastre. La tecnica di costruzione dei ponti vive una rivoluzione con l'introduzione dell'arco. Le prime strutture ad arco si trovano in Mesopotamia, si suppone risalenti al III secolo a.C., e vengono portate ad un'arte insuperata fino ai nostri giorni nella costruzione di ponti dai romani. Nasce come primo ponte romano in pietra il Pons Salorius nel 600 a.C. e nei secoli che seguono i romani portano l'impiego dell'arco ad una perfezione che trova la sua espressione in tutto l'Impero dal ponte sul Tajo ad Alcantara, costruito sotto Traiano, il ponte Molle sulla Flaminia, che resiste ancora oggi al traffico pesante, il Pons Aelius (odierno ponte Sant'Angelo) costruito nel 136 a.C. fino al famoso acquedotto, il Pont du Gard, costruito a Nîmes in Francia nel 200. Con la dissoluzione dell'Impero Romano si ferma anche la costruzione di ponti importanti. Solo a metà del millecento (1146) nasce un ponte con 16 archi che attraversa il Danubio a Ratisbona. Negli anni che seguono

ALEXANDER LANGER 1995-2005: LENTIUS, PROFUNDIUS, SUAVIUS

Sono passati 10 anni da quando Alexander Langer ha deciso di accomiarsi dalla vita. Il ricordo di lui, e di quanto ha fatto nella sua straordinaria vita, si è fatto col trascorrere degli anni più maturo e consapevole, seppur ancora velato di malinconia e nostalgia. È nata a Bolzano nel 1997 la manifestazione "Euromediterranea" organizzata annualmente dalla Fondazione Alexander Langer, da sempre vicino alla Fiera delle Utopie Concrete.

La manifestazione Euromediterranea quest'anno sarà dedicata al pensiero di Alex, al racconto dei suoi scritti. Le parti di riflessione della manifestazione ruoterà intorno a tre testi di Alexander Langer, che si trovano in lingua italiana, tedesca e inglese, nel sito della fondazione:

- L'Europa nasce o muore a Sarajevo (1995);
- La conversione ecologica potrà affermarsi solo se apparirà socialmente desiderabile (1994);
- Tentativo di decalogo per la convivenza interetnica (1994).

segue a pag 8



nascono il ponte sull'Elba a Dresda, sul Meno a Würzburg, sulla Moldavia a Praga (Ponte Carlo) e nel 1345 il Ponte Vecchio a Firenze, uno dei primi esempi con arcate ribassate.

Nei secoli che seguono i ponti in legno vivono un nuovo periodo aureo in Europa e i progressi nella statica permettono l'alleggerimento dei carichi sui piloni attraverso gli archi travi reticolari. Nasce nel 1754 il ponte sul Reno a Schaffhausen con una luce di 110 metri. I progressi della fisica in generale e della statica in particolare permettono opere sempre più audaci che trovano nel cemento e nell'acciaio i materiali ideali. Viene costruito tra il 1777 e il 1779 il primo ponte in ferro sul Severn presso Coolbrookdale e nel 1875 nasce il primo ponte in cemento armato a Chazelet. Il calcestruzzo lo conoscevano già i romani per le opere dei porti, ma solo in combinazione con l'acciaio nasce una tecnica costruttiva dove al cemento vengono affidate le forze di compressione e all'acciaio le forze di trazione. Nuove tecniche di costruzione e l'introduzione di nuovi materiali segnano un altro salto di fattibilità nella costruzione dei ponti. Lo sviluppo dei ponti sospesi, dalla metà dell'800, con la brillante formulazione del problema dell'equilibrio e della congruenza tra cavo e trave, e l'introduzione del cemento armato precompresso nella prima metà del '900 consentono di fare nei decenni successivi sempre nuovi passi in avanti. Il Brooklyn bridge, costruito tra il 1870 e il 1883 da Johann August Röbling arriva ad una luce di 500 metri e questa tecnica trova il suo attuale apice nel ponte sulla vallata di Millau di Sir Norman Foster che con sette piloni in acciaio e cemento sorreggono a 240 metri d'altezza una lastra d'acciaio di 2460 metri su cui corrono quattro corsie nei due sensi. Le 1500 tonnellate di cavi d'acciaio sono state fissate con macchine di sollevamento a pompa costruite appositamente e il diffuso impiego di computer e le tecniche più avanzate, affermano orgogliosamente i costruttori, hanno ridotto a zero gli incidenti e previsto ogni tipo di rischio per i prossimi cento anni.

I PONTI E IL DOMINIO SULLA NATURA

I ponti, *per definitionem*, vengono costruiti per superare un ostacolo. Un intervento sulla natura che consente di scavalcare un corso d'acqua, una gola, che interrompe la continuità del territorio. L'audacia dell'impresa ponte, che sembra sfidare le leggi della natura, ha impiegato da sempre le arti ingegneristiche e le tecniche edilizie più avanzate dell'epoca per soggiogare la natura. Il ponte è segno della capacità di piegare il territorio alle proprie esigenze. Per molto tempo le modifiche del territorio sono state minime, qualche palo nel fondale del fiume, essenziali pile in pietrame, forse un livellamento del terreno sulle sponde per l'appoggio dell'impalcato in un'opera che cercava di adattarsi al meglio alla configurazione offerta dal territorio.

Il progresso delle conoscenze e delle tecniche hanno aumentato man mano i gradi di libertà dalle condizioni specifiche del luogo e i ponti in tempi moderni sono diventati più che altro parte integrante dell'opera stradale o del tronco ferroviario nel suo complesso. L'impiego generalizzato dell'acciaio e del cemento armato nella rivoluzione industriale permettono poi un salto gigantesco verso luci ed altezze sempre più notevoli. Il ponte si inserisce sempre di meno nella morfologia del territorio e si cerca di superare in un percorso più retto, lineare e piano possibile, l'ostacolo. Questo rapporto strumentale con l'ambiente naturale risponde alle esigenze delle ferrovie, prima, e del traffico individuale su gomma poi. Le caratteristiche dei mezzi meccanici, delle locomotrici e delle

automobili, determinano la forma concreta del ponte che perde il legame col sito in un percorso dove i territori che si attraversano sono solo il substrato materiale per i binari o la carreggiata. Con l'esplosione del traffico su gomma e la corrispondente estensione della rete stradale, e in seguito autostradale, la costruzione di ponti è diventata una produzione seriale, l'assemblaggio in sito di elementi prefabbricati, di un'estetica banale se non brutale, quasi sempre con grandi sconvolgimenti del paesaggio. Sono pochi i ponti eccellenti che raccolgono l'attenzione, come l'Europabrücke sopra Innsbruck, la stragrande maggioranza è roba standardizzata senza nessuna dignità formale. La violenza che i viadotti autostradali hanno inflitto sul paesaggio d'Italia non ha paragoni. Quando, come si sta profilando in un orizzonte purtroppo lontano, sarà arrivata la fine dell'attuale sistema di trasporto su gomma, sarà un'impresa impegnativa per le future generazioni liberare il paesaggio dai ruderi di queste mostruosità che sono i viadotti autostradali. "Per la brutta architettura", insisteva Aldo Rossi, "non vi è nessuna copertura ideologica: come per un ponte che crolla". Oggi grazie al progresso della scienza e della tecnologia i ponti non crollano più come succedeva spesso nei tempi premoderni, però sono diventati brutti. Potrebbe però essere lo stesso progresso nella fattibilità che permetterà un rapporto più organico ed equilibrato con l'ambiente naturale con delle opere che riflettano la specificità del luogo, le peculiarità storiche e geologiche, a servizio degli abitanti del territorio e non solo di coloro che lo attraversano con grande velocità

PONTI COME OPERE, PONTI COME LUOGHI

L'aspetto funzionale, il ponte come mezzo per superare un ostacolo, è sempre stato decisivo per la loro realizzazione. Non sorprende, tuttavia, che una volta costruiti, questi luoghi centrali di frequentazione obbligatoria, avessero assunto anche molte altre funzioni e giocavano spesso un ruolo importante per lo sviluppo delle zone limitrofe su una o, più spesso, su entrambe le sponde. Molte città sono nate in seguito al ponte, nate dal ponte, come per esempio Innsbruck dove il nome stesso significa "Ponte sull'Inn".

I ponti e le loro immediate vicinanze erano luoghi di intensa attività economica a volte di una certa precarietà, per la quale era emblematica la costruzione in legno, in altri casi (i ponti di Parigi, il Ponte Vecchio) con edifici in pietra di più piani con le botteghe al piano terra e le abitazioni sopra. Una collocazione assolutamente precaria causa di numerosi incidenti mortali. Ancora nel 1658 l'acqua alta della Senna portò via il Pont Marie, con tutti gli edifici costruiti, sopra causando la morte di 60 persone. Il Pont Neuf, difatti, è stato il primo ponte di Parigi a presentarsi senza fabbricati annessi, come un manufatto "moderno". Inaugurato nel 1603, era in quel periodo l'unico ponte senza edificazioni aggiuntive e solo nel '700 anche dagli altri ponti della capitale francese furono tolte tutte le costruzioni.

Dobbiamo immaginarci la vita sui ponti e nelle aree antistanti ricca di grande vivacità con le botteghe dei mercanti, di artigiani di ogni sorta, conciatori, cappellai, profumieri, gioiellieri, armaioli, beccai, erbaioli, residenti ed ambulanti, e ancora giocolieri, domatori d'orsi, venditori d'acqua, barbieri, cavidenti, mendicanti oltre una ricca e variegata folla che circolava per fare acquisti o per divertimento. Nelle miniature di Vie de Saint Denis si vedono le ruote dei mulini sospese sotto gli archi

di un ponte e più in generale tra le arcate di molti ponti urbani avevano luogo intense attività di compravendita, pesca, scarico di merci.

I ponti per la loro indiscussa importanza economica conoscevano una cospicua varietà di forme di gestione e di rapporto tra il potere pubblico e privato. L'interesse del potere pubblico era la comunicazione, la sicurezza e l'ordine pubblico, ma anche i dazi da coloro che entravano in città con le proprie merci oltre che dai commercianti, dagli artigiani e dai residenti sui ponti. Fatto è che alcune attività potevano essere svolte esclusivamente sui ponti. A Parigi per esempio Luigi VII aveva stabilito nel 1141 che i cambiavalute potessero esercitare le loro attività esclusivamente sul Grand-Pont, dove in seguito si stabilirono anche gli orefici e i gioiellieri. L'interesse dei privati era di utilizzare al meglio lo spazio-ponte per attività commerciali e residenziali. Dovevano affermare i propri interessi su due fronti: contro il potere pubblico e contro i poteri naturali. Al reddito spesso elevato derivante dalle attività delle botteghe corrispondeva un canone d'affitto, fonte importante di introito per le autorità. Le forme di proprietà del ponte e dei diritti connessi potevano essere piuttosto complesse. Con il Grand-Pont che Carlo il Calvo aveva fatto costruire sulla Senna, per esempio, i mulini appartenevano ai capitoli di Notre-Dame e di Sainte-Opportune, mentre l'arcata navigabile era dell'ansa dei "Marchands de l'Eau". Spesso le condizioni di proprietà subivano un riordino in seguito al crollo del ponte, evento piuttosto frequente. I crolli e i rifacimenti sembrano essere stati davvero all'ordine del giorno. Spesso, a seguito di una manutenzione scadente, i manufatti furono travolti dalle acque delle piene o cedevano all'impatto delle barche contro i piloni. La rapidità della ricostruzione era un forte indicatore del valore economico e strategico e della rilevanza strategica nella comunicazione. Facendosi carico delle spese di ricostruzione o di una sua parte i cittadini rivendicavano una parte dei diritti esercitati sui ponti.

Parte solo nel Cinquecento la storia moderna dei ponti nell'ambito di un riordino più generale dello spazio pubblico. Vengono ricostruiti in pietra, sparisce l'immagine medievale dei ponti pieni di case, botteghe e banchi. Dominanti criteri diventano la simmetria e la regolarità riflettendo l'affermazione di un potere centralizzato per il quale il ponte diventa simbolo di autorità e di rivendicazione dello spazio pubblico. Il ponte Sant'Agelo nella sua riformulazione di Bernini e il ponte Carlo a Praga sono tra i tantissimi esempi eccellenti di un ponte di forte valore rappresentativo e simbolico. Le condizioni difficili e le relative impegnative tecniche di costruzione, la rilevante importanza funzionale e comunicativa nonché l'elevata visibilità sia in ambiente urbano che naturale hanno reso i ponti più di altri manufatti - torri, fontane, mura - catalizzatori di un ricco simbolismo, luogo e oggetto di molti rituali. Parlando di "costruttori di ponti" in senso metaforico non faremmo male a ricordare le grandi sfide che devono affrontare i costruttori dei ponti materiali: capire se un ponte è da costruire o meno, come inserirlo nei luoghi che lega, come garantire la flessibilità della costruzione - i ponti rigidi crollano - come mantenere il manufatto poiché non basta costruirlo - lasciato a se stesso non dura. Senza logorarci troppo nelle analogie tra i ponti materiali e quelli metaforici, faremmo bene a guardare da vicino gli uni per capire meglio come gli altri potranno portarci a un futuro amico.

Karl-Ludwig Schibel, coordinatore Fiera Utopie Concrete



PONTI CHE TAGLIANO E SCAVALCANO

DI ANNA DONATI, SENATO DELLA REPUBBLICA



Ponti per il dialogo tra i popoli, tra le culture e tra le generazioni. Un dialogo per la vita e l'arte della convivenza, è questo il messaggio che Alex Langer cercava instancabilmente di trasmettere.

Niente a che vedere con ponti in acciaio e grandi reti di cemento che si vogliono costruire nel nostro Paese che, se da un lato vengono invocati per una migliore comunicazione tra i cittadini e per le merci, in realtà "tagliano e scavalcano" pesantemente i territori che attraversano.

Il Ponte sullo Stretto di Messina è l'emblema di questa separazione.

Un ponte stabile che attraversa lo Stretto, non giustificato dai flussi di traffico ferroviario e stradale odierni, che distrugge paesaggi ed un ambiente unico, che farà deprimere il cabotaggio via mare e allontanerà le città di Reggio Calabria e Messina.

Infatti l'attuale servizio di traghetti (comunque da potenziare e migliorare) collega meglio ed in minor tempo diversi punti delle due città e delle due sponde, che con il Ponte invece si allontanerebbero a causa delle bretelle autostradali e dei chilometri in più che ogni cittadino dovrebbe percorrere. A livello locale nessun beneficio dunque alla comunicazione. Non è un caso che l'opera viene invocata per un miglior collegamento con la Sicilia sia a livello nazionale che internazionale. E' lecito domandarsi che senso abbia risparmiare poche decine di minuti nell'attraversare lo Stretto dato lo stato attuale delle ferrovie e delle strade connesse al Ponte, lente ed ancora a binario unico in Sicilia. I sostenitori del Ponte hanno già dato la loro risposta: costruire binari ad Alta Velocità tra Napoli e Reggio Calabria con un costo stimato in 22 miliardi di euro. Un progetto AV che prevede il collegamento solo tra i comuni capoluogo di Regione escludendo così la maggioranza dei cittadini dal servizio ferroviario.

Cosa dire poi della strategia UE prevista nelle reti transeuropee che considera il Ponte l'anello mancante dell'asse strategico Berlino-Palermo! Fa semplicemente sorriderci che il Ponte sullo Stretto possa avvicinare di per se questi due popoli, mentre invece non siano la cultura, il paesaggio, il cibo ad indurre curiosità, conoscenza e voglia di viaggiare.

Certamente anche a Berlino sanno chi sia Antonello da Messina e la sua splendida arte, conoscono la Valle dei Templi di Agrigento ed i meravigliosi balconi barocchi di Noto.

La mia opinione è che una infrastruttura capace di "futuro amico" deve avere almeno tre caratteristiche:

- deve essere utile ad indurre e promuovere uno sviluppo sostenibile per il futuro. Ad esempio nel campo dei trasporti non può sostenere la crescita del traffico motorizzato perchè questo equivale ad aumentare i consumi energetici, la crescita della CO₂ e delle emissioni inquinanti in atmosfera, che aumentano degrado, perdita di benessere e salute nei cittadini.

- deve essere sostenibile dai territori interessati non solo in termini di impatto ambientale,

ma anche di inserimento equilibrato nelle funzioni e persistenze che hanno determinato il luogo ed i suoi segni del tempo. - deve favorire la coesione sociale e migliorare il servizio offerto ai cittadini, ad esempio nel campo del trasporto e della mobilità sostenibile.

Se leggiamo con questi "occhi sostenibili" altri due casi italiani di grandi infrastrutture, possiamo meglio farci un'idea.

Il caso dell'Alta Velocità ferroviaria, fortemente contestata dagli ambientalisti, perchè non era in grado di trasportare merci, era scarsamente connessa alla rete esistente, non assegnava alcun peso ai nodi ferroviari metropolitani ed al trasporto regionale, era basata su progetti inadeguati ad elevato impatto ambientale. Il confronto ha dato risultati apprezzabili anche se non mancano punti critici. Innanzitutto la ferrovia ad Alta Capacità è stata selezionata per le tratte più saturate (Torino-Milano-Napoli), adesso è in grado di trasportare merci, è interconnessa alla rete regionale ed ai nodi ferroviari. Infine sono state introdotte numerose modifiche ai tracciati portandola in aderenza ad infrastrutture esistenti, ove possibile. Se valutiamo questo progetto AV con i tre criteri proposti, ritengo che l'Alta Capacità ferroviaria, aumentando l'uso del treno induce uno sviluppo sostenibile, ha ottenuto buone mitigazioni di tracciato anche se non ovunque (per esempio a Modena resta un punto critico), ha ridimensionato ma non risolto i problemi di esclusione sociale, collegando i comuni capoluogo di regione.

Pur trattandosi quindi di una infrastruttura pesante che segnerà il territorio nel prossimo secolo, il sacrificio ambientale è ripagato dall'incremento dell'uso del treno che ne deriverà.

Negativo è invece che si voglia proseguire l'Alta Velocità in modo insensato tra Salerno e Reggio Calabria; si rilanci la tratta Milano-Genova per le merci che, come è noto, hanno bisogno di alta capacità e puntualità; si tenti di realizzare anche la Milano-Padova nonostante i flussi di traffico siano di tipo locale e servirebbe un quadruplicamento in sede della rete esistente. Una strategia inadeguata e squilibrata alla domanda di trasporto reale, che avrà come effetto anche il taglio delle risorse finanziarie destinate all'adeguamento della rete esistente.

Con gli stessi criteri si deve valutare il progetto per una nuova autostrada tra Milano e Brescia, la BreBeMi, in fase di elaborazione ed approvazione. Si tratta di una nuova autostrada localizzata su aree molto dense, che dovrebbe servire aree già ad alta intensità di traffico, in grado di raccogliere flussi di auto pari ad 80.000 veicoli al giorno. Una domanda reale quindi, ma ugualmente Verdi, associazioni ambientaliste, sindaci e comitati si oppongono a questa opera con buone ragioni. La prima è che la nuova autostrada aumenterebbe la crescita del traffico motorizzato di merci e passeggeri a ridosso di Milano, mentre la città è già congestionata

e carica di inquinamento e deve fare i conti ogni giorno con l'emergenza smog.

Il secondo elemento è legato all'analisi specifica di come si muovono oggi i cittadini e le merci in quelle zone. Uno studio elaborato da Polinomia per conto dei sindaci e del WWF Italia dimostra come sia il traffico di breve distanza a farla da padrone e che se si vuole intervenire per migliorare e dare sollievo alle città bisogna adeguare la rete stradale esistente, evitando di costruire una nuova autostrada che attira un traffico di transito senza dare un contributo ai problemi di viabilità esistenti. Quindi serve un progetto di miglioramento della rete attuale, senza "grandi infrastrutture" che aumentano soltanto il traffico motorizzato.

Definire quali siano le infrastrutture che servono è una operazione complessa, in cui devono essere sommate e confrontate strategie generali, problemi puntuali di inserimento ambientale ed urbanistico e devono comunque indurre un miglioramento dei servizi collettivi ed individuali da offrire al cittadino. Si tratta in modo sintetico di ferrovie, tramvie, metropolitane, ammodernamento dei porti per il servizio di cabotaggio, l'adeguamento delle strade esistenti, da scegliere con cura ed equilibrio.

Come ci ricorda Italo Calvino ne *Le città invisibili*:

"Del carattere degli abitanti d'Andria meritano di essere ricordate due virtù: la sicurezza in se stessi e la prudenza. Convinti che ogni innovazione nella città influisca sul disegno del cielo, prima d'ogni decisione calcolano i rischi ed i vantaggi per loro e per l'insieme delle città e dei mondi".

Proprio quella prudenza e quell'equilibrio che la nostra società contemporanea sembra aver smarrito.

“

Il ponte si slancia 'leggero e possente' al di sopra del fiume. Esso non solo collega due rive già esistenti. Il collegamento stabilito dal ponte - anzitutto - fa sì che le due rive appaiano come rive. È il ponte che le oppone propriamente l'una all'altra. L'una riva si distacca e si contrappone all'altra in virtù del ponte. Le rive, poi, non costeggiano semplicemente il fiume come indifferenziati bordi di terra ferma. Con le rive, il ponte porta di volta in volta al fiume l'una e l'altra distesa del paesaggio retrostante. Esso porta il fiume e le rive e la terra in una reciproca vicinanza (...) Il luogo non esiste già prima del ponte. Certo, anche prima che il ponte ci sia, esistono lungo il fiume numerosi spazi che possono essere occupati da qualcosa. Uno di essi diventa a un certo punto un luogo, e ciò in virtù del ponte. Sicché il ponte non viene a porsi in un luogo che c'è già, ma il luogo si origina solo a partire dal ponte".

Martin Heidegger

”



UN LUOGO DI PASSAGGIO OBBLIGATO

INTERVISTA ALLA PROF. DONATELLA CALABI, DOCENTE DI STORIA DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO, IUAV

Lei scrive della Senna "crolli e rifacimenti erano stati davvero all'ordine del giorno lungo tutto il fiume" sembra fino al Seicento. (Donatella Calabi e Claudia Conforti, I Ponti delle Capitali d'Europa dal Corno d'Oro alla Senna, Electa, Milano 2002). Non sapevano costruire meglio? Risparmiavano sui materiali e sul lavoro? Come ci dobbiamo spiegare questi frequenti crolli che tra l'altro distruggevano non solo il ponte, ma anche valori consistenti sotto forma degli edifici sul ponte e i contenuti delle botteghe e chiedevano a volte la vita di decine di persone. Erano meno preoccupati della sicurezza, i nostri antenati, abituati a vivere con il rischio e comunque la vita valeva di meno? O erano incapaci di fare meglio?

Io non credo che si trattasse di incapacità di costruire, anche se, sicuramente, non conoscevano le tecniche più recenti. Molti di questi ponti erano inizialmente lignei e nel caso di Parigi la violenza delle acque era tale per cui era veramente difficile con un ponte ligneo resistere, soprattutto quando si trattava dello scioglimento dei ghiacci in primavera con enormi pezzi di ghiaccio che andavano a sbattere contro i piloni del ponte. Ci sono delle antiche cronache che fanno una descrizione

assolutamente forte, efficace di questa violenza dell'acqua, della furia dei fenomeni naturali, contro la fatica dell'uomo nel costruire in generale e nel costruire, quindi, anche i ponti.

Quindi loro facevano del loro meglio ma gli elementi naturali erano più forti.

Sì sostanzialmente credo fosse questa la ragione. C'era sicuramente anche un problema di risparmio e quindi di contenere le spese. Questi ponti che erano di legno nella maggior parte dei casi sono di difficile manutenzione, cioè richiedono molta cura e la manutenzione costa cara. In una situazione come quella del ponte di Rialto di Venezia, che io ho studiato, l'aspetto del costo di manutenzione sembra essere una questione assillante per le Magistrature veneziane.

Anche in una città così ricca?

Sì, gli investimenti in opere pubbliche sono difficili da fare, sono costosi, le magistrature sono molto attente alla quantità di spesa, e nel caso del Ponte di Rialto la decisione di passare da un ponte di legno ad un ponte di pietra è una decisione che è durata quasi un secolo,

perché dalla prima proposta, che è stata presumibilmente fatta da Fra' Giocondo nel 1507, a quando si è dato inizio alla costruzione del ponte in pietra, nel 1587, sono passati 80 anni. L'esitazione era perché da un lato si sapeva che la manutenzione costava molto cara e dall'altro però si evitava di costruire qualche cosa di molto rigido come sarebbe stato un ponte in pietra rispetto invece a qualcosa che era molto più naturale, molto più legato ai fenomeni naturali, appunto, che era il ponte in legno. In questa contraddizione io credo che i magistrati veneziani si siano dibattuti molto a lungo.

C'entravano anche aspetti estetici?

Sicuramente estetici dal punto di vista del legame con le tradizioni, con le abitudini, con quello che faceva parte della storia della città. Più che estetici però, erano aspetti di fiducia nei fenomeni naturali. Uno degli aspetti che mi ha sempre colpito quando ho studiato le vicende lagunari di antico regime nel 1400/1500 è proprio questa convinzione che esiste un equilibrio nella natura e che romperlo è dannoso, può essere pericoloso. Allora nei confronti dell'acqua e dell'equilibrio precario che l'acqua comporta rispetto alla città, questa preoccupazione sembra essere molto forte. Nel caso del ponte di Rialto, appunto, il legno è qualche cosa che si adatta.

Che intervenga meno profondamente nella natura?

Sì. Quindi per un verso si ha più fiducia in questo materiale utilizzato da sempre per le fondazioni; per un altro si sa che esso si consuma, si rovina, si guasta, marcisce con l'umidità ecc... e quindi richiede spese di manutenzione molto forti. Quest'esitazione ha condizionato a lungo le scelte e i comportamenti: io credo che tutto questo sia presente un po' nella mentalità delle città di antico regime. A Venezia, che ho studiato in modo dettagliato, ci sono dei documenti che lo dicono, ma sostanzialmente credo che a Parigi ci sia un po' lo stesso atteggiamento.

E perché erano abitati i ponti? C'è poco spazio disponibile su un ponte mentre su entrambe le rive c'è tanto spazio. Perché questo spazio molto stretto, che tra l'altro è anche spazio precario, viene poi usato per produzione, residenza, commercio?

Questo è interessante, secondo me è perché il ponte è un luogo di passaggio obbligato e può essere sfruttato meglio di altre parti della città. E' proprio una questione di sfruttamento dello spazio. La gente sul ponte è obbligata a passare e quindi a vedere le vetrine, i negozi, le botteghe e, presumibilmente, anche a comprare, a spendere del denaro. E' un fatto che nei ponti ci sono quasi sempre i luoghi del commercio di lusso, lo scambio del denaro, uno scambio di merci preziose, quali i tessuti, le sete, gli ori, le armi, i libri. E' quasi sempre decisiva questa logica di sfruttare il passaggio della gente. Il luogo di passaggio diventa il luogo privilegiato, il luogo più ricco.

La sua descrizione, che mi è piaciuta molto, dove lei parte dalle miniature di Vie de Saint Denis,



mostra una grande varietà di attività probabilmente non solo sul ponte ma anche intorno al ponte. Anche intorno al ponte effettivamente si sviluppa il commercio: ma il ponte sembra incentivare lo scambio; i suoi dintorni si presentano come un'area particolarmente fortunata. Dove ci sono documenti si sa che i locali destinati alle botteghe o ai depositi sono molto piccoli; ciò nonostante questi spazi sono affittati a prezzi altissimi, la bottega sul ponte vale molto di più che una bottega altrove in città e la ragione sta proprio nel fatto che con questa localizzazione si riesce a sfruttare il passaggio obbligato. Il London Bridge aveva sull'estradosso le attività più varie tra cui il cambio del denaro, la sorveglianza dell'ingresso in città, ma anche una cappella, quindi qualcosa che ha a che fare con ragioni simboliche e religiose insieme. Insomma il ponte è in qualche modo una parte privilegiata della città.



E così anche con il rischio che crollasse valeva la pena di cercare di essere sul ponte con la propria bottega?

Sì, l'impressione è proprio che valesse la pena comunque, anche se c'era questo rischio.

E questo si può generalizzare alle città italiane?

Si può generalizzare alle città europee e anche alle città italiane. Fra le città italiane soprattutto quelle più commerciali, Venezia, Firenze sono probabilmente gli esempi più efficaci con il Ponte di Rialto e Ponte Vecchio. Ma ci sono anche delle città più piccole come Bassano che aveva un ponte coperto in cui si organizzavano delle attività. In realtà molti di questi ponti "abitati" sono stati demoliti e, magari, ricostruiti: non a Venezia e Firenze ma altrove, è stata eliminata la presenza delle botteghe sovrastanti, considerate desuete, espressione di una forma urbana del passato. Però in antico regime moltissimi ponti erano abitati: Parigi è il caso più clamoroso, ma se si pensa al London Bridge è la stessa cosa, appunto Firenze e Venezia le ho già menzionate, Norimberga aveva un ponte abitato; insomma c'erano parecchie città che avevano ponti "abitati" e il fenomeno riguardava anche le città di medie dimensioni, ma soprattutto i grandi centri commerciali. I ponti quasi sempre sono vicini alle aree di mercato, non è un caso, sono proprio i punti di sfruttamento commerciale più solidi e più importanti, sono luoghi di scambio. Sono dei

pezzi di viabilità cittadina, ma molto legati all'attività di mercato.

Lei diceva all'inizio che i ponti si prestano in modo particolare come simboli forse più ancora delle porte, delle fontane, delle torri o altri manufatti, è vero che è così, che hanno un forte richiamo simbolico e ci può dire qualcosa sul perché è così?

Io credo che abbiano senz'altro un richiamo simbolico, è significativo un elemento da cui è facile dedurre questo. Succede molto spesso che nobili importanti al momento della loro morte lascino in eredità allo Stato (o al Comune) un finanziamento speciale per la costruzione di un ponte, è qualche cosa che in qualche modo li fa pensare ad un passaggio verso l'aldilà e nello stesso tempo ad un ricordo, una memoria precisa nei confronti della città di cui sono stati cittadini importanti. A Venezia il caso di Lorenzo Moro che ha lasciato una quantità importante di denaro per la costruzione di una Chiesa e di un ponte nella contrada in cui abitava è un caso abbastanza frequente. I conventi investono denaro per la realizzazione dei ponti; ci sono sovente esempi di questo genere, e l'impressione è che giochino insieme il valore di simbolo del passaggio all'aldilà (dopo tutto un modo di fare il bene significa lasciare una parte della propria ricchezza legandola a enti religiosi) e nello stesso tempo una volontà di lasciare una traccia fisica nella propria città, qualcosa che resta, che è costruito in pietra, che è solido. Memoria

del proprio casato e traccia visibile nella città in cui si è vissuti vanno di pari passo. Questo aspetto mi sembra significativo senza contare, ma qui sono su un terreno che conosco meno, che ho l'impressione che tutto questo sia vero anche nei testi antichi, nei testi classici, da Vitruvio per i trattati di architettura, a molto più lontano ancora, nella Bibbia: credo che la costruzione del ponte in quanto tale abbia spesso una valenza simbolica importante.

Adesso probabilmente fuoriusciamo dal suo campo di pensiero e di attività. Lei si sente di dire qualcosa sui "ponti da non costruire"?

Ogni tanto si è posto nella storia il problema di separare; insomma il ponte unisce, ma anche separa, e qualche volta di fronte ad un problema di difesa da nemici che arrivano dall'esterno c'è il problema di creare uno stacco, una separazione che ne impedisca l'assalto. Quindi direi che i ponti da non costruire sono quelli che si trovano in corrispondenza di un luogo in cui il problema della difesa è più forte. L'acqua è un elemento di separazione e di difesa oltre che di unione, assolutamente sentito come tale nelle città di antico regime. Non c'entra tanto con i ponti ma un esempio significativo è che Venezia si è sempre vantata di non avere mura perché non ne aveva bisogno perché era difesa in modo naturale dall'"acqua che le va intorno".



“

Purtroppo sono più numerosi gli uomini che costruiscono muri di quelli che costruiscono ponti
Proverbio cinese

La grandezza dell'uomo è di essere un ponte e non uno scopo: nell'uomo si può amare che egli sia una transizione e un tramonto.

Io amo coloro che non sanno viver se non tramontano, poichè essi sono una transizione. Io amo gli uomini del grande disprezzo, perchè essi sono gli uomini della grande venerazione e frecce che anelano all'altra riva
Friederich Nietzsche

”



LA MOBILITÀ CAMBIA MOVIMENTO. VIVIBILITÀ E SOSTENIBILITÀ DEI CENTRI URBANI

FIERA DELLE UTOPIE CONCRETE 2004

Dal Seminario:

“La crescita della mobilità: idealità e conflitti”
Con interventi di Peter Kammerer, Franco La Cecla ed Enrico Euli

LA GIOIA DEL FARE CONTRO L'ORGOGGIO DEL PRODOTTO

Peter Kammerer

Con la mobilità siamo ad una svolta epocale che possiamo leggere a partire dai miti e che riguarda la conquista, conquista che oggi tutti ci spiegano come una cosa meravigliosa: annullare le distanze, superare i vincoli fisici imposti dal territorio, bruciare lo spazio. Tutti questi miti, se guardiamo bene, sono orribili poiché viviamo proprio perché c'è un minimo di distanza fra l'uno e l'altro. Annullare le distanze è una cosa terribile, allo stesso modo di superare i vincoli fisici.

Le Cosmicomiche di Italo Calvino ci spiegano che l'Universo non ha prodotto altro che spazio dopo il Big Bang e noi abbiamo la massima idea di annullarlo. Una delle Cosmicomiche spiega com'è nato lo spazio, e secondo Calvino, da un'idea di generosità di rapporto. Ora noi stiamo compiendo una rivoluzione uguale a quella che possiamo spiegare con il mito di Anteo, quel gigante invincibile finché toccava con i piedi la terra, e che Eracle riuscì a sopraffare sollevandolo in alto e facendogli perdere la sua forza.

Il mito di Anteo fa parte di tutta una serie di miti importantissimi che spiegano il passaggio dalle divinità della terra alle divinità che Calvino chiama extraterrestri, cioè che vivono sulla terra e non più radicate nella terra. Le divinità non terrestri hanno poi preso la loro sede sull'Olimpo, in alto, mentre le divinità della terra erano dentro, nella terra, Plutone ad esempio. Il ratto di Proserpina, su cui c'è un bellissimo racconto di Calvino, spiega le ragioni di Plutone. Plutone è stato ingannato da queste divinità che stanno sopra la terra, ma lì, dentro, è il vero sapere. Quindi c'è stato un passaggio che ha durato mille, duemila anni da quando gli uomini hanno scambiato i loro dei. Gli dei della terra furono vinti e abbiamo avuto un nuovo tipo di dio che non sta più dentro, nella terra, ma cammina sulla terra, o sta in alto e guarda sulla terra dall'Olimpo.

Questi dei camminavano sulla terra, anzi erano grandi camminatori. Wotan, il dio germanico

è stato un grandissimo camminatore, Gesù è un camminatore, gira la Palestina e cammina da un paese all'altro. Se vi piace la musica, sapete che i Lieder di Schubert sono impossibili senza l'idea del viandante. Dunque, l'esperienza umana si è fatta camminando. La nostra lingua conserva quest'immagine, infatti si dice “Che cammino sta facendo questo giovane?” Ma i giovani lo sappiamo, non camminano più, però la lingua dice ancora “un bel cammino verso...”. Passiamo ad un altro cambiamento epocale: cambia il modo di muoversi.

Ci si muove non più nel territorio, ma considerando la fisicità come ostacolo che ci impedisce di muoverci. Le Alpi nella concezione della maggior parte delle persone sono un ostacolo allo sviluppo o al traffico. Quindi, dobbiamo perforare, bucare, ma le montagne che noi buchiamo sono una cosa incredibile e c'è un rapporto fra tutti questi buchi che stiamo facendo. E' la questione della fisicità, del corpo bucato o non bucato.

Tutto il nostro viaggiare è diventato un modo di incorporarsi in un mezzo, un veicolo, in un posto e uscirne in un altro, tutto quello che sta in mezzo è tempo perduto e non-spazio. Mi imbarco all'aeroporto di Roma ed esco ad Edinburgo o in Africa o ovunque voglio. In mezzo c'è uno strano volo che è non-tempo, non-spazio. Ma anche in automobile ormai ci incorporiamo e arriviamo, il viaggio stesso non conta più.

La conseguenza è che quello che conta è il prodotto, il risultato, il fare, l'arrivarci non conta niente. Si tratta di una gravissima scelta. Quando a Lessing, uno dei grandi illuministi tedeschi, è stato chiesto: «Che cosa preferisci: la verità o la ricerca della verità?», ha risposto: «La ricerca della verità», perché a lui piaceva ricercare, mentre noi vogliamo il prodotto. Una cultura tutta diversa, per cui lui afferma che la grandezza dell'uomo è il cercare non il trovare. Allora il viaggiare è molto più importante dell'arrivare, o come diceva Bertold Brecht «E' molto più importante il giusto camminare che la giusta direzione» con un detto contro Stalin che stava nella giusta direzione. Il risultato di tutte queste scelte di valori, in fondo, prendendo i risultati negativi (poi ci sono anche quelli positivi) sono attività e brutalità, perché il fare non conta più. Dobbiamo quindi rivalutare la gioia del fare contro l'orgoglio del prodotto, contro l'orgoglio dei risultati, non contano tanto i risultati

quanto quello che si sta veramente facendo. Se ci si mette in moto e non si arriva a Città di Castello va benissimo, purché si sia in moto a fare qualcosa strada facendo.

LE RADICI DELLE TECNOLOGIE NEI DESIDERI COLLETTIVI

Franco La Cecla

Il mio mestiere mi spinge a fare un po' il bastian contrario. Una delle cose di cui mi occupo è non di come la gente dovrebbe vivere e pensare, ma di come effettivamente vive e pensa. La gente non fa come dovrebbe fare e non pensa quello che dovrebbe pensare ma vive.

L'antropologia è una disciplina che si occupa del “comunque”, cioè di come comunque vanno le cose e non di come dovrebbero andare. E' interessante essere in un posto che si chiama Fiera delle Utopie Concrete perché in qualche modo c'è il “comunque”. Non è un'utopia, ma un'utopia concreta, uno stimolo, una contraddizione in termini. Sento un certo fastidio quando mi trovo con alcuni miei amici, anche ambientalisti, che con l'orgoglio di sentirsi pochi ti fanno capire che sono loro che sanno come va il mondo. Questo ragionamento non mi affascina più, anzi mi angoschia. Preferisco capire come funzionano le maggioranze piuttosto che le minoranze, capire perché il mondo comunque va male, perché la gente preferisce bere, fumare, avere l'automobile piuttosto che non avercela. Mi interessa perché le persone, nella loro esperienza quotidiana, scelgono delle cose piuttosto che altre, anche se queste altre sembrano migliori.

Sono convinto che la gente quando fa delle scelte ha delle motivazioni che dobbiamo capire, e non che il popolo è un popolo bue, che vede la televisione o compra perché la convincono. Il mio mestiere è capire come si muove la gente non come dovrebbe muoversi. Per questo non faccio più politica, non m'interessa convincere gli altri a cambiare, preferisco convincere me stesso a capire perché gli altri vivono in un certo modo. Uno degli argomenti su cui ho litigato in passato con il mio amico Wolfgang Sachs, grande fautore della sufficienza, è che considero la velocità un grande sogno dell'umanità. Se la gente si è imbarcata in questa avventura è perché nel profondo vuole realizzare questo sogno.

Questo è vero più in generale: tutte le tecnologie con cui abbiamo a che fare oggi affondano in qualche sogno sognato da una maggioranza di persone. Non mi vergogno a dire che ho passato parte della mia infanzia a sognare di avere uno strumento portatile con cui chiamare. Adesso l'hanno fatto. Questo non vuol dire che la tecnologia corrisponde al sogno, molto spesso è una riduzione del sogno, però è frutto dei sogni sognati, dei desideri collettivi. Noi non siamo molto diversi dai greci o dagli indiani, siamo affondati nella mitologia e gran parte delle cose che desideriamo, per esempio il fascino della velocità, da sempre hanno fatto parte del universo umano e si ritrovano puntualmente in tutti i miti.





Peter Kammerer

Sono d'accordo quasi su tutto tranne che su una cosa: non mi preoccupa per niente, se noi siamo i giusti e gli altri i cretini.

Se tu, da antropologo, hai un occhio per vedere le assurdità dei popoli lontani, ti invito a vedere le assurdità che facciamo qui. Dobbiamo capire che cosa deforma i nostri sogni, non basta dire che l'automobile ha radice nei sogni, il mito della velocità poteva esprimersi in tante altre cose, perché nell'automobile?

IL MITO DELLA SICUREZZA CI IMPEDISCE DIVIVERE

Enrico Euli

Considero la mitologia e il mito della sicurezza come ciò che più ostacola e ostacolerà la possibilità degli esseri umani di giocare e di vivere. La falsa promessa di uscire dalla "società del rischio" e di mettere in sicurezza l'umanità in realtà fa sì che noi ci impediremo definitivamente di giocare e di vivere. Il giocare non è solo fantasticare, così come i miti sono ciò che di più reale ogni essere umano ha nel costituirsi come società, nel pensarsi come forma di vita. La metafora non ha nulla di illusorio, noi viviamo quotidianamente dentro metafore e quindi varrebbe la pena di approfondire il rapporto fra immaginario e realtà, perché le due cose, in particolare nel gioco, sono strettamente integrate.

Non voglio perdere tempo spiegando quanto viviamo in contesti sostanzialmente militarizzati, perché questo è evidente, continuiamo a reagire a quello che sta accadendo attraverso un aumento della sicurezza, un aumento della richiesta di sicurezza. La mossa securitaria è uno dei punti su cui centro destra e centro sinistra vanno veramente a braccetto, la costruiscono entrambi con grande facilità, e sarà la nostra tomba se continuiamo ad assecondarla.

La messa in sicurezza del tempo. Gran parte dei conflitti che abbiamo con i bambini e anche con altre civiltà, nasce da conflitti legati al tempo. E' un conflitto, quello con il tempo, che è importante che il sud non perda - il diritto alla siesta, il diritto al non lavoro, il diritto all'ozio, diventeranno, e sono già, fattori di ricchezza per la vita delle persone. Il nostro tempo è totalmente divorato dal lavoro e dalla produzione, il tempo per giocare è marginale ed è per lo più regolato da dinamiche di consumo, quindi è importante fare entrare il tema della mobilità e del controllo dei nostri costi in movimento - che è l'ultima fase della cosiddetta biopolitica cioè della costruzione microfibrata del potere - sulla nostra vita quotidiana, l'ipotesi cioè che la politica ormai si faccia nel controllo quotidiano dei nostri comportamenti. Ne ha parlato con grande anticipo Michel Foucault. Il fatto che dopo l'11 settembre le uniche aziende che in borsa sono salite oltre a quelle militari erano quelle biometriche, cioè quelle che misurano e controllano i nostri passaggi di mobilità nel mondo, ci fa capire che siamo entrati in una dimensione in cui le telecamere, i controlli satellitari ecc. tengono la mobilità sotto controllo. In tre dimensioni quindi, mente-corpo, spazio e tempo siamo arrivati ad un mito del controllo, di un controllo completo. Sono tre elementi che costituiscono l'idea di vita sociale come vita sociale ordinata, sicura.

Il paradosso è che questa messa in sicurezza della vita ci rende insicuri, aumenta l'insicurezza personale globale.

Questo non è solo il complotto di poche aziende, o delle "forze del male", ma ha a che vedere con il modo in cui noi costruiamo questo mito della sicurezza nel nostro agire, attraverso la nostra attività educativa, attraverso l'attività di movimenti sociali condivisi, cioè quanto noi collaboriamo alla costruzione di questo modello. Molti interventi nella conferenza di stamattina sulla "Mobilità sostenibile per città amiche dei bambini" purtroppo aderiscono a questo modello securitario, cioè partono da una visione del bambino come essere minore da proteggere e da difendere attraverso strumenti di controllo da parte del mondo degli adulti. L'idea che la vita è la costruzione di ordine e di sicurezza si fonda su una grande paura del conflitto, tanto da cercare di evitarlo sempre. Nasce lì l'ansia di sicurezza e l'obiettivo che i conflitti debbano essere prevenuti. La prevenzione del conflitto è un motivo molto potente che definisce anche la nostra immagine di pace, vista come quiete, armonia, ordine sociale. Alla base c'è una cultura secondo cui la sicurezza è quella situazione in cui nessuno teme più nulla e tutti sono in ordine. Con questo tipo di ideale, di mito, di armonia, un'armonia a-conflittuale o pre-conflittuale in cui il conflitto deve essere sempre evitato andremo a cercare di eliminare qualsiasi fattore di insicurezza dalla nostra vita.

Nell'ambito della mobilità, per esempio, la spinta verso sempre più sicurezza ha dei risultati ambigui. Auto sempre più prestigiose, grandi e potenti vanno sempre più veloci. La velocità che crea insicurezza in questo tipo di ordine e di quiete come anche l'aumento della concentrazione di traffico nell'ambito urbano ed extra-urbano. Immettiamo degli elementi di insicurezza pur continuando ad avere il mito della sicurezza e dell'ordine.

Ma come rispondiamo a questa insicurezza che noi stessi produciamo attraverso l'aumento della velocità e della quantità di mezzi e di esseri umani in movimento? Rispondiamo attraverso l'ordine di sicurezza, cioè perdiamo il controllo per riacquisirlo in modo tecnico, lo perdiamo in termini relazionali e contestuali e lo riacquisiamo attraverso tecniche di controllo delle persone. Questa modalità è veramente reazionaria nel senso che il disordine che si crea a livello contestuale e relazionale si cerca di risolvere a livello individuale, creando un mostro. Allocando la soluzione al livello individuale si toglie valore al livello a cui il problema nasce e dovrebbe essere affrontato, quello contestuale e attuale. In questa confusione noi restiamo paralizzati. La modalità principale attraverso cui la mobilità ci rassicura è la prevenzione. Cosa crea il fatto che esistono delle grandi automobili, che esistono delle strade, che la città e i luoghi di trasporto sono totalmente militarizzati, il fatto che devi avere una patente, che devi avere un'assicurazione, il fatto che entri dentro apparati burocratici che certificano il fatto che tu possa muoverti o meno?

Entri in un modo di vita dove per muoverti devi avere la patente, non puoi muoverti senz'auto. Nelle strade il pedone o il ciclista non si possono muovere, non solo nelle autostrade, ma neanche in tangenziale e neanche nelle strade normali. Nelle grandi città, devono esserci le zone pedonali e le piste ciclabili, per

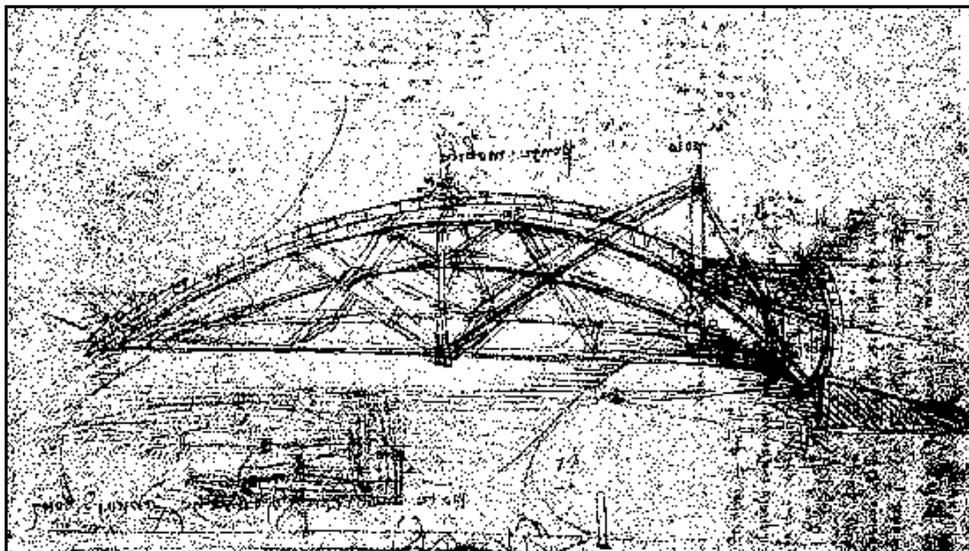
permettere di muoversi a piedi o in bicicletta: questa è la soluzione tecnica a livello individuale di un problema contestuale.

Ghettizziamo i luoghi di gioco in modo che altri possano andare in macchina, burocratizziamo i fatti, perciò devi avere dei permessi d'accesso di cui prima non avevano bisogno, la possibilità di partecipare è delegata agli organi di settore. Nel giocare questo è evidente, oggi si può giocare in palestra, nei campi sportivi, per chi lo ha, nel cortile di casa, se non ci sono macchine parcheggiate. Altrimenti si deve litigare con il capo condomino ed entrare nei regolamenti condominiali e discutere con gli adulti che si incontrano ogni mese e discutono su come cementificare il cortile.

Il secondo livello ben più pericoloso per la nostra cultura è l'idea di protezione. Pensate di cosa ha bisogno la strada! Ci sono i guard-rail, la segnaletica, i passaggi pedonali, tutto ciò per proteggere l'utente. Visto che abbiamo costruito un sistema pericolosissimo, rassicuriamo il singolo attraverso una serie di istruzioni e di segnaletica protettiva. Tutta questa segnaletica ci mette una paura da morire, se voi leggete i cartelli luminosi dentro le tangenziali che ti dicono due su venti muoiono perché erano ubriachi, quattro su venti muoiono perché dormivano, l'effetto più che altro è una reazione di avversione e di trasgressività. Costruiamo contesti immunizzanti e immunizzati. Solo, come sappiamo, il Novecento è il secolo delle malattie auto immuni, cioè quando si eccede di immunizzazione, il sistema immunitario produce malattie al suo stesso corpo, autorivoltandosi. La sicurezza stradale, mi pare, produce malattie da auto-immunizzazione, tanto che la socialità si perde, la mobilità si perde, quanto più la proteggi. Se la protezione supera una certa soglia, quella protezione ammazza la vita.

Il terzo livello è quello della penalizzazione, cioè la singola persona che non accetta la prevenzione e la protezione, viene punita. Utilizziamo le penalità per costringere le persone a seguire le regole che non ritengono accettabili a livello di protezione. Non vedendole come la soluzione, ma il problema, le trasgrediamo e la società ci punisce. Questo tipo di reazione penalizzante determina un aumento dell'insicurezza sociale perché è chiaro che, se la protezione aumenta l'insicurezza e il rifiuto della protezione aumenta la penalizzazione, le persone vivranno il concetto della mobilità come *contesto* terroristico. Io ho preso il motorino perché non volevo né la targa né la patente, ora ho il motorino, devo pagare l'assicurazione, fra poco mi costringeranno anche a prendere la patente e girare col casco. Tutte queste cose vengono presentate come dinamiche di protezione pura, come tutti i contesti educativi che si fanno per il bene del soggetto.

L'ipotesi è che dovremmo aumentare il valore dei legami sociali perché solo dentro una fiducia la sicurezza può crescere. E' inutile continuare a pensare e a sviluppare l'idea che se aumento la sicurezza dentro quell'aumento di sicurezza salirà la fiducia. La specie umana funziona al contrario, dentro la fiducia cresce la sicurezza, sono i legami sociali che fanno nascere processi di condivisione, di fiducia e di sicurezza.



segue da pag 1

ALCUNI APPUNTAMENTI DAL PROGRAMMA DI MASSIMA DI EUROMEDITERRANEA, BOLZANO

VENERDÌ 1 LUGLIO

ore 14.00 - Vecchio Municipio: apertura della Scuola estiva internazionale

Sala di Rappresentanza del Comune

ore 16.00 - Apertura Workshop artistici di Alberto Larcher e Loretta Viscuso

ore 17.30 - Cerimonia di consegna del premio Langer 2005

ore 18.30/21.00 - I Sessione: *L'Europa nasce o muore a Sarajevo*

Introducono: Massimo Cacciari Venezia/Milano e Irfanka Pasagic, Tuzla/Sarajevo

Prati del Talvera: VolxFesta e "24 ore" di Radio Tandem

SABATO 2 LUGLIO

Sala di Rappresentanza del Comune

ore 9.00 - Assemblea della Fondazione Alexander Langer, Un ricordo di Renzo Imbeni e Lisa Giua Foa

ore 10.30/13.00 II Sessione: *La conversione ecologica potrà affermarsi solo se apparirà socialmente desiderabile*

Introducono: Vandana Shiva (India) e Wolfgang Sachs (Germania/Italia)

ore 13.00 - Cristoph Baker: Un brindisi per Alex e buffet

ore 17.30 - III Sessione: *Tentativo di decalogo per la convivenza interetnica: dell'importanza di mediatori, costruttori di ponti, saltatori di muri, esploratori di frontiera*

Introduce: Leopold Steurer, Südtirol/Alto Adige

Prati del Talvera: continua VolkFesta di Radio Tandem

DOMENICA 3 LUGLIO

Sala di Rappresentanza del Comune

ore 10.00 - 10 anni con Alexander Langer, un itinerario bibliografico (con gli autori dei testi pubblicati)

ore 11.00 - Adriano Sofri e Dani Cohn-Bendit ricordano AL. Film/corto di Dietmar Höss

ore 11.30 - *L'attualità di Alexander Langer*, verso una biografia politica.

Interventi di Florian Kronbichler, Fabio Levi, Giuseppina Ciuffreda

Interventi di autorità e amici

Performance: Coro vocale eXperimento

Lingue: traduzione simultanea italiano, tedesco, inglese

PRE-INVITO

Scuola estiva internazionale di euromediterranea 2005

1.7 - 12.7.2005: Srebrenica 10 anni dopo, le ferite del silenzio

La Scuola estiva internazionale 2005 si svolgerà in forma itinerante (Bolzano, Trieste, Tuzla, Srebrenica, Sarajevo) con l'intento di fornire ai partecipanti strumenti di comprensione di quella che è stata definita come la più grave strage genocidaria nei confini europei dopo la fine della seconda guerra mondiale; di partecipare con il massimo di consapevolezza alle celebrazioni che si svolgeranno a Srebrenica nel decimo anniversario del massacro e degli accordi di Dayton; di riflettere sugli strumenti di prevenzione delle crisi e di ricostruzione della convivenza, individuati da Alexander Langer nel suo "L'Europa nasce o muore a Sarajevo".

40 sono i posti a disposizione.

5 posti riservati a giovani dell'area di Tuzla e Srebrenica. 15 posti sono inoltre riservati agli iscritti al secondo corso di operatori di pace/mediatori di conflitto organizzato dal Fondo sociale europeo. A 5 giovani che lo richiedano, sarà offerta una piccola borsa di studio che comprende un contributo per le spese di viaggio non superiore ai 250 euro e la gratuità del soggiorno.

Per gli altri partecipanti è prevista una quota d'iscrizione di 100 euro a copertura delle spese di vitto, alloggio e viaggio a Tuzla. Lingua d'uso sarà l'inglese.

Le domande d'iscrizione devono essere presentate entro 15 maggio 2005.

Informazioni e aggiornamento del programma sul sito della Fondazione:

www.alexanderlanger.org

segue da pag 1

E' un dibattito sulle grandi opere e sulla visione ed i valori del movimento ambientalista in un momento di crisi dell'ambientalismo che fa parlare alcuni addirittura della sua morte. Il discorso sulla sostenibilità e sulla compatibilità ambientale in Italia soffre di un'impostazione a volte troppo tecnocratica e catastrofista alla quale Alex contrapponeva l'immagine positiva di un "futuro amico". Come vogliamo vivere e quale mondo vogliamo lasciare ai nostri nipoti?

Tra trent'anni la generazione di ambientalisti nata più o meno adesso guarderà il ponte sullo Stretto di Messina pensando: "C'erano infatti all'inizio del secolo quelli che si opponevano a questo ponte. Chi sa con quali argomenti" o guarderanno sullo Stretto dicendo: "Come siamo fortunati che loro sono riusciti di impedire questa megalomania"?

Riprenderemo l'argomento dei ponti da costruire e da non costruire partendo dal ponte di Mostar, distrutto come simbolo di convivenza tra musulmani e cristiani in Bosnia e ricostruito nella sua struttura storica in una situazione di continua profonda sfiducia tra i gruppi etnici residenti. Chiederemo a coloro che hanno lavorato e continuano a lavorare in questa zona le prospettive per un futuro amico.

La mostra di quest'anno risponderà alla bella sfida di presentare i ponti che connettono le sponde, i ponti tra la terra e il cielo, il visibile e l'invisibile, il lato destro e il lato sinistro del cervello, il ponticello sacro che ancora oggi si trova nell'architettura giapponese, arcuato e sospeso sopra uno stagno. Il corso di formazione introdurrà al bilancio ambientale (un ponte tra il pensiero economico ed ecologico) come strumento per gli enti pubblici territoriali e riprenderemo in un secondo incontro nazionale il dibattito sulla città amica dei bambini.

Il programma della Fiera delle Utopie Concrete 2005 è in elaborazione ed invitiamo tutti a proporci suggerimenti, idee, indicazioni, proposte.

CLIMAIL

Newsletter semestrale dell'Alleanza per il Clima Italia onlus

Direttore Responsabile: Franco Travaglini

Redazione

Alleanza per il Clima Italia onlus

Via G. Marconi 8 - 06012 Città di Castello (PG)

Tel./Fax 075 8554321

coordinamento@climatealliance.it

Impaginazione: Raffinerie - Città di Castello

Stampa: CTS Grafica snc

Finito di stampare - aprile 2005

Tutte le illustrazioni sono tratte da "I ponti delle capitali d'Europa dal Corno d'Oro alla Senna" a cura di Donatella Calabi e Claudia Conforti, Electa, Milano 2002.

Aut. del Tribunale di Perugia N. 40/2004 R.P. del 28 ottobre 2004

N. 1 dell'Aprile 2005 (Anno II) di CLIMAIL

Spedizione in abbonamento postale

D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)

art. 1, comma 2, DCB Perugia

