

## Capitolo primo

### Futurecraft

Siamo chiamati a essere costruttori, non vittime, del futuro.

RICHARD BUCKMINSTER FULLER, 1969<sup>1</sup>.

Il 24 dicembre 1900 il quotidiano «Boston Globe» pubblicò un reportage corredato da molte illustrazioni, che immaginava Boston alle soglie del 2000: una città dotata di marciapiedi mobili, sorvolata da dirigibili, in cui qualunque merce, dai giornali ai generi alimentari, veniva consegnata via posta pneumatica. L'autore, Thomas F. Anderson, era radicale e ottimista nelle sue previsioni: Boston sarebbe stata così speciale che il termine «slum» sarebbe sparito dal lessico locale<sup>2</sup>.

Visioni di questo tipo risultano a posteriori quasi risibili. Tuttavia, la sfida di prevedere il futuro continua ad appassionarci. Il tema attraversa la letteratura e il cinema: gli immaginari futuri costituiscono ormai un vero e proprio genere a sé stante e includono come troppo comune anche le città. Le descrizioni variano significativamente, dalla cupa distopia di H. G. Wells alla *Metropolis* di Fritz Lang, allo pseudo Stato di polizia di *Minority Report*. A prescindere dall'epoca e dal mezzo di comunicazione si può dire tuttavia che «non c'è nulla di più datato della vecchia fantascienza». Il futuro, nelle sue varie forme, si trasforma spesso in *paleofuturo* – un'ipotesi obsoleta, che non si realizzerà mai.

A fronte di un immenso cimitero di idee, un libro come questo – che esplora il futuro delle città – è un esercizio rischioso, su cui pesano interrogativi cruciali: le nostre previsioni riusciranno a sfuggire al destino di quelle di Anderson? Come si può evitare che la nostra visione urbana finisca nel novero degli scarti? E, più precisamente, l'atto di ipotizza-

re il futuro, in questo caso della città, è di per sé valido e produttivo?

Le visioni del futuro hanno sempre in gran parte tentato di rappresentare con la massima precisione possibile il mondo di domani – e il problema forse sta proprio in questo. Spesso l'atto di predire consiste nell'individuare deboli segnali di innovazione nel mondo contemporaneo i quali, proiettati a decenni o secoli di distanza, diano la rappresentazione della città del futuro. Anderson, che scrive nel 1900, subito dopo la straordinaria comparsa dei dirigibili e della tecnologia pneumatica, era certo che quelle scoperte avrebbero segnato lo sviluppo urbano dei secoli successivi. L'innovazione dell'epoca colpiva la sua immaginazione, ispirando quello che a suo avviso sarebbe stato il volto della Boston del nuovo millennio.

La nostra idea è molto diversa: proponiamo di utilizzare il design – nell'accezione anglosassone di «progetto» – come esplorazione sistematica e seme di possibili futuri. Il nostro obiettivo non è ritrarre un ipotetico domani ma applicare un metodo che chiamiamo *futurecraft*, l'arte di costruire il futuro: ipotizziamo scenari prossimi (azione in genere formulata sulla base dell'interrogativo «Che cosa succederebbe se?») esaminandone conseguenze ed esigenze e condividendone gli esiti, per consentire uno scambio di idee e aprire un dibattito pubblico. In altri termini proponiamo di estrapolarci dalla realtà attuale ponendoci come designer all'interno di un futuro fittizio ma possibile, con l'intento di contribuire a realizzarlo o precluderlo, attraverso il dibattito pubblico.

Il metodo, sviluppato in primo luogo nell'ambito della nostra attività di ricerca presso il Senseable City Lab del Massachusetts Institute of Technology, ha diversi precedenti. Recentemente Anthony Dunne e Fiona Raby del Royal College of Art di Londra hanno proposto lo «speculative design», ossia un processo che agisce da «catalizzatore per ridefinire a livello collettivo il nostro rapporto con la realtà», tenendo conto delle varie possibilità di sviluppo esistenti. Tra i precursori anche la cosiddetta *Comprehensive Antici-*

*patory Design Science* (CADS) proposta dal grande inventore americano Buckminster Fuller e sviluppata nell'ambito di un corso tenuto proprio al MIT nel 1956. Il lavoro di Fuller si basa sulla convinzione che progettazione, speculazione e scienza procedano di pari passo. «La funzione di quella che io chiamo la scienza della progettazione è risolvere i problemi grazie all'introduzione contestuale di nuovi manufatti la cui disponibilità indurrà a un loro utilizzo spontaneo da parte degli esseri umani e quindi, simultaneamente, spingerà l'uomo ad abbandonare i comportamenti e gli strumenti da cui originavano i problemi»<sup>3</sup>.

Questa affermazione di Buckminster Fuller indica un concetto evolutivo latente. Con l'avanzare del progresso tecnico gli oggetti sono prodotti e raffinati attraverso il design – un gesto che apporta modifiche per migliorare una funzione o attivare una nuova capacità.

Su vasta scala queste mutazioni promuovono il cambiamento e lo sviluppo a livello collettivo. Nel suo scritto del 1863 *Darwin among the machines* («Darwin tra le macchine»), Samuel Butler proponeva un'analogia di stampo evolutivo tra tecnologia e biologia, sostituendo gli organismi con i manufatti e consentendo una classificazione del mondo sintetico in generi e specie<sup>4</sup>.

Questo concetto è stato richiamato con variazioni sia nella teoria che nella pratica<sup>5</sup>. Se accettiamo questo quadro evolutivo emerge un interrogativo fondamentale: come può il progettista accelerare il cambiamento del mondo artificiale? Proseguendo nell'analogia biologica, il designer potrebbe avere il ruolo precipuo di produrre anomalie (sotto forma di idee nuove) diventando quello che in biologia si definisce mutagene – un agente che causa mutazioni. Mentre le mutazioni in natura sono casuali, nel mondo artificiale sono guidate dal *futurecraft*.

In breve, il *futurecraft* non si pone l'obiettivo di correggere il presente (compito impegnativo) né quello di predire il futuro (sforzo inutile e come abbiamo visto spesso fru-

strante) ma di influenzarlo positivamente. I designer non dovrebbero imporre al mondo le loro idee. Conta ben poco che un'idea venga realizzata o meno: per il semplice fatto di essere stato proposto, esplorato e discusso un concetto avrà necessariamente determinato un impatto. La provocazione è un parametro migliore della sicurezza per le idee, siano esse positive o negative. Importante esplorare anche visioni distopiche, se non altro per aiutarci a evitare quel determinato futuro.

Sotto il profilo metodologico, il *futurecraft* dissolve l'ansia da predizione e inaugura nuove direzioni di ricerca. I progettisti però non devono far circolare solo idee astratte – le dimostrazioni tangibili sono fondamentali per promuovere il dibattito generale. Su scala urbana esse consentono l'interazione con le persone – i futuri utenti – e sono dimostrazioni concrete di quelle idee capaci di innescare innovazione. Mutazioni specifiche sono testate nello spazio urbano e soggette al pubblico dibattito, un processo analogo alla selezione naturale in biologia. Sarà infine il pubblico a orientare lo sviluppo tecnologico verso le direzioni più auspicabili.

Va osservato che questo processo non si limita alle aree tecnologicamente sviluppate. In questo libro ci concentriamo intenzionalmente sulle avanguardie dell'innovazione, su terreni in cui nascono concetti originali che poi si diffondono in contesti differenti. Questa diffusione, in particolare nei Paesi in via di sviluppo o in aree che non possiedono tecnologie simili preesistenti, può condurre a un processo di *leapfrogging*, per cui coloro che prima erano indietro passano avanti. I cellulari, ad esempio, hanno raggiunto una diffusione capillare nel continente africano in tempi rapidissimi: i Paesi privi di infrastrutture di telecomunicazione basate su linee terrestri sono stati in grado di saltare direttamente alla tecnologia più avanzata, scavalcando gli stadi intermedi. Pur non concentrando in questo caso la nostra attenzione sui Paesi in via di sviluppo, riconosciamo che potrebbero essere uno dei terreni più fertili per lo sviluppo del *futurecraft*.