

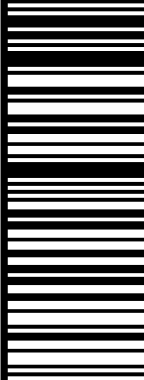
**Cahiers di  
Miserabilia 4**

**Genova. Out of Joint**

**A cura di  
Alberto Bertagna  
Giacomo De Caro  
Federico Rahola**

Mimesis

ISBN: 9791222325538  
DOI: 10.7413/1234-1234076



Genova. Out of Joint  
A cura di Alberto Bertagna, Giacomo De Caro, Federico Rahola

Il volume raccoglie gli atti del convegno "Miserabilia Cities Workshop" organizzato dai tre curatori per l'Unità di ricerca dell'Università degli Studi di Genova (coordinatore professor Federico Rahola) nell'ambito delle attività del Prn "MISERABILIA", Principal Investigator professoressa Sara Marini, e tenutosi a Genova tra l'8 e il 18 aprile 2025 presso il Dipartimento di Scienze della formazione e il Dipartimento Architettura e Design.

Editore  
Mimesis Edizioni  
piazza don Enrico Mapelli, 75  
20099 Sesto San Giovanni (MI)  
www.mimesisedizioni.it

Prima edizione  
ottobre 2025

Isbn  
9791222325538

Doi  
10.7413/1234-1234076

Stampa  
Finito di stampare nel mese di ottobre 2025  
Da Digital Team – Fano (PU)

Caratteri tipografici  
Neue Haas Grotesk  
Times Seven

Progetto grafico  
ISIA Urbino – Laboratorio di didattica applicata

Impaginazione ISIA Urbino  
Luca Duse  
Enrico Lisnardi

Supervisione  
Jonathan Pierini, Università degli Studi di Urbino Carlo Bo

Il presente volume è stato realizzato  
con Fondi Mur-Prin 2022  
(D.D.w n. 104 del 02.02.2022).

Ogni volume della collana è sottoposto alla revisione di  
referees scelti tra i componenti del Comitato scientifico.

Collana Cahiers di Miserabilia  
Diretta da Sara Marini, Università luav di Venezia

Progetto dell'Unità di ricerca dell'Università luav di Venezia  
nell'ambito del PRIN "MISERABILIA. Spazi e spettri della miseria.  
Epicentro di studi, ricerche, teorie e progetti per lo sviluppo di una  
immagine e di una realtà per la città italiana contemporanea". Call  
Mur 2022, SH5, CUP: F53D23007730006. Unità di ricerca: Università  
luav di Venezia (coordinamento), Università degli Studi Roma Tre,  
Università degli Studi di Genova.

Comitato scientifico  
Daniela Angelucci  
Università degli Studi Roma Tre  
Alberto Bertagna  
Università degli Studi di Genova  
Francesco Careri  
Università degli Studi Roma Tre  
Felice Cimatti  
Università della Calabria  
Giuseppe D'Acunto  
Università luav di Venezia  
Martino Doimo  
Università luav di Venezia  
Dario Gentili  
Università degli Studi Roma Tre  
Esther Giani  
Università luav di Venezia  
Massimiliano Giberti  
Università degli Studi di Genova  
Andrea Guerra  
Università luav di Venezia  
Annalisa Metta  
Università degli Studi Roma Tre  
Ivelise Perniola  
Università degli Studi Roma Tre  
Federico Rahola  
Università degli Studi di Genova  
Elettra Stimilli  
Università degli Studi Roma Tre  
Tamara Tagliacozzo  
Università degli Studi Roma Tre  
Alessandro Valenti  
Università degli Studi di Genova

Questo libro è pubblicato in Gold Open Access con licenza  
Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0. È disponibile per il  
download gratuito all'indirizzo [https://www.mimesisedizioni.it/  
libro/9791222325538](https://www.mimesisedizioni.it/libro/9791222325538). Editore: Mimesis. Data di pubblicazione:  
ottobre 2025. DOI: 10.7413/1234-1234076.

Cahiers di  
Miserabilia 4

Genova. Out of Joint

A cura di  
Alberto Bertagna  
Giacomo De Caro  
Federico Rahola



I  
- -  
U  
- -  
A  
- -  
V

Università luav  
di Venezia



**6** **Il tuo volto domani**  
Alberto Bertagna, Giacomo De Caro

**14** **Misery deve morire**  
Federico Rahola, Laura Guarino

**01** **Lance**

**28** **2Africa. La miseria invisibile**  
Giacomo De Caro

**40** **Architettura senza alcuna appartenenza. Abissi, ciclopi, orizzonti**  
Pietro Alfano

**02** **Febbri**

**54** **La miserabile vita dei grattacieli, "in terra, in mare ed in cielo"**  
Simone Lavezzaro

**66** ***Après moi le déluge!* Eroismi e miserie**  
Andrea Pastorello

**76** **La stella cadente**  
Jacopo Peri

**84** **Architetture di controllo a Marassi**  
Selene Barisione, Simone Damiano, Daniele Rossi

**03** **Sogni**

**94** **Progettare (e riparare) nella miseria**  
Alessandro Valenti

**104** **Oggetti e società. Azioni dal basso**  
Camilla Giulia Barale, Chiara Tassano

**04** **Ombre**

**114** **L'abitare dei poveri negli anni Cinquanta. L'inchiesta sugli abituri a Genova**  
Francesco Gastaldi

**120** **Genova accogliente**  
Massimiliano Giberti

**128** **Genova solida ed estemporanea**  
Enrico Testino

**134** **Genova, via dei Laminatoi**  
Massimo Cannarella

**05** **Addii**

**156** **L'ultimo viaggio possibile**  
Sergio Barbieri, Samuele Ciocchetti

**180** **Anacronismi: architetture del petrolio, sistemi sociali**  
Alberto Bertagna

# 05 Addii

**156** **L'ultimo viaggio possibile**  
Sergio Barbieri, Samuele Ciocchetti

**180** **Anacronismi: architetture del petrolio, sistemi sociali**  
Alberto Bertagna

“Io, ancorché multinazionale, darei l'intera Montedison per una lucciola”: così Pasolini chiudeva cinquant'anni fa, nel 1975, l'ennesima sua invettiva contro il potere, sottolineandone per una volta non la malvagità o i misfatti ma la miseria. La miseria di chi aveva perso, a suo dire, la presa sul presente, ovvero di quel governo che amministrava l'Italia ormai nella completa incomprensione del Paese, nell'assoluta inconsapevolezza di quanto avvenuto al suo interno: la scomparsa delle lucciole, secondo l'immagine diventata più famosa dell'analisi che la sosteneva e della tesi che rappresentava, o più precisamente l'avvenuto radicale mutamento antropologico degli italiani<sup>1</sup>.

Stigmatizzava insomma, l'intellettuale impegnato a fare città nei deserti attraverso il progetto delle proprie posizioni, l'estroffessione all'altro delle proprie idee<sup>2</sup>, la miseria di un anacronistico fascismo democristiano, che continuava a mascherare di valori ipostatizzati – “la Chiesa, la Patria, la famiglia, l'obbedienza, la disciplina, l'ordine, il risparmio, la moralità” – una realtà che non li riconosceva più come propri, permeata com'era da tutt'altro, asservita ad altri poteri, resa incivile e asociale dalla smania di consumare senza altri fini che il consumo stesso o il passare rapidissimo dall'anonimato alla significatività attraverso il consumo, anzitutto dei propri abborracciati sé<sup>3</sup>.

Nel 1935, quarant'anni prima dell'articolo di Pasolini, con deciso orgoglio e fierissima baldanza, quel fascismo di cui quello democristiano costituiva continuità, almeno secondo il friulano<sup>4</sup>, inaugura la tratta Genova-Serravalle, detta “la camionale”,

<sup>1</sup> P.P. Pasolini, *Il vuoto del potere in Italia*, in “Corriere della Sera”, 1 febbraio 1975.

<sup>2</sup> Forse non era animato esattamente da questo spirito, ma piace pensare che quello del Pasolini polemico fosse un antagonismo sviluppato nelle direzioni del Cacciari più amabile: “La congettura deve, in uno, [...] ‘tenere’ radicalmente alla verità della propria distinzione, e volere che gli altri distinti siano, e che altrettanto radicalmente custodiscano la propria verità” (M. Cacciari, *Geo-filosofia dell'Europa*, Milano 1994, p. 154). Una maniera insomma, mentre condannava i fascismi, proprio di essere al di là di ogni fascismo, nello spazio dialettico del distinto per il distinto, nello spazio – di parole e azioni – consapevole che il reciproco distinguersi, distanziarsi, differire delle parti sia costituzione e salvaguardia di ogni comunità e del pluralismo: “Finalmente gli elementi della contesa potrebbero riscoprire nella propria assoluta distinzione quell'esigente, indagante co-sofferenza per l'Inattingibile, capace di aprirli l'un l'altro, senza sradicarli dalla verità delle proprie congetture” (ivi, p. 157).

<sup>3</sup> “Tutte le società hanno sempre sprecato, dilapidato, speso e consumato al di là dello stretto necessario, per la semplice ragione che è nel consumo di un'eccedenza, di un surplus, che l'individuo, come la società, si sentono non semplicemente esistere ma anche vivere”. J. Baudrillard, *La società dei consumi. I suoi miti e le sue strutture* (1970), il Mulino, Bologna 1976, p. 44. Sui prodotti e sul loro uso-consumo, semplice intermediario, veloce inciso tra produzione e scarto, tra progettazione e distruzione, come simboli di differenziazione sociale e di definizione identitaria, si rimanda al conseguente J. Baudrillard, *Pour une critique de l'économie politique du signe*, Gallimard, Paris 1972.

<sup>4</sup> Giusto per essere scientifici, va ricordato che il giorno successivo, il 2 febbraio 1975, sempre sulle pagine del “Corriere della Sera”, anche se non pienamente nel merito, a Pasolini risponderà con *Non è mai esistito un regime democristiano* l'onorevole Giulio Andreotti, in quel momento semplice ministro e deputato dopo che il suo secondo governo che apriva la VI legislatura era caduto nel 1973 per il ritiro dell'appoggio esterno dei repubblicani: *casus belli* la riforma televisiva e il problema delle televisioni locali innescato da Telebiella A21. Su questo e sul rapporto tra induzione più o meno subliminale al consumo e trasformazione conseguente dello spazio e della società, si rimanda al nostro A. Bertagna, *Da Montecchia di Crosara a Miami, via Biella*, in S. Marini (a cura di), *Idee di città*, Quodlibet, Macerata 2025, pp. 65-71.

realizzata in tempi oggi impensabili e con un cantiere centrato a Busalla, Comune situato nell'alta valle Scrivia oggi parte della città metropolitana di Genova ma con la particolarità, assieme a poche altre realtà regionali, di confrontarsi con lidi lontani: lo Scrivia nasce sì in Liguria, ma partecipa al bacino idrografico del fiume Po, è quindi un tributario del mare Adriatico. All'incirca proprio quando dal delta di quel Po che anche allo Scrivia deve le sue acque si iniziano a estrarre milioni di metri cubi di metano e gas naturali, e proprio in quella Busalla finalmente connessa al mondo o se non altro all'autarchica modernità nazionale, si insedia durante la guerra la raffineria Iplom, proveniente dal Piemonte, che presto si dota di un proprio oleodotto – ché “la camionale” da sola non bastava – e oggi è tra gli azionisti della Porto Petroli di Genova Spa, la società che dal 1986 gestisce in concessione il terminale di Multedo, ex Comune e dal 1926 semplice quartiere di Ponente della Grande Genova<sup>5</sup>, terminale che dagli anni Sessanta ha riorganizzato e progressivamente sostituito gli accosti petroliferi precedentemente collocati presso il ponte Nino Ronco alla foce del Polcevera, torrente tristemente noto alle cronache non solo locali per il vergognoso crollo del viadotto Morandi, simbolo di un'Italia competente e responsabile che rinunciava alle lucciole ma nel sogno di un riscatto, trasformato poi in altare sacrificale per l'imputabile se non rea volgarità di quattro soldi.

Ecco i protagonisti di questo racconto: un porto, un oleodotto, una strada, una raffineria, il petrolio. Espedienti narrativi, i famigerati casi studio di ogni ricerca, per quanto qui si vuole sostenere: le architetture a valenza sociale, tra cui anche quelle del lavoro, appaiono sempre più anacronistiche, *out of joint*.

Il petrolio barcolla ma non molla. È tornato a essere in Italia prima fonte di energia, la sua fetta è quasi il quaranta per cento della torta. Multedo si accolla, grazie a poco meno di quattrocento petroliere all'anno, intorno al diciassette per cento di quello che arriva in una Patria che mai ovviamente divenne autarchica, essendo l'autarchia pura chimera per sciocchi illusi. Una superficie limitata – circa 125.000 metri quadrati dei 7.000.000 complessivi – in modo diretto o indiretto movimentata un quarto dei volumi di merci gestiti dalla mastodontica geometria del porto di Genova. Nel 2024 il valore economico prodotto con solo una sessantina di dipendenti è stato pari a quasi diciannove milioni di euro; di questi, Porto Petroli di Genova Spa ha investito settantamila euro “per azioni di welfare territoriale”<sup>6</sup>. Dai bracci di carico e scarico dei tre pontili perpendicolari alla costa del bacino protetto dalla pista dell'aeroporto di Genova “Cristoforo Colombo” – Beta, Gamma, Delta; il pontile Alfa è oggi dismesso, come la piattaforma *offshore* poco al largo usata nei momenti di massimo splendore – quasi nove milioni di tonnellate di greggio finiscono nella teoria di oleodotti privati che sale verso Nord, e anche verso Busalla e la nostra raffineria Iplom, che oggi, stretta dal proprio e dall'altrui progresso, e tra poco diremo perché, potrebbe così rimare: “In questo progresso scorsoio / non so se vengo ingoiato / o se ingoio”<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> La Grande Genova schiaccia sull'altare della centralizzazione, direbbe Pasolini, le specificità dei trentacinque chilometri che raggiunge tra Nervi e Voltri, completando il disegno iniziato nel 1874 con l'annessione a quello di Genova dei comuni di Foce, Marassi, Staglieno, San Fruttuoso, San Francesco di Albaro, San Martino di Albaro.

<sup>6</sup> Così il *Report di sostenibilità 2024* della società, [https://www.portopetroli.com/images/Sostenibilita%2024.pdf?\\_sw\\_csrfToken=f734e9b4](https://www.portopetroli.com/images/Sostenibilita%2024.pdf?_sw_csrfToken=f734e9b4), consultato il 5 settembre 2025.

<sup>7</sup> A. Zanzotto, *In questo progresso scorsoio. Conversazione con Marzio Breda*, Garzanti, Milano 2009, p. 10.

Il 12 luglio 1981 un fulmine colpisce la petroliera giapponese Hakuyo Maru, ormeggiata al pontile Delta di Multedo e in attesa dello scarico. L'ottimizzazione degli spazi operata attraverso la congestione è certamente per molti aspetti buona cosa: non solo massimizza le rese e i profitti ma ad esempio limita anche il consumo di suolo, peccato tra i più esecrabili di una società bulimica dai forti sensi di colpa ma non così pronta a emendarli, e può pure produrre meraviglie e dare una scossa a sistemi avviziati<sup>8</sup>. Ma quando l'imprevisto accade<sup>9</sup>, e la scossa assume la potenza tragica di un fulmine, ecco che i 125.000 metri quadri entro cui sono compressi tanti valori diventano pericolosi. È il progresso scorsoio di Zanzotto, appunto, a dircelo: la Hakuyo Maru prende fuoco, e intorno – lì attraccate per rifornire solerti la massa crescente di energivori – altre petroliere rischiano di essere coinvolte, e prossimi sono anche oleodotti, binari, strade, persone, città. Non deve essere facile disormeggiare navi ingombranti e impacciate e muoverle rapidamente senza che la paura paralizzi in una situazione a elevatissimo livello di rischio, tra esplosioni e chiazze di mare in fiamme; e riuscire a spegnere un incendio tra lamiere contorte e rottami incandescenti di una carcassa ormai inclinata, mentre l'aria si fa quasi irrespirabile e colonne di fumo nero e cascate di schiumogeni oscurano lo sguardo. Il tutto proprio in spazi estremamente contratti e densi. Quel giorno, comunque, grazie a capacità e collaborazione non solo di quanti preposti a risolvere crisi del genere, l'apocalisse si accontenta di cinque vittime.

Anche il paesaggio delle architetture del petrolio della Iplom è una congestione, una sorta di Manhattan, una prospettiva condensata e vischiosa costretta dal torrente Scrivia e dalla vecchia camionale fascista, oggi diventata A7. Scendendo controcorrente, o salendo dal mare, lungo l'autostrada, uscendo dall'ennesima curva e prima della successiva, Busalla si presenta, più che con case o piazze o chiese, o chissà quali altri manufatti edilizi che fanno dire “città” ai più convenzionalisti o nostalgici, con qualcosa che è davvero rappresentativo di quella frattura culturale descritta da Pasolini: un modernissimo groviglio di tubi colorati e fumanti, e cisterne boteriane in fila indiana, un ingorgo monumentale non solo fisicamente ma anche in senso esteso, che trascende culturalmente, proprio come Manhattan, la sua dimensione spaziale. Le architetture del petrolio della Iplom, nella *Delirious Busalla*, costrette a costruirsi in verticale mancando spazio a terra per dare sfogo al proprio successo e al proprio progresso, rimandano a un articolato panorama comportamentale ormai praticamente secolare: riempire o rabboccare il serbatoio è, ad esempio, rito paradigmatico della società dello spettacolo e del consumo, rimanda a una consuetudine e la rappresenta

<sup>8</sup> Quasi scontato il riferimento all'ideologo della congestione: “Il Manhattanismo è la sola ideologia urbanistica che, sin dal proprio concepimento, si sia alimentata degli splendori e delle miserie della condizione metropolitana – l'iper-densità – senza mai perdere la fiducia in essa quale fondamento per un'auspicabile cultura moderna”. R. Koolhaas, *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, a cura di M. Biraghi, Electa, Milano 2001, p. 8.

<sup>9</sup> “Pensare l'imprevedibilità è compito al contempo impossibile e inevitabile. Inevitabile perché l'imprevedibilità è parte decisiva dei nostri vissuti. E chiede dunque di essere pensata. Impossibile perché [...] non appena si prova ad analizzarla per definirne il preciso contorno questa sfugge e si ricrea un po' più in là, fuori dalla nostra portata analitica”. F. Sedda, *L'imprevedibile accade. Vivere e sopravvivere nel XXI secolo*, Bompiani, Milano 2025, p. 175. Sui rapporti di potere tra progetto e imprevedibile, inevitabilmente sbilanciati a vantaggio dell'accadere, si veda anche il nostro A. Bertagna, *Il controllo dell'indeterminato. Potëmkin villages e altri nonluoghi*, Quodlibet, Macerata 2010.

plasticamente. La spia lampeggiante sul cruscotto dell'automobile, allarmante ma rassicurante, che chiede di accumulare scorte, è un dispositivo novecentesco ma allo stesso tempo primordiale, è un ancestrale dell'uomo che ha familiarità con l'esaurire le proprie energie, avvezzo a uscire dalla caverna per riempire il frigorifero – chissà perché peraltro mai munito di sirena – o in questo caso a lasciare il sicuro, il personale, l'individuale del proprio abitacolo per trovare nel pubblico le risorse di cui ha bisogno o farne ulteriore provvista. È sufficiente citare la sfrontatezza e il disincanto della tavola grazie alla quale Vittorio De Feo si aggiudica nel 1970 il Concorso nazionale per il progetto di una stazione di servizio bandito dalla Esso, quella totale indifferenza ai luoghi, quell'assoluta centralità di ciò che rumoreggia e fuma correndo e gareggiando sull'asfalto e conseguentemente di ciò che consente il protrarsi di quel rumore e di quel fumo, e di quel primato del sé sul voi, per ricordare quanto il consumare e il rifornirsi sia sì eccessivo, così smodato nei suoi costi tanto da assorbire ogni intorno, ma amato a tal punto da azzerare il valore di ogni altra forma di territorializzazione. Non più campanili come sistemi di riferimento identitari, in quel tempo rampante: "Questa bella penisola / è diventata un volante" <sup>10</sup>. E oggi? In una lunga striscia, stretta al massimo cento metri, l'plom è in grado di processare più di due milioni di tonnellate di materiale, che sistematicamente il mercato brucia. Ma anche il tempo di De Feo sembra esaurito. Dietro la curva, diradato il fumo ecco il sole ed ecco una pala eolica: ecco energie inesauribili pronte a spazzare via la consuetudine dell'esaurimento, beninteso dopo un ultimo scarto: il petrolio è ormai sempre più socialmente riprovevole, *out of joint*, e con il suo mito si butti anche il bambino.

Nel diritto una legge anacronistica è un atto normativo o regolamentare che disciplina situazioni o comportamenti obsoleti e che sussiste per distrazione, indolenza o indifferenza del legislatore. L'inopportunità di una norma, nel senso di una sua mancata coerenza col reale sul quale si esercita, può essere anche l'effetto di una formulazione originaria priva di quei caratteri di generalità e astrattezza che le permettono di adattarsi all'evoluzione della società. Come abbiamo visto – almeno, ancora, secondo Pasolini – è un potere anacronistico ad avere colpa di questo, sia nella sua dimensione legislativa che esecutiva. Ma ogni potere, anche quello di una legge, deriva in qualche modo da una sussunzione, traslando il termine marxista dalla sua teoria economica a una più estesa significanza di comportamento sociale: e chi siamo, noi, oggi, qui sotto gli odierni poteri?

Al rapporto tra istituzioni e modo di produzione, tra Stato e mercato si sostituisce [...] quello tra individuo e consumo, che relega le istituzioni politiche nate in una società di mercato a una anacronistica battaglia di retroguardia. L'obbligo politico (il trasferimento dei diritti a un sovrano in cambio della difesa della vita e della conservazione della proprietà) va in crisi non perché nasce una struttura politica distinta (come nella società del moderno è stata la classe operaia), ma perché, pur essendo una società di individui, dunque simile a quella del moderno, non se ne può più derivare alcun principio per fondare l'obbligo. Infatti, da una società di proprietari, che rispettano la legge perché difende i confini della loro proprietà, si passa a una società di consumatori che non ha più confini e

<sup>10</sup> Nello stesso 1975 del rammarico di Pasolini per la scomparsa delle lucciole, Piero Ciampi diffonde, pur con scarso successo, la sprezzante *Andare, camminare, lavorare*.

barriere da far rispettare se non quelli della propria sicurezza personale. Di conseguenza non c'è più alcun principio di natura sociale o politica che possa limitare l'individuo. L'individuo contemporaneo, costruendo la sua vita sul consumo e non sulla proprietà o sui diritti, non ricerca mai nel collettivo o nell'universale la soddisfazione della propria sicurezza e del proprio particolare interesse. La miseria della "cittadinanza", sempre subordinata alla legalità, gli è sconosciuta. <sup>11</sup>

Se anche la società dei consumatori è arrivata al capolinea, se il contemporaneo è pronto a buttare la propria acqua sporca, il petrolio, che ne sarà del suo futuro (metaforicamente il bambino, s'intende), che ne sarà del suo essere, in qualche modo ancora, "una società"? Se una nuova mitologia avanza ed è pronta a sostituire le vecchie logiche, se la nuova favola da raccontarsi prima di addormentarsi diventa quella dell'azzeramento del consumo (mai più consumo di suolo, mai più petrolio; evviva il riciclo <sup>12</sup>, evviva i pannelli solari sui tetti e chisseneffrega di ciò che sta sotto), quale titolo di cittadinanza è immaginabile, quale tipo di rapporto è possibile tra chi delega potere e chi lo sussume, quale tipo di scambio politico è all'orizzonte? La fenomenologia di Manhattan era evidente, ma prima della retrospezione del manifesto di Koolhaas ancora difettava di una sua teoria. Quali idee avanzare oggi osservando il reale? E, per quanto interessa, cosa saranno architettura e città, al di là di ogni anacronismo, quando la loro e la nostra vita non saranno più basate sulla *fine*?

In quanto classe detentrica della ricchezza, avendo ricevuto insieme alla ricchezza l'obbligo della *dépense* funzionale, la borghesia moderna si caratterizza per il rifiuto di principio che oppone a tale obbligo. Essa si è distinta dall'aristocrazia in quanto ha accettato di *spendere soltanto per sé*, al proprio interno, cioè dissimulando le proprie *dépenses*, per quanto possibile, agli occhi delle altre classi. <sup>13</sup>

Se a superare quella descritta da Bataille era comparsa la società dello spettacolo <sup>14</sup>, tornata a caratterizzarsi per uno "sciupio vistoso" à la Veblen <sup>15</sup>, oggi siamo di fronte a una nuova torsione: la componente ostentativa che induceva tutti a prediligere un bene al crescere del suo prezzo oggi orienta una parte crescente di mondo

<sup>11</sup> M. Ilardi, *Nei territori del consumo globale. Il disobbediente e l'architetto*, DeriveApprodi, Roma 2004, p. 39.

<sup>12</sup> *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio* è stato uno dei più impattanti Progetti di ricerca di interesse nazionale nelle ultime due decadi. Ha coinvolto undici sedi universitarie e più di un centinaio di docenti italiani, e connesso un'ampia rete di ricercatori europei, editando complessivamente negli anni di attività trentacinque volumi (si veda <https://recycleitaly.net/editoria/>, consultato il 5 settembre 2025), tra i quali si segnala S. Marini, G. Corbellini (a cura di), *Recycled Theory: Dizionario illustrato / Illustrated Dictionary*, Quodlibet, Macerata 2016.

<sup>13</sup> G. Bataille, *La parte maledetta* preceduto da *La nozione di dépense* (1949), Bollati Boringhieri, Torino 1992, p. 53.

<sup>14</sup> G. Debord, *La Société du Spectacle*, Buchet-Chastel, Paris 1967.

<sup>15</sup> "La regola dello sciupio vistoso trova speciale espressione nell'abbigliamento [...]. Per mettere in evidenza la propria posizione finanziaria giovano altri metodi, e altri metodi sono di moda sempre e dovunque; ma ciò che si spende nell'abbigliamento ha sulla maggior parte degli altri metodi questo vantaggio, che il nostro vestiario è sempre in evidenza e indica al primo colpo d'occhio la nostra posizione finanziaria a tutti gli osservatori". T. Veblen, *La teoria della classe agiata* (1899), Einaudi, Torino 1949, p. 130.

verso merci che “non si consumano” o che addirittura (almeno secondo propaganda) “non consumano”. E se è impossibile immaginare ormai che i prodotti soddisfino esclusivamente obiettivi di natura utilitaristica e non siano, almeno contemporaneamente se non anzitutto, segni che comunicano posizioni sociali e differenze che si fanno barriere tra il sé e l'Altro **16**, un sistema culturale così organizzato di quali tipi di spazi e di quali sovrani ha bisogno per il proprio benessere o per la propria sicurezza? Sempre più si affollano prodotti o servizi che consentono una differenziazione sul piano sociale non in virtù del costo ma in ragione di una sorta di “eticità”. La promozione stessa di tali prodotti insiste nel segnalarli come nuovi *status symbol* non perché dotati di un prezzo inaccessibile o perché ammantati di una falsa esclusività ottenuta con la riduzione della disponibilità ma perché epitomi di una nuova forma di appagamento e di elevazione sociale: l'uomo nuovo che supererà l'uomo moderno sarà forse meno agiato ma non avrà l'obbligo politico del consumo, e dunque non dovrà rivolgersi (continuamente) all'altro da sé.

Se accettiamo la convinzione secondo cui “essere architetto vuol dire pensare la città come fine di ogni fatto progettuale” **17**, principio intorno al quale la cultura progettuale italiana presto si spacò **18**, diventa inevitabile chiedersi quali fini avranno domani i vecchi e nuovi “fatti progettuali”, siano ciminiere o campanili, e quale città, quale cittadinanza e quale suo governo abiteremo.

Al di là della miseria di una società – alla faccia del nostro essere *sapiens* – che non hai mai superato l'animalesco bisogno di supremazia, se lo *status symbol* non sarà più ciò che consente, se non di averla, di affermarla perché di alto valore materiale, o di ardua conservazione o dispendiosa alimentazione, ma ciò che permette di

**16** Per rimanere nel solco tracciato si rimanda a J. Baudrillard, *Le système des objets*, Gallimard, Paris 1968.

**17** Continua Michelucci: “E pensare in tal modo vuol dire anche essere urbanista. Io non ho mai capito il perché della separazione di questi due termini; e non capisco, conseguentemente, la separazione dei due compiti. Non capisco come si possa attribuire ad un architetto il compito di studiare un piano regolatore in cui debbono essere delineate le strade e le piazze e definiti i profili degli edifici che le delimitano; e come, poi, si possa assegnare ad un altro professionista l'incarico di studiare le facciate di quegli edifici stessi. [...] Ed è inutile voler separare il contributo dell'uno da quello degli altri, e cioè quello dell'ideatore del piano da quello degli ideatori delle forme architettoniche. Il fatto importante è che [nel caso del piano di Sisto V] si verificò la felice combinazione dell'incontro di uomini che pensavano la città come storia degli uomini nel tempo; come organismo vivente che tendeva a valorizzare ciò che già esisteva con l'inserimento di una vita nuova, con la previsione e l'anticipazione del futuro. È questo un esempio di come può nascere una città nuova. O, se si vuole, una nuova urbanistica e, in ultima analisi, una nuova architettura”. G. Michelucci, *Intervista sulla nuova città*, a cura di F. Brunetti, Laterza, Roma-Bari 1981, pp. 3-4.

**18** Non una posizione esclusiva, quella del pistoiese Michelucci, basti pensare al genovese Giancarlo De Carlo, ma sicuramente una visione schiacciata dalla deriva delle due discipline in Italia, più attente a definirsi forti della propria insindacabile autonomia – almeno da un certo punto in poi – che alla qualità di ciò di cui decisero di occuparsi, almeno nei buoni propositi iniziali, in modo distinto per essere più scientificamente precise, ovvero architettura e città. Si veda su questo, non perché esaustivo ma se non altro per la nostra personale esperienza accademica spesa tra i due saperi, A. Bertagna, *Spiriti, monumenti, assoluti: architettura*, in S. Marini, J. Pierini (a cura di), *L'unica casa possibile. Senza centro e senza campagna*, Mimesis, Milano 2025, pp. 125-141.

non dissipare, a subire torsione non sarà solo il paesaggio culturale ma anche la sua concretizzazione fisica. Certo è utopico uno scenario simile, di fatto la realtà è strattonata da tensioni divergenti, e non è facile capire in quale direzione si vada, ammesso che possa esistere nel postmoderno una direzione univoca, e non continui l'attuale efficace politica di differenziazione e moltiplicazione delle offerte, che tende a dare a ciascuno la possibilità di indossare un proprio abito: all'ecologista riciclato, al consumista sempre alla moda. Una società tesa tra opposti ha comunque bisogno di una rappresentanza, e dunque di uno scambio, di chiedere qualcosa al potere che riconosce come legittimo e opportuno e di concedergli qualcosa in cambio.

Le architetture a valenza sociale appaiono sempre più anacronistiche, *out of joint*, si è detto. Non solo le raffinerie di petrolio come la Iplom, nostro espediente narrativo, sembrano destinate a essere zanzottianamente inghiottite da un progresso che le esclude in quanto sporche, perché consumatrici della qualità ambientale. Le residenze si schermano sempre più dai presunti rischi dei processi biologici di socializzazione costruendosi come *enclave*, e cercano indipendenza con un bel pannello fotovoltaico sul tetto. Gli schermi, di ieri e di oggi, le televisioni o i vari social network, trasmettono l'immagine di esseri umani indipendenti e fieri che ricaricano autonomamente la propria automobile dietro i recinti che circondano le proprie case, escludendo il nemico e ogni tipo di relazione sociale, o almeno fingendo la possibilità di farlo (esiste pur sempre da qualche parte qualcosa o qualcuno che rende disponibile ogni tecnologia, per quanto più segreta dei tubi e dei fumi di Busalla). Il nuovo simbolo di elevazione sull'altro, lo *status symbol* che non consuma, è prettamente individualista, e in questo non fascista. Per quanto magari non italico manifesta comunque una dittatura, quella del sostenibile: è l'autarchica vettura che non consuma, almeno nella narrazione favolistica che se ne fa.

Secondo l'ideologia fascista originaria, esiste una comunità sorgente dotata di una precisa e naturale identità, che vuole essere Nazione e un potere forte, capace di un decisionismo disposto alla violenza se necessaria alla comunità stessa. Ogni fascismo, in risposta a tali richieste, non rifiuta solo la distinzione o l'autonomia di gruppi culturali o di minoranze etniche o religiose, procedendo quando possibile all'assimilazione delle diversità o eventualmente alla loro censura o eliminazione, nella forma più conveniente, rapida, efficiente: esclude giocoforza anche ogni individualismo. Tutto, per ogni fascismo, deve essere ricondotto al potere dello Stato e del partito unico. Tornando al nostro inizio ecco il punto: come rileggere oggi la denuncia pasoliniana? Che forme assume, oggi, *Il vuoto del potere*, in Italia e non solo? Qualcuno è tornato davvero a cercare “nel collettivo o nell'universale la soddisfazione della propria sicurezza e del proprio particolare interesse”?

La polverizzazione avanza, a bordo di mille automobili alimentate da privatissimi pannelli solari posti sui tetti, dispositivi disgreganti come le mille caldaie individuali a gas vendute per sostituire le lorde caldaie collettive a gasolio, inefficienze di sistema spacciate per virtuosi risparmi personali, macchine che hanno regalato tanto dinamismo alle facciate delle architetture: viva l'autarchia, certo, e viva i territori non più neri, e non importa se l'inquinamento è solo diverso o si è spostato altrove. Ma è questo un disegno di città, o un “fatto progettuale” che pensa alla città come suo fine? O si tratta piuttosto di uno sbriciolamento che più che al fascismo tende al dispotismo, vera forma (a) politica del potere del singolo? L'auspicata fine del regno del petrolio,

e delle infernali diavolerie connesse al suo dominio, non è forse solo un bene, così come la scomparsa delle lucciole – al di là delle giuste denunce del processo di omologazione degli spazi e della società che indicava – non era forse solo un male. Il venire meno dell'utilità del porto petroli di Multedo potrà significare l'eliminazione di quella energia sporca che tanti danni ha arrecato, non solo a causa dell'imprevedibile fulmine che colpì la petroliera giapponese Hakuyo Maru; ma sarebbe anche, seguendo un corso che ha già interessato mille campi, l'ennesima scomparsa di un luogo del lavoro che è anche vettore di costruzione del sociale, al di là dei pochi spiccioli investiti “per azioni di welfare territoriale”: e se anche “lavoro”, come “abitare”, diventa questione di “individualità”, sempre più saremo costretti a discorsi sulla “non più città” **19**.

Il valore simbolico di ciò che regala al singolo supremazia sulle altre “nazioni individuali” sta transitando sempre più dal fisico all'immateriale. Il consumismo è un ideale con una tangenza effettiva sul sistema degli oggetti, la nuova mitologia fa invece dell'astrattezza la sua sostanza. La pratica dell'usura fino allo scarto esplicita fisicamente potenza, l'avvenuta scalata sociale o i suoi prodromi, la sua insorgenza: il primato che promette è tangibile, operato attraverso la sostituzione progressiva di un minore con un maggiore. Da positivo, il consumo si sta facendo ora pensiero negativo, caratterizzandosi per il proprio venire meno e infine la propria assenza: si nega per farsi valore, si smaterializza nel distaccarsi dai corpi. Ciò che afferma identità oggi è un bene nell'accezione primaria, è cioè un prodotto buono, virtuoso perché non esauribile quantomeno nel tempo umano: si acquista accesso al calore del sole o a un servizio che fa capo a poteri lontani, si noleggia un'automobile elettrica la cui proprietà ha sede legale in un altrove sconosciuto, e della quale si ignora o si allontana da sé il destino.

Le fabbriche come la raffineria Iplom, i luoghi novecenteschi del lavoro come il porto petroli di Multedo, sono sistemi di interazione. Il singolo ha bisogno di benzina e la benzina non può produrla a casa propria: vive in una dimensione di omologazione e di dipendenza da un sistema che non comanda ma ha anche tensione verso l'altro da sé. La società contadina, non ancora squassata da poteri uniformanti, dalla miseria della cittadinanza, e forte di una cultura indigena, era anche una società di mille *enclave*: allevava le proprie mucche, le macellava, se ne nutriva. Miserabile non perché indigente ma perché autosufficiente, miserabile non perché priva di accesso ad altro ma perché indifferente all'altro, senza bisogno o desiderio dell'altro. Erano dunque così distinte, le culture originali, o tutte uguali nelle loro autosufficienze? La necessità di dipendere da una stazione di servizio Esso, e a monte di questa da una rete di distribuzione, da una strada, da una raffineria, da un oleodotto, da una nave come la giapponese Hakuyo Maru esplosa sul pontile Delta del porto petroli di Multedo, e ancora prima da un pozzo di estrazione, e da quanti col loro lavoro contribuivano a un pieno di benzina, ha reso tutti ugualmente “in difetto”, dunque soggiogati, ma anche “desideranti”, bisognosi di un esterno. Oggi i pannelli fotovoltaici sembrano strumenti in grado di risolvere la miseria rappresentata esemplarmente dai tubi di Busalla, ma non esiste solo la miseria di chi dipende da un pozzo di estrazione o di chi lavora in una miniera di litio: è miserabile anche chi si fa energia da solo sul proprio tetto e non ha più alcun bisogno di connettersi a un processo collettivo, salvo poi avvertire come drammatico il proprio isolamento e cercare rifugio magari nella rete virtuale, che solo virtuale comunque non è, e dalla quale nuovamente dipende.

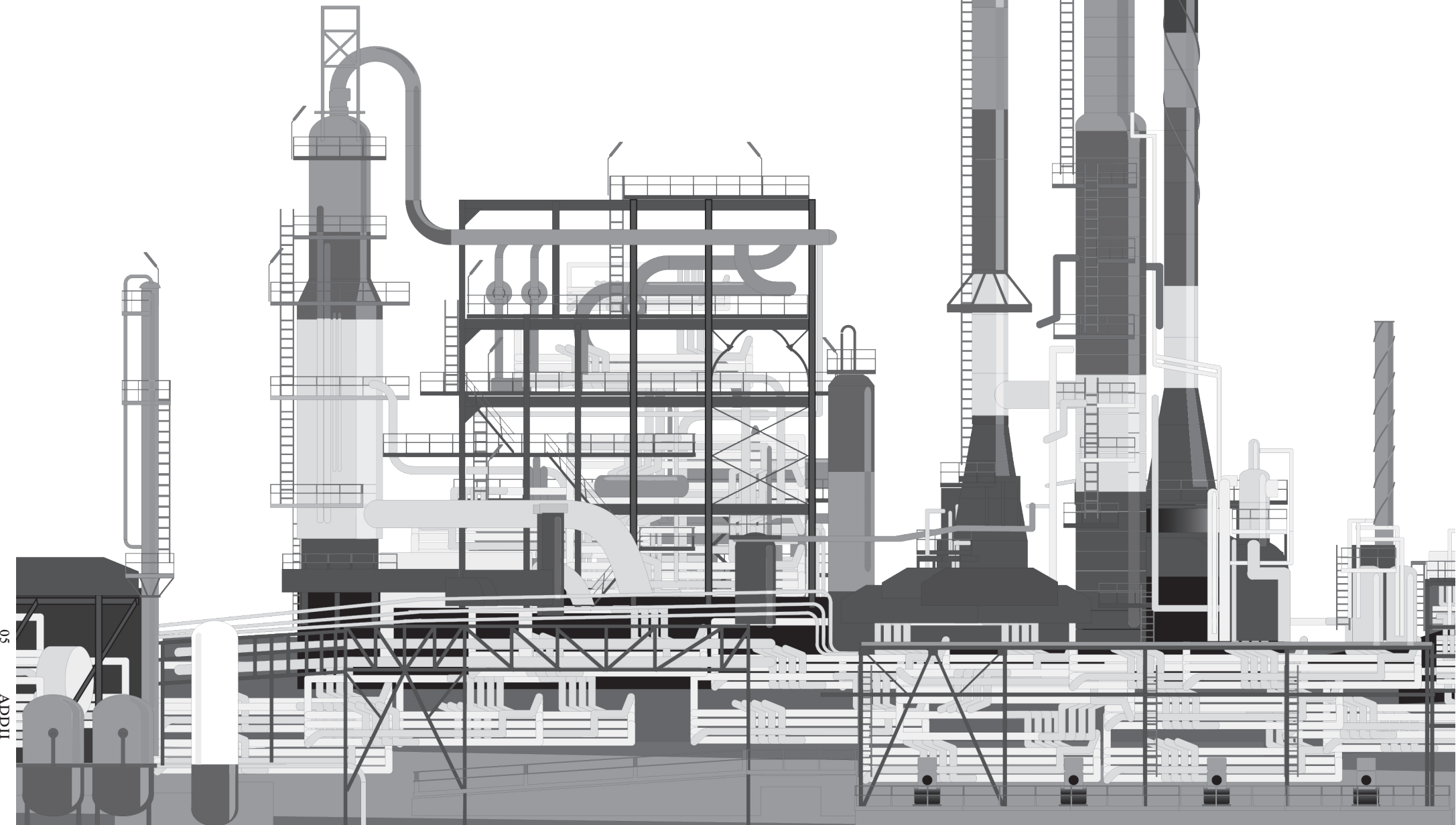
**19** R. Koolhaas, *Testi sulla (non più) città*, a cura di M. Orazi, Quodlibet, Macerata 2021.

Si è ancora e sempre, per certi aspetti, all'interno di quei rapporti di potere che hanno caratterizzato tutto il Novecento, dentro le stesse logiche analizzate da Marx: possono cambiare le strutture e le energie ma ciò che sembra anacronistico è tremendamente attuale, o per dirla altrimenti ciò che sembra nuovo è riconducibile agli stessi meccanismi, a “fossili” del passato, per restare semanticamente nel campo dell'oro nero. Ma la fabbrica novecentesca con i suoi fumi era visibile, se ne avvertiva la puzza e il rumore, e la si poteva esecrare e condannare. In una realtà in cui tutto è altrove, il padrone e la sua sorveglianza, mentre ci si convince di essere indipendenti o di dipendere da qualcosa di pulito, evapora sotto quel sole – fonte di energia buona – anche il sistema sociale che una raffineria costruiva, e dentro la quale, per quanto controllati, si riusciva a tastare quel potere che pur rabbiosamente si accettava perché si conosceva.

Il mito del “do it yourself” non scardina solo quello della fabbrica: ha una ricaduta nel politico. Chi produce da solo ciò di cui ha bisogno può avocare a sé quanto prima pretendeva da un potere superiore per garantirsi sopravvivenza: energia, o anche sicurezza. E chi non ha bisogno di chiedere non è disposto a concedere, a pagare tasse a vantaggio del pubblico o a contribuire alla vita “degli altri”. Ecco il giustiziere che spara dalla finestra di casa, o la Nazione autarchica che se la sbriga da sola contro i mille nemici che inventa. Che fare allora? Innalzare peana alla sostenibilità a casa propria, ai pannelli fotovoltaici che vinceranno i cattivi, e ridurre al loro potere le architetture, e rinunciare alla possibilità di *altre* architetture, e rimanere così, ancora, *out of joint*?

Ciò che si può fare [...] è seguire la raccomandazione formulata da Platone. Per quanto possa essere arduo, per quanto possa rivelarsi pieno di insidie e di pericoli, tentare di essere noi, per primi, a guardare il lupo. Prima che sia lui, con il suo sguardo, a toglierci definitivamente la parola. **20**

**20** U. Curi, *La forza dello sguardo*, Bollati Boringhieri, Torino 2004, p. 244. “La mia [città] è quella creata da una moltitudine di uomini di varia esperienza, nata in secoli e secoli di operosità e creatività collettiva: è il risultato di una serie infinita di sovrapposizioni, di distruzioni e ricostruzioni; è, insomma, la storia degli uomini nel tempo. Invece la città che può delineare un solo uomo, o un gruppo di uomini di un'unica categoria culturale, ha un aspetto uniforme, una fisionomia che rispecchia una concezione particolarissima di un modo di vivere e di essere che non si accorda con le mie esigenze umane e intellettuali. Molto più facilmente potrà trovare soddisfazione a queste mie esigenze, oltre che nelle vecchie città, nella città nuova se mostrerà il volto di mille o centomila uomini, se mi rivelerà mille o centomila esperienze tra le quali possa trovare qualche corrispondenza con le mie. In tale caso, rispetto alle città antiche, manca – è vero – l'impronta del tempo, la storia di infinite generazioni che danno agli spazi e alle forme architettoniche quel senso particolare che, al loro contatto, investe il nostro animo; senso che è frutto degli avvenimenti piccoli e grandi di tanti singoli individui e di tante collettività: dei loro dolori, delle felicità e delle sconfitte, delle loro vittorie della carne e dello spirito. Manca tutto questo; ma mi conforta il fatto che quello che si costruisce oggi segna l'inizio di una nuova tappa della storia della quale anch'io faccio parte, almeno finché vivo, dando un contributo positivo se riesco ad essere disponibile verso gli altri. E questo contributo sarà tanto più importante e incisivo se noi tutti avremo la volontà di essere diversi e di vivere in modo diverso e migliore da come siamo e da come viviamo. Se in noi, cioè, l'essere diversi significherà fare delle scelte qualitative tendenti ad un rapporto unitario tra le cose e gli uomini, alla considerazione che non si è soli e che non ci si salva da soli”. G. Michelucci, *Intervista sulla nuova città*, cit., pp. 26-27. Certo notevoli le fattezze della chiesa dell'Autostrada del Sole, patrimonio collettivo e non solo degli addetti ai lavori, che dovrebbero studiare sempre anche il pensiero degli autori, e non solo le loro forme.



05  
ADD II

## Mimesis

Miserabilia vuole indagare spazi e spettri della miseria nell'immaginario e nella realtà urbana italiana contemporanea. L'obiettivo principale della ricerca è la definizione di strumenti per poter tornare a riconoscere e indagare le manifestazioni tangibili e intangibili della miseria e la messa a sistema di modalità e linguaggi per poterla raccontare e progettare.