

Le ragioni della bellezza

“Less Aesthetics, More Ethics” (meno estetica, più etica) è il titolo dell’ultima Biennale di Venezia dedicata al settore architettura, sotto la direzione di Massimiliano Fuksas.

La tesi di fondo, che ha permeato l’esposizione e il confronto di quell’importante iniziativa culturale nel corso del 2000, ha proposto un’antinomia fra il mondo dei valori, l’etica, e il mondo delle forme, l’estetica. Questa divisione un po’ manichea fra i due mondi contrapposti, della morale e della bellezza non mi convince e l’ho detto chiaramente nel dibattito finale del 28 ottobre scorso moderato dal prof. Aldo Norsa e chiuso dal Ministro dell’Ambiente, Willer Bordon.

Credo che percorrere le città d’arte e i paesaggi ricchi di storia dia la percezione diretta di un connubio inscindibile tra esperienza estetica e consapevolezza etica, che scaturisce dalla coscienza di compiere un percorso tra valori stratificati nel tempo e nello spazio.

Parimenti la desolazione dell’universo senza pulcritudine di tante periferie e di tanta parte del territorio, asservito a sotto-interessi parzializzati e miopi, non è solo un fenomeno percettivo riconducibile alla qualità estetica delle forme, ma diviene tout-court assenza di valori, miseria morale e, conseguentemente, assuefazione al brutto inteso come pre-condizione per il male.

Questo nesso dell’interconnessione fra abiezione etica e sfascio dell’immagine in cui è ambientata, non ha nulla di deterministico ed è scandagliabile in forme non convenzionali quando si usi, ad esempio, l’arma interpretativa della poesia come ci ha insegnato Pier Paolo Pasolini.

Ma questa possibilità di scoprire il bello nel male e il buono nel brutto è pur sempre una condizione al limite, un approdo raro, raggiungibile solo da alcuni al fondo di un percorso percettivo difficile, straordinario e, per molti versi, disperato, dove la comprensione della realtà, di quella particolare realtà negativa in senso etico e in senso estetico, porta a privilegiare l’umanità al suo stadio più basilare, primigenio, in cui la carnalità, la soffe-

renza e l'essere *esseri*, ancor prima dei comportamenti, dei valori, delle forme, della cultura e delle consuetudini sociali, offre, a chi è capace di intendere, un linguaggio di solidarietà (laica o religiosa che sia) come ci ha ricordato Don Luigi Ciotti nel suo intervento al convegno di luglio sul Ventennale del Traforo del Fréjus e come cercano di farci comprendere tanti operatori sociali impegnati nel cosiddetto terzo mondo povero.

La consapevolezza che esiste dell'altro nell'esperienza umana ci serve per non assolutizzare il nostro relativo; ma ciò premesso (e senza mai dimenticarlo), resta il fatto che nel nostro contesto europeo e italiano, in aree fortunate perché non sconvolte da processi distruttivi, c'è, ed è assai forte, un nesso tra forme e valori, tra qualità estetica ed etica, nel senso che la tutela e il perseguimento della bellezza non può che essere il risultato di processi socialmente e culturalmente virtuosi.

Questa tesi proposta alla riflessione collettiva merita qualche approfondimento perché non è storicamente vero che ciò che oggi ci appare come un valore *tout-cout*, abbia alla sua origine processi moralmente condivisibili. Spesso la storia urbana e territoriale che ha prodotto trasformazioni che oggi leggiamo come valori assoluti (etico-estetici) è storia di violenze, sopraffazioni, sfruttamenti. Cosa c'è dietro (e prima) della Fontana di Trevi, della Cappella Sistina, delle residenze sabaude, delle fortificazioni alpine ecc.? È difficile dire che c'è qualcosa di riconducibile all'etica, quindi, è assai discutibile ipotizzare la morale come motore del bello, (come insegna gran parte della storia dell'arte: da Caravaggio a Rimbaud, da Villon a Van Gogh, da Baudelaire ad Haring ecc.). Ma forse se si rovescia l'ottica, non è difficile invece riconoscere la sublimazione del bello in consolidati approdi che portano a rileggere opere nate dal male come valori in sé che è difficile non interpretare come beni riconosciuti dalla collettività anche come bene, cioè in chiave etica.

Come sempre è il ragionamento al limite che ci aiuta a comprendere l'ordinario: le bombe a via dei Georgofili a Firenze o a San Giorgio in Velabro a Roma negli anni scorsi sono state percepite come male, non solo in quanto espressione di delinquenza terrorismo-mafiosa, ma in quanto atti distruttori di valori comuni e condivisi, di beni del patrimonio collettivo sentito come bene. Ma anche depurata del contenuto criminale, l'offesa al bello (quando però questo sia sentito fortemente come tale, al limite pur anche dello stereotipo) diviene un oltraggio morale al bene. Si pensi come verrebbe considerato il crollo della Torre di Pisa (un valore vero e stereotipato allo stesso tempo) per incuria manutentiva: il problema vero è che tanti valori estetici non sono percepiti come tali (per incultura) e quindi la loro tutela attiva (e all'opposto il loro abbandono o la deturpazione) non è sentita come imperativo etico.

Le infrastrutture della modernizzazione del dopoguerra (linee elettriche, stabilimenti industriali, raffinerie, aeroporti, ferrovie, strade e autostrade) sono state dapprima considerate come opere buone in sé o come male necessario per garantire lo sviluppo, cioè sempre e comunque motivate in base a un giudizio di accettabilità etica fondata su presupposti economici assunti come buoni.

La qualità delle forme, l'inserimento ambientale e l'analisi estetica erano in genere rimossi, considerandoli off-limits. La storia del movimento operaio da Charles Dickens alle cronache sindacali torinesi del dopoguerra è anche questo: storia di una difficile convivenza umana con un deserto di bellezza e un predominio della costrizione tayloristica a cui cercava di reagire l'azione fondata sull'etica della solidarietà. In mezzo alcune eccezioni: come l'esperienza (e le architetture) di Adriano Olivetti e dell'illuministico filone di Comunità, che cercava di coniugare la civiltà dell'impresa, la civiltà del lavoro, la civiltà delle forme.

Le autostrade invece, per parte loro, hanno proposto in modo rilevante e nuovo la questione, alla grande scala, del rapporto fra infrastrutture e territorio secondo una logica di autoreferenzialità basata sulla motivazione primaria dell'essere "sicuramente" necessarie allo sviluppo del Paese, alla motorizzazione di massa e all'industria dell'automobile.

L'auto-legittimazione (dove il prefisso auto è bivalente: nel senso di in sé e di legato alla macchina) ha reso, per lo più, secondario il rapporto con i siti attraversati che erano altro, fuori dal nastro stradale, natura "extra-moenia" di quel fortilizio lineare, di asfalto e cemento, snodantesi per centinaia di chilometri come una novella muraglia cinese fatta per congiungere le lunghe distanze, senza vedere e parlare con i campi, le valli, i fiumi, i monumenti e i paesi circostanti. Quasi tutte le autostrade italiane sono nate così: lungo il loro tracciato ci sono anche vere opere d'arte come i ponti di Morandi o di Musumeci ma, almeno per molti anni, il dialogo con l'ambiente non c'è stato o è stato caratterizzato prevalentemente da dissonanze. Questa realtà ha generato paradossalmente una deformazione inaccettabile anche nell'apparato critico di quanti si sono fatti paladini delle ragioni dei territori attraversati, portando da un lato a una negazione, antistorica e perdente, delle ragioni di un'infrastrutturazione moderna del Paese, e dall'altro a un desiderio, sovente assurdamente pervicace, di esorcizzare le opere assumendo come valore indimostrato e indimostrabile lo "status quo" (comunque e dovunque) e la mimetizzazione delle infrastrutture.

Ricordo le dolenti recriminazioni di un poeta dell'ingegneria come Riccardo Morandi che mi parlava, alla fine degli anni Ottanta del rifiuto da parte delle commissioni-ambiente (14 diverse per una sola opera) di lasciargli

costruire il ponte sul Reno con una sola campata strallata preferendo i più tradizionali piloni nell'alveo "perché così si vede meno ...".

Molti dei censori di queste opere ardite e di grande qualità intrinseca collocate con accortezza nel paesaggio, bocciavano i viadotti ma lodavano nel contempo gli acquedotti romani che erano i viadotti idrici dell'antichità. Questa mancanza di dialogo e questo rifiuto di comprendere le reali ragioni dei differenti punti di vista (e di interesse) ha prodotto negli anni una vera e propria afasia, sostituita spesso dalla ripetizione di stereotipi efficientistici contrapposti a simmetrici stereotipi ambientalistici.

Anche la A32 è nata e si è sviluppata in questa temperie che è stata contraddistinta, al di là delle buone volontà e degli sforzi encomiabili che molti hanno comunque profuso, in una sostanziale povertà di modelli, proposte, esperimenti e idee.

Il lessico con cui è avvenuto e avviene il dialogo fra autostrada e territorio è un linguaggio povero, e tutti sappiamo che la ricchezza della terminologia, la capacità di costruire immagini, la padronanza delle parole da usare è un presupposto essenziale per padroneggiare gli eventi (come ricordava anche Don Milani in "Lettera a una professoressa").

Per questo abbiamo cercato di parlare e di far parlare gli studenti e gli specializzandi delle Facoltà di Architettura e delle Scuole di Specializzazione di Architettura del Paesaggio di tre atenei: Torino, Genova e Firenze, nonché del corso di Disegno Industriale del Politecnico. L'obiettivo non era, non poteva essere, non voleva essere, immediatamente operativo: se così fosse stato avremmo scelto (con le procedure di Legge) un bravo professionista e gli avremmo commissionato un lavoro, un progetto, un intervento.

Ad un certo punto, probabilmente, faremo anche questo, ma in questa fase la priorità era un'altra: aprire una fase di dialogo con l'Università, capire cosa bolle in pentola nella cultura professionale giovanile e far diventare tema della didattica e della ricerca, la questione delle infrastrutture: di quelle nuove che si devono progettare e di quelle che sono già fatte e che vanno riscoperte in rapporto al territorio circostante. La risposta è stata stimolante, ampia, con molteplici suggestioni da sviluppare in modo più approfondito. Abbiamo visto il rapporto autostrada-territorio declinato da alcuni dal punto di vista della strada come oggetto da ottimizzare; altri hanno guardato il paesaggio dall'autostrada intesa come asse di fruizione (belvedere dinamico) di ciò che c'è fuori; altri hanno guardato l'infrastruttura come moderno acquedotto romano da vivere come intrusione di qualità nel contesto naturale; altri ancora hanno riscoperto il "boccioniano" tema della velocità come chiave di approccio al problema. E l'esemplificazione potrebbe continuare.

Noi invece quello che vogliamo continuare è questa esperienza, istituzionalizzandola, sistematizzando il dialogo con le Università, il Consiglio Nazionale degli Architetti, l'Ordine degli Ingegneri e con la cultura della progettazione in genere.

Vogliamo che questo lavoro diventi un servizio e per questo dedicheremo un'area del Portale internet a cui sta lavorando la società Musi.net, d'intesa con le Comunità Montane e l'Atl 2, per un forum permanente on-line sui temi della rinaturalizzazione dell'autostrada e più in generale sulla qualità paesaggistico-ambientale come tassello del più generale tema dello sviluppo sostenibile.

Un grazie quindi ai docenti, agli studenti che hanno voluto fare con noi questa prima esperienza; un vivo apprezzamento a tutti e in particolare ai vincitori che abbiamo visto però come "primi inter pares".

Chiudo riportando un passo di uno scrittore contemporaneo che ho trovato citato in una recentissima tesi di laurea sui temi di design.

Si tratta di Paul Auster, un cantore moderno dell'universo iper-urbano di New York e dell'America; nel romanzo *Timbuctù* fa dire a Willy, un "homeless" allo sbando, che vive solo con il suo cane, a cui ha dato il nome umano di Mr. Bones e a cui parla come al pubblico di una personale conferenza, le seguenti parole che sono il ribaltamento del titolo della biennale che ho ricordato all'inizio: "Migliorare il mondo. Portare un po' di bellezza negli angoli grigi e monotoni dell'anima. Ci puoi riuscire con un tostapane, ci puoi riuscire con una poesia, o tendendo la mano a uno sconosciuto. Non importa la forma. Ecco lasciare un mondo migliore di come l'hai trovato. È la cosa più bella che possa fare un uomo".

Nel nostro piccolo, nel nostro ambito e col vostro aiuto, è proprio quello che vorremmo cercare di fare: lasciare un'autostrada e una valle migliori di come le abbiamo trovate.