LA MOVIMENTO IN VITA

DICEMBRE 2024
NUMERO 2

Le rubriche di questo numero sono state curate da:
CORRADO BENIGNI
ENRICO BERTOLINO
NICCOLÒ BIANCHI
GIORGIO BIGATTI
SANDRO DE POLI
GIAMPAOLO NUVOLATI
MARIAPAOLA PESCE
ALFIO QUARTERONI

LUOGHI NON LUOGHI
NELLE NOSTRE CITTÀ

Dove i binari s'incrociano
di MARIA PILAR VETTORI
Le stazioni da luoghi di passaggio a "hub polifunzionali"

Ridefinire il rapporto con il bordo dell'infrastruttura ferroviaria
di MICHELE UGOLINI e BEATRICE BASILE
Da elemento di separazione a luogo di ricucitura

L'emozione trasforma un territorio in paesaggio. Come riappropriarci del nostro tessuto di vita
Intervista a ANDREAS KIPAR

I "semi luoghi" digitali e la dimensione "onlife": la nostra vita a cavallo di due mondi tra frequentazione e personalizzazione
Intervista a LUCIANO FLORIDI

L'OPEN INNOVATION *È QUI*.

Cerchiamo le migliori soluzioni innovative
per il settore della mobilità.

VIAGGIA CON NOI
VERSO IL FUTURO.

FNM GROUP
la vita in movimento

FNM NEXUS

OPEN INNOVATION

SEI UNA STARTUP?

Scopri le opportunità su

fnmnexus.it

LUOGHI NON LUOGHI
NELLE NOSTRE CITTÀ

DOVE I BINARI S'INCROCIANO PG. 6
di MARIA PILAR VETTORI

Intervista a ANDREAS KIPAR
L'emozione trasforma un territorio in paesaggio.
Come riappropriarci del nostro tessuto di vita PG. 12
di ROSANNA CARDELLA

Ridefinire il rapporto con il bordo dell'infrastruttura ferroviaria PG. 26
di MICHELE UGOLINI e BEATRICE BASILE

Intervista a LUCIANO FLORIDI
I "semi luoghi" digitali e la dimensione "onlife":
la nostra vita a cavallo di due mondi tra frequentazione e personalizzazione PG. 34
di SIMONE MARCHISANO

Stazionare nell'arte o l'arte nelle stazioni PG. 52
di PIETRO C. MARANI

La stazione e il grande schermo. Una piccola grande storia d'amore PG. 58
di MASSIMO LOCATELLI

FILI UNA NUOVA URBANITÀ PG. 20
di LUCA MONTANI

"La bellezza è una forma di cura"
L'esperienza dell'hospice di Vidas PG. 40
di GIADA LONATI

Intervista a MARIO FURLAN, fondatore dei City Angels
"Le stazioni hanno una loro identità.
Il nostro lavoro contribuisce a cambiare la percezione di questi spazi" PG. 46
di ROSANNA CARDELLA

LE RUBRICHE

EDITORIALE

EVENTI

PG.66 Diario di una domenica speciale
di SIMONE CARRIERO

PG.70 MOOOVES Musica e idee per la mobilità in Lombardia
di ROSANNA CARDELLA

CULTURAL HERITAGE

PG.74 "La Civiltà di Golasecca – Gli Insubri, primi Celti d'Italia"
di LORENZO PALLOTTI

CULTURA D'IMPRESA

PG.78 Le radici di una storia che continua e si rinnova
di GIORGIO BIGATTI

FLÂNERIE

PG.82 Una stazione deserta, la purissima poesia delle piccole emozioni
di GIAMPAOLO NUVOLATI

ARTE E CULTURA IN MOVIMENTO
Rubrica a cura di Museo Diocesano di Milano Carlo Maria Martini

PG.86 Giovanni Chiaramonte. Realismo infinito
DI CORRADO BENIGNI

MODELLI MATEMATICI

PG.90 La matematica del progetto "Grand Paris"
di ALFIO QUARTERONI

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

PG.94 Intelligenza Artificiale, Privacy e Compliance, breve analisi del contesto normativo
di NICCOLÒ BIANCHI

SGUARDI SUL FUTURO

PG.98 Milano, innovazione e inclusione sociale devono andare di pari passo
di SANDRO DE POLI

LETTURE PER RAGAZZI

PG.102 Come funzionano i non luoghi nella letteratura per ragazzi?
di MARIAPAOLA PESCE

SATIRA

PG.104 Non luoghi e non persone
di ENRICO BERTOLINO

Fra “luoghi” e “non luoghi” indaghiamo il nostro essere comunità



SIMONE CARRIERO

Milanese, giornalista professionista.
Dopo la laurea in Lettere moderne all’Università Cattolica, ha lavorato a Lombardia Notizie (agenzia di stampa della Regione Lombardia) dove è stato caporedattore per oltre 10 anni.
Dal 2016 è responsabile Media relations e Ufficio stampa del Gruppo FNM.

Quali sono gli elementi che definiscono il significato e l’identità dei luoghi?
Come stanno cambiando gli spazi pubblici nelle nostre città e nei nostri territori?
Che ruolo gioca in queste dinamiche il mondo digitale, sempre più presente nelle nostre vite?

Partendo dalla celebre distinzione di Marc Augé tra “luoghi” e “non luoghi”, in questo numero de “La vita in movimento” abbiamo voluto indagare le dinamiche e i cambiamenti in atto, a diversi livelli, nel tessuto urbano ed extraurbano, approfondendo le relazioni con le infrastrutture che li attraversano, a cominciare da quelle ferroviarie. Come di consueto, abbiamo dato voce a differenti punti di vista e prospettive, con l’obiettivo di stimolare la curiosità, fornire spunti di riflessione, creare occasioni di approfondimento e, perché no, di leggerezza.

I due contributi di Pilar Vettori e di Michele Ugolini (insieme a Beatrice Basile) entrano nel cuore della ferrovia, indagando, da una parte, come le stazioni, da semplici luoghi di passaggio, stiano evolvendo in “veri e propri hub polifunzionali” e dall’altro come i bordi dell’infrastruttura, da interfaccia di separazione, respingimento e marginalità possano trasformarsi in occasioni di ricucitura. Ancora le stazioni e il lavoro dei “volontari di strada” che può aiutare a riappropriarsi di questi “non luoghi” per antonomasia sono al centro delle

riflessioni di Mario Furlan, fondatore dei City Angels, recentemente nominato Cavaliere al Merito della Repubblica.

Un'ampia intervista all'architetto, paesaggista e urbanista Andreas Kipar esplora invece la dimensione dell'emozione come fattore in grado di trasformare un "territorio" in un "paesaggio", partendo dall'esperienza della superstrada ciclabile del progetto Fili del Gruppo FNM, intervento iconico e paradigmatico che fa da sfondo a molti contributi di questo numero de "La vita in movimento". Gli ambienti fisici, certo, sono i protagonisti del nostro racconto ma esiste anche un altro spazio, da tutti noi visitato con crescente assiduità ed è il mondo digitale che, per dirla con il professor Luciano Floridi nella lunga intervista che pubblichiamo, è un "semi luogo", a metà strada tra "luogo" e "non luogo", caratterizzato dalla nostra frequentazione, appunto, e dalla nostra personalizzazione.

Un filo conduttore lega gli ultimi tre contributi che chiudono la parte monografica della rivista ed è la bellezza. Bellezza come forma di cura negli hospice di Vidas, dove si vuole portare "leggerezza e vita, fino alla fine", come spiega Giada Lonati, medico palliativista e direttrice sociosanitaria. Bellezza in senso proprio, nelle espressioni artistiche che, in varie forme e in diverse epoche, hanno invaso pacificamente le stazioni: nel breve "catalogo" stilato da Pietro C. Marani ne apprezziamo il valore per comprendere meglio il nostro passato, la nostra identità e la nostra cultura. Bellezza nelle opere del grande schermo in una piccola grande storia d'amore tra stazioni ferroviarie e cinema - dal XIX secolo ai giorni nostri - raccontata con sguardo affettuoso e divertito da Massimo Locatelli.

Fin qui la parte monografica, riassunta in brevi cenni, che restituiscono uno spaccato significativo delle tante sfaccettature - compresi i consigli di lettura per ragazzi di Mariapaola Pesce - con cui abbiamo voluto affrontare un tema tanto ampio e complesso quanto decisivo.

La sezione delle rubriche ci riporta al mondo della ferrovia in diverse declinazioni: l'open day di FNM, FERROVIENORD e TRENORD tra passato e futuro, convogli storici e innovazione; la storia del territorio con l'esposizione *La Civiltà di Golasecca – Gli Insubri, primi Celti d'Italia* al Terminal 2 di Malpensa; la musica nelle stazioni con l'iniziativa Openstage; la nascita della ferrovia stessa nella rubrica sulla cultura d'impresa di Giorgio Bigatti; la poesia delle piccole emozioni di una stazione deserta nelle parole delicate di Giampaolo Nuvolati.

Per la rubrica su arte e cultura, presentiamo la mostra *Giovanni Chiaramonte. Realismo infinito* al Museo Diocesano di Milano con un testo del curatore Corrado Benigni. Il matematico Alfio Quarteroni ci offre un interessante racconto sulla matematica del progetto Grand Paris mentre l'avvocato Niccolò Bianchi tratteggia alcune prime riflessioni su intelligenza artificiale, privacy e compliance. Per la rubrica *Sguardi sul futuro* Sandro De Poli parla di una Milano in cui innovazione e coesione sociale devono andare di pari passo. Concludiamo con Enrico Bertolino e il suo divertente racconto tra "non luoghi e "non persone".

Sono volutamente molte e diverse le voci che abbiamo voluto ospitare in questo ricco e articolato numero de *La vita in movimento*. Ogni contributo offre qualcosa su cui ragionare, un'idea da approfondire o sviluppare, una prospettiva e uno sguardo nuovo o anche, più semplicemente, un'informazione in più che non apparteneva al nostro bagaglio. Sono pagine di carta da tenere in mano, sfogliare, ammirare e leggere ma sono anche un piccolo capitolo di quell'immenso libro che è il nostro comune patrimonio culturale. È anche così, attraverso le parole e le immagini qui raccolte, che vogliamo contribuire, per la nostra parte, alla costruzione delle fondamenta invisibili eppure indispensabili del nostro essere comunità.



DOVE I BINARI S'INCROCIANO

L'infrastruttura ferroviaria tra rigenerazione urbana e inclusione sociale

di **MARIA PILAR VETTORI**

Fin dalla sua diffusione ottocentesca all'interno del territorio europeo, la rete ferroviaria e i suoi nodi infrastrutturali hanno rappresentato alcuni dei più significativi elementi organizzatori dell'impianto urbano. In epoca contemporanea costituiscono pertanto uno dei principali temi del dibattito sul rinnovamento e trasformazione della città e dei suoi elementi: nuovi significati sociali ed efficientamento tecnico rappresentano le due polarità attorno alle quali l'infrastruttura ferroviaria e i luoghi che essa genera si trovano a ripensare il proprio significato e ruolo all'interno della complessa relazione tra città e società.

Nuovi luoghi d'identificazione per una collettività in perenne movimento, nonché espressione materiale e simbolica della complessa relazione fra infrastruttura e paesaggio, le stazioni appaiono oggi molto diverse dai tradizionali luoghi delle partenze e degli arrivi, caratterizzandosi piuttosto come nodi multi-scalari che devono interagire e reagire con le multiformi manifestazioni della contemporaneità, divenendo osservatori privilegiati delle trasformazioni sociali e degli stili di vita di un contesto culturale.

A tali considerazioni si aggiunge anche la presa d'atto della obsolescenza degli apparati tecnologici che costituiscono le reti dei trasporti con il rischio, in divenire, di una crescita dei livelli di improduttività del servizio, della sua incompatibilità con le destinazioni urbane. Tale consapevolezza ha alimentato, negli ultimi decenni, una riflessione su possibili strategie e azioni in grado di far fronte alla evidente esigenza di adeguamento del patrimonio ferroviario rispetto ai requisiti di qualità fisica e prestazionale oggi imprescindibili.

Basti pensare alla sperimentazione auspicata dal Piano di Governo del Territorio di Milano «Milano 2030» sul ripensamento del sistema ferroviario con l'obiettivo di restituire a tali luoghi il ruolo di centralità urbana, scardinando la sua associazione alla mera funzionalità di movimento e transito e rafforzando di opportunità per dare «continuità alle relazioni urbane, migliorare il rapporto tra spazi urbani e spazi funzionali al trasporto pubblico, far coesistere tempi lenti e veloci, ricucire le discontinuità infrastrutturali tra settori della città, ristabilire idonee condizioni di sicurezza, integrare elementi di rinaturalizzazione» (PGT, Documento di Piano, Relazione generale, 2019, Comune di Milano)

A fronte di una progressiva dematerializzazione dell'industria e di una sua inevitabile delocalizzazione, la dismissione di interi comparti, e con essi della necessità di un servizio di trasporto su ferro dedicato, ha generato una serie di discontinuità all'interno del tessuto liberando aree strategiche per nuove funzioni ma sollevando anche un necessario ripensamento del rapporto tra spazio pubblico e sistema urbano, alimentando anche una nuova domanda di mobilità. Una sostanziale modifica della rete ferroviaria nei suoi significati e nei suoi elementi che ne fa nuovi condensatori di servizi, attività e relazioni: ambiti ad elevata frequentazione, essi vengono chiamati ad assumere nuovi valori urbani e sociali e funzionali grazie anche all'alto livello di accessibilità.

All'interno delle dinamiche che caratterizzano la città in crescita e in evoluzione il tema della rigenerazione dei poli di interscambio tra la rete e i contesti urbani (come stazioni, centri funzionali e poli manutentivi), diventa un'importante occasione di riflessione progettuale, attraverso azioni che richiedono l'adozione di modelli gestionali evoluti ed improntati alla collaborazione tra i differenti soggetti pubblici e privati coinvolti nei processi di programmazione, costruzione e gestione di tali interventi.

Questo coinvolge amministrazioni pubbliche, gestori e progettisti, con particolare attenzione a nuovi metodi e approcci che favoriscano interventi capaci di contribuire alla riqualificazione ambientale e al potenziamento dei servizi, elementi fondamentali delle attuali politiche urbane.

Immagine © Maria Pilar Vettori

Luoghi complessi della città contemporanea, in cui permangono tracce e segni del passato in attesa di rifunzionalizzazione e riqualificazione in nuovi scenari. Tali luoghi rimandano ad un concetto di città come un testo, o un palinsesto, in cui il sito è portatore di memoria collettiva, nei suoi caratteri fisici, dalla forte connotazione, e nei suoi significati simbolici.

L'esigenza di adeguamento tecnologico e funzionale di questi nodi, oggi contenitori parzialmente sottoutilizzati e inadeguati ad assolvere ai bisogni della società, si coniuga, alla scala urbana, con una esigenza di rigenerazione ambientale in grado di potenziare il sistema dei servizi, rendendoli accessibili ad un'utenza ampia ed eterogenea.

In tale scenario, i luoghi della rete ferroviaria evolvono da luoghi di transizione a veri e propri hub polifunzionali in cui le persone possono vivere, spostarsi, lavorare, studiare, incontrarsi e trascorrere il tempo libero. Se da una parte gli spazi generati dalla presenza della rete ferroviaria sono diventati polarità della trasformazione urbana - si pensi alle grandi operazioni di rigenerazione urbana conseguenti la dismissione di scali ferroviari -, i poli che permangono a servizio della rete come le stazioni e i poli di controllo, dislocati strategicamente nel territorio, richiedono un rinnovamento in grado di rispondere alle esigenze degli utenti come dei lavoratori che li abitano quotidianamente.

Nelle logiche di intervento sui poli ferroviari, l'Italia si sta muovendo negli ultimi anni per allinearsi alle tendenze europee, che vedono nei grandi progetti di alcune città del nord Europa - si vedano i contesti olandese o tedesco, ad esempio - interventi in cui il «progetto stazione» ha sostenuto e indirizzato processi di ampio rinnovamento urbano e sviluppo.

Non più elemento di frattura del tessuto urbano, bensì luogo di riconnessione di funzioni e contesti, i confini dei poli ferroviari diventano porosi per consentire un elevato livello di accessibilità, e, supportati dalle tecnologie digitali, gli edifici si dissolvono diventando parte della città facilitandone gli scambi, riducendo i costi operativi e perseguendo una sempre maggiore sostenibilità.

Quello che era un margine urbano rivolto verso il centro città diviene oggi cerniera e luogo di connessione, ambito che si rigenera valorizzando il contesto storico e le prime periferie con nuove funzioni e nuovi utenti, perdendo le caratteristiche di luoghi destinati unicamente all'utenza ferroviaria per diventare spazi di utenza vasta e multifunzionale, nonché centro servizi, per una più ampia comunità di lavoratori in grado di rispondere a nuove tendenze e stili di vita, legati ad una più generale riorganizzazione della mobilità urbana.

Tale ridefinizione comprende una riqualificazione architettonica degli spazi fisici, con l'obiettivo di realizzare luoghi attrattivi per l'utenza, in una logica di adattabilità e flessibilità in grado di accogliere il mutare delle esigenze lavorative, portare benefici non solo economici ma anche ambientali e sociali attraverso interventi orientati a promuovere la sostenibilità locale e portare una crescita inclusiva.

La promozione di un piano di rigenerazione dello spazio aperto e dedicato alla vita dei cittadini, partendo dai principali punti di concessione ferroviaria, fa sì che essi non siano più semplici elementi di interscambio ma diventino, nella città futura, scenari ad alta vivibilità grazie a soluzioni di elevata innovazione tecnologica e consapevolezza ambientale.

All'interno di tali premesse, il progetto «Fili», promosso dal gruppo FNM, affiancato da Regione Lombardia, rappresenta uno dei più vasti progetti di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa coinvolgendo l'asse Milano-Malpensa, le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio e le aree ad esse adiacenti, cogliendo le potenzialità dell'essere strategicamente luoghi di congiunzione fra parti consolidate della città e parti più frammentate e periferiche, punti attraverso i quali ricostruire o costruire relazioni per recuperare l'assenza di dialogo fra parti diverse di territorio.



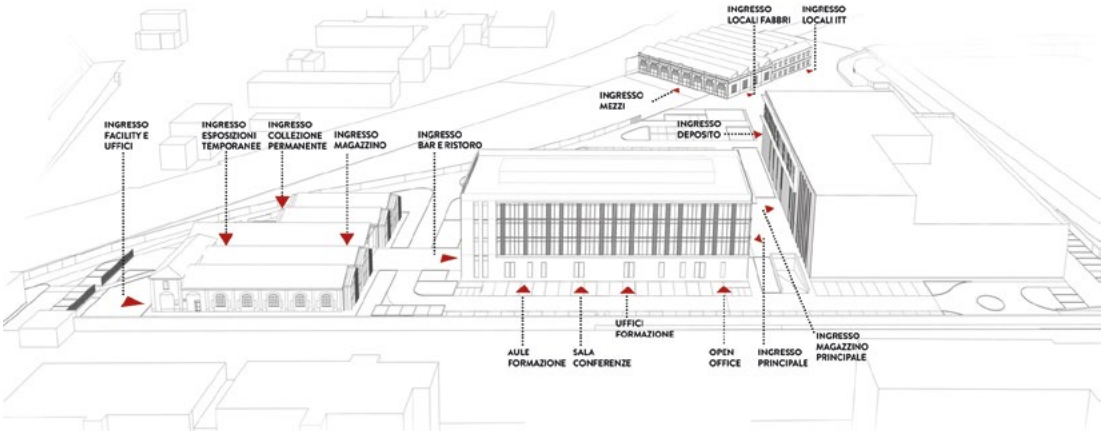
Stazione Saronno anni ‘20
© Archivio FNM



Stazione Saronno 1999
© Archivio FNM



Stazione Saronno 2019
© Archivio FNM



Progetto Saronno City Hub - vista d'insieme
© Politecnico di Milano

In tale scenario si colloca anche il progetto di ricerca per il Nuovo Polo Infrastrutturale Tecnologico Manutentivo di Saronno, denominato «Saronno City Hub», sviluppato parallelamente agli interventi di riqualificazione della stazione ferroviaria e delle aree limitrofe, definito attraverso la collaborazione con il Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle costruzioni e Ambiente costruito del Politecnico di Milano.

In linea con le Linee Guida del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM, che pongono persone, salute urbana e sostenibilità, ambientale ed economica, come fondamento della creazione di valore sociale, il progetto di riorganizzazione del Polo di Saronno, coinvolgendo anche la riqualificazione della Stazione e delle aree limitrofe, si pone l'obiettivo di contribuire allo sviluppo sostenibile e aumentare la connettività.

La volontà di garantire l'apertura di una parte del comparto, oggi fortemente confinato, verso l'esterno si manifesta nella creazione di spazi pubblici e di relazione, nonché di alcuni servizi aperti ad attività e funzioni oggi non presenti nel sistema aziendale.

Gli ambiti di azione del progetto interessano infatti spazi per il lavoro, per la formazione, per il tempo libero con il fine di realizzare un intervento accessibile e inclusivo, anche nei confronti della collettività urbana in alcune sue parti destinate a funzioni pubbliche e di relazione tra il sistema aziendale e la città.

Il progetto persegue pertanto un duplice obiettivo: la riqualificazione di parte degli edifici esistenti in un'ottica di conservazione delle testimonianze storiche di un'epoca storicamente ben definita quale l'età dell'industrializzazione di fine '800 e, al contempo, l'ammodernamento ed efficientamento energetico, funzionale e gestionale del Polo attraverso la realizzazione integrata di nuovi elementi edilizi.

Memoria e innovazione convivono, negli intenti del progetto, attraverso una logica non di mimesi bensì di riconoscibilità del nuovo rispetto alle preesistenze, attraverso matericità e tecnologie costruttive che riprendono i linguaggi dell'architettura industriale, aggiornandoli e adeguandoli alle istanze della contemporaneità.

I nuovi manufatti architettonici sono destinati a diventare il fulcro di un rinnovato sistema di relazioni sia interne che esterne al Polo superando così l'attuale effetto barriera tra il sito e la città, razionalizzando i flussi pedonali e dei mezzi del lavoro e ampliando le possibilità di accesso a tutti i servizi.



Progetto Saronno City Hub - render
© Politecnico di Milano

I processi di trasformazione in atto coinvolgono l'intero sistema infrastrutturale ferroviario, nelle sue reti e nei suoi poli funzionali, a partire dalle stazioni diventando luogo di massima interrelazione tra le diverse forme di trasporto e di integrazione tra rete infrastrutturale e struttura insediativa.

È ormai evidente che i cambiamenti tecnologici, demografici, socio-economici, congiuntamente a nuovi modelli di business e rinnovate strategie di interazione urbana, porteranno sempre di più a indebolire la separazione tra privato e pubblico, tra edificio e città, tra materiale e digitale.

Così come la costruzione delle ferrovie è l'esito della contaminazione tecnica e culturale di diverse competenze dell'ingegneria e dell'architettura, nei territori ferroviari si avverte oggi la necessità di elaborare strategie in grado di coinvolgere differenti competenze orientate verso l'abbandono di tradizionali approcci monodisciplinari che non appaiono più da soli in grado di affrontare la complessità delle questioni in campo, in favore di metodi e strumenti basati sulla convergenza di punti di vista differenti per una città sostenibile e inclusiva.

Il sistema ferroviario del futuro si configura sempre più come un luogo di interscambio strategico all'interno della città, fondamentale per i servizi di mobilità ma anche opportunità di risposta alle istanze di una società in rapido mutamento: caratterizzato da un costante movimento e interazione tra flussi di persone rappresenta un osservatorio unico per riscoprire e rifondare le implicazioni etiche legate all'abitare collettivo e ai suoi spazi.



MARIA PILAR VETTORI

Architetto e PhD, è Professore Associato presso il Politecnico di Milano dove svolge attività didattica e di ricerca nell'ambito della progettazione tecnologica dell'architettura e con particolare riferimento ai temi degli spazi di lavoro all'interno dei processi di rigenerazione urbana e sociale.



L'emozione trasforma un territorio in paesaggio.

Come riappropriarci del nostro tessuto di vita. Il caso della superstrada ciclabile fra Milano Cadorna e Malpensa

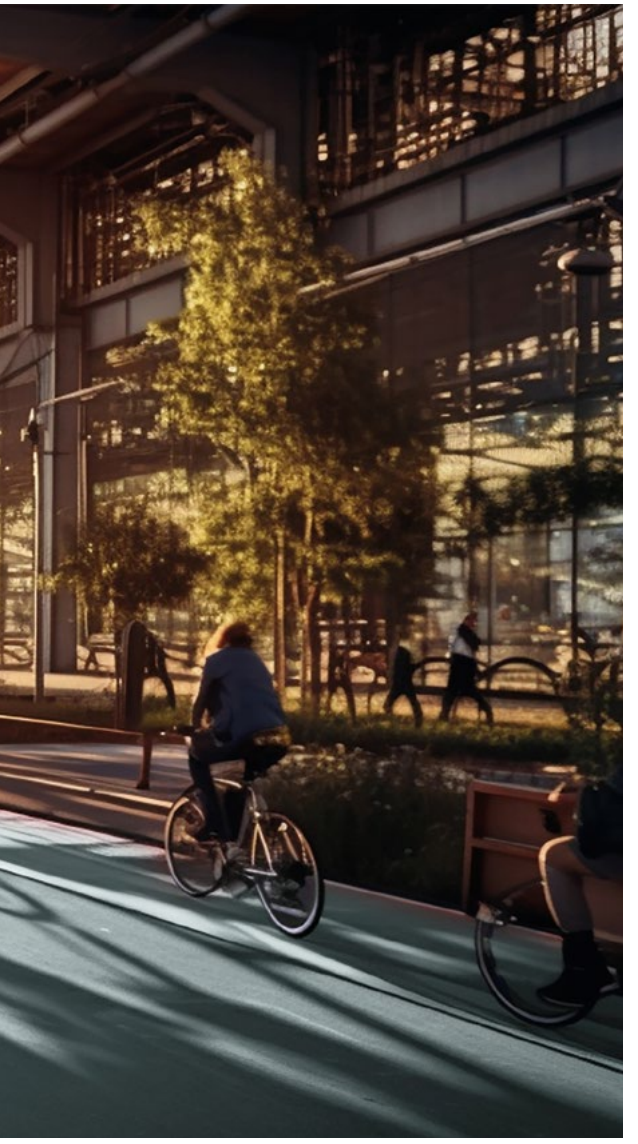
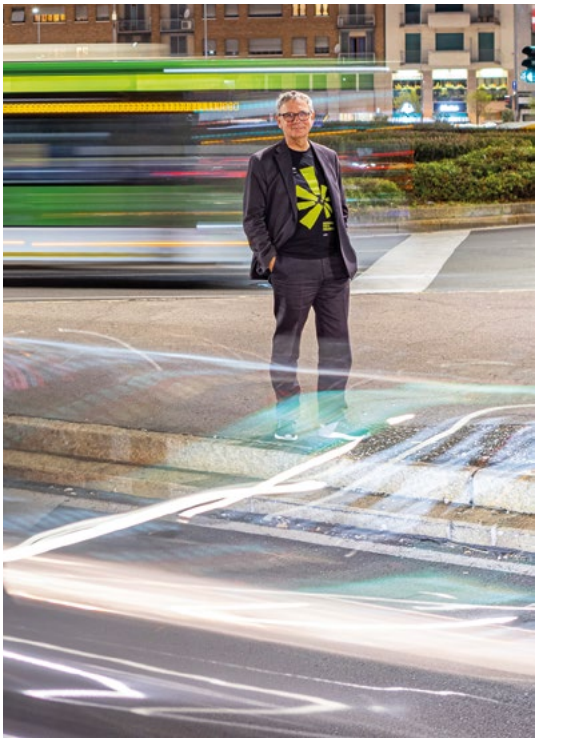


Immagine realizzata con l'intelligenza artificiale del tratto di superstrada ciclabile in prossimità di Milano
© LAND

Andreas Kipar
© Ralph Richter



Intervista a Andreas Kipar, architetto, paesaggista e urbanista, fondatore e CEO della società internazionale di consulenza del paesaggio LAND

di ROSANNA CARDELLA

Cinquantaquattro chilometri da pedalare, esplorare, vivere in libertà. L'intervento della superstrada ciclabile - parte del programma di riqualificazione urbana ed extraurbana Fili, promosso da Regione Lombardia, FNM, FERROVIENORD e Trenord - collegherà la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Malpensa creando connessioni fra luoghi e comunità. Riscoprire la possibilità di fermarci dove quello che vediamo ci suscita un'emozione e trasformare così un territorio in paesaggio. Ne abbiamo parlato con l'architetto, paesaggista e urbanista Andreas Kipar, fondatore e CEO della società internazionale di consulenza del paesaggio LAND.

Marc Augé definisce i "non luoghi" come spazi dell'anonimato privi di identità e relazioni. In che modo è possibile integrare i non luoghi nella progettazione di nuovi spazi urbani?

Marc Augé aveva ragione, ma gli spazi non perdono la propria identità, siamo noi che non gliene attribuiamo più una. Nel momento in cui ci troviamo dentro uno spazio, con un'atmosfera contraddistinta, allora conferiamo ad esso un'identità. Il nostro proposito di trasformare la città in un paesaggio urbano si ricollega all'esigenza dei cittadini, evidente fino a poco tempo fa, di "scappare" dal luogo tradizionalmente associato al lavoro e alla densità abitativa verso la montagna, la campagna, il lago, il mare. Nella postmodernità, caratterizzata da una nuova consapevolezza del rapporto con il pianeta che ci ospita, non vogliamo più scappare dalla città, bensì "ritrovarci" nel nostro quartiere di riferimento. Per questo oggi si parla di grandi quartieri, di "città dei 15 minuti". Trovo superfluo parlare di grandi città finché la maggior parte delle persone vive nel proprio quartiere senza dover interessarsi alle vicende dei concittadini. Stiamo attraversando un momento di grande trasformazione della società, di conseguenza siamo chiamati a trasformare anche i luoghi accendendo il faro della nostra consapevolezza. L'approccio di LAND è maturato dal modello dei *Raggi Verdi* di Milano e Essen, una strategia che collega il centro e la periferia attraverso un sistema unificato, con l'obiettivo di aumentare ulteriormente la permeabilità urbana favorendo la coesione sociale, promuovendo la mobilità dolce e ripristinando il paesaggio urbano. Questa riappropriazione dei luoghi si sviluppa attraverso tre passaggi: il primo prevede che essi vengano appunto ritrovati e "illuminati" con la nostra consapevolezza, intelligenza e presenza; il secondo promuove una loro connessione con la comunità e le dinamiche sociali; il terzo si basa sulla progettazione del futuro. Si può notare come in questa dimensione il progetto compaia per ultimo: non si può risvegliare un "non luogo" con un progetto architettonico, prima è necessario partire dalla sua riconnessione con il quartiere, in modo da fargli riscoprire un'identità. Un po' come accade nei rapporti interpersonali:



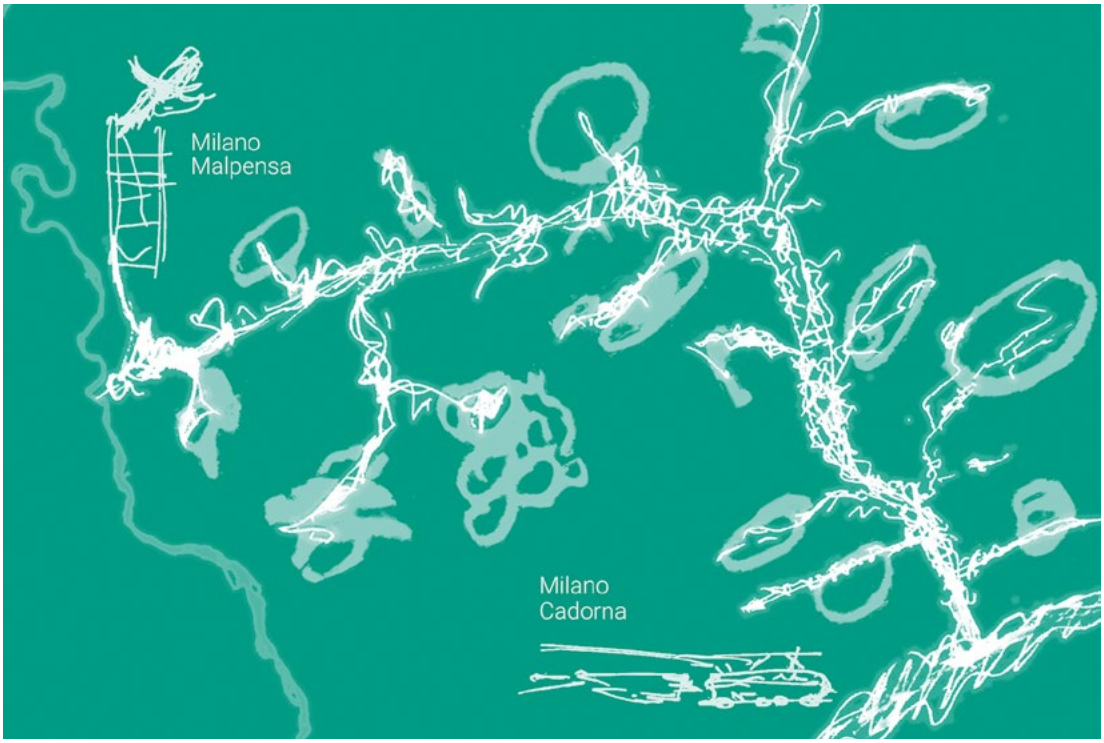
Immagine realizzata con l'intelligenza artificiale del tratto di superstrada ciclabile in prossimità di un aeroporto
© LAND



per avviare una interrelazione collaborativa serve una relazione di conoscenza. Da questa tripartizione trae ispirazione l'approccio di LAND, che concependo il paesaggio come vita e fonte di rinascita per gli spazi pubblici, favorisce la rigenerazione dei luoghi e la riconnessione delle persone con la natura attraverso l'esplorazione, la collaborazione e la coltivazione. Dato che questi luoghi sono dismessi soltanto nella nostra consapevolezza, diventa fondamentale agire sulla percezione del futuro. Come diceva James Hillman, "Le città del Dopo moderno chiedono di essere scoperte per nuove forme di percezione, non tanto per nuove forme di progettazione". Ecco perché quanto ieri consideravamo "brutto", oggi diventa elemento estetico: basti pensare al parco nel vecchio sito ferroviario di Gleisdreieck o all'aeroporto di Tempelhof, tasselli fondamentali della nuova estetica urbana berlinese, o agli scali ferroviari italiani che riprendono vita grazie a fioriture diversificate. La testimonianza concreta di quanto sia importante lasciare pause di natura, "rotture", all'interno di questi luoghi, per un'identità contraddistinta.

Può parlarci delle principali caratteristiche del progetto della superstrada ciclabile che collegherà la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Milano Malpensa? Qual è la sua visione rispetto alla sua realizzazione?

La possibilità di tracciare una linea all'interno di una "città infinita" crea attrazione, perché questa linea bypassa, attraversa e si ferma lungo luoghi che invitano alla sosta: siamo portati a rallentare quando vediamo qualcosa di interessante intorno a noi. Questo progetto si basa sul nuovo paradigma della pianificazione territoriale, che prevede la possibilità di spostarsi con un mezzo diverso rispetto all'automobile e anche rispetto al treno. Una superstrada ciclabile non prevede stazioni prestabilite, lasciandoci così liberi di muoverci a diversi ritmi e in diverse direzioni, incontrare altre persone, vedere territori mai visti. È il nuovo paradigma di una riqualificazione urbana in cui il sistema della mobilità e del trasporto sostenibile contribuisce direttamente a una rigenerazione paesaggistica e ambientale. Quando le persone si fermano in un punto, prima o poi esso diventa luogo di attrazione, basti guardare quanto viene condiviso su Instagram. Le immagini sono testimonianza di uno scambio interpersonale, identitario che ha suscitato un'emozione. Dobbiamo essere promotori di questo cambiamento, affinché i territori, da una mera connotazione economica, diventino paesaggi. Ecco la grande differenza



Schizzo dell'architetto Andreas Kipar
che illustra la ramificazione del progetto Fili
© LAND

fra il territorio, che è "numerico", e il paesaggio, che è emozionale. Fili e la sua superstrada ciclabile possono così rispondere a quell'esigenza di movimento dei cittadini che si chiedono dove andare nel weekend. Il principio ricalca quello che, in vista di Expo Milano 2015, aveva ispirato il progetto LET (*Landscape Expo Tour*), per cui, insieme a Fondazione Cariplo e AIM, LAND si è impegnata nella realizzazione di itinerari ciclabili nel territorio ad ovest di Milano, al fine di permettere ai cittadini di vivere il tempo libero all'insegna della riscoperta del proprio territorio. L'idea di avviare un'ampia rigenerazione territoriale grazie a una "linea" di mobilità dolce che connette due polarità urbane è quanto proponeva anche MI-LU, in grado di unire Milano e Lugano passando per Varese e la Valle dell'Olona. Un progetto poi ripreso e sviluppato dal Canton Ticino attraverso un sistema a rete di connessioni lente tra le polarità della "Città Ticino". Traendo spunto da questi insegnamenti, Fili porterà nuova linfa vitale a un territorio che è in attesa di trasformarsi in paesaggio. Questa è la nostra proposta per la "città infinita" e per i "non luoghi", che potenzialmente non esistono più, perché nel momento in cui li guardiamo sono già diventati luoghi.

In che modo, quindi, questo progetto contribuisce a riconquistare i "non luoghi", migliorando l'esperienza urbana per i cittadini?

Questo progetto riconquista i "non luoghi" a partire dall'idea di connettere un territorio tutto da esplorare lungo 54 km lineari. Se il treno incarna la velocità, la pista ciclabile invita alla contemplazione e alla lentezza, offrendo alle persone luoghi in cui sostare e votati all'esplorazione. Sul totale dei chilometri, le persone possono anche decidere di percorrerne solo 20 e poi tornare indietro, "assaggiando" il paesaggio, quell'"*in between*" che stimola un cambio di percezione. È necessario che il progetto, in grado di valorizzare anche le stazioni della rete, entri nella nostra quotidianità. Una quotidianità più incline alla contemplazione e a uno stile di vita meno frenetico. Sarà finalmente possibile raggiungere Busto Arsizio in bici e tornare a Milano in treno. Dalla rigenerazione di luoghi rimasti a lungo "nascosti" al recupero di spazi considerati "periferici", cominciamo a riappropriarci del nostro tessuto di vita. Questo si chiama paesaggio.

Ha menzionato la possibilità con la superstrada ciclabile di fare un tragitto in bici e poi prendere il treno. In che modo, quindi, interagisce con i sistemi di trasporto pubblico esistenti?

Ogni nostra attività quotidiana è ormai interconnessa e non può più essere considerata isolata. Bisogna lavorare sulle connessioni, sfruttando le possibilità che il mondo digitale ci offre giorno dopo giorno. Il problema di Milano 20 anni fa, che con i *Raggi Verdi* abbiamo potuto superare, era proprio la mancanza di ponti, di connessioni, di elementi di collegamento. La permeabilità urbana e la permeabilità territoriale, connessa con le realtà extraurbane, diventano fondamentali per riaccendere i poli di attrazione di una rete complessiva come il paesaggio lombardo. Le vecchie carte della Lombardia sono costellate di borghi, raggiungibili a piedi nell'arco di un giorno intero. L'interconnessione attuale ci consente di andare fino a Varese, da lì fare il giro dei parchi e tornare a Milano con il treno nello stesso lasso di tempo. Questa possibilità intermodale ed interrelazionale costituisce un valore aggiunto in grado di migliorare la nostra qualità della vita. Nel progetto Fili l'interconnessione è molto importante e la superstrada ciclabile agisce in pieno con il sistema di trasporto pubblico esistente e anzi lo sollecita ad aprirsi ulteriormente, introducendo una vitalità urbana diffusa.

Come ha detto prima, la superstrada ciclabile offre la libertà ai cittadini di scegliere dove fermarsi.
Il progetto della superstrada ciclabile si inserisce quindi in un contesto di riuso degli spazi urbani?

Assolutamente, i cittadini sono ora liberi di scegliere tra più opzioni nella loro quotidianità di quartiere. Il nostro compito di facilitatori sociali permette di rendere ancor più immediato questo privilegio, portando la natura e i principali servizi della mobilità "sotto casa". In questo modo, il valore socioeconomico dei quartieri e la rigenerazione urbana complessiva fanno un grande balzo in avanti, diventando luoghi desiderati e non più solamente luoghi dove abitare per un minor costo della vita. Questi luoghi vengono ora scelti perché offrono di più.

Vede un cambiamento nel modo in cui i cittadini percepiscono e interagiscono con gli spazi verdi urbani o questo dipende anche da come si progetta?

Il cambiamento non dipende da come si progetta: la progettazione è qualcosa di più, utile perché questo processo avvenga più velocemente. Noi offriamo un servizio affinché le cose funzionino meglio. L'esigenza è diffusa sul territorio: le persone pensano alla salute, al movimento, vogliono dedicarsi ad attività condivise per riempire il proprio tempo e socializzare. Da qui scaturisce l'urgenza di un paesaggio che in questo senso è produttivo, perché offre qualcosa a tutti noi. È quanto succede intorno a Monaco, a Zurigo, a Vienna. Milano lo sta scoprendo soltanto adesso perché, come dicevamo, i milanesi hanno sempre avuto il mito della "fuga dalla città" nel fine settimana.



Immagine realizzata con l'intelligenza artificiale del tratto di superstrada ciclabile in prossimità di una stazione ferroviaria
© LAND

Il progetto della superstrada ciclabile può facilitare questa riappropriazione?

Certamente, perché grazie alla superstrada ciclabile ci connettiamo con i parchi, con i centri urbani, con le stazioni. Fili è la dorsale principale da cui si possono sviluppare tante ramificazioni.

Pensa che questo progetto possa contribuire a un nuovo concetto di città e a un cambiamento culturale verso una mobilità più sostenibile?

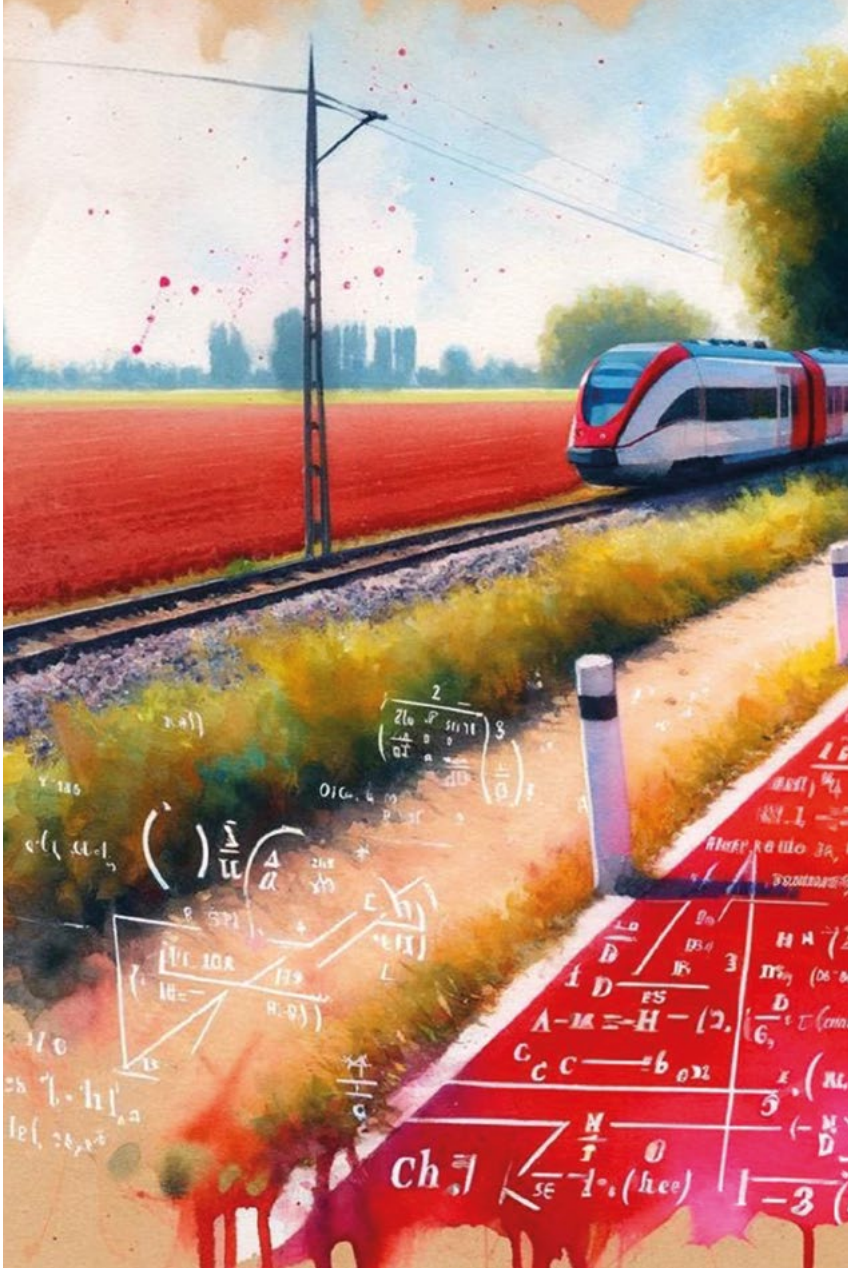


Senza dubbio, perché soltanto lavorando su grande scala - come il territorio attraversato dai 54 km di superstrada ciclabile - possiamo attivare tutte le risorse necessarie affinché Fili diventi un progetto condiviso che coinvolga più attori istituzionali (comuni, associazioni, Regione Lombardia, stakeholder e comunità locali) sul lungo periodo, riattivando il tessuto di vita dei cittadini metropolitani. I nostri paesaggi devono tornare a diventare tessuti vitali. Questo progetto darà un fondamentale contributo alla rigenerazione urbana e territoriale, ma anche alla nostra rigenerazione sociale.



ROSANNA CARDELLA

Nata a Trento, milanese di adozione. Ha conseguito una laurea in Scienze della Comunicazione e in Relazioni Internazionali all'Università Cattolica del Sacro Cuore. Ha lavorato come project manager e redattrice in aziende, associazioni no profit e redazioni. Da ottobre 2021 lavora nell'Ufficio stampa e Media Relations di FNM.



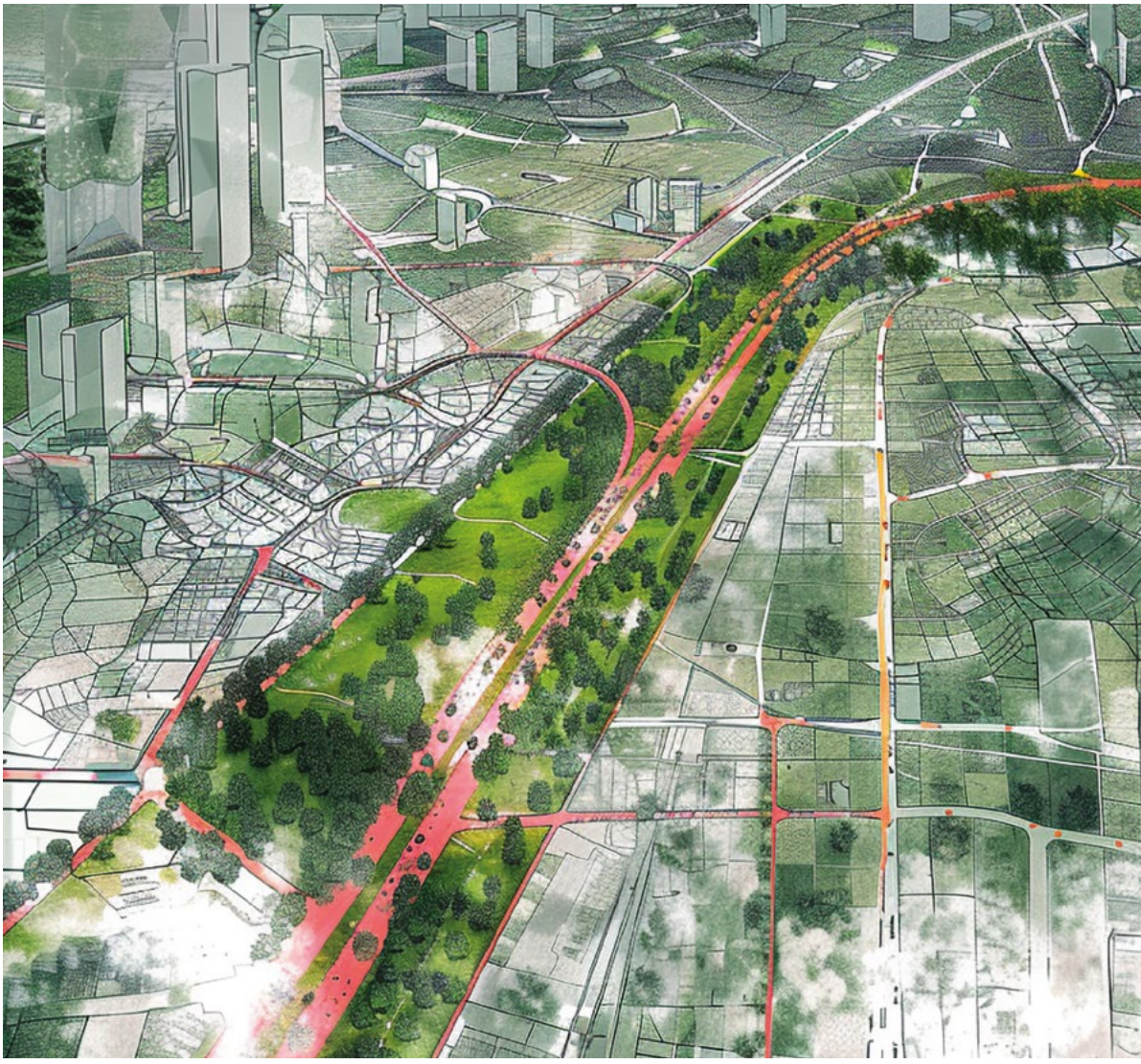
FILI UNA NUOVA URBANITÀ

Immagini realizzate con l'intelligenza artificiale © Qubit



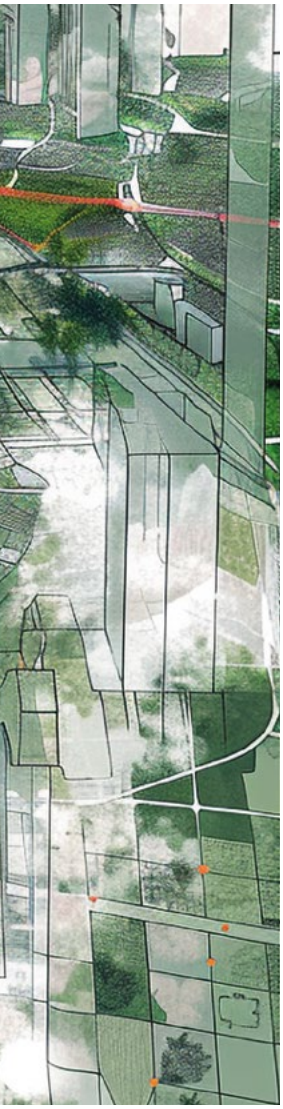
Il 27 novembre, all'auditorium IULM a Milano, si è svolto il convegno *Fili per il futuro delle città* con l'obiettivo di fare il punto sullo stato di avanzamento del programma di rigenerazione urbana e extraurbana che si snoda lungo la tratta ferroviaria che unisce il cuore di Milano a Malpensa, la porta del mondo.

di LUCA MONTANI



Si è trattato di un evento che ha visto la presenza di 24 relatori e circa 500 persone tra il pubblico in una cornice davvero unica, quella dell'università IULM.

Luogo non casuale, visto il ruolo che giocherà l'ateneo milanese nell'animare i territori interessati dal progetto attraverso uno studio sulle aspettative e sulle visioni delle differenti comunità interessate dagli interventi previsti Fili, lo ricordo, è un disegno di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD, promosso da Regione Lombardia, FNM, FERROVIENORD e Trenord, si accompagna a interventi di ricucitura urbana.



Le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio sono al centro di un intervento di oltre 188.000 metri quadrati che comprenderà progetti per circa 2 milioni di metri quadrati: un progetto-format, come lo definisco io, che ha l'ambizione di rimettere al centro le reti ferroviarie che devono essere viste come attivatori di processi di sviluppo locale e di conurbazione, fungendo da cerniera tra i territori e promuovendo la mobilità sostenibile.

La ferrovia non è solo un mezzo di trasporto, ma un'infrastruttura strategica che può connettere comunità, facilitare lo sviluppo economico e migliorare la qualità della vita. Fili sfrutta il potenziale delle reti ferroviarie per creare un sistema di mobilità integrata e multimodale, che riduce l'impatto ambientale e favorisce l'accessibilità ai servizi.

C'è di più. La sfida principale è la salvaguardia delle reti ecologiche e sociali che unisce la sostenibilità ambientale con l'inclusività urbana: la piantumazione di decine di migliaia di alberi e la creazione di una superstrada ciclabile di 54 km sono esempi concreti di come Fili intenda integrare natura e urbanità attorno all'asse ferroviario.

Dicevo, progetto-format non a caso perché qui si intreccia una storia comunitaria di successo – quella che si snoda lungo l'asse ferroviario ricordato – che riflette l'emancipazione, il lavoro e la trasformazione identitaria della Lombardia.

In filigrana è ciò che normalmente si intende per genius loci, la cultura del luogo, che resta il giusto approccio per comprendere e progettare le città del futuro.

La rigenerazione urbana, da questo punto di vista, deve essere vista come un processo complesso e multidimensionale, che coinvolge non solo la dimensione fisica degli spazi, ma anche quella simbolica, culturale e sociale. Solo attraverso una comprensione profonda e integrata di questi concetti è possibile creare città più inclusive, sostenibili e vivibili per tutti.

La rigenerazione delle aree urbane deve andare oltre la semplice riqualificazione fisica degli spazi, includendo la creazione di reti ecologiche che favoriscano la biodiversità e la resilienza dei territori.

C'è un ulteriore riflesso, non più soltanto urbanistico bensì quasi sociologico: Fili incarna anche il concetto di "lombardie possibili" che muove dalla considerazione che in questa regione è possibile condurre in porto progetti importanti in modo equipotenziale, territorio per territorio, comunità per comunità.

La regione Lombardia, con la sua storia di innovazione e sviluppo, rappresenta un terreno fertile per sperimentare nuove soluzioni urbane che possano essere replicate anche altrove.

Fili potrebbe, infine, facilmente identificarsi nella storia di successo di Ferrovie Nord Milano, che coincide con la storia di emancipazione e trasformazione di questi territori. La mobilità, nel corso dei decenni, ha ampliato la propria offerta, integrando servizi e opportunità molto differenti tra loro, divenendo "dolce", integrata, multimodale, con logiche di servizio pubblico evolute.



La Lombardia è diventata la locomotiva d'Italia, porta d'Europa e le reti per la mobilità sono diventate sinonimo di relazione, integrazione, sviluppo, partecipazione, connessione, sinergia. In una parola: nuova cittadinanza.

Voglio ricordare un passaggio emblematico del convegno di novembre, la proiezione in anteprima assoluta del corto d'autore *Tutto è collegato* firmato dal regista Ago Panini, la cui voce principale è stata affidata a Gabriella Greison.

Con garbo e precisione, la nota divulgatrice scientifica e conduttrice televisiva italiana, illustra in questo corto il senso complessivo di Fili, le sue tappe progettuali e le sfide principali. Un bel lavoro di sintesi destinato ad accompagnare l'avanzamento del progetto nel corso degli anni e dove la visione d'insieme sposa la necessità di dover essere puntuali, precisi, nitidi.



LUCA MONTANI

Direttore Relazioni Esterne e Comunicazione FNM dal 2022, è esperto in comunicazione pubblica e istituzionale, *reputation* e *crisis management*, *rebranding*. È autore di *21. Alfabeto per la comunicazione etica post pandemia* e I cittadini contano per Altreconomia e di *Marta Destino* per Laurana Editore.



di MICHELE UGOLINI e BEATRICE BASILE

Ridefinire il rapporto con il bordo dell'infrastruttura ferroviaria

Immagini © Beatrice Basile

Da elemento di separazione e marginalità
a luogo di ricucitura



Ferrovia, "mostro trionfante" che trafigge al cuore qualsiasi ostacolo e lacera la città come una "scossa di un terribile terremoto" secondo le parole di Dickens, ma anche macchina misteriosa che incuriosisce e affascina lo sguardo di scrittori e artisti per oltre un secolo. All'epoca del suo arrivo la ferrovia ha completamente rivoluzionato l'idea stessa del viaggio e dello spostamento come si erano evoluti in migliaia di anni: ne ha stravolto la velocità, il rapporto con il paesaggio attraversato, con il suolo, ha completamente alterato il modo di osservare il mondo. Le strade si sono per secoli consolidate come il luogo della relazione continua, dell'affaccio del costruito, elementi lineari di attrazione che collegavano il territorio costituendone allo stesso tempo gli assi attorno a cui questo si è espanso e sviluppato.

Le strade sono nate insieme alla struttura stessa del territorio, alle sue trame, seguendone l'orografia e la conformazione; la ferrovia arriva invece successivamente, sovraimponendosi, soprattutto in Europa, a un sistema già costituito attraverso un tracciato rigidamente dettato da regole tecniche che ne determinano inclinazioni ridotte e raggi di curvatura molto ampi. Se nella vastità dei paesaggi americani le linee ferroviarie possono essere tracciate con maggiore libertà, evitando soprattutto gli ostacoli dell'orografia, nel vecchio mondo le scelte localizzative risultano molto complesse, data la presenza di numerosi nuclei storici, vie di comunicazione preesistenti, spazi più compressi in un'orografia più variabile, terreni agricoli scanditi da una fitta trama senza soluzioni di continuità. Il tracciato ferroviario, connettendo in modo inedito centri distanti, si trova così a separare, a dividere aree in prossimità, a recidere collegamenti secolari, a disegnare un segno di cesura entro il paesaggio attraversato. Un paesaggio che dal treno viene esperito in modo totalmente nuovo: con la velocità si rende più sfuggente, le viste si mescolano, si sovrappongono e si confondono in uno sguardo che Dolf Sternberger definisce "panoramatico", il primo piano si perde e solo sulla lunga distanza riusciamo a fissare l'immagine, a catturare qualche frame, a individuare dei punti di riferimento che si ricompongono poi in una memoria frammentata, discontinua, che ricorda le pennellate rapide della pittura impressionista o il dinamismo dei quadri futuristi di Balla e Boccioni.

La strada teneva il viaggiatore ancorato al suolo, lo immergeva in un paesaggio che cambiava lentamente e che veniva misurato con lo sguardo e con il corpo; la ferrovia stravolge questa percezione, si snoda indisturbata su un suolo a cui si appoggia, da cui si distacca – corre in rilevato, su ponti e viadotti per superare ostacoli naturali – e nel quale, addirittura, si insinua ferocemente e indifferente attraverso gallerie scavate nel cuore dei rilievi. La strada presupponeva un rapporto diretto con l'intorno, una relazione corporea e cosciente, che sottostava alla volontà individuale di fermarsi ed esperire le adiacenze, che nell'attraversamento presupponevano non solo un rapporto visivo, ma anche sonoro e olfattivo; la ferrovia respinge questo contatto non solo con la velocità e l'indipendenza del suo tracciato, ma anche negando la possibilità di entrare in rapporto continuo e diretto con i luoghi attraversati. Lo sviluppo lineare dell'infrastruttura ferroviaria trova ancoraggio al territorio solo in punti discreti, in un sistema discontinuo di nodi, le stazioni. Dall'originario ruolo di nuove e moderne "porte della città", punto di accesso privilegiato ai centri urbani che la ferrovia si limitava a tangere, le stazioni hanno spesso assunto in epoca contemporanea un ruolo secondario, di solo passaggio, di transito "il più rapido possibile" in nome della funzionalità e dell'efficienza del sistema della mobilità. Con la rapida espansione della città negli ultimi decenni del secolo scorso e il conseguente decentramento delle nuove polarità, gli spazi antistanti le stazioni hanno spesso perso un valore relazionale, identitario e storico trasformandosi così in quelli che Marc Augé definisce "non-luoghi della surmodernità". Per sopperire a questa modificazione, nelle principali città europee (e non solo) e in limitati casi italiani, le stazioni sono diventate punti nevralgici di nuovi sviluppi urbani attraverso la riqualificazione del loro intorno e l'innesto di masterplan di estensione notevole dalla complessa *mixité* funzionale, che hanno trasformato i luoghi della mobilità in centri commerciali e direzionali di grande afflusso, rendendoli parte integrante della città e attraendo non solo passeggeri, ma anche chi vive quotidianamente le funzioni urbane.



Ma se, da un lato, le stazioni si presentano come unici punti, discontinui, di interscambio tra la ferrovia e il territorio, spesso calamitando la maggior parte delle attenzioni progettuali e dei finanziamenti, dall'altro è meno immediato riconoscere che il rapporto tra l'infrastruttura e il paesaggio attraversato si concretizza in modo continuo lungo i suoi bordi, vera interfaccia tra i due. Il bordo della ferrovia ha come ruolo principale quello di respingere i "non addetti" dallo spazio specificatamente dedicato all'infrastruttura: è un manufatto escludente

che da un lato garantisce la continuità del servizio e dall'altro assicura la protezione di persone, animali e cose dalla pericolosità intrinseca all'attraversamento della ferrovia. Proprio per questo carattere tecnico il bordo ferroviario sembra essere affrontato da un punto di vista meramente ingegneristico, con un approccio prevalentemente economico e funzionale. Questo deriva in parte dalle rigorose necessità dell'infrastruttura, che affida però a tale rigidità anche il modo di trattare il bordo stesso come puro manufatto edilizio che, nel rapporto puntuale con il paesaggio attraversato, dovrebbe invece assumere la connotazione di elemento di mediazione. Il bordo, o più correttamente, i due bordi dell'infrastruttura, elementi generalmente continui, che seguono a una distanza (relativamente) variabile il tracciato ferroviario, subiscono continue variazioni in relazione alle condizioni del contesto più immediato, che possono anche differire notevolmente tra un lato e l'altro della ferrovia.







I bordi sono il confine fisico lungo il quale la ferrovia assume un ruolo di definizione spaziale e paesaggistica: la dimensione longitudinale del bordo si declina continuamente in una relazione trasversale che determina lo spazio dell'interazione tra l'infrastruttura e i luoghi che attraversa. Quando parliamo di bordo dell'infrastruttura non pensiamo infatti alla sola "recinzione" che delimita il tracciato, bensì anche a tutte quelle aree che lungo il tracciato si articolano: spazi interstiziali interclusi tra la città costruita e il grande segno di interruzione dato dalla ferrovia, spesso frammentati e isolati che, per la loro natura di spazi incolti senza una vocazione, assumono nella maggior parte dei casi un vero e proprio carattere di marginalità spaziale, che si traduce presto in marginalità sociale. "Spazi di nessuno" ritagliati entro il tessuto urbano come forme di risulta di un'espansione che non ha saputo affrontare in modo consapevole il confronto con l'infrastruttura. In origine, infatti, il rapporto della ferrovia con il territorio era molto più "silenzioso": attraversando ampi spazi aperti agricoli la linea si inseriva nel paesaggio in modo chiaro e, laddove si appoggiava semplicemente alla quota del suolo, risultava meno invadente, percepibile a livello sonoro e visivo nel momento del passaggio di un treno. Con la crescita delle città nel secondo dopoguerra questa relazione maggiormente discreta è venuta meno: la città si è avvicinata sempre di più alla linea ferroviaria che si sviluppava al suo esterno, spingendosi in prossimità del suo bordo o oltrepassandolo, trasformando quello che era inizialmente un margine del costruito in un vero e proprio





segno di cesura. Nel territorio a nord di Milano, in cui la rete di FERROVIENORD (a cui si riferiscono le foto in bianco e nero) si dirama, la rapida espansione ha portato a delineare uno dei territori più densamente urbanizzati d'Europa, che a partire dai nuclei storici ha definito un continuum costruito senza soluzione di continuità arrivando necessariamente a confrontarsi e interfacciarsi con l'infrastruttura. In Italia, con il solo riferimento normativo relativo alle distanze legali dalla ferrovia, la mediazione della città con i suoi bordi non ha trovato un riscontro progettuale e una visione sistemica entro gli strumenti di pianificazione. Così la crescita del tessuto urbano ha definito limiti irregolari, disomogenei e spesso frammentari, che talvolta nemmeno rispettano le distanze minime richieste. Il bordo dell'infrastruttura è divenuto così lo spazio dedicato ai retri di case e industrie, lo spazio di bassa qualità che raccoglie quegli sconnessi fabbricati tecnici che è necessario nascondere dal fronte, lo spazio, appunto, non pensato per essere visto. Aree che, anche laddove accessibili e pubbliche, non hanno la forza di divenire luoghi perché mancano relazione e identità: in questo senso, non-luoghi. Ma la cosa interessante, come scrive Augé è che "le nozioni di luogo e di non-luogo sono evidentemente delle nozioni limite. C'è del non-luogo in ogni luogo e in tutti i non-luoghi possono ricomporsi dei luoghi. Detto altrimenti: luoghi e non-luoghi corrispondono a spazi molto concreti, ma anche ad atteggiamenti, a posture, al rapporto che gli individui hanno con gli spazi in cui vivono o che percorrono".



Così il bordo, elemento di criticità in quanto esplicitazione dell'interruzione provocata dalla ferrovia, può tradursi in un elemento di potenzialità proprio per la sua dimensione longitudinale, richiedendo però un'attenzione particolare al rapporto puntuale che intesse con i luoghi attraversati. Si può riconoscere un ruolo urbano e connettivo, ma soprattutto, in nome della sostenibilità cui si rivolgono le strategie attuali, esso può assumere anche un ruolo ambientale prezioso: lungo il ciglio della ferrovia, infatti, grazie alle condizione di margine e spesso di abbandono di quelle aree, si sviluppano zone maggiormente ricche di biodiversità potenzialmente moltiplicabili.



Per divenire luogo della ricucitura è necessario però un approccio paesaggistico, che in alcuni Paesi si è già fatto strada da diverse decine di anni e che in Italia fatica a trovare una risposta. Nei Paesi Bassi è significativo l'esempio di Otto Hein (1916-1994), primo architetto paesaggista a essere inserito nel team di progettazione dell'infrastruttura ferroviaria nel 1946. Da quel momento portò avanti un lavoro trentennale lungo i bordi dei tracciati e intorno a stazioni e scali ferroviari, ponendo attenzione allo spazio pubblico e al ruolo della componente vegetazionale e arbustiva. Anche grazie a una normativa attenta e lungimirante, i margini sono diventati i protagonisti della rete ecologica olandese, assumendo un ruolo fondamentale nella sostenibilità ambientale dell'infrastruttura, nella protezione della biodiversità e nella "costruzione" della relazione tra ferrovia e paesaggio, curando sia l'impatto visivo che essa ha sul proprio intorno, sia l'esperienza percettiva dei paesaggi attraversati che offre al viaggiatore.



Esempi interessanti provengono anche da altri contesti internazionali: nelle foto a colori qui presentate (in alto e in basso) si riporta il progetto dei Jardines Elevados de Sants a Barcellona di Sergi Godia e Ana Molino, che hanno risposto al segno di cesura esistente attraverso la sovrapposizione di una sovrastruttura che reinterpreta il bordo ferroviario in parte con un nuovo prospetto architettonico, in parte con modellazioni del terreno. L'intervento ha un significativo valore ambientale e fruitivo con l'introduzione di un parco che coinvolge tutta la struttura con vegetazione arbustiva e alberature.

Negli ultimi anni FNM attraverso il Progetto Fili sta promuovendo nuove azioni urbane di rigenerazione e sostenibilità ambientale ad ampio raggio lungo la linea Milano Cadorna-Malpensa, coinvolgendo gli ambiti circostanti alle stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno, Busto Arsizio. Inoltre, attraverso il progetto Piantalalì, sta promuovendo un intervento di piantumazione e riforestazione di migliaia di alberi nei comuni lombardi attraversati dalla rete di FERROVIENORD. Proposte importanti per stimolare una migliore integrazione dell'infrastruttura e una maggiore consapevolezza del suo ruolo urbano e paesaggistico, che richiedono però di dare continuità al lavoro intrapreso perché il progetto diventi l'occasione per innescare un vero e proprio sistema di interventi positivi che generino spazi di relazione, luoghi per la città, oltre che di significativo valore ambientale e paesaggistico in grado di ridefinire il rapporto con l'infrastruttura ferroviaria.





MICHELE UGOLINI

Architetto, PhD, Professore Associato al Politecnico di Milano, svolge attività di ricerca, nazionale e internazionale (Mozambico, Iran, Emirati), in collaborazione con enti pubblici e università, espressa in convegni, mostre, pubblicazioni, focalizzata sui temi del progetto nel rapporto tra piccola e grande misura. Ha approfondito tematiche di valorizzazione dell'ambiente costruito e degli spazi aperti in contesti di particolare valore ambientale e paesaggistico. Ha ottenuto diversi riconoscimenti nell'attività professionale di architetto.



BEATRICE BASILE

Architetto, laureata presso il Politecnico di Milano dove attualmente è dottoranda del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, con Borsa di Dottorato finanziata dal PNRR e da FNM per approfondire quale tema di ricerca le potenzialità del bordo ferroviario con i suoi spazi limitrofi. Da alcuni anni collabora con il Dipartimento per attività di ricerca e progetto e come tutor nell'attività didattica a carattere progettuale.

I “semi luoghi” digitali e la dimensione “onlife”:

la nostra vita a cavallo di due mondi tra frequentazione e personalizzazione



Intervista con il professor Luciano Floridi, una delle voci più autorevoli della filosofia contemporanea, fondatore della filosofia dell’informazione e uno dei maggiori interpreti della rivoluzione digitale

di SIMONE MARCHISANO

Luciano Floridi, *Professor and Founding Director of the Digital Ethics Center* all’Università di Yale e docente di Sociologia della Cultura e della Comunicazione all’Università di Bologna, è tra le figure più influenti della filosofia contemporanea, noto per aver fondato la filosofia dell’informazione e per il suo contributo all’etica digitale. Con oltre 300 pubblicazioni tradotte in varie lingue, il Professor Floridi ha delineato i contorni della rivoluzione digitale, esplorando l’impatto dell’intelligenza artificiale, dell’informazione e della tecnologia sulla società, lavoro che gli è valso diversi riconoscimenti e premi, tra i quali, nel 2022, il titolo di Cavaliere di Gran Croce OMRI (Ordine al Merito della Repubblica Italiana) ricevuto dal Presidente Mattarella per il suo contributo alla filosofia.

In questa intervista lo abbiamo invitato a riflettere sul presente e sul futuro dei luoghi e dei non luoghi digitali che, proprio come quelli fisici, modellano la nostra esperienza quotidiana e pongono interrogativi su identità, relazioni e nuove implicazioni etiche.



Luciano Floridi
Fotografia © Matteo Casilli

Professor Floridi, il concetto di "non luoghi" coniato da Marc Augé si riferisce a spazi transitori che hanno la prerogativa di non essere identitari, come aeroporti o centri commerciali. Social network, Metaverso e piattaforme digitali si inseriscono o si distinguono da questa definizione?

Eviterei la dicotomia tra "luoghi" e "non luoghi". Siamo a metà strada, in quanto si tratta di luoghi e non luoghi nello stesso tempo. Potremmo definire questi spazi come dei "semi luoghi". Sono "semi luoghi" perché hanno qualcosa di familiare e sono fatti di abitudini e frequentazioni. Anche parlando di luoghi fisici, non tutti i non luoghi restano tali, ma dipende da chi li frequenta. Normalmente la stazione del treno o l'autostrada sono non luoghi, ma a volte bisogna essere flessibili introducendo appunto questa "semi località" di frequentazione. Facciamo un paio di esempi nell'ambito digitale. Ci siamo abituati a fare le chiamate su Zoom. Questa piattaforma è un luogo o non è un luogo? Ecco, non ha né l'aspetto della conferenza fatta nel proprio ufficio né tantomeno dell'incontro all'aeroporto, come ho fatto tante volte. Un esempio ancora più calzante è l'interfaccia di un oggetto che siamo abituati a usare, come lo smartphone. Se si prende in mano il telefono di qualcun altro, si avrà un senso di strania-

mento: le icone non sono le stesse, sono messe in modo diverso, etc. In questo senso, non ci sono due "semi luoghi" uguali tra loro. Si tratta, dunque, di "semi luoghi" personalizzati. Se cominciamo a pensare alla personalizzazione, all'identificazione e alla frequentazione, allora mi sembrerà difficile chiamare queste interfacce "luoghi", come il bar sotto casa dove vado a fare colazione, o "non luoghi", come l'aeroporto anonimo. Non è né l'uno né l'altro. Ciò che ci fa superare la dicotomia sono, appunto, la frequentazione e la personalizzazione. Io non posso personalizzare l'aeroporto, ma l'interfaccia digitale diventa la mia interfaccia: l'ho costruita in un certo modo, ho messo le icone dove volevo, etc. Quindi, come detto, è proprio il concetto di personalizzazione che fa saltare la dicotomia.

Lei ha introdotto il concetto di "Onlife" per descrivere la fusione tra la realtà fisica e quella digitale. Potrebbe spiegare come questo concetto modifichi la nostra percezione dei luoghi e dei non luoghi nel contesto dell'infosfera?

Un concetto che ci aiuta a superare alcune mentalità è quello della "presenza". La presenza che noi possiamo avere sia in termini di interazione con quello che ci circonda, quindi in un luogo fisico, sia in termini di presenza a distanza, e dunque "telepresenza" e quindi interazione con un luogo digitale, ci aiuta a comprendere maggiormente il concetto di "Onlife", che è sì legato a questo rapporto tra analogico e digitale, ma ci aiuta a ricombinare queste due dimensioni ed è altrettanto legato ai concetti di "presenza" e "interazione". Nel momento in cui posso essere in più luoghi simultaneamente, interagendo sia in presenza sia a distanza e in termini di rapporto sia analogico con qualcosa sia digitale con qualcos'altro, salta di nuovo la dicotomia. Se abbiamo fatto saltare la dicotomia tra "luoghi" e "non luoghi" possiamo far saltare anche quella tra "online" e "offline". Non perché non andasse bene allora, ma perché abbiamo fatto un passo avanti. Un esempio banale e quotidiano può essere questo: quando stiamo preparando un piatto, siamo in cucina, e quindi in un luogo analogico, ma magari siamo anche online, perché stiamo ascoltando la musica in streaming e controllando la ricetta digitale sul telefono. Allora la domanda sei "online" o sei "offline" non ha più senso. Però ci tengo a dire che questa dicotomia non era sbagliata in passato. Semplicemente non avevamo questa esperienza. L'esperienza dell'"onlife" riguarda un'esperienza di presenza interattiva e localizzazione fisica ormai scollate. Dalla banca al lavoro, dai servizi all'educazione, dall'intrattenimento alla guerra, oggi presenza e localizzazione sono scollate perché abbiamo incollato l'"onlife", dove online e offline sono insieme.

Secondo lei, luoghi/non luoghi o, come li abbiamo definiti, "semi luoghi" digitali sono spazi per tutti o devono essere migliorati per favorirne l'accessibilità?

Si tratta di un tema che stiamo affrontando da molto tempo, almeno dalla nascita di internet. E si tratta di un tema serio perché questi "semi luoghi" sono pensati per chi frequenta luoghi e non luoghi con una certa facilità. Basti pensare al dibattito che ha ormai più di 30 anni su come facilitare la fruizione delle immagini per i non vedenti. Pensiamo al mondo di Instagram, un "semi luogo" nato per chi vede. Però esiste un modo per renderlo accessibile a chi non vede ma magari ascolta. Un certo progresso in questo senso c'è stato, ma molto limitato. L'accessibilità di questi "semi luoghi" è ancora altamente vincolata. Questa non è solo una questione che riguarda persone non vedenti, ma anche persone con difficoltà con la lingua e soprattutto con la lingua inglese, perché questi "semi luoghi" sono maggiormente accessibili a chi ha le competenze linguistiche necessarie. Ci sono poi i costi e la tecnologia, una cosa che abbiamo visto con il

COVID. A un certo punto tutti hanno pensato: "Basta essere online" o, meglio ancora, "onlife", ma è una cosa per ricchi. Solo una piccola percentuale dell'umanità può permettersi il tablet, lo smartphone, la connettività, etc. Dunque questi "semi luoghi" diventano accessibili solo a chi può permetterselo. È un po' quello che era il *digital divide*, che non è solo una questione di ricchezza, ma anche culturale. Ogni volta che emerge una nuova componente del digitale dobbiamo infatti chiederci: chi ha accesso a questo "semi luogo"? Ad esempio, chi ha accesso al Metaverso? Visori e altri strumenti costano centinaia di dollari, quindi hai già eliminato una larghissima parte della popolazione. Dovremmo parlare di "semi luoghi" elitari. Bisogna dunque intraprendere azioni democratiche, come società civile. Non possiamo incolpare il mercato perché il mercato non è fatto per questo. È la società che deve colmare un gap che, già enorme, si sta ampliando ancora di più con l'IA. Su questo c'è tanto da fare, anche per la classe politica.

Qual è secondo lei il ruolo che tecnologie come l'intelligenza artificiale dovrebbero assumere o assumeranno nel guidarci all'interno di spazi digitali?

Innanzitutto, molta parte dell'intelligenza artificiale sarà non visibile, riguarderà quello che c'è "dietro". Questi "semi luoghi" saranno sempre più gestiti con l'intelligenza artificiale e il *machine learning*. Pensiamo ai "semi luoghi" dei videogame. Come funzionano? Sempre più grazie all'intelligenza artificiale. Buona parte delle interazioni che abbiamo con agenti all'interno di questi luoghi sono con agenti artificiali (non abbiamo un altro giocatore dall'altra parte) e, soprattutto, tutto il sistema è sostenuto dall'intelligenza artificiale. Si tratta sia di tecnologie che supportano e fanno crescere questi "semi luoghi", magari rendendoli più accessibili, sia dei sistemi con i quali interagiamo. Ad esempio, immaginiamo di essere in un ambiente digitale. L'intelligenza artificiale agisce in due modi: innanzitutto sostiene questo habitat, ad esempio in termini di interfaccia, gestione delle risorse, accessibilità, buona comunicazione e latenza e molto altro, inoltre è all'interno dell'habitat come altra componente con la quale interagisco. In un "semi luogo" di tipo sanitario come può essere, ad esempio, una clinica virtuale, c'è sia l'intelligenza artificiale che fa sì che questa funzioni bene e in modo efficace sia quella che si manifesta sotto forma di bot con i quali interagisco. Quindi è una forma di *agency* che ha il duplice ruolo di sostenere e supportare l'ambiente e operare all'interno dell'ambiente digitale.

Pensa che gli spazi digitali abbiano raggiunto o possano raggiungere una qualità di esperienza umana paragonabile ai luoghi fisici?

No, ed è meglio che sia così. Questo perché, appunto, restano "semi luoghi". Noi cresciamo imparando fin da bambini che esistono cinque sensi, ma non è così. Esistono infatti molti più sensi. Si pensi a quello dell'orientamento o dell'equilibrio. Anche la pelle che ci contiene ha moltissimi sensori. Si pensi al senso di caldo o freddo, etc. Ma facciamo finta per un momento di poter ridurre il mondo ai cinque sensi. Anche ammettendo questo, i "semi luoghi" funzionano solo con due di essi: la vista e l'udito, che sono i due sensi che funzionano senza aver bisogno del contatto analogico. Nel momento in cui dobbiamo virtualizzare l'esperienza, è normale che ci si basi su questi due sensi. L'obiezione ricorrente prende in considerazione device come guanti, sensori o altro (ad esempio, esistono anche "stampanti di odori" in grado di ricreare diverse essenze). Quindi non è "impossibile" ricreare sensazioni vicine agli altri sensi, ma la strada è quella di andare verso luoghi virtuali sempre più interamente basati su udito e vista. E questo, ripeto, per fortuna. La cosa importante è che i



"semi luoghi" non facciano finta di essere dei luoghi. Anche perché i "semi luoghi" si possono permettere cose che i luoghi non possono fare. La cosa più bella che ho fatto recentemente lavorando con Meta sul Metaverso è stato un giro della stazione spaziale internazionale orbitante come se fossi un astronauta. E non c'è luogo fisico che realisticamente mi permetterà mai di fare un'esperienza del genere. Oppure pensiamo a documentari realizzati come se fossi dentro all'azione rappresentata. Allora il "semi luogo" vince, proprio perché non gioca a scimmiottare i luoghi, ma permette di fare cose impossibili altrimenti. Dunque, i "semi luoghi" devono fare altro. Andare in un "semi luogo" virtuale che riprende la galleria degli Uffizi non può restituire le sensazioni provate nell'essere lì fisicamente. Meglio di niente, si dirà. E sì, se si è impossibilitati ad andarci. E dunque? Cerchiamo di essere più ricchi nella nostra immaginazione e proviamo a fare con i "semi luoghi" cose impossibili altrimenti, come, ad esempio, il giro nella stazione orbitale. Solo così il "semi luogo" diventa qualcosa di complementare e bellissimo. Pensiamo al mondo della formazione. Come faccio a spiegare la battaglia di Canne? O il momento della costruzione della Torre Eiffel? Portiamo gli studenti lì grazie a queste tecnologie. Certo, sarebbe bello poter essere lì, ma non è possibi-

le. Però, lo studente avrà accesso a un'esperienza che difficilmente dimenticherà. Si tratta di un'esperienza unica. Mi piacerebbe dunque vedere un design di questi luoghi che sfrutti al meglio l'unicità e le potenzialità dei "semi luoghi". La strategia vincente mi sembra non tanto quindi la virtualizzazione dei luoghi, ma la "realizzazione" dei "semi luoghi". Un po' come già avviene con i videogames.

Infine, come possiamo educare a una fruizione consapevole dello spazio digitale?

Domanda difficilissima, ma importante. Quello che posso dire è come sta avvenendo, ovvero per "prova ed errore", con una modalità un po' empirica. Non credo che si possa riportare sempre alla scuola, che già deve fare molte cose, ma alla cultura che ci circonda, quindi a tutto il mondo che assorbe buona parte della nostra esistenza. E questo mondo è sempre più vissuto in maniera digitale. Se guardiamo le statistiche, alla domanda "dove passi la maggior parte del tuo tempo?", la risposta più comune è "online". Allora il passaggio è già avvenuto ed educare le persone sarà sempre più difficile, anche perché non abbiamo l'esperienza. Sarà poi questa generazione a passare una certa consapevolezza a quelle successive. Sarebbe bizzarro per chi non ha esperienza profonda dei "semi luoghi" digitali insegnare a vivere in essi. Un po' come se qualcuno che non ha esperienza dell'automobile insegnasse a guidare. Saranno le ragazze e i ragazzi di oggi, che hanno sempre vissuto in questi "semi luoghi" e che per la prima volta hanno un'esperienza di totale immersione in essi, a insegnare a quelli che verranno dopo di loro. Ovviamente sarà necessario anche un atteggiamento da parte dei genitori che, come insegnano ad attraversare la strada, insegneranno anche a comportarsi correttamente su Instagram. E questo avverrà con dei genitori appartenenti a una generazione post rivoluzione digitale.



SIMONE MARCHISANO

Nato a Napoli, ha sempre vissuto a Lodi. Giornalista pubblicista, ha conseguito la laurea in Lettere e la magistrale in Giornalismo ed Editoria. Ha lavorato per musei, agenzie e redazioni, sempre occupandosi di comunicazione digitale e social network. Dal 2024 fa parte dell'Ufficio stampa e Media Relations di FNM.

“La bellezza è una forma di cura”

L’esperienza dell’hospice di Vidas

Spazi pensati per mantenere la miglior qualità di vita possibile, piante e fiori inondano la sala da pranzo e il soggiorno. Le attività per portare leggerezza e vita fino alla fine

di GIADA LONATI



Immagini © VIDAS





Ernesto ha 83 anni, un tumore del polmone in fase avanzata, un figlio che vive lontano e una moglie anziana che si è presa cura di lui a domicilio finché è stato minimamente autonomo.

Da due giorni non riesce più ad alzarsi dal letto. I dolori legati alle metastasi ossee sono controllati. È proprio l'estrema debolezza che gli impedisce ogni minimo movimento.

Ha fatto l'operaio tutta la vita. È un uomo semplice, senza fronzoli, dotato di un'intelligenza concreta.

"Dottoressa, non giriamoci in giro: da questa malattia non si guarisce. L'ho capito io, anche senza che me lo spiegassero i dottori" mi ha detto in uno dei primi incontri.

Quando la malattia lo blocca nel letto, non ha dubbi sul da farsi. "Mia moglie non ce la fa a curarmi da sola a casa. Soldi per la badante non ce ne sono. E anche se ci fossero" si guarda in giro nella cucina soggiorno dove abbiamo messo il letto articolato "non ci sarebbe posto per metterla. Preferirei il posto che mi ha detto lei, dove posso stare fino alla fine. E dove può stare anche mia moglie con me, vero?"



Il luogo cui fa riferimento Ernesto è l'hospice Casa VIDAS Giovanna Cavazzoni. Ne aveva parlato con me e con l'infermiere – come di tanti altri aspetti della malattia e della cura – durante le settimane di assistenza a domicilio.

Il nostro hospice, inaugurato nel 2006, è una delle strutture presenti sul territorio italiano, destinata ad ospitare persone nella fase finale di una malattia inguaribile. Ha 20 posti letto in camere singole, ognuna delle quali dotata di un servizio privato e di una poltrona letto che offre accoglienza a un familiare o a una persona significativa per il paziente e che desideri stargli accanto durante il ricovero.

Ogni stanza ha un piccolo frigorifero, la televisione, spazi per riporre oggetti e indumenti personali, un piccolo tavolo. E diverse mensole che consentono agli ospiti di personalizzare gli spazi portando fotografie o oggetti che richiamino la dimensione domestica.

In cure palliative siamo tutti convinti che, laddove possibile, la casa sia il luogo migliore in cui trascorrere il tempo ultimo della vita, tra le nostre cose, in un luogo vivo che ci ha

ospitato nei momenti di gioia, che contiene i nostri ricordi. Che ci aiuta a vivere bene fino alla fine.

Esistono però numerose situazioni in cui la dimensione sociale, ancor più che quella clinica, mal si concilia con la possibilità di restare a casa fino al decesso.

Ernesto non è certamente un caso isolato. Ma pensiamo anche a genitori giovani con figli piccoli, ad anziani – e meno anziani – completamente soli e con risorse economiche insufficienti, ai molti nuclei familiari in cui la fragilità psicologica rende impraticabile l'accompagnamento alla morte di un proprio caro.

Ecco allora che, a partire dal 1967, con il primo hospice dell'era moderna, il St Christopher a Londra, si sviluppano strutture caratterizzate da una dimensione architettonica e organizzativa che consenta di realizzare un modello di cura olistico, che si faccia carico della dimensione fisica, ma anche psicologica, sociale e spirituale della persona malata e della sua famiglia. Insomma spazi di cura ben distinti dagli ospedali.

Secondo l'Agenzia Nazionale per i Servizi Sanitari Regionali (AGENAS) nel 2022, gli hospice in Italia erano 307, per un totale di 42.572 persone ricoverate nel corso dell'anno e 2.777 posti letto.

Poco medicalizzati, ruotano intorno al mantenimento della migliore qualità di vita possibile, coinvolgendo nella cura équipe in cui un ruolo centrale, accanto ai medici, è garantito da infermieri e operatori sociosanitari, supportati da psicologi, fisioterapisti, assistenti sociali, terapista occupazionale, logopedista, assistente spirituale. E molti volontari che arricchiscono ulteriormente la dimensione relazionale.

Questa è coltivata anche grazie a spazi comuni, al chiuso e all'aperto, in cui i familiari e i pazienti possono trascorrere tutto il tempo che desiderano. Tutto è pensato perché anche i pazienti meno autonomi possano raggiungere soggiorno, biblioteca e terrazzi: ogni porta è infatti sufficientemente ampia da consentire il transito anche dei letti.

In VIDAS abbiamo scelto di usare materiali come vetro e legno, colori tenui, tappezzerie con decorazioni floreali che rendono sostanzialmente unica ogni stanza. E anche le stanze hanno il nome dei fiori.

Piante e fiori inondano con i loro colori il soggiorno e la sala da pranzo dove in diversi momenti della settimana si svolgono attività, come musicoterapia e pet therapy, volte a portare leggerezza e vita, fino alla fine.

In VIDAS siamo convinti che la bellezza sia in sostanza una forma di cura.

Ernesto, appena entrato in camera si guarda in giro con attenzione, con quel suo sguardo intelligente e scrutatore.

"Com'è Ernesto?" gli chiedo.

"Una meraviglia, dottoressa. Ho vissuto da povero, ma son venuto a morire da signore!"

VIDAS
Storia e attività dell'associazione

www.vidas.it



È un'associazione di volontariato laica, apartitica e aconfessionale, fondata da Giovanna Cavazzoni a Milano nel 1982 e che, da allora, offre assistenza sociosanitaria completa e gratuita a persone di tutte le età, adulti e minori, con malattie inguaribili, a domicilio e nei due hospice, Casa VIDAS e Casa Sollievo Bimbi, in degenza e *day-hospice*. Un servizio garantito grazie all'intervento di proprie équipe multidimensionali di specialisti palliativisti affiancati da volontari formati e selezionati. In oltre quarant'anni le cure di VIDAS hanno raggiunto 45.000 persone insieme alle loro famiglie.

L'attività di formazione e aggiornamento professionale per gli operatori sociosanitari, medici, infermieri, assistenti sociali, e i giornalisti, da un lato, e, di sensibilizzazione culturale, dall'altro - con un'attenzione e progetti dedicati alle scuole e agli studenti di ogni grado di istruzione - accompagnano da sempre quella assistenziale.



GIADA LONATI

Medico e direttrice sociosanitaria di VIDAS, affianca a questo mandato l'assistenza in cure palliative a persone adulte alla fine della vita. È membro della Società Italiana Cure Palliative, che raccoglie i professionisti che si occupano di cure palliative in Italia, medici, infermieri, assistenti sociali, psicologi. Autrice di *L'ultima cosa bella* (2017), *Biotestamento* (con Barbara Rizzi, 2020) e *Prendersi cura. Per il bene nostro e degli altri* (2022).

“Le stazioni hanno una loro identità.

Il nostro lavoro contribuisce a cambiare la percezione di questi spazi”



City Angels a Milano in occasione dell’anniversario della Liberazione

© GraziaMartaAnna, CC BY-SA 4.0 da Wikimedia Commons



Intervista a Mario Furlan, fondatore dei City Angels. I volontari di strada, che quest'anno festeggiano i loro primi 30 anni di vita, impegnati tutti i giorni in attività di solidarietà e sicurezza

di ROSANNA CARDELLA

Le stazioni, luoghi di passaggio per eccellenza, possono diventare anche posti in cui sostare? Una delle iniziative che porta avanti FERROVIENORD ha a che fare con gli spazi ormai inutilizzati per l'attività ferroviaria, assegnati in comodato d'uso ai Comuni, i quali li possono mettere al servizio di associazioni per lo svolgimento delle loro mansioni. Fra questi, c'è la ex stazione di Affori, oggi sede nazionale dei City Angels. Abbiamo incontrato il fondatore Mario Furlan, recentemente nominato Cavaliere al Merito della Repubblica, per scoprire con lui le attività di chi presidia strade e stazioni. Spesso vissuti come spazi anonimi e svuotati di identità, il lavoro dei City Angels prova a curarne l'anima (e anche l'ordine) ma, soprattutto, mira a intessere relazioni virtuose con chi li abita.

Chi sono i City Angels, quando sono nati e qual è la loro missione?

Ho fondato i City Angels 30 anni fa: un gruppo di volontari con divisa rossa e basco blu che si impegna ad aiutare chi ha bisogno. A Milano siamo circa 100 volontari. Fra tutte le sezioni dislocate in diverse città d'Italia e a Lugano e Chiasso siamo invece circa 600. La nostra missione è quella di essere volontari di strada. Fra le persone a cui offriamo assistenza ci sono ad esempio i senzatetto, a cui doniamo cibo, coperte, vestiti. Per loro abbiamo anche dei centri di accoglienza fra cui il più importante a Milano è quello in via Gino Pollini, dove vivono 50 persone a cui viene fornita assistenza medica, psicologica e legale. La nostra attività copre però diversi tipi di bisogni: i volontari presidiano le strade per offrire supporto. Aiutiamo gli anziani con le buste della spesa, il turista che non sa dove andare oppure facciamo da accompagnatori a ragazze che hanno paura a tornare a casa da sole la sera. La nostra associazione poi opera a stretto contatto anche con le Forze dell'Ordine nel caso in cui individuassimo situazioni pericolose in cui è necessario un loro intervento. Ci occupiamo quindi di solidarietà ma anche di sicurezza. A Milano la nostra base operativa si trova sotto la Stazione Centrale, siamo però presenti anche in molti altri punti della città. Ogni sera una nostra unità mobile presidia diverse zone per portare assistenza ai senzatetto. I nostri volontari poi operano anche su mezzi pubblici e per le strade per l'attività di sicurezza e controllo del territorio.

Quali attività specifiche svolgete per garantire la sicurezza dei cittadini?

Il presidio delle strade è sicuramente un'attività che ha l'obiettivo di garantire maggiori livelli di sicurezza per le strade delle città. L'intento è in realtà duplice: intervenire in caso di necessità ma anche cercare di disincentivare certi comportamenti, quindi di prevenirli. Di solito le nostre attività per le strade si svolgono la sera (a Milano operiamo dalle 21 alle 24) e sono svolte a gruppi di due o tre volontari. Giriamo a gruppi di più persone per facilitare l'intervento in caso di situazioni pericolose, come potrebbe essere un furto.

Come collaborate con le Forze dell'Ordine e altre organizzazioni locali per migliorare la sicurezza nelle aree che monitorate?

Con le Forze dell'Ordine c'è un rapporto di collaborazione ben consolidato, ovviamente i cittadini possono segnalare eventuali situazioni pericolose anche senza il nostro aiuto. Sempre sul tema della sicurezza, svolgiamo anche un servizio di ordine in occasione delle manifestazioni. Con le altre associazioni che operano sul territorio c'è un lavoro di squadra, anche grazie al tavolo di lavoro coordinato dall'assessorato alla Politiche Sociali del Comune. Il presidio delle diverse zone della città viene ad esempio concordato in modo da coprire più aree possibili.

Quali strumenti e strategie utilizzate per affrontare le situazioni di emergenza o di conflitto quando si presentano?

Tutti i volontari vengono formati sulle tecniche del *Wilding*, una disciplina di autodifesa ideata da me nei primi anni 2000, che si concentra soprattutto sugli aspetti psicologici. Il *Wilding* ha infatti come obiettivo quello della prevenzione. Si cerca di insegnare come evitare situazioni di conflitto, c'è poi anche un parte rivolta più alla preparazione fisica nel caso in cui sia necessario e inevitabile doversi difendere. Ho ideato questa disciplina proprio per provare a mettere insieme una serie di tecniche che possano aiutare le persone ad evitare situazioni in cui sia necessario agire fisicamente, quindi in un certo senso a prevenirle.

In quali aree della città operate principalmente e quali sono i criteri che utilizzate per scegliere queste zone?

Per l'attività di assistenza ai senzatetto è il Comune di Milano che coordina la nostra presenza sul territorio. Il servizio alla sicurezza invece viene svolto in base alle chiamate e segnalazioni che ci arrivano dai cittadini, che possono contattarci in qualsiasi momento attraverso i nostri canali ufficiali. Generalmente non ci sono aree di presidio fisse, variano in base alle necessità che raccogliamo. Da ottobre 2024 però il Comune di Milano ci ha affidato per un anno un servizio di presidio in via Benedetto Marcello e nella zona di corso Buenos Aires. Tutti i giorni i nostri volontari quindi monitorano queste aree in maniera fissa.

Avete notato cambiamenti nel comportamento delle persone nei luoghi in cui operate?

Nelle zone in cui operiamo costantemente c'è sicuramente un miglioramento della situazione, la nostra presenza disincentiva il crearsi di comportamenti che possono essere pericolosi per i cittadini. Le persone spesso ci dicono che la nostra presenza li fa sentire più tranquilli.

La sede nazionale dei City Angels si trova in uno spazio dato in comodato d'uso da FERROVIENORD nella vecchia stazione di Affori e fra i vostri presidi ci sono quelli che vengono denominati "non luoghi". Per la vostra esperienza, sono davvero luoghi privi di identità e relazioni? La vostra attività ha contribuito a rendere questi "non luoghi" dei "luoghi"?

Le stazioni sono un luogo di transito ma hanno comunque, secondo me, una loro identità. Con l'apertura di negozi e ristoranti sicuramente anche le stazioni hanno cambiato volto e sono diventate per certi versi anche dei punti di ritrovo con un'anima. Le situazioni di degrado che spesso vengono associate a posti come le stazioni non aiutano il processo di riappropriazione di questi luoghi, in questo noi ci impegniamo attivamente e pensiamo che il nostro lavoro possa contribuire a far cambiare la percezione di questi spazi.

Nella vostra sede organizzate anche corsi di autodifesa per il personale di TRENORD. Qual è il senso di questa iniziativa?

Dal 2019 organizziamo questi corsi per formare i capitreno di TRENORD. Nelle giornate di formazione cerco di insegnare loro a gestire le emozioni e eventuali situazioni problematiche, mantenendo la calma. Insieme lavoriamo anche per capire come porsi con le persone durante il normale svolgimento delle proprie mansioni, per riuscire a manifestare richieste nella maniera più puntuale ma anche gentile ed empatica possibile. Il modo in cui ci si pone fa sicuramente la differenza. La tecnica è quella del *Wilding* che, come ho anticipato prima, si concentra di più sulla sfera emotiva che su una preparazione fisica. Le persone che partecipano a questi corsi spesso





mi dicono che li hanno aiutati a fronteggiare alcune situazioni in maniera migliore, a mantenere la calma anche sotto stress.

La parte più bella del suo lavoro da volontario?

Ricordo con piacere le storie delle persone a cui riusciamo a dare nuove opportunità, quando riusciamo ad esempio ad aiutare un senzatetto a cambiare vita. È successo recentemente con una persona che è riuscita a trovare un lavoro e ad avere uno stipendio per continuare a vivere.

Mario Furlan, fondatore dei City Angels, parla ai volontari al raduno 2021 di Bergamo

© SergioCast, CC BY-SA 4.0
da Wikimedia Commons



ROSANNA CARDELLA

Nata a Trento, milanese di adozione. Ha conseguito una laurea in Scienze della Comunicazione e in Relazioni Internazionali all'Università Cattolica del Sacro Cuore. Ha lavorato come project manager e redattrice in aziende, associazioni no profit e redazioni. Da ottobre 2021 lavora nell'Ufficio stampa e Media Relations di FNM.


CENTRE GEORGES POMPIDOU · CCI · PARIS
STAATLICHE KUNSTHALLE BERLIN
BUDAPESTER STR. 46
6. September – 5. Oktober 1980
Di – So 10 – 18 Uhr, Mi 10 – 22 Uhr
Montags geschlossen
in Zusammenarbeit mit Verkehrsmuseum Berlin e. V.
Museumspädagogischer Dienst des Landes Berlin
Institut Français Berlin und
BERLINER EISENBAHNFREUNDE e. V.
WELT
DER
BAHNHÖFE

Stazionare nell'arte o l'arte nelle stazioni

Da Parigi a Napoli, passando per Milano e Londra, un catalogo di alcune significative e originali occasioni per comprendere meglio il nostro passato, la nostra identità e la nostra cultura

di PIETRO C. MARANI

Nella grande mostra *Le temps des gares* (Il Tempo delle stazioni) tenutasi nel 1978-79 nel Centre George Pompidou a Parigi (il Beaubourg) e poi riproposta a Berlino l'anno successivo, le stazioni ferroviarie vennero definite "torri di Babele dei tempi moderni" e la copertina del Catalogo, dove una modernizzata Torre di Babele veniva attraversata da binari e treni, rendeva molto bene l'idea di un incrocio di popoli, lingue, percorsi e viaggi. Il tema della stazione come luogo di scambio e di culture è sotteso ancor oggi a molte esperienze artistiche contemporanee, come nell'opera *Locomotiva* di Luca Pignatelli ad esempio, anche se questa funzione sembra ormai rappresentata al suo meglio (o forse al suo massimo eccesso) dai grandi aeroporti internazionali dove, peraltro, come nell'"anticamera" dell'aeroporto di Milano-Malpensa, poco dopo l'uscita dalla fermata del Malpensa Express, vengono spesso allestite mostre di arte contemporanea o dove, specie negli aeroporti delle città del Mediterraneo, troviamo sovente piccoli musei che ospitano opere d'arte e reperti scoperti durante gli scavi archeologici o durante le operazioni di costruzione degli aeroporti stessi (a parte la più semplice presenza, come nel nuovo aeroporto di Atene, di copie dei capolavori della scultura classica dentro e fuori l'aeroporto, ma si veda anche il recente piccolo museo archeologico allestito nel nuovo aeroporto di Istanbul). Modi diversi ma simili per contestualizzare le stazioni aeroportuali nel loro territorio e nella cultura locale, divenendo essi stessi luoghi identitari e anche "dilettevoli" - sfuggendo all'omologazione degli interni (simili in tutto il mondo) - nell'accezione anglosassone del termine: educare divertendo

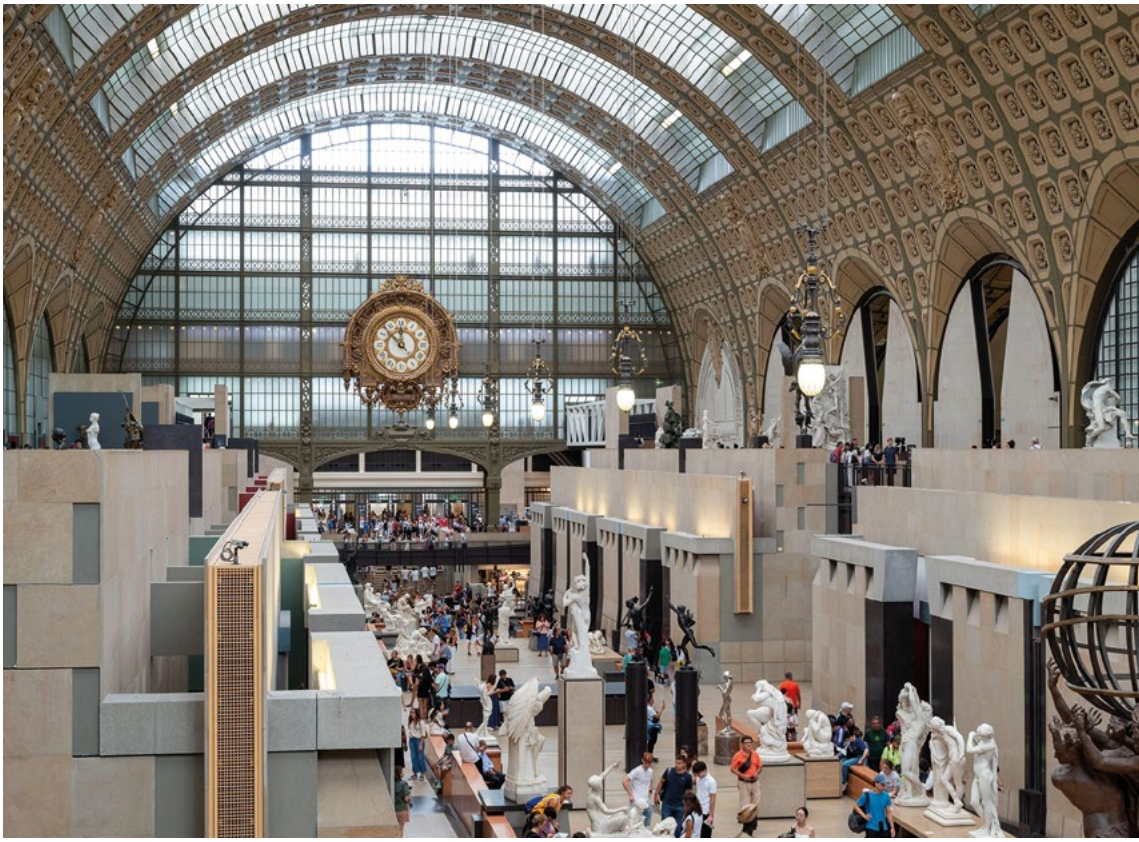
La copertina del Catalogo della mostra *Welt der Bahnhöfe* (*Le temps des gares*) tenutasi nel 1980, Berlino, Germania

© Centre Pompidou, 1978
Opera riprodotta: Dominique Appia
Graphic Design: Hurrig e Roquet

e facendoti capire la specificità del luogo in cui ti trovi a passare. La stazione (ferroviaria, tanto per cominciare) può anche diventare un'opera d'arte in sé e per sé, oppure oggetto di creazione artistica. Il primo cortometraggio della storia, ad esempio, ad opera dei fratelli Louise e Auguste Lumière, creato nel 1895, della durata di un minuto, che filmava l'arrivo di un treno nella stazione di La Ciotat (nella regione di Bouches-du-Rhone in Francia), presentava l'entrata della locomotiva a vapore nella stazione da una veduta angolare e non frontale, sottolineandone la velocità e quasi dando l'impressione che il locomotore volesse uscire dallo schermo (il pubblico si spaventava parecchio, allora, alla vista del cortometraggio, temendo che il treno gli venisse addosso). Un vero palinsesto dell'arte futurista (che ha trattato il tema del treno, delle stazioni e della velocità in mille occasioni) ma che, secondo alcuni critici, fu determinante, ancor prima, persino per la nascita del cubismo attorno al 1907 ad opera di Picasso. Ma per arrivare ai giorni nostri come non rifarsi a quel capolavoro di architettura e design che è la Gare d'Orsay a Parigi? Una stazione di fine Ottocento (1898-1900), in disuso dai tempi della seconda guerra mondiale (quando fu usata come luo-

Luca Pignatelli
Treno e Montagne, 2008,
tecnica mista su telone ferroviario, 180x300 cm
Fotografia © Giuseppe Anello





L'interno, Gare d'Orsay a Parigi

go di raccolta degli sfollati), diventata Musée d'Orsay nell'era di François Mitterand (1986) grazie al lavoro di semplificazione degli immensi spazi interni con l'aggiunta di volumi stereometrici ad opera di Gae Aulenti e Italo Rota, che ospita, non solo l'arte francese, pittura, scultura, arti decorative dalla metà dell'Ottocento (naturalismo, accademia, romanticismo, realismo, impressionismo, fotografia, arti industriali) fino ai primi del secolo seguente (fino a circa il 1914), ma che si offre essa stessa come esempio di architettura eclettica in ferro e vetro e decorazione d'interni. Vere opere d'arte in sé sono peraltro le nuove stazioni Alta Velocità Mediopadana FS di Reggio Emilia (di Santiago Calatrava, 2013) e di Napoli Afragola (di Zaha Hadid, 2017, giudicata dalla BBC e dalla CNN una tra le migliori costruzioni del mondo), ma importanti interventi architettonici che investono anche aspetti urbanistici sono quelli adottati in altre città, come quello di Gae Aulenti per la riqualificazione della Stazione FERROVIENORD e di Piazza Cadorna a Milano (1997-2000) con la collocazione di un'importante scultura all'aperto di Claes Oldenburg raffigurante *L'ago e il filo*, in allusione alla creatività e all'operosità della città di Milano.

Ma le stazioni dedicate alla fruizione dell'arte sono oggi soprattutto quelle relative alle linee sotterranee dei metrò. Ricordo con emozione quelle storiche e le mie prime visite alle metropolitane di Mosca (decoratissime), di Berlino (quella per raggiungere l'Isola dei Musei, dei primi del Novecento, con pilastri e capitelli in ferro in stile jonico che evocano le architetture di Schinkel che ritroveremo, uscendo, nell'Altes Museum), di Londra alla fermata British Museum, oggi stazione fantasma della Central Line tra Holborn e Tottenham Court, allora decorata con repliche dei reperti archeologici conservati nel Museo (oggi demolita), o quella Louvre-Rivoli (linee 1-7) a Parigi, analogamente arricchita con copie di sculture del Museo e in cui sembra tuttora si aggirino i fantasmi dei faraoni. Molte altre metropolitane, nel mondo, fanno delle stazioni relative quasi delle pre-views dei musei o delle aree di cui costituiscono le porte d'accesso, invitandoci a sostare o ad entrare nei musei per vedere dal vivo i capolavori qui riprodotti. Alle fermate "archeologiche" della metropolitana di Atene, con tanto di stratigrafie e mappe delle zone limitrofe, e ad altre decine di stazioni analoghe, si aggiungono ora le sfide lanciate dagli architetti e dai designers verso l'arte contemporanea: primeggia per cronologia e importanza l'impegno assunto dal Comune di Napoli vari decenni orsono (dal 1995, con le prime stazioni aperte nel 2001) di fare delle venti fermate della metropolitana, da Fuorigrotta a Piazza Municipio, da Toledo a Riviera di Chiaia, un vero e proprio museo del contemporaneo, ricco di oltre duecentocinquanta opere: mentre le stazioni furono affidate ad eminenti progettisti, come Alessandro Mendini e Nino Longobardi, alla fermata Arco Mirelli troviamo opere di Rebecca Horn; a San Pasquale è rappresentato Peter Gogler; a Chiaia (progettata da Umberto Siola) un *site-specific* di Peter Greenway con occhi che ci guardano "stazionare" o percorrere gli spazi, o con l'evocazione dell'acqua, che si trova fuori a un passo, alla Stazione Municipio dove vediamo gli interni



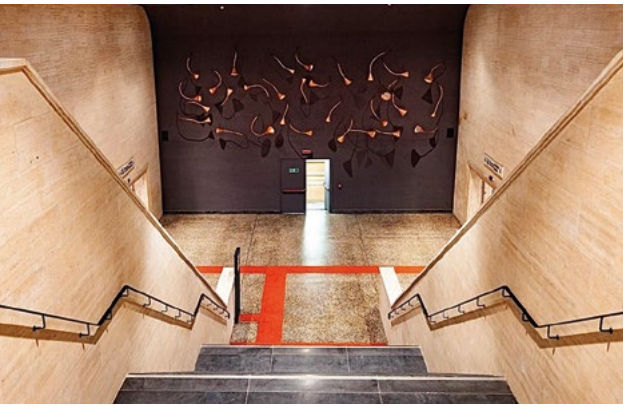


SOPRA
Stazione Mediopadana, Reggio Emilia
(di Santiago Calatrava, 2013)

SOTTO
Stazione Napoli Afragola
(di Zaha Hadid, 2017)
Fotografia © Fabrizio Pivari

SOPRA
Opera di Rebecca Horn,
fermata Arco Mirelli,
Metropolitana di Napoli
Fotografia © Gaetano Capaldo

SOTTO
Opera *site-specific* di Peter Greenway,
fermata Chiaia,
Metropolitana di Napoli





LA STAZIONE PUÒ ANCHE DIVENTARE UN'OPERA D'ARTE IN SÉ E PER SÉ, OPPURE OGGETTO DI CREAZIONE ARTISTICA

progettati da Alvaro Siza, Paolo Portoghesi e Souto de Mura. La Stazione Toledo (aperta nel 2012), progettata da Oscar Tusqueta Blanca e arricchita al suo ingresso su via Diaz da una scultura in corten di William Kentridge, è stata eletta dalla CNN nel 2014 la seconda stazione più bella d'Europa. Tutte occasioni, quelle che con brevità si sono qui sopra evocate, per fermarci un po' di più nelle stazioni, siano esse ferroviarie, aeroportuali o sotterranee, non più, o non soltanto, luoghi anonimi o non-luoghi da attraversare velocemente ma occasioni per comprendere meglio la nostra storia, la nostra identità calata nel territorio e la nostra cultura e, perché no?, anche per goderne esteticamente.



PIETRO C. MARANI

Già Professore Ordinario di Storia dell'arte moderna e Museologia nel Politecnico di Milano, in cui è ora Professore Onorario, è stato vice-direttore della Pinacoteca di Brera e condirettore del restauro del Cenacolo di Leonardo. Presidente dell'Ente Raccolta Vinciana, Castello Sforzesco, Milano. Ha al suo attivo numerose pubblicazioni. Ha fatto parte del Comitato Nazionale per le celebrazioni del Quinto Centenario della Morte di Leonardo (1519-2019) e organizzato in quell'anno mostre ad Amboise, Milano, Bologna, Parma e Vinci, collaborando alla Mostra su Leonardo da Vinci tenutasi al Musée du Louvre a Parigi.
Nel 2023 l'Accademia Nazionale dei Lincei gli ha conferito il Premio Tartufari per la Critica d'arte.



La stazione e il grande schermo.

Una piccola grande storia d'amore





A SINISTRA
L'Arrivo del treno alla stazione di La Ciotat
(Fratelli Lumiére, 1896)
PRIMA A DESTRA
Panorama preso da un treno in marcia
(Georges Méliès, 1898)
SECONDA A DESTRA
La grande rapina al treno
(Edwin Porter, 1903)

Crocevia di vicende, sentimenti e valori tra i più diversi, animata dalla nostra presenza che le dà vita,può davvero essere considerata un "non-luogo"?

di MASSIMO LOCATELLI

Quella tra il cinema e il mondo delle stazioni è una piccola grande storia d'amore, iniziata con un vero e proprio *coup de foudre*, alla francese, l'*Arrivo del treno alla stazione di La Ciotat dei fratelli Lumiére* (1896): è passato da poco il Natale 1895, il cinema è in fasce, centinaia di parigini corrono al Boulevard de Capucines per vedere le prime straordinarie immagini in movimento di operai, bebè, giardinieri, giocatori di carte e, soprattutto, lui: il treno. Generazioni di storici del cinema hanno costruito la loro fortuna di studiosi, su quella locomotiva sferragliante: di lì a poco, nel 1898, Georges Méliès ci carica sopra una macchina da presa, per vedere il *Panorama preso da un treno in marcia*, e nel 1903 diventa già scena del delitto, con *La grande rapina al treno*, di Edwin Porter… e poi Buster Keaton, e altri ancora. L'emblema della modernità, lucente e veloce. Nei loro diari, i viaggiatori dell'epoca descrivono il brivido dei cinquanta chilometri all'ora.

Ma se ci fermiamo un momento, prima che arrivino i banditi con le pistole e i cappelli da cowboy, dietro quel treno, attenzione, cosa vediamo? Esatto. La stazione. La stazione di La Ciotat, per esempio, una località turistica della Provenza, tappa della linea ferroviaria che da Parigi portava al Sud e al Mediterraneo. Anche quello, vedono e sognano i primi spettatori: la porta d'accesso a un nuovo modo di vivere il proprio tempo più caro, il viaggio. La vacanza, la gita. E vediamo i viaggiatori. Gonne lunghe e velette, nel 1896, cappelli di paglia. Ma siamo noi. Non smetteremo di esserci. I grandi viaggi della vita partono da stazioni: i protagonisti di *La folla*, il grande e impietoso affresco di King Vidor sul mito americano (1928), appena sposati partono dalla stazione di New York tra qualche abbraccio e pochi coriandoli, diretti alle cascate del Niagara, per quella luna di miele di tutti gli americani degli anni ruggenti. Un rito di passaggio. Può anche essere vuota, polverosa, pochi fili d'erba, e rimandare alla solitudine del vivere in provincia, come all'inizio della *Strategia del ragno* di Bernardo Bertolucci (1970), quando Athos, il protagonista, arriva a Tara, la cittadina emiliana di fantasia dove si muoverà sulle tracce del padre scomparso durante la guerra partigiana. Ma il cinema ci fa sempre passare qualcuno, da quei marciapiedi. Davvero la vogliamo mettere tra i "non-luoghi", la stazione in cui aspettiamo quotidianamente il nostro passante, quando siamo noi a darle vita e sostanza? Marc Augé, il padre dell'etichetta "non-luogo", ha poi anche raccontato – in *Rovine e macerie* – che anche nei luoghi dell'ab-





La folla (King Vidor, 1928)



Strategia del ragno (Bernardo Bertolucci, 1970)

bandono e della riscoperta, quelli che si sottraggono alla storia "il tempo non si abolisce mai completamente, perché la presenza delle rovine impedisce al paesaggio di sprofondare nell'indeterminatezza di una natura senza uomini". Per Augé, è Parigi, "un'opera d'arte fuori dal tempo, che per questa ragione mi dà la sensazione di esistere solo per me". Per il piccolo protagonista di *Hugo Cabret* (Martin Scorsese, 2011), in particolare la stazione di Montparnasse, che raccoglie come un microcosmo tutti i colori e tutte le tenebre della metropoli francese, compreso lo stesso Méliès, l'uomo che ha regalato la poesia al cinema. Poi, certo, alcune stazioni hanno l'enfasi del kolossal hollywoodiano, o aspettano l'azione implacabile di un James Bond, come ancora la stazione della campana Sapri nelle riprese



Hugo Cabret (Martin Scorsese, 2011)



No Time to Die (Cary Fukunaga, 2021)



Il bacio dell'assassino (Stanley Kubrick, 1955)

di *No Time to Die* (Cary Fukunaga, 2021). Altre sono asciutte, accompagnate da una *voice over* tesissima e un ritmo da battito cardiaco, certe luci negli occhi di cui non possiamo non innamorarci: Stanley Kubrick, *Il bacio dell'assassino* (1955). Quando Jeanne Moreau, invece, si trasferisce in treno da uno dei suoi due amanti all'altro, in *Jules e Jim* (1962), François Truffaut sceglie l'inquadratura totale dall'alto, e viviseziona le attese, le ansie, le delusioni dei protagonisti come formiche.

Il cinema italiano la sua passione per le stazioni se l'è giocata spesso in modi più schietti e amicali. Già il regime fascista sceglie questo tono per lanciare le sue iniziative per il tempo libero, forme di coinvolgimento soft nella sua idea di stato totale: il dopolavoro, i suoi "treni popolari", che dovevano consentire a tutti la gita fuori porta o nelle città d'arte "a prezzi ridottissimi". Nei cinegiornali *Luce* la stazione è il luogo delle partenze festose, i saluti dai finestrini, i sorrisi, le promesse di felicità. Come nel *Giornale Luce B0501* del luglio 1934, che, mostrandoci la partenza dalla stazione centrale di Milano per la "lieta gita sui Laghi", insiste con una sua tronfia soddisfazione sul fatto che "a questa geniale iniziativa del regime i cittadini milanesi hanno dato il loro validissimo e tangibile contributo di plauso". Il turismo fa volentieri capolino anche nella filmografia di finzione degli anni Trenta, accostato agli altri grandi temi della modernizzazione. È il caso in particolare dei film di Mario Camerini con Vittorio De Sica, dove la gita è segno del possibile avanzamento sociale insieme a molte altre nuove forme di consumo borghese, per quanto sia messa in scena come piccola o comunque veniale trasgressione, cui si può porre riparo rifugiandosi infine nell'essenzialità dei valori tradizionali: l'amore, la famiglia, la semplicità. In *Grandi magazzini* (1939) la vacanza in montagna fa innamorare l'autista Bruno (De Sica) con la commessa Lauretta (Assia Noris), ma trova il suo centro non sulle piste innevata, quanto nel bar della stazione di partenza, la Centrale di Milano: gli sci servono solo a qualche gag comica, e vengono quasi dimenticati, quello che conta è stare assieme a un tavolino, un caffè e una sigaretta, poi due vermuth, e ancora una lunga chiacchierata che diventerà sogno d'amore.

Nel dopoguerra le stazioni convogliano i temi forti della vita sociale del Paese: il lavoro, l'emigrazione interna. *Riso amaro* (Giuseppe De Santis, 1949) inizia con una epica scena nella stazione di Torino (in realtà girata a Roma) in cui si smistano centinaia di giovani



Riso amaro (Giuseppe De Santis, 1949)

lavoratrici dirette al lavoro stagionale nelle risaie del vercellese. Sui marciapiedi sterrati, Silvana Mangano balla al suono di una valigia fonografica portatile. C'è in scena anche uno speaker della radio, e con voce stentorea annuncia la rinascita dell'Italia democratica. Vittorio De Sica prova addirittura a trasformare la stazione in un monumento del neorealismo: *Stazione Termini* (1953), scritto con Cesare Zavattini, è tutto ambientato tra i binari e i marmi della stazione romana, in un'unica notte decisiva per una turista americana. Innamorata di un intellettuale italiano, Mary deve decidere se rimanere con lui o tornare dal marito negli Stati Uniti. Trova nella varia umanità che viaggia, fino al capostazione comprensivo, la forza di credere in se stessa e fare la scelta giusta (almeno, secondo la morale dell'epoca). Più retorico del voluto, è un flop al botteghino nonostante le star hollywoodiane Jennifer Jones e Montgomery Clift. Si avvicina forse di più all'obiettivo Pietro Germi, ne *Il ferroviere* (1956), forse perché le scene di stazione diventano tese e modulate dalla fatica vera e concreta del lavoro, e infatti i set qui sono le piattaforme e gli scambi all'ingresso di Ostiense e scalo san Lorenzo a Roma. Luoghi di fisicità pura, metallo, legno, cavi elettrici. Anche Totò è capostazione in *Destinazione Piovarolo* (Domenico Paolella, 1955) e ovviamente ancora oggi è virale il suo arrivo in stazione centrale di Milano con Peppino De Filippo, tutti imbacuccati nei colbacchi in *Totò, Peppino e… la malafemmina* (Camil-



Stazione Termini (Vittorio De Sica, 1953)

lo Mastrocinque, 1956), una scena che segna con irresistibile comicità la scoperta reciproca delle due Italie – unite dalla rete ferroviaria prima che dalla lingua. In *Rocco e i suoi fratelli* (1960) di Luchino Visconti, la Centrale è il punto d'ingresso per una famiglia del sud Italia che si trasferisce al nord in cerca di migliori opportunità. La stazione diventa il crocevia di storie di speranza e disillusione, simbolo dell'immigrazione interna e delle tensioni tra un passato rurale e quel futuro industriale, che brilla già davanti agli occhi di un bellissimo Alain Delon (l'omaggio in questo caso è doveroso).

Insomma, anche quando sembra non-essere-un-luogo, quando appare come uno scheletro vuoto in cui perdersi, il cinema italiano nella stazione trova invece la riconferma dello spirito di rivalsa che sempre ci rilancia, dalle macerie. Come in *Kamikazen - Ultima notte a Milano* (1987), in cui in ruoli grandi o piccoli si esibiscono molti dei grandi nomi della comicità meneghina emersa in quegli anni tra cabaret e televisione. Gabriele Salvatores racconta le vicende di un gruppo di comici emergenti che, nella speranza di ottenere successo, partecipano a una serata in un locale di Milano dove si vocifera sarà presente un importante produttore televisivo. È una truffa ai loro danni. Anche *Kamikazen* si svolge interamente in una notte, e nel suo ritratto del mondo dello spettacolo e della vita notturna milanese degli anni Ottanta torna costantemente alla stazione Centrale, dove lavora come facchino Walter (Paolo Rossi). Di nuovo la stazione non è necessariamente bella o epica, ma è il mondo di vita di Walter, ambiente di lavoro e contesto di amicizie e innamoramenti. Con il collega Davide (David Riondino) si sfida in



Totò, Peppino e... la malafemmina
(Camillo Mastrocinque, 1956)

corse con il carrellino di distribuzione, arbitri gli agenti della Ferroviaria – vince sempre Davide, perché ha una filosofia che lo sostiene: lo *sgurz*, la spinta interiore a superarsi contro ogni logica. A essere se stessi. Disinteressatamente se stessi. Come in viaggio per i Laghi, con la schiscetta in saccoccia; come tra i binari merci di Torino, ballando un mambo suonato da una fonovaligia; come al bar della Centrale, dimenticando gli amati sci per bere un vermuth con Assia Noris. Come Athos, che a Tara cerca di ritrovare la memoria del padre, sfuggente e contraddittoria. Le stazioni nel cinema italiano non sono non-luoghi, al contrario: sono *sgurz*.



MASSIMO LOCATELLI

Insegna Filmologia e Storia del cinema all'Università Cattolica del Sacro Cuore. È uno specialista di storie della cultura del film. Per i tipi di Morcelliana è in uscita *Cinema e scienze. La cultura del film e il sogno della conoscenza illimitata*.

20 ottobre 2024

Diario di una domenica speciale: antico e moderno, passione e dedizione nel cuore della ferrovia lombarda

Viaggio tra Milano Cadorna, Novate Milanese e Fiorenza: l'Open Day di FNM, FERROVIENORD e TRENORD

di SIMONE CARRIERO

Ore 9.00
Stazione di Milano Cadorna



Il cielo sopra Milano è grigio, sta ancora piovendo abbastanza forte. Mancano gli ultimi ritocchi ma ci siamo. Il lavoro preparatorio di tutta la squadra di FNM, insieme ai colleghi di FERROVIENORD e TRENORD è stato lungo, intenso, appassionante. Ora è il momento di accogliere le persone - poche o tante, non importa - che verranno a visitare i luoghi dove lavoriamo tutti i giorni.

Ore 9.55
Stazione di Milano Cadorna



L'info point allestito nell'Altro Deposito Bagagli è una vivace carrellata delle iniziative degli ultimi mesi. Alle pareti i manifesti storici di Carlo Dradi, sui tavoli la rivista "La vita in movimento", Diabolik, Il Club del Tramezzino e tanto altro. Quanti bei colori, forme, parole. Ha smesso di piovere. Il desk di accoglienza davanti ai binari 9 e 10 è già affollato, bisogna aprire prima.



Ore 11.00
Stazione di Milano Cadorna

Il set fotografico al centro dell'atrio è una girandola di situazioni buffe, pose strane, scherzi bonari. Ogni persona si porta a casa un ricordo, il fermo immagine di tempo che fu. Ai binari 9 e 10 il felice contrasto tra le carrozze degli anni '20 del secolo scorso con gli arredi in legno, i velluti rossi da accarezzare, i profumi antichi da respirare e i colori accesi del nuovo Caravaggio, con la sua modernità, comodità e funzionalità.



Ore 12.00
Stazione di Milano Cadorna

Proseguono le visite ai due treni, gioiosamente inframezzate dalle risate dei bambini che affollano l'area truccabimbi e scherzano con il mago e i baloon itineranti. L'atmosfera è di festa e di passione per il lavoro: i ferrovieri orgogliosi e sorridenti accolgono gli ospiti con saluti cordiali e spiegazioni tecniche.



Ore 13.45
Deposito di Novate Milanese

Un breve tragitto in treno per entrare in un'altra dimensione, affascinante e sconosciuta ai più. Nell'area del deposito ferroviario di Novate Milanese l'aria è primaverile, il sole ha definitivamente vinto sulle nubi e l'umidità della mattina. La sottostazione elettrica del 1928, tuttora in funzione, è una capolavoro di architettura industriale. Gruppi di 40-50 persone alla volta entrano per la visita. I colleghi di FERROVIENORD addetti alle spiegazioni si alternano senza sosta.



Ore 14.30
Deposito di Novate Milanese

Il lungo percorso attraverso i capannoni restituisce una sensazione mista di antico e moderno, di sudore e di tecnica, di passione e di sacrificio. Generazioni di ferrovieri hanno solcato quelle porte, orgogliosi del proprio lavoro. L'area tecnica pneumatici, l'area rotabili storici, il reparto casse, la sala prova, l'area carrelli, la torneria e il lavaggio dei treni offrono uno spaccato di vita della ferrovia tra passato, presente e futuro. Anche qui, le risate dei più piccoli esplodono nell'aria tersa del pomeriggio.

Ore 16.00
Deposito di Milano Fiorenza



Un breve passaggio da Milano Cadorna e poi di nuovo in viaggio verso il deposito di Milano Fiorenza, il più grande in Italia dedicato alla manutenzione dei treni. È talmente vasto che non è possibile visitarlo tutto a piedi. Un trenino su gomma fa continuamente avanti e indietro, curiosa e minuscola riproduzione dei suoi fratelli maggiori su rotaie esposti in bella vista tutt'attorno. Nella grande area della mensa, solo per oggi liberata dai tavoli per consumare i pasti, tante attività. Tra queste, un diorama cittadino fatto di Lego, con i treni che circolano grazie ai binari elettrificati, è letteralmente ipnotizzante: si potrebbe stare per ore a osservare il perfetto intreccio di scambi, gallerie, incroci.

Ore 17.00
Deposito di Milano Fiorenza



Si chiudono i battenti.
Tanti volti - alla fine saranno 5.000 - di tutte le età, sorridenti, curiosi, concentrati, stupiti: ecco l'immagine vera dell'Open Day, giornata simbolo di una comunità (i ferrovieri) che si è presentata, in una forma insolita, a un'altra comunità che serve ogni giorno con il suo lavoro.

Ci rivediamo presto.



SIMONE CARRIERO

Milanese, giornalista professionista.
Dopo la laurea in Lettere moderne all'Università Cattolica, ha lavorato a Lombardia Notizie (agenzia di stampa della Regione Lombardia) dove è stato caporedattore per oltre 10 anni.
Dal 2016 è responsabile Media relations e Ufficio stampa del Gruppo FNM.



MOOOVES

MUSICA E IDEE PER LA MOBILITÀ IN LOMBARDIA

Un festival che ha coinvolto giovani artisti, esperti del settore e mondo universitario per parlare (e cantare) al futuro

di ROSANNA CARDELLA



Immagini © Openstage

Il 19 ottobre piazza Città di Lombardia a Milano si è trasformata in un palcoscenico di idee, musica e innovazione con il festival MOOOVES, un evento organizzato da Openstage grazie al contributo di FNM e FERROVIENORD, in collaborazione con Regione Lombardia. Il festival ha esplorato il futuro della mobilità a ritmo di musica grazie al coinvolgimento di artisti emergenti e di band di successo ma è stata anche un'occasione per riflettere e discutere sulle nuove frontiere della mobilità, coinvolgendo il mondo universitario e creando uno spazio di condivisione di idee. MOOOVES è stato aperto dall'assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile di Regione Lombardia Franco Lucente e ha visto la partecipazione del presidente di FERROVIENORD Fulvio Caradonna.

Spazio alla musica

Durante il pomeriggio si sono esibiti cinque tra gruppi e cantanti solisti selezionati attraverso una "*Call for artists*", grazie alle esibizioni fatte nelle settimane precedenti nelle cinque stazioni di FERROVIENORD dotate di totem Openstage. A giudicare Dario Comparini, le White Visions, i Petunia Sauce, Cceciux e i Missmatch una giuria composta da Fabio Dalè, compositore e produttore musicale, e Marco Dimartino, autore, musicista e produttore. In palio un premio del valore di 500 euro per l'acquisto di strumenti musicali che è stato aggiudicato dalla prima classificata del contest, la cantante solista Cceciux. Fuori gara invece, le esibizioni di alcuni tra gli artisti emergenti più interessanti della scena musicale tra cui i Funky Lemonade, Samuele Stanco e i Gabbiani Malvagi e gli Stunt Pilots.

Voce al futuro

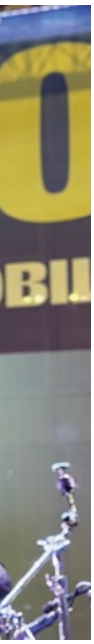


Non solo musica: MOOOVES è stato anche un momento di divulgazione scientifica. Il team di On Air ha portato sul palco interventi su temi come la mobilità nelle aree urbane, le neuroscienze applicate ai trasporti e la sicurezza dei dati nelle smart city. Chiara Fattori, Carlo Burattini e Riccardo Pazzi hanno offerto spunti di riflessione su sfide e opportunità delle nuove tecnologie e della mobilità del futuro. I docenti Matteo Colleoni, Stefano Baruffaldi e Laura Colm hanno invece condiviso le loro competenze per contribuire a delineare un quadro più preciso. Anche FNM ha portato sul palco due progetti: FNM Nexus, la piattaforma che vuole creare connessioni con il mondo delle start up e Club Com, la *corporate band* di FNM che unisce Intelligenza Artificiale e creatività.

Un invito alla partecipazione



MOOOVES non è stato solo un festival, ma anche una chiamata all'azione. È stata infatti presentata una proposta ideata da uno studente dello IULM, per innovare i trasporti. Un momento di dialogo fra i giovani e i professionisti del settore presentato da Pietro Crovari, co-fondatore di On Air. L'idea vincente è stata selezionata attraverso una "*Call for ideas*" rivolta ai giovani lombardi sui temi della mobilità sostenibile. Attraverso "Gamification per la sostenibilità" lo studente vincitore ha proposto la creazione di un'app che possa incentivare i passeggeri a utilizzare soluzioni di trasporto sostenibili attraverso premi e sfide, come un vero e proprio gioco. L'app, che potrebbe essere proprio quella che le persone utilizzano per la prenotazione di mezzi di trasporti, potrebbe stimare il risparmio di CO_2 prodotto con ciascuna tratta rispetto all'uso dell'auto e, sempre nell'ottica della gamification, potrebbe stilare classifiche degli utenti più sostenibili ogni settimana.



Il festival si inserisce in un contesto più ampio di valorizzazione degli spazi pubblici e delle stazioni ferroviarie. Dallo scorso febbraio FNM ha avviato un'iniziativa che ha portato la musica in cinque stazioni di FERROVIENORD, attraverso l'installazione dei totem Openstage. La stazioni di Milano Bovisa, Milano Domodossola, Cormano-Cusano Milanino, Varese e Como Lago sono dotate dei dispositivi Openstage e offrono agli artisti l'opportunità di esibirsi dal vivo, trasformando luoghi di transito in spazi di aggregazione e intrattenimento.

Nelle stazioni di FERROVIENORD la musica è per tutti





ROSANNA CARDELLA

Nata a Trento, milanese di adozione. Ha conseguito una laurea in Scienze della Comunicazione e in Relazioni Internazionali all'Università Cattolica del Sacro Cuore. Ha lavorato come project manager e redattrice in aziende, associazioni no profit e redazioni. Da ottobre 2021 lavora nell'Ufficio stampa e Media Relations di FNM.



“La Civiltà di Golasecca – Gli Insubri, primi Celti d’Italia”

Esposizione di reperti archeologici al Terminal 2 di Malpensa. Un punto di puro passaggio tra una stazione ferroviaria e un aeroporto diventa spazio di bellezza e cultura

di LORENZO PALLOTTI



Uno spazio pubblico e di passaggio, quello della stazione di un terminal aeroportuale internazionale, che improvvisamente si apre alla bellezza, destando stupore ed emozione anche nel viaggiatore più frettoloso e distratto. Siamo al Terminal 2 dell'aeroporto di Milano Malpensa, dove un'esposizione di reperti archeologici venuti alla luce durante gli scavi per il collegamento ferroviario T1-T2 Milano accoglie le persone accompagnandole in un breve viaggio alla scoperta di una civiltà che ha abitato questi territorio circa 3000 anni fa.

La Civiltà di Golasecca – Gli Insubri, primi Celti d'Italia è l'esposizione che raccoglie 77 tra oggetti e strutture originali, accompagnati da apparati multimediali che illustrano le origini degli Insubri, primi Celti d'Italia cui si devono, nel corso della successiva età del Ferro, sia lo sviluppo di una rete di contatti commerciali tra il Mediterraneo e l'Europa centrale sia la fondazione di importanti città lombarde a partire da Milano.



Obiettivi

La mostra persegue l'obiettivo di uscire dai tradizionali luoghi deputati alla valorizzazione e trasmissione del nostro patrimonio, come i musei e le esposizioni a durata limitata, per mettere a disposizione di tutti i risultati della ricerca. Un classico "non luogo" della nostra società, un punto di puro passaggio come una stazione ferroviaria, diventa invece lo spazio dove veicolare un messaggio culturale. In questo modo i reperti della Civiltà di Golasecca sono resi disponibili per la visita del pubblico proprio a pochi metri di distanza dal luogo del loro ritrovamento, durante tutti i momenti della giornata. Complessivamente, durante i lavori per la realizzazione del collegamento ferroviario tra i due terminal di Malpensa, inaugurato a dicembre 2016, sono state rinvenute 81 sepolture con corredo ceramico e bronzeo. Le tombe, scavate nella nuda terra, contenevano al loro interno il cinerario - un vaso in ceramica con i resti cremati del defunto - con un corredo di armille (braccialetti), fibule (spille) e anelli. Tutti i 300 reperti rinvenuti sono stati inventariati, catalogati e restaurati prima della selezione effettuata per realizzare la mostra al Terminal 2.

Allestimento e percorso

L'allestimento è ideato appositamente per essere fruito - anche in pochi minuti - da un pubblico per forza di cose eterogeneo. Gli archeologi Filippo Maria Gambari e Barbara Grassi della Soprintendenza hanno ideato il percorso trasmettendo il loro progetto agli architetti Davide Bruno e Luca Panteghini, che hanno elaborato una proposta espositiva originale, sintesi di tradizione e innovazione. Sono state studiate da Claudia Mangani e Diego Voltolini modalità di comunicazione brevi ma facilmente comprensibili per il vasto pubblico, sempre fedeli ai dati archeologici.

L'esposizione inizia con un grande pannello introduttivo che riporta le informazioni generali sui contenuti della mostra presentando la storia della Civiltà, le fasi del ritrovamento e l'organizzazione del percorso espositivo. I reperti originali sono esposti all'interno di apposite teche raccolte lungo una delle pareti della mostra. La parete opposta invece presenta diorami per la rappresentazione di paesaggi e personaggi storici che conducono il passeggero in un viaggio nel tempo, a partire dal *Guerriero della Malpensa*, ai personaggi della civiltà di Golasecca fino ai giorni nostri. Una ricostruzione di due tombe che rappresentano la tipica sepoltura della civiltà di Golasecca è posta invece davanti al ledwall dove scorrono filmati e immagini che, con grandi suggestione, illustrano tutte le fasi dei lavori di scavo del successivo restauro dei reperti. Altri led di dimensioni minori mostrano i siti e i musei archeologici presenti in Lombardia con i quali l'esposizione della Civiltà di Golasecca si pone in relazione, invitando il visitatore a proseguire il proprio personale viaggio conoscitivo sulle origini delle popolazioni lombarde negli altri luoghi museali della regione.

L'esposizione *La Civiltà di Golasecca – Gli Insubri, primi Celti d'Itali*a è il frutto di un accordo tra il Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo, Regione Lombardia, Gruppo FNM e SEA ed è stata inaugurata il 22 dicembre 2017.



LORENZO PALLOTTI

Nato a Milano, vive nella città giardino Cusano Milanino. Laureato in Lettere moderne all'Università Cattolica del Sacro Cuore, giornalista pubblicista, ha lavorato per 16 anni in un'agenzia di comunicazione milanese prima di entrare nel 2017 nell'Ufficio stampa e Media Relations di FNM.

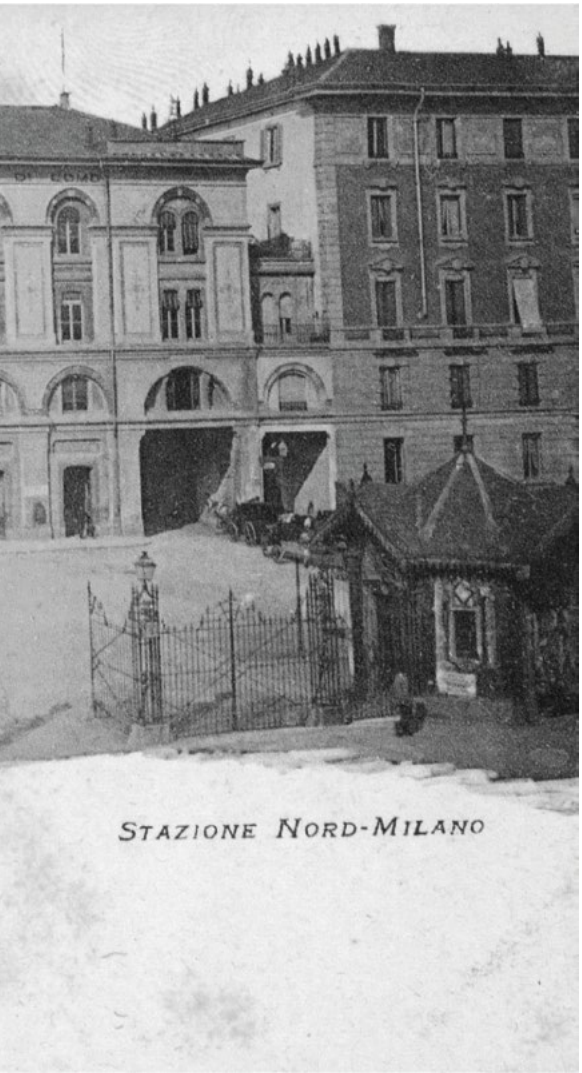
di GIORGIO BIGATTI

Le radici di una storia che continua e si rinnova

La nascita della ferrovia a Milano, crocevia di lavoro, conoscenze e capitali. La città che trova sempre il modo di adattare le proprie potenzialità ai tempi che cambiano



Piazzale Cadorna, Stazione Ferrovie Nord Milano, 1885
© Archivio Storico FNM



Crocevia di contatto esterno, secondo la pregnante definizione del geografo francese Dalmasso, Milano in virtù della sua posizione è stata da sempre un anello di congiunzione tra le economie mediterranee e i mercati transalpini. Naturalmente la geografia non basta da sola a spiegare le fortune economiche della regione. Perché tali potenzialità potessero farsi operanti occorreva, scriveva nel 1844 Carlo Cattaneo, «un popolo, che compiendo il voto della natura, ordinasse gli sparsi elementi a un perseverante pensiero», riuscendo attraverso la fatica di generazioni a costruire quella che lui chiamava «una patria artificiale», riuscito intreccio di lavoro, conoscenze e capitali. Sono questi tre fattori a rendere ragione della straordinaria capacità di Milano e della Lombardia di trovare sempre nuove combinazioni in grado di adattare le potenzialità del territorio alle necessità dei tempi. Nel corso dell'Ottocento, questo ha voluto dire costruire nuove infrastrutture, in particolare le strade ferrate, come allora si diceva, emblema di progresso e modernità. Riuscendo in questo modo a inserire la regione nel gran flusso dell'«Europa vivente».



Erano trascorsi pochi anni da quando l'avvio del servizio ferroviario tra Manchester e Liverpool (1835) aveva catalizzato l'attenzione dell'opinione pubblica europea che in Lombardia si inaugurava la ferrovia Milano Monza (1840), primo tratto di una linea destinata a collegare il capoluogo lombardo alla Svizzera e di lì, una volta realizzato il traforo del Gottardo (1882), con la Germania, potenza industriale in rapida ascesa.

Attorno alla ferrovia si muovevano molteplici interessi. Imprenditori, banchieri, tecnici, politici tutti diversamente interessati a un mezzo destinato a incarnare la modernità, ridisegnando le città, modificando i ritmi della vita, accorciando le distanze fra i paesi, avvicinando i mercati e le genti.

Uomini, merci, capitali, idee tutto prende a muoversi più rapidamente. E la Lombardia, che aveva nel commercio della seta un robusto filo che la legava all'Europa, era da tempo meta di imprenditori e capitali esteri in cerca di allettanti opportunità di investimento.

È in questo quadro che tra il 1876 e il 1879 matura e si concretizza il progetto di dare vita a un sistema di strade ferrate locali che affianchi e integri i grandi assi della rete della Società Mediterranea a cui facevano capo le reti dell'Alta Italia e del versante tirrenico. Ci sarà occasione di parlare in dettaglio dell'avventura imprenditoriale promossa dal finanziere belga Albert Vaucamps (1837-1900), il primo a intuire le potenzialità economiche del progetto dell'ingegner Ambrogio Campiglio (1842-1918) di un collegamento a scartamento normale diretto tra Milano e Saronno, a cui subito si affiancò quello da Milano ad Erba. Era il germe di una attività che, articolandosi e ampliandosi nel tempo, continua fino a oggi, lasciandoci eredi di un patrimonio tecnico e umano da salvaguardare e ulteriormente valorizzare.



SINISTRA
Stazione di Incino Erba, 1890
© Archivio Storico FNM
DESTRA
Stazione di Galliate, 1887
© Archivio Storico FNM



GIORGIO BIGATTI

Laureato nel 1980 in Filosofia, nel 1989 consegue un Dottorato di Storia economica e sociale presso l'Università Commerciale Luigi Bocconi di Milano. Dal 2000 docente nei corsi di Storia economica dell'Università Bocconi e dal 2016 anche di quello di Italia contemporanea nella stessa università. Dal 2012 direttore della Fondazione ISEC (Istituto per la storia dell'età contemporanea).





di GIAMPAOLO NUVOLATI

Una stazione deserta, la purissima poesia delle piccole emozioni

Agosto 2024, caldo infernale, mi trascino il trolley fino alla stazione, una stazione abbandonata in mezzo alla campagna.

Entro alla ricerca di ombra, non c'è nessuno, la saracinesca dell'edicola è abbassata, del bar rimane solo un'insegna multicolore, traballante e il frigorifero dei gelati chiuso con un lucchetto anche se molto probabilmente dentro è vuoto.

Nell'androne non c'è più la biglietteria e nemmeno la bacheca con gli orari che sono andate in pensione dopo l'avvento di Internet, al loro posto ci sono solo scritte tracciate sui muri con bombolette spray: abbasso qualcosa, viva qualcos'altro.

Due sedie di plastica sgangherate sulle quali nessun siede da tempo.

Che è una stazione lo capisci dal tabellone degli orari che di volta in volta si aggiorna.

Quando prima o poi verrà restaurata sarebbe bello mantenesse qualche traccia di vita vissuta, qualche cicatrice del tempo passato.

Mancano 5 minuti all'arrivo del mio treno, allora decido di andare sulla banchina.

Mi accoglie il frinire delle cicale, il mio sguardo si volge ora verso l'orizzonte di destra dove le rotaie si incrociano all'infinito sotto una collina, ora verso quello di sinistra dove si perdono dietro quel che resta di un vecchio edificio ormai rudere, è da lì che dovrebbe arrivare il treno, ma per il momento proviene solo il latrato insistente di un cane, presumo incatenato.

Eppure quella è la stazione giusta, me lo dice il cartello blu appeso sopra la mia testa con il nome a caratteri cubitali bianchi del paese dove sono appena stato.

Osservo i ciottoli davanti a me sulle traversine, distinguo i detriti: i mozziconi di sigarette, la carta igienica sporca, bottigliette di plastica, lattine arrugginite: estetica della schifezza quotidiana, bellissima ai miei occhi perché spudoratamente naturale.

Penso poi alla vita, mia e a quella degli altri, agli episodi belli e spiacevoli, antichi e più recenti che mi sono capitati.

Sono ancora solo sulla banchina mi chiedo se mai il mio treno arriverà, certo non potrò trascorrere il resto della giornata in quel luogo, mi consola però il fatto che in lontananza vedo una cascina, potrei chiedere rifugio e cibo alla famiglia che forse vi abita, in caso di estrema necessità.

Le stazioni come quella appena descritta sono poesia, purissima poesia, quella che puoi trovare in tanta letteratura decadente, ma anche quella che puoi scrivere tu al momento, nella tua testa, anche senza prenderne nota, come un *flâneur* o una *flâneuse*, nella leggerezza di piccole, minute emozioni, di cui occorre godere pienamente, prima che lo scampanellio ti annunci che il treno sta per arrivare.

Si aprono le porte, è affollatissimo, gente sudata e accalcata che sgomita, è la società, sali e cerchi un posto nella società, più o meno comodo, ma intanto guardi fuori dal finestrino, i tuoi pensieri volano, si abbandonano alle *rêverie*; della piccola stazione di pianura non vedi più nulla, ma già ne senti la nostalgia.

Buon viaggio, mettiti comodo, guarda la persona che è seduta accanto a te e chiedile se è mai stata in quella stazione deserta, dille è una stazione meravigliosa (ti penserà matto) e fai due chiacchiere prima che il treno venga ingoiato dalla balena in ferro della grande metropoli.

Milano Centrale *mon amour*.



GIAMPAOLO NUVOLATI

Insegna Sociologia urbana all'Università degli studi di Milano Bicocca dove dal 2015 al 2021 è stato direttore del Dipartimento di sociologia e ricerca sociale. Nel 1994 ha fondato e da allora dirige la rivista *Città in controluce*.


MUSEO



Giovanni Chiaramonte,
Geraci Siculo, 1997
© Eredi di Giovanni Chiaramonte

di **CORRADO BENIGNI**

Giovanni Chiaramonte. Realismo infinito

Rubrica a cura di Museo Diocesano di Milano Carlo Maria Martini

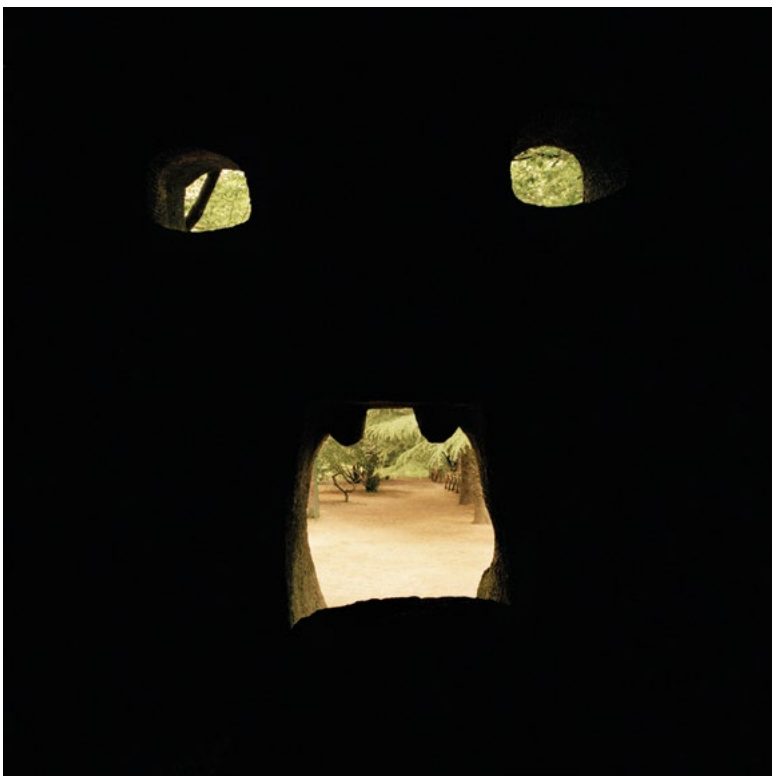
Al Museo Diocesano di Milano la mostra di uno dei maestri della fotografia italiana contemporanea. Un viaggio per immagini nella storia dell'Occidente alla scoperta di "paesaggi interiori"

Realismo infinito è il titolo della mostra che il Museo Diocesano Carlo Maria Martini di Milano, dedica – dal 16 novembre 2024 al 9 febbraio 2025 – a Giovanni Chiaramonte tra i maestri della fotografia italiana contemporanea. La rassegna celebra l'artista a un anno dalla sua scomparsa, lungo un percorso espositivo composto da 40 immagini, che ripercorre oltre due decenni – dal 1980 ai primi anni 2000 – di ricerca intorno ai diversi modi di percepire il paesaggio e la veduta urbana, da sempre al centro della fotografia e della riflessione teorica del maestro milanese.
Un'esplorazione che in queste immagini si dipana dalla memoria di Atene e Roma attraverso l'Europa fino al Bosforo e a Gerusalemme, dalle grandi metropoli americane al Messico, passando per il canale di Panama fino a Cuba. Un vero e proprio viaggio per immagini dentro la storia dell'Occidente, dove l'Italia è un punto d'osservazione privilegiato con la sua stratificazione di culture e civiltà; uno "spazio contemporaneo", perché accoglie in sé epoche diverse che sono visibili simultaneamente. Per questo il paesaggio italiano diviene per Chiaramonte la lente per leggere e comprendere l'intero Occidente, la sua cultura e il suo de-

stino. Così nelle immagini di Berlino l'autore rintraccia le memorie romane, ma anche le forme rinascimentali in cui tutti gli elementi si fondono armoniosamente. Nel paesaggio americano ci mostra il fondamento greco e latino che si rivela nelle colonne classiche disseminate ovunque fino al Partenone di Atene fedelmente ricostruito a Nashville, la tradizione cristiana che appare nelle innumerevoli croci che punteggiano l'orizzonte del territorio e la tragedia dell'Olocausto nel memoriale di Miami. Allo stesso modo nelle fotografie dedicate al paesaggio centroamericano, l'autore ritrova il simbolo fondante dell'Occidente: le colonne degli antichi templi pagani di Atene e Roma.

La sua fotografia non ha nulla di documentaristico. Ciò che interessa all'artista è soprattutto un "paesaggio interiore" in cui si incrociano la conoscenza e l'esperienza acquisite nella realtà fisica dei luoghi. Per Chiaramonte, fotografare – e dunque conoscere – è l'emergere di qualcosa magari ignorato sino a quell'attimo ma accolto come proprio; è un modo per confrontarsi con la realtà, forse l'unico per non fermarsi ai segni di superficie. La sua fotografia-scrittura è un'archeologia del paesaggio; l'autore scende nei vari strati della realtà, per leggere i segni nascosti sotto altri segni, per raccogliere volti, esistenze, tracce della storia e salvarle dal fiume del tempo.

Chiaramonte cerca nella realtà le forme più congeniali ad esprimere il proprio mondo interiore e crea fotografie entro le quali il fruitore può trovare una corrispondenza con il proprio vissuto personale, in una sorta di allineamento tra immagine e esperienza individuale. Ecco perché al centro delle immagini vi è sempre l'uomo, anche quando l'uomo non è fisicamente al centro dell'inquadratura e in verità neppure presente. Quando ad esempio il soggetto è un paesaggio o la semplice natura, questi sono in qualche modo rappresentati



A SINISTRA
Giovanni Chiaramonte,
Bomarzo, 1990
© Eredi di Giovanni Chiaramonte

DESTRA IN ALTO
Giovanni Chiaramonte,
Milano, 1999
© Eredi di Giovanni Chiaramonte

DESTRA IN CENTRO
Giovanni Chiaramonte,
Berlino, 1990
© Eredi di Giovanni Chiaramonte

DESTRA IN BASSO
Giovanni Chiaramonte,
Nashville, Tennessee, 1991
© Eredi di Giovanni Chiaramonte







nel loro richiamare o nel loro rinviare alla presenza umana, a una dimensione antropizzata. «Il mondo dell'uomo nelle mie immagini – ha spiegato – si rivela come un piano senza fine immerso in una sorta di luminosa lontananza sospesa nel tempo. L'evidenza degli elementi in primo piano cerca di non invadere e non chiudere mai l'enigmatica ampiezza del campo visivo».

La mostra *Realismo infinito* e il volume che la accompagna (edito da Electa, che riunisce 100 immagini) è dunque l'occasione per ripercorrere un capitolo centrale del complesso itinerario artistico di Giovanni Chiaramonte, ma anche per riflettere sul nostro modo di osservare la realtà, dentro e fuori di noi. In tempi come questi, in cui la nostra memoria è satura di immagini ipercodificate e dove l'irruzione del mondo della quantità tocca tutti i campi del "fare dell'uomo", queste immagini aiutano a compiere una sorta di pulizia dello sguardo, per ritrovare, o almeno tentare di farlo, quella che lo stesso autore ha definito "l'immagine originaria".



CORRADO BENIGNI

Nato nel 1975 a Bergamo. Saggista e critico della fotografia, ha curato mostre e libri monografici di alcuni dei più importanti fotografi italiani contemporanei. Nel 2024 ha pubblicato, per La nave di Teseo, il volume *Viaggiatori ai margini del paesaggio. Ghirri, Barbieri, Basilico, Chiaramonte, Cresci, Guidi, Jodice*, dedicato all'esperienza collettiva di Viaggio in Italia.

di ALFIO QUARTERONI

La matematica del progetto “Grand Paris”

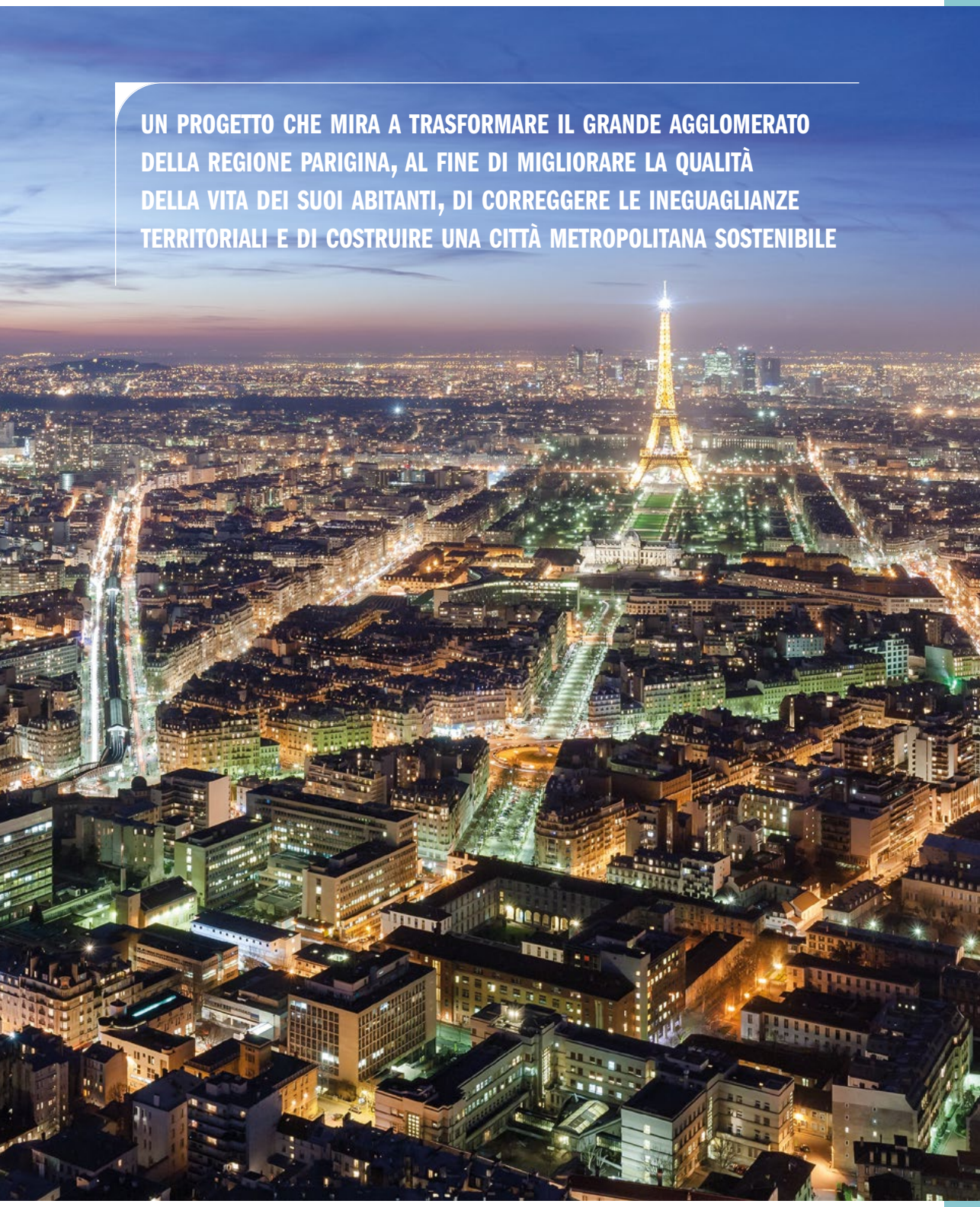
La città porosa, una gigantesca spugna che assorbe e rilascia flussi di traffico, merci, energia, informazioni, modellata attraverso coefficienti e complesse equazioni

I Francesi, è noto, sanno nutrire grandi ambizioni. Nel 2007, oltre un secolo e mezzo dopo che Napoleone III disse al barone Haussmann che voleva fare come Cesare Augusto a Roma, rifare la capitale dell’impero, Nicolas Sarkozy, allora Président de la République, lanciò il progetto Grand Pari(s). “Per quanto riguarda la regione parigina, vorrei che riflettessimo, al di là delle nostre divisioni, su un nuovo progetto di sviluppo globale della Grande Parigi”. La (s) è maliziosa: se la si toglie, pari in francese significa scommessa. Una vera sfida, in realtà. Un progetto che mira a trasformare il grande agglomerato della regione parigina, al fine di migliorare la qualità della vita dei suoi abitanti, di correggere le ineguaglianze territoriali e di costruire una città metropolitana sostenibile.

Un progetto che in seguito avrebbe assunto una valenza anche più generale, quella di creare nuovi poli economici e una rete di trasporto pubblico per collegarli agli aeroporti, alle stazioni ferroviarie dei TGV (trains grande vitesse) e al centro di Parigi, nonché di creare un polo tecnologico nella regione del plateau di Saclay, a venti chilometri a sud di Parigi. Il progetto avrebbe poi portato ad un accordo istituzionale fra l’Ile de France e i comuni dei dipartimenti di Hauts-de-Seine, di Seine-Saint-Denis e di Val-de-Marne della “grande corona” parigina.

Nel 2018, dieci architetti di fama mondiale, 6 francesi e 4 stranieri fra cui l’italiano Bernardo Secchi, sono stati invitati a proporre 10 progetti che avrebbero poi fornito le idee allo staff del presidente Sarkozy per realizzare il faraonico progetto. Nuovi quartieri, centri di sviluppo tecnologico, scientifico e culturale, nuova mobilità multimodale, risanamento delle periferie e risanamento ambientale all’insegna della sostenibilità: questi gli assi lungo i quali le dieci archistar hanno scatenato immaginazione, talento e creatività alla ricerca di un approccio originale e avveniristico. I 10 progetti sono stati presentati nella primavera 2010 al Palais de Chaillot al Trocadéro, alla presenza di Sarkozy e delle maggiori autorità del governo

UN PROGETTO CHE MIRA A TRASFORMARE IL GRANDE AGGLOMERATO DELLA REGIONE PARIGINA, AL FINE DI MIGLIORARE LA QUALITÀ DELLA VITA DEI SUOI ABITANTI, DI CORREGGERE LE INEGUAGLIANZE TERRITORIALI E DI COSTRUIRE UNA CITTÀ METROPOLITANA SOSTENIBILE



UNA RAPPRESENTAZIONE VIRTUALE, ASTRATTA E POTENTE, FUNZIONALE ALL'ESPLORAZIONE DI MOLTI CAMBIAMENTI DI SCENARIO E ALL'ANALISI DI COME LA PULSAZIONE URBANA REAGIREBBE NEL CASO DI NUOVE REALIZZAZIONI



francese e delle istituzioni dell'Ile de France. Il progetto italiano dello studio di architettura Secchi-Viganò si ispirava all'idea di una grande metropoli verde con trasporto prevalentemente su rotaia. La metafora intorno a cui il MOX del Politecnico di Milano, che dirigevo e che ha cooperato per la realizzazione del progetto italiano, è stata quella di "città porosa". Assimilando la metropoli e la fisiologia urbana a quella di un materiale poroso, una gigantesca spugna per capirci, in cui il liquido è sostituito da flussi di traffico, merci, energia, informazioni, mentre i pori e il tessuto inter-pori è modellato da opportuni coefficienti di porosità, saturazione e permeabilità che alimentano complesse equazioni differenziali che modellizzano la fisica della metropoli. Dall'analogia fra fisiologia metropolitana e flussi in mezzi porosi abbiamo ideato un complesso modello matematico in grado di simulare gli aspetti della multi-scalabilità, dalla scala microscopica in cui ogni elemento del flusso (le automobili, ad esempio) è assimilato ad automi cellulari, alla mesoscala di agglomerati significativi come grandi piazze, stazioni o centri commerciali e culturali, alla macroscala della regione nel suo complesso, simulata con i criteri della fisica dei mezzi continui. Una rappresentazione virtuale, astratta e potente, funzionale all'esplorazione di molti cambiamenti di scenario e all'analisi di come la pulsazione urbana reagirebbe nel caso di nuove realizzazioni quali interventi strutturali o modifiche di vie di collegamento stradale, ferroviario o fluviale. La "matematica dei mezzi porosi", che fino ad allora ci aveva consentito di studiare i complessi processi che sottendono all'estrazione di olio e gas dai giacimenti geologici, con un poco di *fine tuning* era pronta per ispirare i nostri straordinari collaboratori dello studio di architettura Secchi-Viganò, a scatenare la loro immaginazione e creatività con il supporto inatteso e potente di equazioni e modelli differenziali. Ciò che nell'immaginario collettivo è spesso ritenuto come del tutto avulso dalla realtà delle nostre vite.

Immagine © Benh LIEU SONG, CC BY-SA 4.0
da Wikimedia Commons



ALFIO QUARTERONI

Matematico, professore di Analisi Numerica al Politecnico di Milano. È il fondatore di MOX al Politecnico di Milano e primo direttore di MATHICSE all'EPFL. Docente all'Università del Minnesota a Minneapolis e direttore della cattedra di Modellistica e calcolo scientifico presso la Scuola Politecnica Federale di Losanna. Nel 2022 si è classificato n.48 nella Top Scientist-Mathematics, n.1 in Italia.



Immagine realizzata con l'intelligenza artificiale Adobe Firefly



di NICCOLÒ BIANCHI

Intelligenza Artificiale, Privacy e Compliance, breve analisi del contesto normativo

È compito delle imprese effettuare valutazioni approfondite dei rischi e adottare procedure interne adeguate. Essenziale la formazione per comprendere opportunità e potenziali danni

L'intelligenza artificiale, con la sua capacità di produrre contenuti originali e di apprendere da enormi quantità di dati, promette di rivoluzionare numerosi settori, dalla sanità all'industria, passando per l'arte e l'intrattenimento. Le potenzialità sono immense: dall'accelerazione della ricerca scientifica alla personalizzazione dei servizi, dall'ottimizzazione dei processi produttivi alla creazione di nuove forme di espressione artistica.

Va rilevato altresì che l'impiego diffuso di tale tecnologia pone serie sfide, tra le quali quelle legate alla lotta alla disinformazione e alle possibili asimmetrie informative, alla normativa privacy, al copyright, alle norme gius-lavoristiche, ovvero si pensi ancora alle discriminazioni algoritmiche e alla temuta perdita di posti di lavoro.

È fondamentale, dunque, che lo sviluppo e l'utilizzo dell'IA siano accompagnati da un quadro normativo solido ed aggiornato.

Muovendo dalle note leggi della robotica di Isaac Asimov affermeremmo che l'IA: i) non possa recare danno a un essere umano né possa permettere che, a causa del suo mancato intervento, un essere umano riceva danno; ii) debba obbedire agli ordini impartiti dagli esseri umani, purché tali ordini non vadano in contrasto alla precedente legge, iii) debba proteggere la propria esistenza, purché la sua salvaguardia non contrasti con la prima o con la seconda legge. La realtà normativa è sicuramente più articolata e complessa.

L'Unione Europea ha di recente adottato il Regolamento sull'intelligenza artificiale (cd. AI Act), un provvedimento pionieristico a livello globale che mira a regolamentare lo sviluppo e l'impiego dell'IA.

Questo atto normativo, classificando i sistemi di intelligenza artificiale in base al livello di rischio che essi possono comportare per i diritti fondamentali, la vita delle persone o l'ambiente, pone l'accento sulla necessità per le imprese di garantire il rispetto, fra gli altri, dei principi di sicurezza, trasparenza e non discriminazione.

In particolare, per i sistemi ad alto rischio esso impone requisiti stringenti in termini di: trasparenza, poiché gli utenti devono essere informati quando interagiscono con un sistema di IA; supervisione umana, in quanto è necessario un adeguato livello di controllo umano sui predetti sistemi, soprattutto in contesti critici; qualità dei dati, atteso che i dati utilizzati per addestrare i modelli di IA devono essere accurati, completi e privi di bias.

L'IA generativa, infatti, spesso si basa proprio sull'analisi di grandi quantità di dati, tra cui dati sanitari, genetici, o relativi a condanne e reati.

Ecco allora che un aspetto cruciale riguarda proprio la protezione dei dati personali.
Il Regolamento generale sulla protezione dei dati (cd. GDPR) stabilisce un quadro normativo rigoroso per la tutela di questi dati personali, e l'AI Act si integra con esso in un rapporto di complementarità, il GDPR si impone come normativa generale, mentre l'AI Act come normativa speciale.

Entrambi i regolamenti poggiano sul principio di *accountability*, da intendersi come la responsabilità delle imprese di essere in grado di dimostrare la conformità alla normativa, nonché sul principio di minimizzazione, in forza del quale i dati personali dovrebbero essere trattati solo e soltanto se la finalità del trattamento non siano ragionevolmente conseguibili con altri mezzi.

E proprio al fine di essere in grado di comprovare l'adeguamento alle richiamate normative, le imprese dovranno, anzitutto, ed in via preliminare, effettuare una valutazione approfondita dei rischi associati a ciascun sistema di IA effettivamente impiegato, in particolare per quelli classificati ad alto rischio.

Come noto, per i trattamenti che possono presentare un rischio elevato per i diritti e le libertà degli interessati, il GDPR impone la conduzione di una valutazione d'impatto sulla protezione dei dati personali, prodromica all'avvio delle attività di trattamento. Nel contesto dell'IA, questa valutazione è particolarmente importante per valutare i potenziali rischi connessi alle attività di trattamento stesse (accesso illegittimo ai dati, discriminazione, indebita profilazione, l'adozione di decisioni completamente automatizzate pregiudizievoli per i diritti e le libertà fondamentali, perdite di integrità e/o riservatezza dei dati stessi).

Le imprese dovranno anche dotarsi di specifiche procedure interne e attuare misure tecniche ed organizzative che soddisfino in particolare i principi della protezione dei dati fin dalla progettazione delle attività di trattamento e della protezione dei dati di *default* (*privacy by design e by default*); sarà necessario implementare anche le informative da rilasciare agli interessati, verificare l'adeguatezza delle misure di sicurezza poste a protezione dei dati ed effettuare una valutazione sugli eventuali trasferimenti di dati personali verso Paesi terzi (cd. *Transfer Impact Assessment*). Un ulteriore punto focale sarà poi rappresentato dal processo di alfabetizzazione in materia di IA; qui il riferimento è al tema della formazione, affinché si acquisisca consapevolezza tanto in merito alle opportunità, quanto in merito ai rischi dell'IA e ai possibili danni che essa può arrecare.

Concludendo, le imprese che operano integrando nella propria organizzazione sistemi di IA dovranno essere preparate ad adeguare il proprio modello di governance in vista di queste nuove sfide, investendo in risorse umane e tecnologiche per un impiego etico, responsabile e consapevole dei sistemi di IA.

LE IMPRESE DOVRANNO ANCHE DOTARSI DI SPECIFICHE PROCEDURE INTERNE E ATTUARE MISURE TECNICHE ED ORGANIZZATIVE CHE SODDISFINO IN PARTICOLARE I PRINCIPI DELLA PROTEZIONE DEI DATI



NICCOLÒ BIANCHI

Laureatosi in Giurisprudenza a Como ed iscritto all'Albo degli avvocati dell'Ordine di Milano, dal 2013 si occupa, in particolare, di Privacy e Compliance. Affina altresì le proprie competenze in materia di IP Rights e ICT contracts. Nel 2019 ottiene la certificazione UNI 11697:2017 come Responsabile della Protezione dei Dati Personali e, attualmente, ricopre tale ruolo anche per diversi enti facenti parte del Gruppo FNM.



di SANDRO DE POLI

Sguardi sul futuro: *Milano, innovazione e inclusione sociale devono andare di pari passo*

Milano ha saputo reinventarsi molte volte nel corso della sua storia, ma mai come oggi si trova di fronte alla sfida di ridefinire la propria identità nel contesto di una transizione globale verso un futuro che ne valorizzi gli aspetti post-industriali e innovativi del suo presente. Da top manager, ho avuto l'opportunità di osservare e contribuire a questa evoluzione da vicino, e posso dire con certezza che Milano, ora più che mai, ha il compito di mantenere il suo ruolo di città più internazionale d'Italia senza perdere ciò che la rende unica: la sua anima, una storia incentrata sul lavoro per costruire il futuro.



© Federico Lancellotti
su Unsplash

Milano ha sempre avuto una forte vocazione all'innovazione. Negli ultimi trent'anni, la città ha visto emergere quartieri come Porta Nuova e CityLife, che oggi rappresentano il cuore pulsante del suo sviluppo economico e della rigenerazione urbana. Spazi un tempo occupati da fabbriche e infrastrutture industriali sono stati trasformati in poli di innovazione, cultura e design, attirando investimenti internazionali e consolidando Milano come una delle città più attrattive d'Europa.

Tuttavia, con questa trasformazione emergono anche sfide significative. La città è passata da un modello industriale a uno terziario avanzato e, come evidenziato dagli studi sociologici contemporanei, la città moderna non è più solo un insieme di edifici e strade, ma un sistema complesso di relazioni sociali ed economiche. Milano ha la responsabilità di bilanciare la sua vocazione innovativa con l'impegno verso l'inclusione sociale. Il rischio di creare una città divisa tra un centro dinamico e tecnologicamente avanzato e delle periferie isolate e impoveri-

te è reale, e può essere evitato solo assicurando che la crescita economica venga accompagnata da politiche urbane che promuovano l'inclusione e la giustizia sociale.
Il futuro di Milano, a mio avviso, dipenderà dalla sua capacità di ripensarsi come una città post-industriale, in cui il progresso tecnologico tenga conto dei suoi abitanti, i veri protagonisti del suo successo. Iniziative come il Milano Innovation District (MIND), nato dall'area Expo, sono un esempio di come la città stia cercando di guidare questa transizione, con un forte focus sull'innovazione scientifica e tecnologica.

Un altro aspetto centrale della sua trasformazione è la capacità di trattenere e attrarre talenti. Richard Florida, con la sua teoria della *creative class*, ha dimostrato come le città che sanno attrarre professionisti creativi e altamente qualificati abbiano maggiori possibilità di prosperare. Milano, con la sua eccellenza nei settori della moda, del design e dell'innovazione tecnologica, ha senza dubbio le carte in regola per continuare a essere un polo di attrazione per questi talenti che scommet-





© Mourad Saadi
su Unsplash

tono sulla città per costruirsi un presente e futuro.
Perché questa è Milano: un luogo dove tutti, indipendentemente dal loro background, possono trovare opportunità. Questo significa ripensare non solo gli spazi urbani, ma anche il modo in cui la città interagisce con i suoi cittadini. L'era post-industriale offre molte opportunità, ma richiede anche un impegno verso la costruzione di una città più equa e sostenibile.

In conclusione, Milano ha davanti a sé un futuro luminoso, ma anche complesso. La città ha dimostrato di saper evolvere e adattarsi alle nuove sfide, ma per farlo dovrà affrontare con coraggio le questioni legate alla sostenibilità sociale e alla coesione territoriale. Milano non può permettersi di perdere la sua anima in nome del progresso economico. Il suo futuro dipende dalla capacità di coniugare innovazione e inclusione, costruendo una città che sia non solo competitiva a livello globale, ma anche vivibile e giusta per tutti i suoi abitanti, protagonisti assoluti di questo successo italiano nel mondo.



© Zac Wolff
su Unsplash



SANDRO DE POLI

Presidente Avio Aero, già Presidente e CEO General Electric Italia e Israele.

di MARIAPAOLA PESCE

Come funzionano i non luoghi nella letteratura per ragazzi?

Consigli di lettura: la potenza della vita, un amore che nasce e la creatività nel pensare un mondo ideale nelle pagine di alcuni libri scritti per i più giovani

Come dare torto a Marc Augé quando distingue i luoghi antropologici, quelli della tradizione, del focolare, abitati, vissuti e soprattutto progettati dall'uomo per la propria protezione e socialità da quegli spazi che nascono esattamente con la prerogativa di non essere identitari, ma utili, finalizzati ad un transito senza investimento emotivo, ad una permanenza che non si permei della personalità dei suoi abitanti, e che definisce non luoghi?
Sono le vie di transito, le stazioni ferroviarie e i mezzi stessi di trasporto, i centri commerciali, gli uffici e le fabbriche, sebbene perfino in questi ultimi gli esseri umani tentino una armonizzazione con la propria interiorità, arricchendo scrivanie e spazi personali con foto di famiglia o piccoli oggetti destinati a produrre una sensazione di condivisione e comunità.

Certo, la dottrina di Augé non contempla, nella sua declinazione essenziale, la capacità e la volontà dell'uomo di armonizzare e tramutare qualche non luogo in qualcosa di altro, sempre di passaggio, magari, ma denotato da una valenza artistica e culturale, come testimonia la trasformazione della stazione d'Orsay a Parigi nello straordinario museo omonimo a opera di Gae Aulenti. O come l'incursione dello stile industrial nell'arredamento di locali e appartamenti.

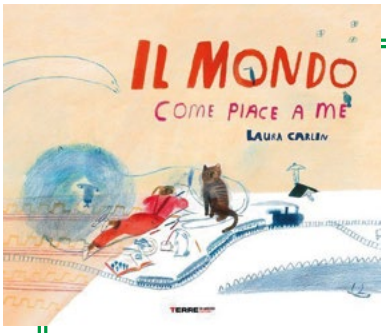
Dopo questa premessa, potremmo chiederci quale ruolo hanno i non luoghi nella letteratura per ragazzi. Spesso sono la dimensione perfetta per raccontare emozioni e scoperte, per ospitare avventure e riflessioni.

I binari di una ferrovia traballante fanno da sfondo alla gita di un gruppo di ragazzini alla ricerca di un cadavere, durante la quale scoprono la potenza della vita nel bellissimo racconto di **Stephen King** dal titolo **The body**, il corpo, divenuto lo splendido film *Stand by me*, di Rob Reiner del 1986. In una immaginaria Castle Rock del 1960, Gordie Lachanche, Vern Tessio, Chris Cambers e Teddy Duchamp si mettono in viaggio per andare a cercare un cadavere abbandonato della cui esistenza sono venuti a conoscenza per caso. Sperano che questa scoperta li renderà famosi, e soprattutto visibili agli occhi di genitori troppo distratti, tristi o violenti per amarli. Il tragitto lungo una ferrovia di campagna si rivela un'avventura dalla quale ciascuno tornerà cambiato. La potenza della vita, la scoperta del proprio coraggio, il calore del gruppo che costituiscono in quell'occasione resterà fino alla fine dei loro giorni. A raccontare è la voce di Gordie, ormai adulto, scrittore di successo, libero dai vincoli soffocanti di un paese di provincia e di un dolore troppo grande per essere sostenuto da un ragazzo, la morte di un fratello maggiore perfetto agli occhi dei genitori.

Una stazione, come luogo di passaggio obbligato nel tragitto per andare a scuola diventa invece territorio magico, capace di generare stupore e diffondere il potere della fiducia nelle infinite possibilità della vita in **Destinazione Natale**, di **Laura Bonalumi**, pubblicato da Ancora nella collana Wow. Qui un capostazione burbero e generoso accetta di aiutare Giovanni, 17 anni e tanti dubbi, a conquistare la ragazza dalla sciarpa multicolore che ha incrociato una mattina per caso durante la solita coincidenza. Tra brioches profumatissime, scambi di bigliettini, istanti rubati al caos e una strana atmosfera che di giorno in giorno si carica sempre più della magia del Natale, l'amore trionferà, rivelando un finale capace di sciogliere perfino il cuore del più impietrito emulo del Grinch. E nessun treno accumula ritardi!

Se invece osiamo spingerci a dire che la creatività è il non luogo per eccellenza, perché ospita qualcosa che non esiste, ma che può essere progettato, pensato e nello stesso tempo modificato, in qualunque situazione, in qualunque spazio, in qualunque momento da chiunque di noi, temiamo di sbagliare? Siamo nel mondo della letteratura per ragazzi, possiamo permettercelo. **Laura Carlin** propone un albo dal titolo **Il mondo come piace a me**, edito in Italia da Terre di Mezzo. La sua è una proposta ardita e semplice allo stesso tempo: chiede al lettore di provare ad immaginare il mondo come lo vorrebbe senza porsi limiti. Come sarebbero le città? Come sarebbero case, scuole, piazze e strade? Ci sarebbe colore al posto del grigiore? E' una chiamata a ripensare spazi, modi di vivere e relazioni basate sulla creatività e umanità, più che sulla funzionalità. Le soluzioni che ci propone lei sono un inno alla libertà creativa, un atto continuo di invenzione e innovazione.

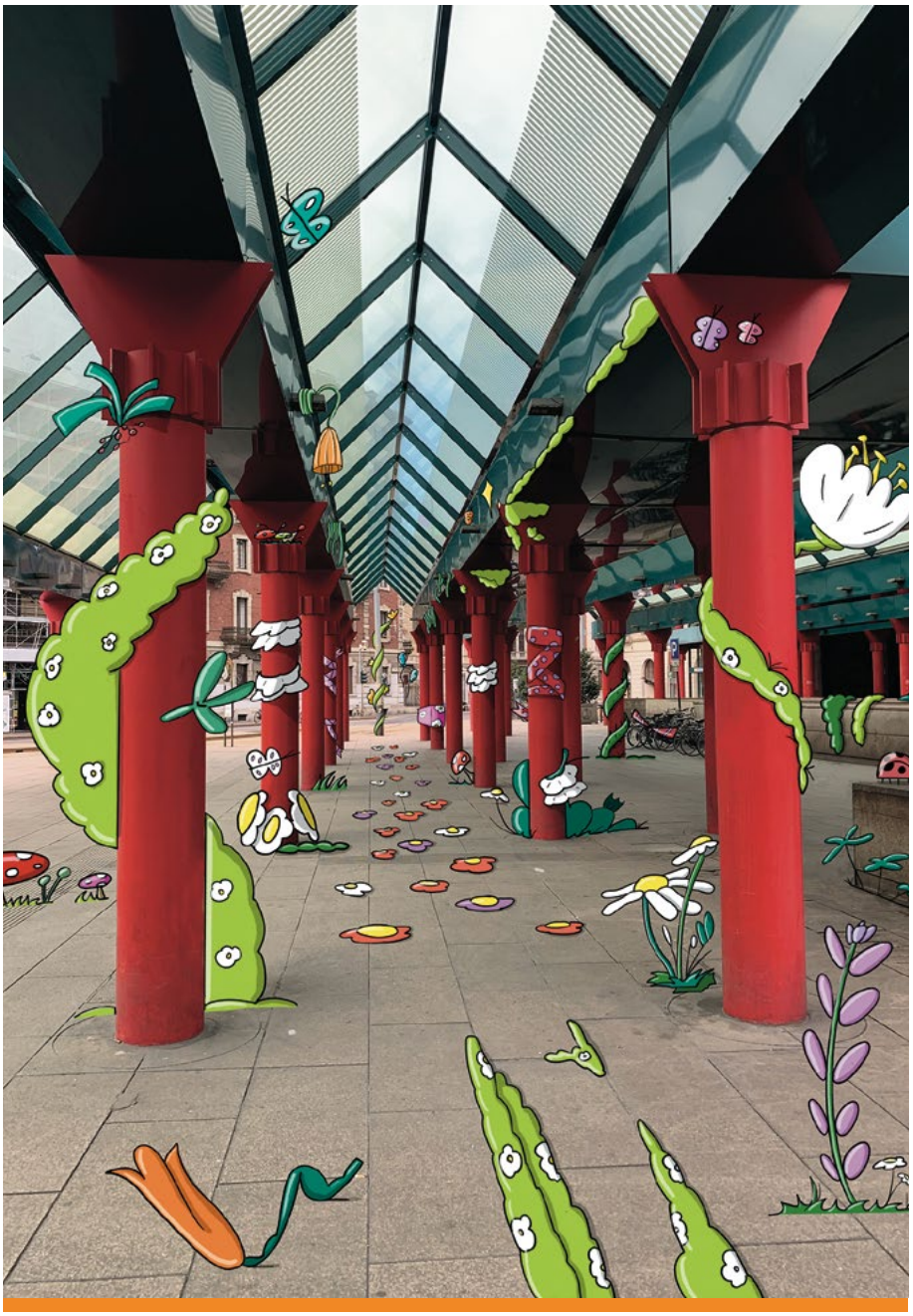






MARIAPAOLA PESCE

Genovese di nascita, libraia per eredità familiare, poi formatrice ed *executive coach*, oggi si occupa di scrittura e formazione. In Italia ha pubblicato una ventina di titoli, tra narrativa, albi e biografie a fumetti. Molti di questi sono stati tradotti in diversi paesi. Con l'etichetta Ararat si occupa di editing, ghosting e coaching letterario; tiene corsi di scrittura per adulti e ragazzi, sviluppa e realizza progetti didattici e dal 2022 fa parte dell'agenzia letteraria Majestic rivolta ad autori e illustratori per ragazzi.



di ENRICO BERTOLINO

Non luoghi e non persone

La prima volta che ho incrociato il termine "non luogo" è stato leggendo casualmente un testo di Marc Augé, antropologo e filosofo francese, cercando distrattamente qualche spunto divertente tra le dotte riflessioni di una persona seria (a volte succede, anche a loro, di essere divertenti *malgré soi*). Per "non luogo", secondo Augé, si intendono sia le strutture necessarie per la circolazione accelerata delle persone e dei beni (autostrade, svincoli e aeroporti), sia i mezzi di trasporto, i grandi centri commerciali, i campi profughi.
Per me "non luogo" non significa, come si potrebbe pensare, un luogo che non esiste. Significa invece luogo privo di un'identità, quindi un luogo anonimo, un luogo staccato da qualsiasi rapporto con il contorno sociale, con una tradizione, con una storia. Per dirla in breve, un po' come lo stadio di San Siro senza le tribune o l'Arena Civica senza il campo dentro, che sarebbe come avere un Colosseo padano. Un cimelio senza anima. Mettendo insieme il concetto di luogo di transito, circolazione accelerate delle persone e mezzi di trasporto, mi è sembrato strano che oltre a svincoli ed autostrade, non fossero citate come esempi anche le stazioni ferroviarie. Poi riflettendo, cosa che con il passare degli anni faccio sempre più sui libri che allo specchio, e leggendo le altre interpretazioni, ho capito il perché

> una stazione, per quanto anonima possa sembrare, non sarà mai staccata da un contesto sociale né priva di storia, ma soprattutto non potrà mai diventare, un "non luogo" privo di identità

persino se dismessa come le case cantoniere che ogni tanto mi capita di incrociare a fianco ai passaggi a livello. Ma allora perché ultimamente ogni volta che si parla o si cita una stazione ferroviaria raramente lo si fa per indicare un modello o un luogo storico o chessò persino per parlare di treni? Il "non luogo" stazione, spesso e volentieri viene associato automaticamente ad un "non luogo" pericoloso per le sue frequentazioni. "Attenzione, non andare in stazione da solo o da sola perché, soprattutto dopo una certa ora, è pericoloso". E così tocca portarsi sempre qualcuno nel "non luogo", solo perché si ha paura, ci si porta così una "non persona" nel "non luogo", cioè qualcuno che non deve partire che poi non ci va neppure volentieri, se non per fare un favore e probabilmente lo fa controvoglia. Il "non luogo" stazione allora è paragonabile al "non luogo" supermercato, dove dal parcheggio in poi finiamo di essere persone e diventiamo carrelli della spesa, slot machine del ciapà su e porta a ca. Segugi da offerte speciali sempre di fretta, che se una cassiera per sbaglio ti rivolge la parola o ti sorride diventi cianotico. Non sei più abituato perché nel "non luogo" si torna ad essere "non persone" e te ne accorgi solo se lo vedi da fuori, se ti fermi un minuto, cosa impossi-

bile a Milano soprattutto alla cassa del super il sabato mattina. Le persone dei "non luoghi" spaventano come se fossero degli zombie di "Dead Man Walking", che qui a Milano potremmo tranquillamente tradurre con "Dead Man Working". Escono dalle metrò e dai bar del mezzogiorno con lo stomaco saturo di panini scaldati troppo sulla piastra, di salse troppo piccanti o troppo oleose… insomma, di salse troppo e basta. Se fuori dal locale o nei giardinetti vedono dei ragazzi che ridono, vanno sullo skateboard o semplicemente se ne stanno lì senza ansia, scatta la valutazione "saranno sicuramente dei drogati, guarda come son vestiti e dimmi tu". Beh, credo che se a Milano il consumo di certe polveri (non quelle nell'aria ma quelle nel naso) è salito al punto da far saltare le carpe nel Naviglio, dopo aver assunto i residui scaricati con le minzioni, schizzare sull'acqua a 120 all'ora fino a Pavia con il mojito sotto una pinna, non lo si debba principalmente ai ragazzi dello skateboard, bensì anche (e forse soprattutto) a persone, generalmente insospettabili proprio perché vestite bene. Vero altresì che la stazione talvolta, come l'aeroporto, diventa un "non luogo" di transito relativo, perché per dei ritardi dei "non treni" sia per l'attesa eccessiva dei "non taxi" si tende a passarci più tempo del dovuto, ma proprio per questo allora

perché non fare uno sforzo urbanistico?
E far sì che a trasformare i "non luoghi" in luoghi
minimamente gradevoli non siano solo
le infrastrutture, ma siano proprio le persone

(togliendosi definitivamente di dosso il "non"). Linate ad esempio ci ha provato e debbo dire che l'esperimento è parzialmente riuscito. Un "non luogo" ampio e luminoso almeno lo vedo, e se ci debbo passare un'ora per un ritardo di un volo almeno posso volare con la fantasia dei negozi, le famose "vetrine piene di luce con tanta gente che lavora e tanta gente che produce" della canzone dedicata alla città da Giorgio Gaber. Intendiamoci, non sto dicendo che si possa risolvere il tutto mettendo un pianoforte a coda, come in certi aeroporti, ma forse mettendoci (magari pagandolo) anche un giovane pianista che delizi le persone in attesa con le note musicali di chi le sa suonare, coinvolgendo anche qualcuno dei passeggeri e dando un'identità piacevole persino ad un ritardo. Perché non usare delle pareti per delle proiezioni, magari insieme al pianista che le accompagni, di diapositive o filmati che raccontino la storia della stazione stessa e gli accadimenti che l'hanno vista protagonista di eventi che hanno segnato epoche, per non dimenticare con partecipazione, come il 2 agosto della stazione di Bologna o il binario 21 alla stazione Centrale di Milano, ma anche per rivivere con gioia e con orgoglio dei patrimoni storici che, relegati a "non luoghi", non raccontano altro che di treni perduti o di code al casello. Forse sarò un utopista o un sogna-

tore, ma così come la vita fluida (anche troppo tanto da sfuggire spesso tra le dita) e la società liquida, diventati concetti iconici e di moda dopo che Bauman ce li ha lasciati nei suoi testi, mi piacerebbe che il "non luogo" asettico che non esiste di Augè potesse diventare un luogo che esiste eccome, dove le "non persone" lascino il posto ai passeggeri, ovvero persone in transito invece che non persone in attesa. Agli artisti in crescita (per i murales, quelli motivati e non gli imbrattatori incavolati col mondo) persino un sottopassaggio smette di essere un "non luogo" della città per diventare un luogo del cittadino, ovvero anche mio, col dovere di rispettarlo e mantenerlo pulito. Ogni volta che arrivo in un teatro prima di uno spettacolo, soprattutto se il teatro è ancora di quelli all'italiana (il Sociale di Como per intenderci o il Donizzetti di Bergamo), capisco subito di essere di fronte ad un luogo, ad un piccolo tempio. Ma se i teatri restano vuoti o vengono abbattuti, per lasciare il posto a "non luoghi" commerciali o residenziali, allora la responsabilità è di tutti. La mia quella di far ridere chi ci è venuto, magari per la prima volta, e farlo tornare a vedere anche altro, a rendere calda la poltrona rossa e magica l'atmosfera per un'ora o due. La responsabilità del pubblico è quella di non far mancare mai la presenza ed il supporto, perché i "non luoghi" si nutrono di sentito dire, di pregiudizi e di recensioni ad minchiam, ovvero fatte a caldo sui social o senza magari aver visto nemmeno lo spettacolo. Insomma alla fine i luoghi non sono solo muri e treni o aerei o macchine, ma siamo noi, quelli che ci viaggiano dentro. Ora mi sono accorto di essermi dilungato un po' troppo con le mie chimere per cui immagino di ricevere anche il mio "non luogo", derivato dai linguaggi della giustizia, ovvero il "non luogo a procedere"... oltre.



ENRICO BERTOLINO

La sua carriera artistica comincia tra il 1996 e 1997, anni in cui vince alcuni prestigiosi concorsi per giovani comici tra cui Il Cabaret del Cabaret, Bravo Grazie! e il Festival del Cabaret Ugo Tognazzi. Nel 1997 debutta sul grande schermo con il film *Incontri proibiti* con Valeria Marini per la regia di Alberto Sordi.

LA MOVIMENTO INTO

Supplemento al numero 5, anno XI di Paralleli,
testata registrata presso il Tribunale di Milano
il 21 febbraio 2014 al nr. 49.

Direzione, Amministrazione, Redazione
FNM s.p.A. - Milano, Piazzale Cadorna 14
tel.: +39 02 85 111
www.fnmgroup.it

FNM

Andrea Gibelli, *Presidente*

Gianantonio Arnoldi, *Vice presidente*
Fulvio Caradonna, *Consigliere delegato*
Francesca Pili, *Consigliere delegato*
Maria Teresa Tomaselli, *Consigliere*
Ivo Roberto Cassetta, *Consigliere*
Paola Panzeri, *Consigliere*

Marco Piuri, *Direttore Generale*

Direttore responsabile
Simone Carriero

Redazione
Luca Montani
Rosanna Cardella
Simone Marchisano
Lorenzo Pallotti

Direzione artistica e progetto grafico
Zala Vrbek
Nicolò Pieroni

Foto di copertina
Nicolò Pieroni

Stampato a Lamezia Terme (CZ) presso
Stampa Sud S.r.l.

Per contattare la redazione scrivere a:
ufficiostampafnm@fnmgroup.it

Entra
nel museo
virtuale di

FERROVIENORD
FNM GROUP

museo.ferrovienord.it



LA VITA IN MOVIMENTO DAL 1877

FERROVIENORD
FNM GROUP

FNM
la vita in movimento

CARLO DRADI
(Milano 1908 - 1982)

Artista grafico e pubblicitario, attivo dai primi anni '30 agli anni '70.

“ È anche così, attraverso le parole e le immagini qui raccolte, che vogliamo contribuire, per la nostra parte, alla costruzione delle fondamenta invisibili eppure indispensabili del nostro essere comunità.