

Progettare la lentezza. Le ragioni del progetto culturale di linee antifragili

Anna Lei

DiAP Dipartimento di Architettura e Progetto, Sapienza Università di Roma, Italia
anna.lei@uniroma1.it

01
2022

SECONDA SERIE

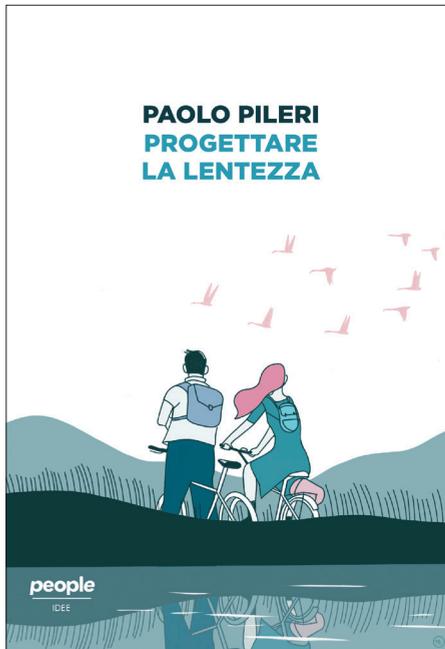


fig.1
Progettare la lentezza. Copertina del libro.

Paolo Pileri, professore ordinario di Tecnica e Pianificazione urbanistica presso il Politecnico di Milano, si occupa da sempre degli aspetti ambientali connessi alla pianificazione urbana e territoriale dedicandosi, tra gli altri, al tema della “mobilità leggera in chiave antifragile” quale “esperienza complessa di relazione tra cittadini, territorio e paesaggio e come grande progetto di rigenerazione per le aree interne e marginali”¹. In questo quadro si colloca *VENTO*, il progetto di una dorsale cicloturistica da VENEZIA a TORINO lungo il fiume Po, che dal 2010 ad oggi coinvolge, senza soluzione di continuità, un nutrito gruppo interdisciplinare fatto di architetti, ingegneri, urbanisti, paesaggisti, funzionari amministrativi². Da questa esperienza prende le mosse *Progettare la lentezza*³ (Pileri, 2020), un progetto editoriale che si dichiara libro politico (Pileri, 2020, p. 12), portatore di un’ampia riflessione sul senso del progetto di infrastrutturazione leggera del territorio nelle aree interne come “proposta sociale, politica e urbanistica” (Pileri, 2020, p. 7). L’attualità e la rilevanza del tema sono evidenti e sinteticamente riconducibili a due famiglie di argomenti. In primo luogo, il cicloturismo. Nel 2019, il peso di questo settore sulla domanda turistica complessiva in Italia è stato in media pari al 6%, raggiungendo il 15-20% nelle regioni a più alta vocazione cicloturistica, cioè con una maggiore offerta di infrastrutture e itinerari dedicati.

È questo il caso, per esempio, del Trentino-Alto Adige dove l’impatto economico generato dal cicloturismo è di circa 338 mila euro per km di ciclabile (Isnart-Unioncamere, Legambiente, 2020)⁴. Questi numeri in crescita, il grande progetto del Sistema Nazionale della Ciclabilità Turistica (2016)⁵, le recenti ulteriori occasioni di finanziamento connesse al Recovery Fund sottolineano l’urgenza di una riflessione seria sul turismo lento quale tema “fuori scala e multidisciplinare” (Pileri, 2020, p. 199). In secondo luogo, le Aree Interne. Si tratta di 72 aree distribuite nelle 20 regioni italiane che rappresentano il 52% circa dei comuni italiani e a cui fa capo il 22% della popolazione⁶. Al netto delle loro specificità territoriali e geografiche, tutte condividono i problemi dell’abbandono e dello spopolamento indotto dalla scarsità di servizi e opportunità. Sono questi i territori fragili per cui Pileri mette a punto, sperimentandola, una precisa idea di progetto di cicloturismo inteso come strumento di ri-attivazione, sviluppo e cura, capace di tenere insieme infrastrutture, politiche e soggetti. Perché dunque – e come – “dedicarsi alla lentezza, perché prendersene cura, perché destinare a essa cospicui finanziamenti pubblici” (Pileri, 2020, p.11). Pileri avanza una riflessione propositiva articolata in tre parti profondamente interconnesse. *La lentezza (poetica e concretezza)*. Nella prima parte, Pileri seleziona e fa reagire citazioni, immagini e riferi-

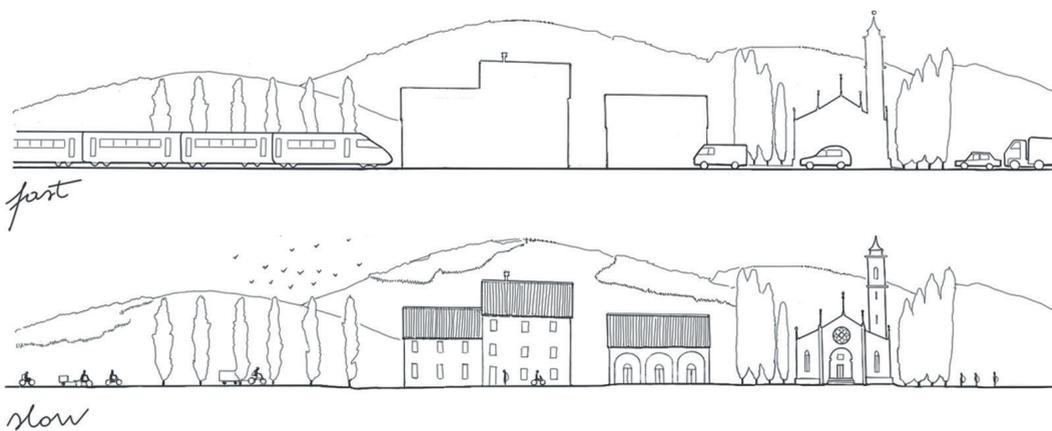


fig.2 – Progettare la lentezza. Fast/slow: Velocità e percezione dello spazio

menti specialistici, letterari e filosofici (da Milan Kundera a Rebecca Solnit; da Natalino Russo a Franco Farinelli, da Aldous L. Huxley ad Eugenio Turri, ecc.), arrivando a due particolari definizioni di “lentezza”. In primo luogo, la lentezza come “formidabile strumento [...] di scoperta” (Pileri, 2020, p. 22). La lentezza – o meglio, la velocità compresa tra i 20 e i 25 km orari – consente, a chi ne fa esperienza, di sostituire ad una percezione dello spazio per macchie di colore indefinite, la reale comprensione di ciò che vede, attraversandolo. Rallentando, la nostra capacità percettiva si amplifica riattivando corporietà e sensi, e ad ogni esperienza sommiamo nuova conoscenza a quella già acquisita. Si tratta di un processo di apprendimento che si attiva spontaneamente non solo in relazione a ciò che è fuori ma che, contemporaneamente, assume le vesti di un percorso intimo e individuale di scoperta e percezione del sé. In questo duplice senso, la lentezza ha a che fare con la memoria e necessita di luoghi predisposti all’innescio di relazioni e legami tra cose, persone e paesaggio. È questo il primo obiettivo prestazionale di un progetto culturale per linee antifrangili: “Lo scambio costruttivo tra lentezza e luoghi è simile a quello tra lettore e libro. È il lettore che leggendo fa vivere il libro [...] così, chi va lento genera luoghi lungo il proprio percorso e li tiene costantemente vivi.” (Pileri 2020, pp. 53-54). In secondo luogo, la lentezza come dispositivo generativo di circuiti virtuosi

e sostenibili, occasioni di cura, ricucitura e progresso per i territori delle aree interne: “ci interessa proporre un progetto a tutto tondo il cui nocciolo è la lentezza e la cui polpa è un insieme di azioni, pratiche e politiche in grado di offrire ai territori un vero e proprio modello sociale, economico, culturale sul quale appoggiare le proprie istanze di futuro” (Pileri, 2020, p. 23). Questo tipo di lentezza non può essere concepita in un contesto emergenziale ma necessita di un cambiamento duraturo e strutturale. Il progetto richiede nuova sinergia tra politici, tecnici e associazioni: chi prende posto a questo tavolo deve saper collaborare nella cornice di un percorso di progettazione aperto e dialogico (politiche e azioni), ciascuno con la propria professionalità e competenza (spesso, in Italia, ancora da costruire *ad hoc*), rifuggendo con risolutezza da infruttuose sovrapposizioni.

La linea (punti che passeggiano). Nella seconda parte, Pileri propone un denso contributo al processo di concettualizzazione del potenziale delle vie lente. Con un appassionato (e appassionante) riferimento al lavoro di Tim Ingold (2007) che passa attraverso le suggestive definizioni di Paul Klee e Vasilij Kandinskij, chiarisce la sua idea di progetto di linea.

Se nell’immaginario dominante, riconducibile alla concezione ingegneristica del progetto infrastrutturale, il punto (di partenza o di arrivo di un dato percorso) è la sola componente degna di interesse, allora la

linea lenta è da considerare al pari della scia che un punto lascia dietro di sé durante il movimento. In breve: “tutti i punti della linea sono punti di interesse” (Pileri, 2020, p. 103). Quando una linea lenta generativa attraversa un territorio seleziona e ricuce i luoghi che in esso sono dispersi, disegnando una “nuova geografia, immancabilmente sentimentale” e facendosi essa stessa “luogo molto concreto e per nulla informale” (Pileri, 2020, p. 110). Dal punto di vista metodologico, la ‘traccia’ è il dispositivo che guida la selezione dei luoghi attraverso cui la linea si fa progetto culturale. Ripartendo dalle tracce ambientali e culturali di cui ogni territorio è denso, il progetto di linea antifragile sostituisce la logica del patto sociale a quella del marketing territoriale promuovendo la crescita culturale di chi la percorre, la cura del paesaggio e la cultura della tutela ambientale: “con percorsi lenti ben fatti il paesaggio, da astratto, si concretizza. Quei percorsi diventano scuole lineari dove si apprende per esperienza, dove si potrebbero conoscere, se si sviluppassero, delle narrazioni e dove si impara spontaneamente ad amare il paesaggio e quindi a prendersene cura, anche solo al livello di pensiero” (Pileri, 2020, p. 149).

La capacità antifragile e lo spessore generativo della linea dipendono anche, e non secondariamente, dal rispetto di alcune caratteristiche tecniche della linea. Lunghezza dei percorsi e gerarchia della rete; materiali e pavimentazioni; accessibilità e intermodalità; ecc.: le indicazioni fornite sono anche in questo caso argomentate attingendo dall'esperienza diretta di Pileri come studioso, progettista e cicloturista.

Il viaggio (sviluppo territoriale slow line based). Nella terza parte, Pileri approda infine a una definizione originale di turismo lento per i territori fragili proponendo anche uno specifico organismo di gestione. Si tratta di un'idea di turismo che non ha nulla a che vedere con i prodotti del marketing territoriale ma che è invece connesso al “passaggio” e al piacere della scoperta della varietà dei paesaggi che si attraversano. Per governare la complessità del turismo – an-

cora troppo spesso visto solo come business anziché disciplina scientifica e culturale interconnessa alle quelle territoriali, ambientali e sociali – , Pileri torna ai temi della competenza e della necessità di una saggia regia pubblica che, investendo, studiando e monitorando, sappia orientare anche le iniziative private in nome dell'interesse generale, della sostenibilità, del rispetto dell'ambiente, dell'inclusione sociale, ecc.. È di particolare interesse il dispositivo di controllo contro l'overtourism che Pileri propone riprendendo il lavoro di Marco D'Eramo (2017) e che si identifica con la ‘soglia’ entro la quale un progetto tiene il senso dell'abitare in cima ai propri obiettivi senza “cambiare la pelle del territorio” (Pileri, 2020, p. 183). Sarebbero questi i compiti da affidare ad un'*Agenzia della lentezza Slow line based* quale organismo sufficientemente agile, prevalentemente tecnico ma con spirito di ascolto, cura e proposta sul territorio:

“Se le linee lente sono quel motore rigenerativo che abbiamo raccontato, ben venga far confluire qui, in modo coordinato, efficace ed efficiente, contributi che giungono dal sociale, dalla rigenerazione urbana, dal sostegno alle imprese, dall'agricoltura, dall'ambiente e da tanti altri settori. Lungo la linea lenta si possono allineare e ben coordinare tante politiche, se qualcuno prova a dare visioni unitarie e mettere tutto in movimento nel modo più sinergico possibile” (Pileri 2020, p. 244).

Note

¹ È la definizione che lo stesso Pileri dà nel suo profilo accademico pubblicato sul sito del Politecnico. cfr. Scheda Docente (polimi.it).

² Cfr. Vento (polimi.it).

³ Il libro è edito dalla casa editrice People.

⁴ Nel volume, Pileri lamenta la totale assenza in Italia di ricerche monografiche sulla lentezza. È interessante notare, a riprova dell'interesse e dell'attualità del tema, che proprio nello stesso momento l'ISNART stava coordinando il *Rapporto Viaggiare con la Bici* (Novembre 2020). Cfr.: *BikeSummit_2020.pdf* (legambiente.it).

⁵ Cfr. Ciclovie turistiche nazionali | mit.

⁶ Cfr. Strategia Nazionale Aree Interne - Agenzia per la coesione territoriale (agenziacoesione.gov.it).