



Geografie dell'oblio

Una mostra a Malpensa sfida l'anonimato dei non-luoghi

di FILIPPO POLENCHI

Avete mai sentito l'espressione *non-luogo*?

E potete immaginarvi il luogo meno adatto per una mostra di arte figurativa? Provate ad immaginare la miscela esplosiva che si genera dall'incontro-scontro di queste due realtà divergenti.

Dicono del *non-luogo*...

Potrebbe esservi capitato una mattina in un aeroporto internazionale. Il vostro volo aveva subito ritardo oppure era stato annullato e mentre passeggiavate senza avere niente da fare per il terminal qualcuno ha tirato fuori l'espressione. A me capitò a metà agosto, durante una giornata di temporali furibondi, nell'aeroporto di Francoforte. Venivo dalla Finlandia e dovetti aspettare 24 ore allo scalo tedesco prima di poter ripartire per l'Italia. Allora capii profondamente il significato dell'espressione *non-luogo*.

Si tratta di una formula felice che nel 1993 un antropologo francese – Marc Augé – ha immesso nel circuito culturale e sociologico, fino a farlo diventare un termine buono per tutti i gusti e gli usi: dalle casalinghe che lo utilizzano per il mercatino etnico fino ai grandi viaggiatori d'affari che si svegliano a Pechino e si chiedono se, allo stesso momento all'aeroporto di Boston, sarebbero state le stesse persone. Ma in realtà il *non-luogo* è un'espressione ben precisa che deve essere compresa.

In breve: un luogo deve essere *identitario*, tale cioè da contrassegnare l'identità di chi lo abita, *relazionale*, che individui cioè i rapporti reciproci tra i soggetti in funzione di una loro comune appartenenza e infine *storico*, ovvero che possa ricordare all'individuo le proprie radici.

Ora, pensiamo agli aeroporti, le stazioni ferroviarie, le metropolitane, i nuovi centri commerciali, gli svincoli autostradali, gli edifici per uffici di nuova concezione, gli agglomerati urbani periferici di nuova costruzione, i centri sportivi, le stazioni di servizio, i villaggi turistici e i complessi alberghieri, i parchi di divertimento, le tradotte sopraelevate, quelli che in America prenderebbero il nome di *coffee shop* e che sono disseminati lungo le direttrici delle autostrade. Cos'hanno in comune tutti questi "luoghi"? Il fatto che perdono quelle tre caratteristiche di cui abbiamo parlato sopra. E per-

dendole l'individuo che ci si trova nel mezzo perde la propria identità, la capacità di relazionarsi con gli altri e non riesce a capire a quale epoca storica appartenga la struttura che lo ospita.

In effetti sembrano tutte esagerazioni, ma proviamo a capirle partendo dalla relazione. In aeroporto si attiva un paradosso niente male. Chi riesce a fare amicizia durante il *check-in*? Non certo chi durante le ore trascorse nella sala d'attesa o bighellonando fra i negozi della zona franca, col muso per aria e lo sguardo ipnotizzato dagli schermi che trasmettono gli orari dei voli, assopito su una poltroncina oppure in un'immensa libreria cercando un bestseller avvincente. In altre parole: il viaggiatore smarrito, che si trova in un paese straniero, è di passaggio, probabilmente non conosce la lingua e, come se non bastasse, viene immerso in una realtà che non consente di stringere alcun legame.

È facile, poi, che quello stesso viaggiatore che perde una coincidenza dopo l'altra si trovi talmente smarrito da perdere la propria identità, il che non significa non ricordare chi si è, ma confondere il giorno e la notte, perdersi nelle ore, ritenere probabile che qualcuno si sia rubato una fetta delle nostre 24 ore, lasciarsi vincere da un eterno plenilunio al neon.

Insomma, chiunque di noi ha sperimentato la condizione fluttuante di un *non-luogo*, almeno una volta nella vita, perché questi punti di scambio e transito sono un prodotto della contemporaneità. Naturalmente c'è chi obietta e ritiene che in Italia sia quantomeno azzardato parlare di *non-luoghi*. In fondo non siamo l'America, non abbiamo il "Mall of America", il più grande centro commerciale del mondo che annualmente viene visitato da 40 milioni di persone. Non abbiamo le grandi *highway* che tagliano 7000 miglia di territorio o le *freeway* che corrono sopra la febbre delle città. Noi siamo molto più ridimensionati, quasi una versione in miniatura. Abbiamo ancora le città a misura di uomo, i centri storici che spesso non vengono integrati con l'apparato periferico o periurbano delle nostre "metropoli". Tuttavia anche le miniature hanno le stesse caratteristiche del modello, solo che tutto è di dimensioni più piccole.