

Forum Internazionale
LA MODERNITÀ



Alessandro Marata
architetto

La sostenibile leggerezza dell'abitare

«Dedicherò la prima conferenza all'opposizione leggerezza-peso, e sosterrò le ragioni della leggerezza. Questo non vuol dire che io consideri le ragioni del peso meno valide, ma solo che sulla leggerezza penso d'aver più cose da dire».

Italo Calvino, *Lezioni americane*

1. *Light Construction*

Nel 1995 al MoMA di New York Terence Riley fu il curatore di una bella mostra intitolata *Light Construction*, un'interessante selezione di circa trenta progetti attraverso i quali richiamava l'attenzione sulle nuove libertà sintattiche e formali che l'impiego di certi materiali e di nuove soluzioni tecnologiche consentivano. Dove volesse arrivare è, del resto, esplicitato nel titolo dell'esposizione.

Oggi il dibattito teorico sull'argomento vede due scuole di pensiero contrapposte, anche se nella realtà gli stessi protagonisti della disputa realizzano opere a volte anche molto simili; come è noto, la teoria e la pratica spesso non vanno con la stessa velocità. Alcuni sostengono che l'architettura lavora a gravità, per cui le attuali tendenze del *free form design*—che tendono

ad annullare la tradizione formale e la logica statico-costruttiva—non hanno ragione di esistere. E ancora sottolineano come la fissità geografica e la pesantezza della materia siano veri e propri nuclei ontologici che costituiscono l'architettura come arte specifica.

Questa resistenza alla perdita progressiva della massa in favore di una smaterializzazione dell'architettura e all'uso di soluzioni che, grazie all'innovazione tecnologica, sfidano il buonsenso strutturale e formale è ovviamente condivisibile. Ma le ragioni a favore della leggerezza sono in teoria altrettanto condivisibili e, nella pratica, maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale e delle risorse.

La richiesta di una sempre maggiore efficienza in termini tecnologici, impiantistici, energetici e di comfort porta inevitabilmente sulla strada della leggerezza. Minor peso significa meno materiale, meno inquinamento, maggiore velocità di costruzione, più sicurezza sul lavoro. I termini *light* e leggerezza sono così diventati di uso comune all'interno del dibattito architettonico, tecnologico, ambientale e della comunicazione di massa.

2. Eco favole socialmente leggere

Da quando il termine *light* è stato vietato per legge, poiché ingannevole in termini pubblicitari, i creativi di tutto il mondo, uniti, si sono concentrati e hanno identificato altre due parole importanti per veicolare spesso il nulla, invadendo il mercato della comunicazione globale. I termini bio ed eco sono così tanto utilizzati che verrebbe da suggerirne l'uso inverso: si potrebbe davvero identificare ciò che è non-bio e

non-eco. Forse si farebbe prima. All'interno del mercato della *sostenibilità*—altro termine di cui si abusa di continuo—le parole hanno preso spesso il sopravvento sulla sostanza.

Gli ambiti merceologici di questo mercato spaziano, poi, nei settori più vari: dall'alimentare all'abbigliamento, dall'arredamento all'architettura, dall'industria del vizio a quella automobilistica. Dal bioyoghurt alle ecobioalghes, dalle ecopietre alle bioscarpe, biobottiglie, ecoaperitivi, bioecopiatti.

Su Internet sono stati anche avvistati un incoraggiante ecoreggiseno solare e uno stupendo ecowater, inteso come tazza per il gabinetto sostenibile del futuro. Sarebbe veramente bello che fossero biodegradabili, e anche alla svelta, tutti coloro che, in spregio ai comportamenti etici, tanto di moda (a parole) ai nostri giorni, contribuiscono a trasformare la cosiddetta aria fritta in messaggi *economically correct*. Corretti, però, solamente per loro.

3. HI-RI-LI-TECH. High right light technology

Forse il termine *light* potrebbe essere in qualche modo impiegato con correttezza nel campo sia dell'edilizia sia dell'architettura. Quale differenza c'è tra edilizia e architettura? Con l'edilizia si costruisce lo spazio per vivere e lavorare, ma è l'architettura che ci fa stare bene in quegli spazi. L'edilizia è la tecnica del costruire un fabbricato, l'architettura ne è l'arte.

È la stessa differenza che possiamo individuare tra il concetto di corretta alimentazione e i valori dell'alta gastronomia, di qualsiasi luogo essa sia: tra nutrirsi e mangiare, tra un panno per coprirsi e indossare

capi d'abbigliamento, tra uno scooter per spostarsi e una motocicletta Ducati. La realtà del mondo? Una stragrande maggioranza di fabbricati e di scooter; una quantità modesta di architetture e motociclette.

L'architettura, l'arte e la cultura sono concetti così universali che anche nelle diverse lingue conservano permanenza fonetica, letterale e grafica: *architecture* in francese, *architecture* in inglese, *arquitectura* in spagnolo, *architektur* in tedesco, che gli aggiunge il termine *baukunst* che letteralmente significa *arte del costruire*.

4. Lightness

Quasi tutte le cose del mondo moderno tendono alla leggerezza. Le automobili, non solo quelle di formula uno, sono meno pesanti possibile, ovviamente in relazione alle loro caratteristiche. Devono pesare meno per andare più veloci, ma soprattutto per consumare meno carburante e quindi produrre un inquinamento minore.

Uno dei principali problemi delle automobili a propulsione elettrica è costituito dal gran peso degli accumulatori e delle parti metalliche necessarie alla loro collocazione all'interno del veicolo; se ne possono mettere pochi elementi e quindi l'autonomia è limitata. L'industria automobilistica, per risolvere almeno in parte il problema e ottimizzare i pesi, sta studiando sistemi per integrare le batterie con il telaio. Parallelamente l'innovazione tecnologica continua senza sosta nella sua evoluzione, realizzando batterie sempre più efficienti e quindi, di conseguenza, più leggere.

Le biciclette per professionisti hanno come principale requisito la leggerezza e quelle che si sollevano con un dito costano più di un motorino. Chi di noi, andando a sciare, indosserebbe un pittoresco pesante maglione di lana al posto di una soffice felpa di pile? È più comoda un'opprimente giacca a vento cerata da due chili, oppure una tuta di goretex da tre etti? Le valigie sono pubblicizzate come piume: meno peso, meno fatica. E sull'aereo si possono trasportare più cose.

Il concetto di leggerezza è quindi associato a quelli del risparmio di carburante, benzina o energia muscolare, e della minor fatica, di un componente meccanico o di una persona. In sintesi, maggiore leggerezza equivale a maggiore risparmio di energia e a un più elevato livello di comfort.

Nell'alimentazione il concetto di leggerezza è associato a un cibo meno calorico: in questo caso, infatti, meno capacità calorica (quindi, a rigore di logica, meno qualità nutrizionale) equivale a un cibo migliore perché fa ingrassare meno. Si paga di più per avere meno. Per i fumatori *light* significa, significava, una sigaretta che fa meno male, più sana!

Con quest'interpretazione, un "piccolo" cannoncino da venti millimetri, a confronto di una grande cannoniera, può essere considerata un'arma *light*.

5. Slim city

La città magra e leggera, ovvero paradossi obesogenici e metabolismi sostenibili. La questione è di quelle serie. L'obesità o, nel migliore dei casi, il sovrappeso, è un problema che preoccupa, seppur con modalità differenti, la quasi totalità dei Paesi cosiddetti indu-

strializzati. Questione seria e palesemente paradossale, se si considera il perdurante squilibrio, all'alba del terzo millennio, della distribuzione delle risorse del pianeta. Fatto che comporta che ancora oggi, in molte parti del mondo, il principale problema quotidiano sia quello di avere una alimentazione corretta o peggio, di avere poco da mangiare o, peggio ancora, di avere non solo poco cibo, ma di averlo anche di pessima qualità nutrizionale.

Molte ricerche ci mettono in guardia sul fatto che, continuando con i ritmi attuali, entro pochi decenni la maggioranza degli adulti delle società sviluppate passerà dal semplice sovrappeso all'obesità, la quale non è più semplicemente una caratteristica estetica del nostro corpo, ma è una malattia metabolica e sociale. E quel che è peggio è che è sicuro che questo fenomeno interesserà anche i bambini.

Spostiamo ora l'attenzione alle questioni urbane. Anche queste molto serie. Da pochi anni si è verificato l'epocale sorpasso dell'uomo della città su quello della campagna. Oggi più della metà degli abitanti del pianeta Terra vive in aree urbane e il fenomeno è in veloce accrescimento. In molti casi il metabolismo urbano, di cui noi siamo le cellule, si rivela molto malato, di patologie a volte apparentemente incurabili: traffico veicolare, inquinamento atmosferico, criminalità diffusa, nuove forme di asocialità. E queste sono solo le malattie più evidenti.

Per quanto riguarda il traffico, ricordiamo alcuni dati significativi e—ancora una volta—apparentemente paradossali. Gli autoveicoli possono arrivare a occupare, nei casi più sfortunati, più della metà degli

spazi urbani aperti; la maggioranza delle auto è parcheggiata e solo una piccola parte è in movimento; l'uso medio è di una, massimo due ore al giorno; quasi sempre l'unico sedile occupato è quello dell'autista; la velocità media di spostamento, considerato il tempo per la ricerca del parcheggio, è molto bassa, tanto da essere paragonabile, su percorsi di media lunghezza, a quella della bicicletta; il costo è molto superiore a quello derivante dall'uso di mezzi pubblici. Pare che sia proprio così: in molti casi spostarsi a piedi, in bicicletta, sui mezzi pubblici, è non solo più sano, ma anche più economico e veloce. Non è più quindi solamente una questione di visione filosofica della vita: è un dato di fatto.

Le osservazioni sull'aumento del peso corporeo, unite a quelle sulla pigrizia indotta dagli stili di vita cittadini, ci portano a poter affermare che viviamo in ambienti obesogenici. La vita sedentaria che caratterizza le ore dedicate agli studi, allo svago e al lavoro ci inducono a pensare che si ingrassa non solo in relazione a quanto e come si mangia. La disincentivazione della sedentarietà potrebbe quindi diventare uno degli obiettivi prioritari nella progettazione degli spazi pubblici e privati.

La *slim city* di cui abbiamo recentemente letto sulla carta stampata e su Internet altro non è che un modello di città che stimola, promuove e facilita il movimento. Tuttavia, come spesso accade quando si vuole promuovere un concetto oggettivamente denso di elementi positivi e interessanti, si può cadere nella trappola di semplificare troppo le soluzioni e proporre banalità, oppure, nel peggiore dei casi, veri

e propri errori: si propongono strade più strette e marciapiedi più larghi, case senza ascensori, meno telecomandi, televisori, condizionatori e fast food.

Non è solo con la promozione delle piccole buone pratiche quotidiane che si può risolvere il problema. Non vivremo meglio demonizzando le comodità che il progresso ci mette a disposizione. Questa prassi può al massimo raggiungere l'obiettivo di sensibilizzare il cittadino, ma non di risolvere il problema. Le buone pratiche sono quindi importanti dal punto di vista qualitativo, ma spesso insignificanti da quello quantitativo.

Un miglioramento della qualità della vita del cittadino medio si otterrebbe, invece, progettando meglio gli spazi della città. La qualità della vita alla quale tendere non è solamente quella fisiologica, ma anche quella psicologica. Un primo passo veramente importante sarebbe quello di allontanare, per quanto possibile, l'automobile dalla nostra vita. Certo non è possibile per tutti: è ovvio. Tutte le considerazioni sulle quali stiamo ragionando si fondano su basi statistiche. Niente di individuale.

È indubbio che la pedonalizzazione degli spazi urbani produce benessere da molteplici punti di vista. A parte l'ovvia incentivazione del movimento, induce la socialità tra gli individui, riduce l'inquinamento atmosferico e i fenomeni di microcriminalità da spazi criminogenici; se unita alla piccola distribuzione favorisce, inoltre, la diversificazione dell'offerta commerciale. Tende quindi a fare aumentare il cosiddetto FIL, la Felicità Interna Lorda della popolazione, parametro ironico che indica un possibile livello sostenibile nello standard di vita.

Lo psicologo Kahneman, premio Nobel nel 2002 per l'Economia, con la sua teoria della felicità, ha a sua volta proposto una visione della felicità umana in parte disgiunta dagli odierni valori materiali e dal denaro: ci ha spiegato, con analisi approfondite e non convenzionali, il concetto, antico e scontato, che i soldi non sono sufficienti per essere felici. Pedonalizzare uno spazio può aiutare anche a caratterizzare in senso positivo l'Impronta Ecologica dell'ambiente in cui si vive, si lavora e ci si svaga. Andare a piedi o in bicicletta significa avere un'esperienza percettiva del mondo veramente completa: tutti i cinque sensi sono coinvolti e lo sono con ritmi umani.

Sulla percezione dinamica dello spazio ha scritto molto e bene il filosofo francese Paul Virilio che, per descrivere questo nuovo concetto ha coniato il termine "dromologia". Zygmunt Bauman—nella sua descrizione della società liquida—ci spiega con accuratezza gli effetti della crescente velocità dei fattori che caratterizzano la vita moderna. Il sociologo polacco dimostra come questi effetti impoveriscano, rallentandola, la sedimentazione dei processi di comprensione, di apprendimento e di elaborazione delle nostre esperienze. Il risultato è un immiserimento generale della stratificazione della nostra saggezza, che tende a rimanere sempre superficiale.

A proposito delle *slim city*, qualche esempio interessante si può individuare, poiché da qualche parte qualcosa è stato fatto. Ci sono città come la norvegese Oslo, la tedesca Munster, la svedese Malmö che propongono, con successo, modelli che vanno in questa direzione.

Il caso di Malmö è particolarmente emblematico, perché nel 2000 ha edificato un grande quartiere in cui l'automobile è bandita nella quotidianità e serve solamente per esigenze ben definite legate all'emergenza e al trasferimento delle merci. In questo luogo il termine "sostenibilità" è stato declinato in tutti i suoi molteplici virtuosi aspetti: ambientale, sociale, economico e, possiamo aggiungere, metabolico.

Gli edifici sono stati progettati e realizzati secondo i migliori principi dell'architettura bioclimatica, per cui hanno un consumo energetico così limitato da non aver bisogno di allacciarsi alle reti pubbliche. Alcuni producono più energia di quanta ne consumino. La raccolta differenziata dei rifiuti domestici avviene attraverso un sistema di raccolta pneumatico sotterraneo. La depurazione delle acque è realizzata tramite fitodepurazione. Sui tetti e sulle facciate si trovano collettori solari e celle fotovoltaiche. Le aree esterne, tutte pedonalizzate, sono curate in ogni dettaglio e offrono ai cittadini una grande quantità di luoghi in cui fermarsi a parlare, camminare e fare jogging, giocare: in una parola a socializzare. Un paradiso urbano che rappresenta il sogno di ogni architetto che ponga come prioritari i valori dell'etica professionale e della sostenibilità ambientale.

Non sono purtroppo in grado di fornire dati sul peso della popolazione. Osservo e mi domando: Malmö è sicuramente una *slim city*, ma i suoi abitanti saranno più magri della media?

Da qualche altra parte qualcosa si vorrebbe fare. Per esempio, a Oklahoma City—una delle venti città più grasse d'America—dove il sindaco ha dichiarato

che uno dei suoi obiettivi sarebbe stato fare perdere quattrocentocinquanta tonnellate ai suoi abitanti entro due anni. Obiettivo non poi tanto strano se si pensa che il tema dell'obesità, malnutrizione e ipernutrizione, è diventato uno degli argomenti caldi nei programmi elettorali delle primarie americane.

A Londra si sta proponendo di istituire corsi di cucina nelle scuole elementari, nonché di tagliare le cure gratuite a coloro che sono obesi per troppo cibo. Sono stati addirittura istituiti premi a chi dimagrisce. Le cure mediche per patologie indotte dal sovrappeso rappresentano, infatti, un notevole costo per la collettività: si potrebbe suggerire lo slogan che chi ingrassa impoverisce anche te. A Londra è nata anche una nuova figura che fornisce consigli su percorsi ciclopeditoni alternativi; è costato dieci milioni di sterline, ma ha fatto diminuire del dodici per cento l'uso dell'auto e aumentare del trenta per cento quello della bicicletta: soldi spesi bene.

In Europa, Italia compresa, è pregevole la promozione del programma di VeloCity. A Trento, l'arcidiocesi ha promosso una rinuncia quaresimale dell'automobile, una sorta di digiuno ecologico. Un atto religioso se visto dal punto di vista della riflessione sul distorto ruolo sociale dell'auto, ma anche etico se rivolto a promuovere le buone pratiche utili alla salvaguardia dell'ambiente nel quale viviamo.

Il mio innato ottimismo mi porta ad affermare, per concludere queste sintetiche considerazioni, che l'uomo ha sempre risolto i suoi problemi e che quindi ce la farà anche in questo caso. I rimedi descritti potranno avere una significativa efficacia nella solu-

zione della questione del sovrappeso che comunque, allo stato attuale e alla luce di quanto si osserva, pare continuare nel suo aumento inarrestabile? Il problema dell'obesità sarà probabilmente risolto, ma non sono così sicuro che le strade indicate siano così efficaci, anche se sono utili e quindi devono essere perseguite con tenacia, risolutezza e severità.

Tendo più realisticamente a pensare che l'obesità sarà forse sconfitta, nella maggioranza dei casi, per via chimica: una pillola colorata dai poteri miracolosi. Non possiamo dimenticare che l'uomo è l'unico animale cattivo, invidioso e autolesionista. Ed è sicuramente molto pericoloso, per se stesso e per gli altri. Riesce a essere individualmente molto intelligente, ma anche inverosimilmente stupido: a volte per risolvere un problema ne crea altri. Un esempio? L'aumento del sovrappeso è inversamente proporzionale alla diminuzione dell'uso del tabacco.

6. *Green economy*

L'ecologia è proprio di gran moda. Finalmente! In tutta l'Europa, con diverse convinzioni e obiettivi, e quindi con diverso grado di efficacia, il motore economico dell'ecologia si sta muovendo.

È infatti opportuno rimarcare come siano i problemi e le prospettive economiche e il denaro—e non tanto i valori etici—i veri propulsori nella ricerca della sostenibilità. L'uomo sta volgendo alcuni dei suoi pensieri all'ecologia sostenibile solo perché ne è obbligato, non perché sia giusto farlo. Naturalmente ci sono un gran numero di eccezioni, che come si dice, confermano la regola. Un'eccezione estesa territo-

rialmente è rappresentata dai Paesi nordici, che da sempre hanno un atteggiamento verso la natura più rispettoso e intelligente.

È proprio in uno di questi Paesi, la Danimarca, che si è tenuto il summit ONU nel quale sono state affrontate le problematiche ambientali che ci affliggono e sono state presentate soluzioni per la sopravvivenza del pianeta: un'occasione anche per rinegoziare nuovi accordi tra i Paesi di tutto il mondo per contenere il riscaldamento globale del dopo-Kyoto.

Gli osservatori più pessimisti (o quelli più realisti?) osservano che è già troppo tardi, che le emissioni di gas serra non solo non stanno diminuendo, in osservanza al protocollo di Kyoto, ma sono addirittura in grande aumento. La ragione principale la si può individuare nella grande crescita sociale ed economica di Cina e India, il cui trend di inquinamento annulla completamente le azioni virtuose, comunque insufficienti, del mondo occidentale.

Per non parlare poi degli altri Paesi che si stanno affacciando sul mondo del benessere e la cui crescita peggiorerà ulteriormente il panorama delle eco-catastrofi. Questa visione catastrofica prevede che entro qualche decina di anni l'aumento delle temperature provocherà l'innalzamento dei mari dovuto allo scioglimento dei ghiacci, un grande numero di uragani e inondazioni, desertificazione e depauperamento di risorse vitali per la specie umana.

Copenaghen, sede dell'ultimo summit ONU, si sta preparando a essere la città più virtuosa del mondo. In che modo? In tutti i modi possibili: alcuni scontati, altri veramente originali. Con il progetto Environ-

mental Metropolis 2015 si prefigge obiettivi molto ambiziosi in termini di virtuosità ambientale.

Qualche esempio? Nel nuovo Teatro Reale di Posa l'energia termica provocata da spettatori e riflettori è riutilizzata per l'impianto di riscaldamento, mentre con l'acqua di mare si realizza parte del raffrescamento; negli alberghi è incentivato l'uso dell'acqua del rubinetto al posto dell'acqua minerale in bottiglia; nelle camere da letto si trovano cestini per la raccolta differenziata dei rifiuti domestici.

Il virtuosismo raggiunge poi livelli di complessità e perversione ecologica rimarchevole: alcuni direttori d'albergo acquistano alla Borsa, per conto dei clienti, le azioni che i produttori di energia non pulita, gli "inquinatori", superando il tetto definito dal protocollo di Kyoto, sono obbligati a comprare per compensare le loro cattive azioni. Poi le butta via per immobilizzarne l'uso e farne aumentare il valore rendendole meno convenienti per chi inquina. Il discutibile meccanismo dei certificati verdi ancora peggiorato da azioni assurde che hanno come unico obiettivo quello di "pulire le coscienze". A volte la realtà può superare la fantasia.

Ma torniamo a fatti più concreti. Uno degli obiettivi urbanistici del comune di Copenhagen è rendere raggiungibile a piedi in meno di quindici minuti un'area verde, per tutti gli abitanti della città. Un altro obiettivo è rendere disponibile cibo biologico in quantità superiore al novanta per cento; i ristoranti vengono ogni sei mesi certificati greenkey o swankey. Anche la birra è caduta nel mondo del bio! Sono state inventate le birre "okologist". Potenza del mercato bio-economico.

È già una realtà che un cittadino su due usi la bicicletta per spostarsi sulle bellissime piste ciclabili, delle vere superstrade con corsie larghe fino a tre metri per ogni senso di marcia. E anche la riduzione delle emissioni di CO₂ scese da sette a cinque tonnellate per abitante. Gli edifici della radiotelevisione danese sono abitati quotidianamente da duemila lavoratori i cui uffici sono climatizzati da oltre mille metri quadrati di collettori solari e celle fotovoltaiche, dalle acque sotterranee (ogni anno in estate è pompato un milione di metri cubi di acqua a sei gradi la cui temperatura, raffreddando gli ambienti, è elevata a venti gradi per essere conservata e riutilizzata in inverno per riscaldare gli edifici) e dal recupero di calore degli impianti elettrici ed elettronici.

L'acqua corrente è ricavata da quella piovana per oltre il settanta per cento. Il grandioso impianto termovalorizzatore di Amagerforbraending converte oltre quattrocentomila tonnellate di rifiuti, ovviamente non riciclabili, all'anno; in questo modo fornisce calore ed elettricità a circa settantamila abitazioni.

Ecco la dimostrazione, casomai ce ne fosse ancora bisogno, che la *green economy* è una realtà ormai consolidata. Verso il mondo della sostenibilità ormai ci si rivolge non solo per motivazioni etiche, ma anche, e soprattutto, per convenienza economica. In molti Paesi del mondo lo hanno capito anche le istituzioni pubbliche, quelle che devono dare il buon esempio (per incentivare le buone pratiche dei singoli cittadini).

In Italia solamente qualche privato più furbo, o virtuoso, degli altri. Comunque, anche questo porta acqua al mulino della sostenibilità.

Certo la situazione non assomiglia a quella italiana; lì la sindrome NIMBY, "not in my back yard", applicata in modo instancabile nel nostro Paese, è stata sostituita da quella PIMBY, "please in my back yard". Che invidia!

7. La sostenibile leggerezza dell'abitare

Si può azzardare l'ipotesi che leggerezza possa essere, in qualche modo, sinonimo di modernità e che possa anche rappresentare le istanze di libertà dell'uomo contemporaneo. Da Platone in poi lo spazio dell'abitare, dalla casa alla città, rappresenta uno dei luoghi ideali per esemplificare, tramite metafore, l'essenza della vita dell'uomo.

Su questo argomento tante menti brillanti ci hanno lasciato in eredità pensieri luminosi e scintillanti. Dalla conchiglia si può riconoscere il mollusco, diceva Victor Hugo, e dalla casa l'inquilino. La definizione lecorbuseriana di *machine à habiter* convive con l'interpretazione, di Ernst Block, della casa come luogo dove l'uomo si sente a proprio agio. O meglio, come diceva Heidegger, citando a sua volta un verso di Hoelderlin, della casa come luogo dove poeticamente abita l'uomo. Intendendo l'abitare come rapporto dell'uomo con l'essere, attraverso, diremmo oggi, un uso sostenibile dello spazio.

Abitare non significa occupare uno spazio, ma averne cura creando un luogo che connette la cultura con la natura. E Zarathustra aveva inneggiato all'uccisione dello spirito della pesantezza in favore di un volo che consentirebbe di vedere noi stessi al di sotto di noi.

E se è vero che in ogni luogo vi è un centro del mondo—sono parole di Mircea Eliade—è ragionevole immaginare che la leggerezza sia un obiettivo a cui l'uomo che abita la modernità, e ha il suo centro nella propria casa, deve, in modo ineludibile, volgere lo sguardo.