

3.2 Rallentare

Perpetuamente incalzati, dilapidiamo il tempo in uno spazio sempre più impoverito di senso e di sogni
Sergio Bettini (1988, p.29)

L'odio della contemplazione...
Elémire Zolla (1971)

Il consumo etico come rapporto consapevole con i luoghi
Che la nostra sia innanzitutto una civiltà dei consumi, non c'è dubbio. Da cui consegue che la città è anch'essa innanzitutto un luogo di consumi, e la cosiddetta "urbanità" una merce essa stessa, come sagaciamente era stato notato da Haussermann e Siebel (1987) già due decenni fa; città vetrina e strade storiche come centri commerciali (Amen-dola 2006); la città divisa per capacità di consumo: le enclaves dei ricchi e dei poveri, dei turismi e dei pendolari, mentre i quartieri decorosi e civili tendono a sparire). Le forme di consumo etico tuttavia si vanno facendo strada, e con riferimento alle città e ai territori etico non può che voler dire un rapporto consapevole con i diversi luoghi, con chi vi abita, e con le conseguenze generate dalla produzione delle merci vendute. In effetti, se i processi di globalizzazione comportano uno sfruttamento più esteso dei differenziali salariali e ambientali, essi producono anche, almeno potenzialmente, più

informazione sui processi che hanno luogo in contesti anche molto lontani.

In realtà, ciò che dobbiamo fare se vogliamo invertire la tendenza al collasso è ridurre i consumi: consumare meno, consumare meglio. E consumare meglio vuol dire innanzitutto introdurre nei consumi la dimensione etica.

Diffondere consapevolezza sulle conseguenze dei consumi (meno possesso cultura contestuale e consapevolezza, più sono vittima della pubblicità: sono soprattutto le badanti a chiedere i prodotti pubblicizzati in televisione), non solo dei beni cosiddetti di consumo, ma anche delle case che compriamo o affittiamo, di dove andiamo in vacanza, e così via: sarà un piccolo contributo a cambiare il mondo, ma può appunto contribuire a cambiare le cose.

Si tratta non solo di consumare meno suolo (vedi 1.1), ma di rapportarsi al suolo, o meglio alla terra, in modo più attento e consapevole, privilegiando chi sa recuperare saperi messi da parte come superati e sintassi che usino consapevolmente archetipi vivificanti.

Perché impiegare tecnologie industriali quando vi sono alternative sperimentate nei tempi lunghi? Gli effetti dell'industrializzazione in edilizia e in agricoltura, e l'utilità di riscoprire le pratiche artigiane

Se consideriamo il rapporto tra sviluppo tecnologico e trasformazione dei nostri territori, spesso viene da chiedersi se davvero si sia in grado di scegliere le tecnologie a servizio di necessità umane effettive, o non siano piuttosto le tecnologie a scegliere le applicazioni che presentano i mercati (o i monopoli) più convenienti.

Le tecnologie non controllabili direttamente dai fruitori presuppongono una centralizzazione (espropriazione) delle decisioni e del controllo; ovvero, una seria minaccia per la democrazia, e al tempo stesso per la capacità diffusa di riproduzione di buone regole del fare, del costruire, del trasformare e riutilizzare. Al tempo stesso, è ormai consapevolezza diffusa che “the pursuit of profit is what shapes our environment” (Barnett 1974, p.14) La combinazione tra questi due aspetti ha prodotto e produce effetti letali, in primo luogo un diffuso senso di dis-orientamento.

La ricerca di antidoti a questo stato è evidente e diffusa; la lista varia dalla pratica di terapie e discipline alternative ai gruppi religiosi esotici o esoterici, dall'ampio ricorso a oroscopi e tarocchi alle consulenze degli arredatori *feng shui*, e così si potrebbe continuare a lungo.

Ciò che caratterizza la maggior parte di queste scelte è il fatto di rappresentare percorsi individuali, o di piccoli gruppi che si isolano nel condividere un certo tipo di fideismo. Nulla cambia, di fatto, nei territori in cui tutto ciò avviene, che complessivamente risultano sempre più anonimi e invivibili. Forse non a caso questi fenomeni, molte volte assimilabili a tipi diversi di consumo, sono generalmente più frequenti nelle metropoli, nei luoghi in cui il disorientamento in rapporto alla dimensione, al ritmo e alla memoria umana è più forte. Oppure fuoriescono dalla metropoli, come gran parte dei promotori ed abitanti degli "ecovillaggi", non riuscendo più a viverci.

Costruire i territori, le città, le case, è in realtà una pratica antichissima: i muratori egiziani o rumeni immigrati applicano nelle grandi città piuttosto che nella ricostruzione di sistemazioni rurali come i muri a secco le stesse conoscenze e pratiche apprese nei loro villaggi che nella vulgata popolare sono rappresentati come "arretrati". I muri a secco tradizionali che sostengono i terrazzamenti sono in realtà il più raffinato esito di conoscenze e sperimentazioni millenarie: non esiste tecnologia moderna più evoluta.

Può una città essere costruita attraverso un processo di produzione di tipo industriale? Gli effetti della prefabbricazione pesante in Unione Sovietica, piuttosto che della prefabbricazione 'leggera' con la quale sono state costruite le periferie francesi, sono tutt'altro che entusiasmanti.

Lo stesso settore edilizio ha in realtà opposto finora in gran parte dei casi una tenace resistenza all'industrializzazione, ed è interessante notare come gli interventi di recupero e riqualificazione impieghino prevalentemente imprese e manodopera locale, i grandi interventi grandi imprese, subappalti, manodopera e tecnici esterni; i volumi fuori scala impiegano tecnologie industriali, i volumi a misura umana possono essere meglio realizzati con le tecnologie tradizionali. Il *big urbanism*, come tutti i grandi interventi,

è una risposta agli appetiti dei grandi studi di progettazione e delle grandi imprese prima di rappresentare una risposta a qualsivoglia esigenza collettiva.

Tuttavia, anche quando l'edilizia è tuttora costruita in modo artigianale, l'industrializzazione ci mette mani e piedi attraverso la produzione di serramenti, intonaci plastici, impianti a rete, pavimenti e quant'altro. Il prodotto industriale costa meno? E' fatto meglio? No, è in primo luogo una questione di ideologia: l'artigiano locale getta alle ortiche le sue conoscenze ed esperienze per imitare il prodotto industriale, per trasformare il legno in qualcosa che ha perso ogni riferimento naturale e ricordi il più possibile la plastica, piuttosto che imitare altri materiali.

Se ciò avviene nell'edilizia, nella progettazione delle urbanizzazioni si seguono modelli altrettanto assurdi, che tenderanno a riprodurre lo stile di vita rappresentato nelle serie televisive a puntate acquistate da qualche parte nel mondo piuttosto che seguire le morfologie naturali, le tipologie proprie del luogo, le possibilità di usare i piedi o la bicicletta per muoversi, e così via.

L'industrializzazione in agricoltura produce effetti almeno altrettanto negativi in quanto, anziché essere usata per le sue possibilità, finisce per distruggere con la propria razionalità autoreferenziale qualsiasi trama agricola e morfologia territoriale peculiare¹, diversa dall'omogeneità d'un suolo possibilmente piatto e isotropo, oltre che distruggere la fertilità della terra. L'agricoltura tradizionale faceva propri, al contrario di quella industriale, saperi idraulici, ecologici, paesistici che quella industriale non ha, ha delegato all'esterno, provocando con ciò semplificazione delle trame paesistiche e della biodiversità, dilavamento dei terreni, e così via.

Sarebbe tempo di riscoprire le pratiche artigiane, così come a suo tempo è stato fatto grazie a Morris, Ruskin e altri autori anticonformisti rispetto alle tendenze prevalenti del mondo che li circondava, e di coltivarle.

¹ Nell'Alta Murgia pugliese, ad esempio, i terreni pietrosi tradizionalmente a pascolo sono stati nel corso degli ultimi decenni "spietrati", ovvero macinati finemente per far posto a coltivazioni condotte con metodi industriali.

I viaggi estenuanti dei vasetti di yogurth e dei migranti, e le rispettive alternative

Il territorio sempre più spesso è rappresentato come spazio per lo smistamento di merci, le regioni come piattaforme logistiche. “Piattaforme” che sempre più spesso vengono realizzate non perché ne sia stata rilevata una specifica domanda, ma in quanto assicurano agli investitori un rendimento attraente, comparativamente superiore ad altri investimenti (Hesse 2006).

In effetti, una mappa che visualizzasse tutti gli spostamenti di merci e d’umani che avvengono sulla terra in un’unità di tempo pari ad alcuni giorni potrebbe lasciarci sbigottiti per la percentuale di spostamenti inutili, dannosi, futili e tragici sul totale. Le merci viaggiano da un paese all’altro com’esito combinato della ricerca dei dumping salariali e ambientali² più “convenienti” (per l’azienda o per gli investitori finanziari che la controllano) o dei maggiori incentivi alla produzione³, e dei mercati di consumo più floridi. Gruppi sempre più numerosi di umani migrano da un paese all’altro alla ricerca di condizioni ambientali ed economiche che consentano loro di sopravvivere, e magari un po’ di più, correndo il rischio di morire nel viaggio, come succede con estrema frequenza. Se non finiscono in un “cpt”, centro di permanenza temporanea, aumentano le file della manodopera illegale, in attività lecite e illecite. Esistono alternative? Naturalmente sì, anche se non facili da praticare, in quanto necessitano una decostruzione dell’ideologia e delle pratiche dominanti.

² Manodopera a basso costo e non sindacalizzata, o con sindacati che svolgono il ruolo di controllori a vantaggio dei datori di lavoro, come sembra che accada, ad esempio, in Cina. Scarsità di regole per la sicurezza sul lavoro, potendo così utilizzare macchinari obsoleti e cicli di trasformazione pericolosi, come avveniva ad esempio a Porto Marghera negli anni ’70 con procedimenti produttivi banditi negli Stati Uniti perché di comprovata cancerogenità. Regole ambientali inesistenti o facilmente evadibili, al fine di non sopportare i costi dello smaltimento dei rifiuti o del disinquinamento dei reflui.

³ Ne sono un esempio gli incentivi alle aziende localizzate nel cosiddetto Mezzogiorno d’Italia (dove tuttavia altri problemi strutturali annullano i vantaggi degli incentivi per chi effettivamente sia intenzionato a produrre, e non semplicemente a intascare gli incentivi e poi fuggire), o le aree per insediamenti produttivi gratuite offerte in alcune regioni della Romania agli imprenditori stranieri interessati a delocalizzarvi attività produttive.

Innanzitutto sarebbe utile consumare per il fabbisogno quotidiano beni prodotti il più possibile localmente (è chiaro che i beni più rari saranno necessariamente di provenienza esogena: ma perché il mio yogurth e la mia insalata devono avere viaggiato per centinaia o migliaia di chilometri?); quindi smetterla di distruggere con aiuti decontestualizzati e visioni di sviluppo ispirate al modello industriale i territori dai quali provengono i migranti, che spesso presentano (presentavano) esempi di equilibri mirabili fra risorse naturali e insediamenti umani.

Più in generale, sono comunque anche la nostre giornate ad avere assunto un ritmo sempre più frenetico. In molti casi la velocità dei ritmi presenti nelle nostre vite contemporanee non sembra dovuta a esigenze reali, ma è un po' come se solo il correre non ci facesse vedere che corriamo sull'orlo di un baratro, se fosse in grado di allontanare il senso della morte che incombe su di noi e sulla nostra civilizzazione. Non che nel passato i nostri antenati stessero fermi: i percorsi annuali dei cacciatori, quelli stagionali dei pastori, le migrazioni valle-monte degli agricoltori-allevatori, gli stessi viaggi transcontinentali o internazionali di mercanti, crociati, esploratori rappresentavano movimenti circolari spesso ripetuti negli anni, ma con ritmi più sostenibili, sia dal punto di vista ambientale che da quello umano⁵.

Benché vi sia anche nella contemporaneità chi ha notato come gran parte dei movimenti rimangano circolari, nel senso che le stesse persone transitano in modo più o meno ricorrente all'interno dei medesimi territori, la disponibilità di mezzi di trasporto individuali e di una rete stradale particolarmente densa ha reso in molti casi frenetico il rapporto tra tempo di vita complessivo, tempo dedicato al movimento, ricerca della velocità.

⁴ Sotto l'influenza dell'ideologia della modernità verrebbe da dire che nel passato vi era però chi viaggiava come schiavo, costretto a remare sulle galere, ad esempio, e che ciò era ben lontano dall'essere sostenibile dal punto di vista umano. Poi però leggiamo quotidianamente dei migranti clandestini che muoiono annegati in mare, soffocati nelle stive delle navi o nei container trasportati dai camion, e viene da considerare che, in fondo, ciò che è decisamente cambiato è soltanto il ritmo della mobilità, degli spostamenti, sempre più parossistici.

In realtà la movimentazione delle merci alla ricerca del minor prezzo non crea ricchezza durevole, non ci consente più di vivere meglio.

Un recente sciopero dei Tir ha ad esempio prodotto riflessioni significative:

I venditori a Roma quasi si scusavano: “oggi c’è poco, è arrivata solo la roba locale per via dello sciopero dei Tir...”.

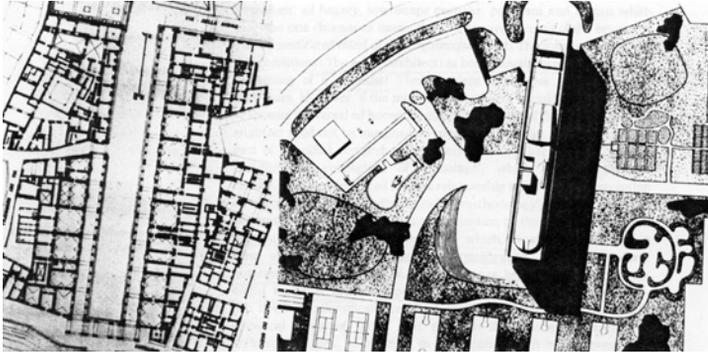
La telecamera si è allargata su una specie di Bengodi di verdure di stagione, locali, un commestibile giardino d’inverno ricco di tutti i colori, i profumi e i sapori che l’agro romano può offrire. Mancavano le banane, i manghi, le fragole? Evviva. Mancavano i gamberetti del Pacifico e la polpa di granchio? Perfetto.

Carlo Petrini, “La rivincita del localismo”, da *La Repubblica* 13.12.2007

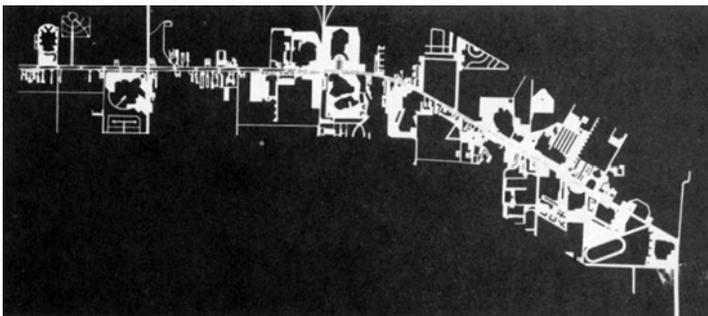
Se poi consideriamo i tempi di consegna della posta, e l’orario dei treni sulle principali linee ferroviarie dall’inizio del secolo XIX, tralasciando i nuovi tratti dell’alta velocità, dobbiamo registrare un rallentamento, e la stessa cosa vale per gli spostamenti interni alle aree urbane, dove il più delle volte piedi e biciclette sarebbero concorrenziali, se i loro spazi non fossero stati usurpati dalle automobili. Dunque dov’è la famosa velocità garantita dalla modernità? Non c’è dove sarebbe utile, ce l’hanno tolta dov’era essenziale. E per sopravvivere sarebbe utile considerare anche i tempi biologici; in fondo, noi umani siamo animali preistorici.

Rallentare i tempi di vita, ad esempio, significa trovare il tempo per l’interazione sociale, politica, per scambiare conoscenze e idee, per far nascere progetti comuni.

Rallentare significa ricostruire isole in cui si possano ritrovare ritmi umani, ritmi di villaggio, nella frenesia che governa i territori urbanizzati, città a tempo di donne, di bambini, di differenze in genere: non a caso nelle grandi città sono i quartieri che hanno conservato aspetto, struttura e ritmi di villaggio i più richiesti per viverci.



Edifici che costruiscono spazio pubblico; edificio che ingloba e dissolve lo spazio pubblico
Planimetrie degli Uffizi (Firenze) e de l'Unité d'Habitation (Marsiglia) a confronto (C. Rowe e F. Koetter, *Collage City*, MIT 1978)



L'assenza di forma come programma: asfalto lungo la Strip di Las Vegas (R.Venturi et al., *Learning from Las Vegas*, MIT 1972, 19b)