

Dare i nomi alle strade, dare le strade ai nomi. Organizzare l'urbano secondo pratiche di toponomastica

Claudio Coletta

Abstract Il presente lavoro di ricerca ha come oggetto le pratiche del dare i nomi alle strade: esso guarda alla città come un laboratorio esteso e si rivolge alle questioni urbanistiche seguendo l'azione performativa dei nomi. In particolare, lo studio segue le reti d'azione che si sviluppano nei processi di toponomastica adottando un approccio organizzativo ai fenomeni urbani. L'obiettivo è di render conto del dispositivo mediante il quale un brano di città prende forma, in modo da restituirne una versione ulteriore, una comprensione più estesa e articolata.

In questo senso, le pratiche del dare il nome agli spazi rappresentano un punto di snodo tra la dimensione organizzativa e urbana. In generale, esse riguardano la natura materiale della formazione spaziale e il carattere situato del lavoro amministrativo: cosa rende uno spazio urbano come tale? Come si compone e organizza in pratica lo spazio urbano? Come le sue modalità di esistenza si affermano, differenziano, interferiscono ed entrano in relazione tra loro?

Tali questioni verranno esplorate seguendo il modo in cui il nome emerge in pratica, produce delle relazioni che connettono materiali eterogenei, connotandoli e classificandoli come spazi urbani: come dare conto delle pratiche del dare il nome alle strade? Cosa fanno i nomi delle strade? Di che cosa sono fatti? Cosa comporta dare il nome alle strade?

Il nome di strada si configura come una sorta di interfaccia tra il mondo quotidiano e quello istituzionale, tra la memoria collettiva e l'esperienza, tra le pratiche amministrative e quelle tecnoscientifiche. È sulla base di questa capacità di mediazione che il nome di strada viene forgiato e riceve il suo potere performativo, ed è verso tali aspetti che si orienta l'indagine.

Keywords classificazioni; spazio urbano; mappe, toponomastica; pratiche organizzative.

Introduzione: la città come laboratorio esteso

Lo spinoso caso delle vie dei venti è il titolo di un articolo del quotidiano "L'Adige" (30 agosto 2006) che allude al difficile processo di denominazione delle strade di Spini di Gardolo, nella periferia nord di Trento. La proposta prevede che le vie appartenenti alla zona industriale vengano definite in base ai venti, mentre le vie riferite al nucleo abitato siano definite in base a toponimi legati alla tradizione

agricola dell'area¹. La delibera, approvata dal Consiglio Comunale su proposta della Commissione Cultura, è stata però bocciata dalla Commissione Provinciale della Toponomastica per la parte relativa ai venti, che pure ha ritenuto validi i nominativi legati al quartiere residenziale. Tuttavia, la bocciatura ha pressoché azzerato il lungo percorso per la denominazione: dopo una serie di richieste e tentativi di denominazione iniziati nel 1994, il quartiere resta dunque per la maggior parte senza nomi di strada nonostante i nuovi insediamenti abitativi e nonostante l'urbanizzazione industriale facciano dell'area di Spini il principale comparto produttivo del Trentino. Spini si configura dunque come un luogo invisibile, dove le vie non hanno nome. Un luogo difficilmente catalogabile, sia per la sua natura fluida e sfuggente di zona industriale, sia per la sua natura residua di zona residenziale. E tuttavia, questa resistenza alla classificazione fa di Spini un luogo particolarmente speciale: come ogni condizione di esilio, di straniamento, ciò lo rende un punto di osservazione privilegiato, quasi che la sua radicale irrilevanza abbia il potere di mettere in rilievo le dinamiche, i paradossi e le derive dell'ecologia organizzativa, umana e materiale che gli ruota attorno e di cui è parte.

L'ipotesi che accompagna l'articolo è che un ragionamento sulla città e sulla sua ecologia urbana non possa prescindere da un ragionamento sul modo in cui la città si organizza: per render conto di uno spazio urbano occorre da un lato comprendere come la dimensione organizzativa e istituzionale incontra quella materiale e urbana nelle pratiche di governo del territorio, e dall'altro cogliere le questioni aperte che tale incontro porta con sé, gli aspetti residuali, gli sviluppi incerti e controversi che legano il discorso del lavoro amministrativo a quello dello spazio urbano. Questo implica una riconsiderazione di ciò che è spazio e territorio, di ciò che è pubblico e di ciò che è urbano, non dando per scontata l'esistenza della separazione tra una dimensione istituzionale-politica e di una dimensione tecnico-urbanistica. Piuttosto, si osserva che quando si tratta di sviluppare politiche sulla città, pubblica amministrazione e spazio urbano subiscono una trasformazione nei rispettivi assetti, una mutua riterritorializzazione: sconfinano l'una nell'altro, dando luogo ad un terreno d'azione inedito. Non c'è soluzione di continuità tra un soggetto sociale, spesso impersonato da "La Pubblica Amministrazione", che interviene su di un oggetto fisico, ovvero lo "spazio urbano" o il "territorio". Al contrario, le politiche urbane sono un'impresa eterogenea, nella quale ad una riorganizzazione dello spazio urbano fanno eco nuove topologie organizzative. Si tratta di uno stato di sospensione estemporaneo grazie al quale le reti d'azione che contraddistinguono il dispositivo urbano affiorano in modo visibile, e ne mettono in evidenza criticità e virtualità. Tali reti formano un tracciato irregolare, che appartiene alla dimensione quotidiana del lavoro amministrativo e del vissuto urbano, pieno di interruzioni che si aprono su abissi organizzativi, suggeriscono nuove possibilità combinatorie.

¹ Questi i nomi che erano stati stabiliti: via Rosa dei Venti, via della Tramontana, via del Grecale, via delle Roste, via del Levante, via del Maestrale, via dell'Ostro, via del Ponente, via del Libeccio, via dello Zefiro, via Ora del Garda, via dello Scirocco; via del Pont dei Vòdi, via del Loghet, via ai Pradi, via Le Fosse.

In un noto articolo, *La nerezza del nero*, Charles Goodwin (1997) osserva un gruppo di geochimici alle prese con i colori di una fibra per l'analisi di campioni idrici. Per essere realizzata, tale fibra deve essere riscaldata a contatto con un reagente chimico finché non raggiunge una specifica colorazione, il "nero ebano" (*jet black*), segno che è pronta per l'uso. I problemi sorgono quando si tratta di stabilire i criteri secondo cui quella data tonalità viene acquisita: se come sostengono alcuni il colore "nero" fosse una categoria semantica universale – si chiede l'autore – come è possibile che alla sua definizione contribuiscano corporeità, negoziazioni, metafore, criteri tattili, pratiche di manipolazione? Di qui la proposta di inserire il fenomeno percettivo del "nero" in una cornice analitica più estesa, il "sistema di attività situato" distante da una visione essenzialista e tassonomica, subordinata "alla questione più importante di cosa organizzzi la selezione di un particolare sistema categoriale" (Goodwin 1997, 179). Come il "nero" dei geochimici è il punto d'arrivo di un processo ibrido, "chimico-sociale", così per lo spazio urbano gli strumenti di visualizzazione quali le mappe, i sistemi informativi geografici, le negoziazioni e le pratiche di messa in evidenza giocano un ruolo cruciale, ad esempio, nella produzione della natura "periferica" o "centrale", "residenziale" o "industriale" dello spazio urbano stesso.

Potremmo dunque pensare alle attività di un ufficio in cui degli urbanisti negoziano con le loro competenze ed esperienza la definizione di una data zona della città. E tuttavia, è davvero quello il campo in cui si rendono visibili le trasformazioni di uno spazio urbano? Se così fosse, come spiegare dunque i continui passaggi da un ufficio all'altro, da una conoscenza all'altra, dai luoghi della tecnica a quelli della politica? In altre parole, che si parli di laboratori o di città, dov'è che l'azione *ha luogo*?

Michael Lynch (1995) si è posto questo problema osservando come i paradigmi visivi informino le pratiche di laboratorio. Lo studio di Lynch offre una versione del *workplace* che non riguarda tanto il *frame* spaziotemporale che ospita un certo insieme di attività, quanto il modo in cui delle grammatiche spaziali si legano localmente ad un certo insieme di pratiche e di apparecchiature. Lo "spazio" del laboratorio è dunque uno spazio generato a partire dai "reticoli" tecnologici, epistemologici e pratici che lo abitano e lo ordinano. Sono queste le *topical contextures*, i dispositivi che rendono conto dell'efficacia pratica con cui una data forma di conoscenza viene prodotta, incorporata e resa enunciabile (*accountable*).

La relazione tra il lavoro di Goodwin, di Lynch e il tema delle classificazioni in ambito urbano consente di collocare il primo tassello di questa ricerca nell'ambito degli STS; in particolare, nel filone dei *laboratory studies* (Latour e Woolgar 1986; Knorr-Cetina 1981; Lynch 1985) che pone l'enfasi sulle pratiche di costruzione dei fatti tecnoscientifici e si interroga sulla loro natura bifronte di fatti e fabbricati (Latour 1987; Latour 1996). In questo senso, gli STS offrono il repertorio per studiare la "pubblica amministrazione" e le "zone periferiche" in termini di laboratori e "fatti" amministrativi e urbani, instaurando così un dialogo con i programmi di ricerca portati avanti nell'ambito degli studi organizzativi, che adottano approcci *practice-based* e narrativi allo studio delle organizzazioni pubbliche (Gherardi e Lippi 2000) e delle città (Czarniawska e Solli 2001; Czarniawska 2002). C'è infatti

una matrice etnometodologica comune che lega i diversi programmi, e cioè un orientamento di ricerca rivolto alle pratiche e agli account, ai metodi con cui gli attori rendono adeguate e visibili, ovvero enunciabili (*accountable*) le proprie azioni presso se stessi e gli altri.

Pertanto, il presente studio considera la città come laboratorio esteso, ambito territoriale eterogeneo, teatro di controversie, esigenze, interessi molteplici tra chi la abita, la progetta, la usa, l'amministra e la governa. Come scrive Bruno Latour:

Il laboratorio è divenuto di fatto il mondo, e ci mancano le regole del metodo sperimentale che permettano di seguire questa sperimentazione collettiva esercitata ogni istante a dispetto del buon senso. (Latour 2001a, 42)

La traccia di ricerca da cui prendo le mosse è che la formazione di uno spazio urbano segue modalità comuni di classificazione, traduzione, messa in controversia e pubblicizzazione che gli STS e l'ANT hanno riscontrato nel discorso scientifico. La differenza è una differenza di scala e di articolazione di materiali: si parla di città e artefatti urbani, di strade e di processi amministrativi, anziché di laboratori e protocolli scientifici. Ma fatti urbani e fatti scientifici sono entrambi parte di un immanente dispositivo di rappresentazione che è politico e scientifico e che, se trattato con lo stesso vocabolario, diviene più comprensibile. Nel ripercorrere gli studi in chiave STS e organizzativa che riguardano la città, e nell'illustrare la pratica di ricerca, i paragrafi che seguono intendono mettere in luce una convergenza epistemologica e pratica: i nomi di strada agiscono infatti come *landmarks territoriali* che connettono saperi tecnici, usi dello spazio, luoghi, flussi logistici, regimi abitativi, politiche pubbliche e tradizioni locali. Nel produrre connessioni, i nomi generano connotazioni, istituendo dei regimi di senso organizzativo-spaziali specifici che guidano l'azione e sono incorporati in essa. Il concetto di "infrastruttura" diviene a questo punto centrale per comprendere la relazione tra organizzazione e spazio, tra materiale e simbolico. L'infrastruttura è considerata qui come prodotto di pratiche lavorative, saperi professionali e tecnologia: si tratta di una rete che accelera la circolazione degli oggetti al costo della loro riduzione ad un determinato standard.

Come sosterrò più avanti, il processo di riduzione è parziale, in quanto l'azione degli oggetti e delle pratiche forza l'infrastruttura e dà luogo a processi performativi. Tanto più poiché i nomi di strada compongono infrastrutture alla stessa stregua delle reti fognarie e informatiche, che si interlacciano e stratificano. I protocolli di interoperabilità che dovrebbero favorire il passaggio da un'infrastruttura all'altra sono anch'essi standard che *performano* spazi e organizzazioni su scale più vaste.

2. Do organizations have urban artefacts? Il dibattito STS e la città

Un articolo del 1980 del filosofo Langdon Winner ha reso evidente l'ideologia sottesa ad alcune scelte urbanistiche dell'architetto Robert Moses che riguardavano la città di New York. Secondo l'autore, la ridotta altezza dei ponti avrebbe consentito

l'accesso alle spiagge soltanto alle automobili e non agli autobus, operando così una discriminazione tra la popolazione abiente che possedeva un mezzo proprio, e la popolazione nera che, dovendo muoversi con i mezzi pubblici, non avrebbe potuto recarsi agevolmente al mare. In questo senso, gli artefatti incorporerebbero relazioni di potere.

L'articolo ha dato vita ad un acceso dibattito in ambito STS. Bernward Joerges (1999) ha di fatto sconfessato la posizione di Winner, sottolineando come l'impianto teorico dell'articolo si reggesse abilmente su di un ordine retorico fondato sul buon senso e sulla morale (Joerges 1999). Al contrario, l'abbassamento dei ponti ha poco a che vedere con le intenzioni politiche di Moses (tant'è che vi erano diverse vie di accesso alle spiagge) e piuttosto la loro politicità riguarda non l'ordine sociale che essi incorporano e veicolano, quanto la capacità di agire come mediatori e il modo in cui si connettono ad altri mediatori. Ciò non toglie, prosegue Joerges, che l'opera di Moses centrata sull'uso dell'automobile abbia cancellato le funzionalità di interi quartieri. Il progetto di Moses si è attenuto scrupolosamente a degli standard preesistenti riconducibili ad un sapere epistemico incorporato sia nella pratica architettonica, sia nella cultura americana e nelle visioni politiche: "l'incarnazione del sogno americano della produzione di massa, del consumo di massa, della cultura di massa. E 'massa' deve sempre essere letto anche nel senso di 'democratico'" (Joerges 1999, 420).

Di recente, Anique Hommels (2005), ha preso in esame tre casi olandesi di dismissione e trasformazione urbana, mettendo in evidenza la sfasatura tra i "nuovi" piani di riqualificazione e le strutture preesistenti, tra la malleabilità e la rigidità dello spazio urbano. La studiosa prende in considerazione i tentativi di adattamento delle politiche, le strategie di cambiamento, le difficoltà dei pianificatori ad intaccare la durabilità degli oggetti coagulati negli spazi urbani. L'interesse dell'autrice è rivolto dunque alle traiettorie di stabilizzazione e alla formazione di *frames* tecnologici, privilegiando gli aspetti sociali della tecnologia e mettendo in secondo piano l'azione degli artefatti. Tuttavia, come sostiene Latour (2004), gli artefatti fanno qualcosa in più che oggettivizzare degli schemi politici o sociali. E soprattutto, oltre ad incorporare potere e funzioni prescrittive, offrono anche possibilità e *affordances* che trascendono la loro progettazione.

Sono stati gli studi di matrice transdisciplinare – che uniscono geografia umana, sociologia e STS – che hanno tentato di ricucire la cesura analitica tra spazio materiale e spazio organizzativo, tra aspetti simbolici e materiali. Tali studi mostrano come le infrastrutture legate alla viabilità, al capitale finanziario (Leyshon e Thrift 1997), all'elettricità (Hughes 1983; Akrich 1992), alle fognature e alla rete idrica (Schneekloth e Wooster 1984; de Laet e Mol 2000), alla qualità dell'acqua e dell'aria (Adolfsson 2005), ai trasporti (Latour 1992b) e alle telecomunicazioni (Graham e Marvin 1996), ai numeri e al denaro (Frandsen 2009) divengono principi organizzativi dell'urbano nella misura in cui si articolano in base a classificazioni e standard che stabiliscono in modo riconoscibile e durevole le relazioni tra gli attori.

In *Paris Ville Invisible* (Latour e Hermant 1998), i due autori si mettono in viaggio tra gli *oligopticon* di Parigi ("luoghi in cui poche cose possono essere ma-

nipolate e scandagliate a fondo”) seguendo i modi in cui la città viene misurata e performata attraverso catene di trasformazioni dove i mondi sociali, tecnici, scientifici, materiali si intrecciano e divengono indistinguibili a priori. Gli *oligopticon* rappresentano per Latour e Hermant dei punti di osservazione privilegiati per rendere conto di una città rizomatica e in divenire: il *café* parigino dove un espresso si trasforma in una voce contabile, il museo di scienze naturali dove gli animali divengono specie e sottospecie organizzate secondo un percorso evolutivo, l’ufficio toponomastica dove il nome di strada passa da iscrizione burocratica a espressione geografica e a targa applicata al muro di un edificio, il Servizio del Nuovo Mercato, che rende possibile l’equilibrio dei prezzi della frutta. In questo senso gli *oligopticon* “fanno” la città, organizzandola e interconnettendone le reti.

In linea con Latour e Hermant, diverse ricerche in ambito urbano e territoriale hanno posto l’accento sull’eterogeneità delle infrastrutture e sul modo in cui queste ordinano e “vettorializzano” lo spazio, creando nuove modalità di relazione. L’infrastruttura opera una sorta di *messa in equivalenza* delle componenti del territorio (Stengers, 2005), ovvero istituisce un regime di intercambiabilità degli attori in gioco nelle arene pubbliche e urbane, sulla base di una *misura* e un *materiale comune* (l’elettricità, l’acqua, il denaro). In altri termini (Latour e Hermant 1998, 74) “non ci sono misure misurate; ci sono solo misure misuranti”. Le misure risultano dunque come opera di riduzione del processo di classificazione che dà luogo a categorie *standard* che garantiscono la trasferibilità e la validità da un luogo all’altro, al prezzo di esercitare una riduzione coatta di entità che sono irriducibili e che inevitabilmente “eccedono”, creano altro da sé. Una volta che una rete si condensa come infrastruttura, “essa acquisisce i mezzi per classificare i differenti strati sociali che è interessata ad identificare” (Akrich 1992, 73) e diviene così un modo di ordinare il sociale, fino a stabilizzarsi e diventare standard, istituzione.

3. Il linguaggio come artefatto

Standard e classificazioni costituiscono degli artefatti non meno materiali, performativi e prescrittivi per l’azione di quanto siano gli edifici e le infrastrutture urbane, e sono loro parte costituente, incarnata. Una volta caduta la dicotomia concettuale-materiale, anche le marche distintive (*labels*), le metafore (*metaphors*), e i luoghi comuni (*platitudes*) possono essere considerati artefatti che contribuiscono alla creazione e stipulazione di nuovi mondi (Czarniawska e Joerges 1988; 1990):

Le etichette (*label*) parlano di cosa sono le cose, classificano; le metafore (*metaphors*) dicono come le cose sono, danno vita; i luoghi comuni producono convenzioni, standard e stabiliscono cosa è normale. (Czarniawska e Joerges 1990, 329)

Laddove il nome o l’etichetta consistono in un atto creativo che conferisce l’esistenza alle cose, la metafora è un atto di trasformazione che orienta le azioni e funge da attrattore per conseguire una visione condivisa del mondo. Il luogo comune lavora esattamente al contrario, trasformando ciò che è strano in ciò che è

familiare, ritualizzando l'azione attraverso la ripetizione dell'ovvio. Tali artefatti funzionano come strumento di controllo organizzativo: essi intervengono nell'articolazione dei significati all'interno di un'organizzazione – per imposizione dei manager, negoziazione o semplice accettazione – e stabiliscono delle gerarchie di ruoli. In tal modo, metafore, luoghi comuni e marche manipolano e sono manipolate dagli attori organizzativi, si trasformano, cambiano di valore e di appartenenza. Come mostra Hacking, nel suo studio sul rapporto tra costruzione sociale e classificazioni, nuovi attori possono riappropriarsi criticamente di categorie imposte da altri attori: “Conosciamo molto bene la ribellione di ciò che è classificato. Una classificazione imposta dall'alto è ridefinita dalle persone sulle quali dovrebbe applicarsi” (Hacking 1999, 141). In sostanza un processo di classificazione non è mai chiuso, in primo luogo perché le categorie viaggiano e passano di mano in mano, in secondo luogo perché ad ogni passaggio esse lasciano dietro di sé categorie residuali, questioni sospese che possono ripresentarsi e cambiare l'assetto organizzativo. Bowker e Star (1999) distinguono tra sistema di classificazione e nomenclatura. Essi scrivono che “una nomenclatura – affermano i due studiosi – significa semplicemente un accordo su uno schema di nomi che non richiede nessun principio di classificazione” (Bowker e Star 1999, 12). D'altro canto, Derrida ribadisce che l'atto stesso del dare un nome rispecchia la violenza insita nel linguaggio di produrre classificazioni: “Nominare, dare nomi che sarà talvolta proibito pronunciare, ecco la violenza originaria del linguaggio che consiste nel marcare una differenza, nel classificare” (Derrida 1967, trad. it. 112). La classificazione è un processo eterogeneo, la cui durabilità e il cui cambiamento hanno luogo a seconda di come le sue componenti si articolano insieme, e *danno conto* della sua adeguatezza e fattualità. L'opera di mantenimento e di traduzione si sviluppa così attraverso molteplici piani di *accountability* che si intersecano e convergono attorno ad un interesse specifico, consolidandolo e modificandolo. Nell'organizzare oggetti, le classificazioni mettono in atto una *concrecenza* (Whitehead 1927-28), un'operazione di modellamento nei confronti di un materiale da modellare che è recalcitrante, poco si presta alla manipolazione. Nel presente lavoro, questo materiale è costituito dal nome di strada, che connette viabilità, sistemi informativi geografici, procedure, norme, attribuzioni di cittadinanza.

4. Lo *shadowing* del nome di strada

I nomi di strada si sono rivelati oggetti difficili da rincorrere. Distribuiti nel tempo e nello spazio, nelle voci di chi li ha proposti, nelle delibere degli archivi comunali, nelle riunioni sporadiche della commissione toponomastica comunale, nella cronaca giornalistica locale, nei regolamenti istituzionali che disciplinano i criteri di assegnazione, e che sono stati redatti sia in ambito provinciale, sia in ambito comunale (con le annesse interferenze giurisdizionali). Sono “scatole nere” recalcitranti al dialogo, incorporano memorie di luoghi, esigenze dei cittadini, procedure amministrative. Scivolano silenziosi da una bocca all'altra, da una mano all'altra, da un luogo all'altro, si articolano attraverso una catena di iscrizioni materiali. I nomi di

strada che prendono forma nei testi scritti sono oggetti vivi che circolano, si trasformano e operano a loro volta delle trasformazioni, concorrono ad uno specifico *allestimento* del discorso urbano e richiedono di essere seguiti con modalità che inducono ad una riconsiderazione dei metodi di indagine classici.

Se lo *shadowing* inteso in senso classico è una tecnica etnografica per seguire come un'ombra l'attore nello svolgersi della sua azione, lo *shadowing* di oggetti (Bruni 2003; Bruni 2005; Czarniawska 2007) mira a cogliere il carattere distribuito dell'azione tra attori umani e non umani. Dal momento che in una prospettiva ANT non c'è una distinzione a priori tra soggetto e oggetto dell'azione l'obiettivo della ricerca è appunto quello di tracciare le connessioni. Lo *shadowing* degli oggetti si configurerebbe più in generale come *shadowing* dei processi di traduzione. L'enfasi sugli oggetti è tuttavia una scelta che getta luce su componenti poco visibili dell'azione, che abita gli spazi interstiziali tra decisione, piano, intenzione. Lo stesso status di oggetto, del resto, è ambiguo, e dipende dal campo di pratiche in cui è immerso. In che senso i nomi e le pratiche del dare il nome possono divenire oggetto di *shadowing*?

Sono stati portati avanti diversi studi etnografici che guardano ad oggetti apparentemente smaterializzati quali nomi come pietra angolare per descrivere l'azione: sono stati osservati artefatti linguistici, come nel caso del "Best Value" (Solli *et al.* 2005), e di artefatti virtuali, come nel caso della cartella clinica informatizzata (Bruni 2005). Nel primo caso, gli autori seguono un *reformmark*, un marchio con cui viene promossa una riforma amministrativa: il *Best value* – che incarna lo spirito del *New Public Management* – rappresenta il *brand* attraverso il quale la riforma può viaggiare e trasformarsi dall'Inghilterra alla Svezia, fino all'Australia. Laddove in Svezia la sostanza della riforma viene esportata senza l'uso del nome, in Australia il nome diviene un marchio per legittimare una serie di tentativi che di fatto non vengono applicati. Nel caso della cartella clinica informatizzata, Bruni si mette sulle tracce di un oggetto evanescente, difficile da manipolare da parte di chi lavora in ospedale e che entra in scena soltanto nel momento in cui gli operatori hanno a che fare con esso. La visibilità dell'oggetto, nominale o virtuale, è dunque legato alle pratiche: sono le pratiche che ri-feriscono il nome, ovvero lo "portano indietro" (Latour 2001b), lo fanno risalire, attraverso la traduzione, ad un dispositivo tassonomico, ad un sistema classificatorio.

In tema urbano, la questione dei segni è stata recentemente ripresa dal lavoro di Denis e Pontille (2010) sulla segnaletica della metropolitana parigina. Diversamente dal famoso studio di Marc Augé (1986)², centrato sui percorsi di senso che legano l'immaginario evocato dalle fermate della metropolitana e l'esperienza individuale dei passeggeri, i due studiosi si concentrano sulla dimensione organizzativa della segnaletica, sulla *graphical accountability* dei pannelli che guidano i passeggeri verso il loro piano di viaggio secondo specifici "programmi d'azione" (*script*): i segnali possono così essere visti come entità proattive nella trasformazione degli

² Laddove poi – nel recente *sequel* del saggio – Augé (2008) lamenta la perdita di socializzazione e l'isolamento dei nuovi passeggeri, Denis e Pontille mettono in luce un mondo sociale brulicante dove entità apparentemente inerti e neutre organizzano e plasmano l'azione collettiva.

spazi pubblici, nella misura in cui ordinano la loro natura fisica e configurano l'azione dei loro abitanti.

In conclusione il metodo etnografico adottato ha richiesto una prospettiva “multisituata” (*multi-sited*) (Marcus 1995) per seguire il nome nel complesso iter amministrativo e nel gioco tra organizzazione e spazio urbano. Inoltre, i salti temporali che come vedremo l'opera di denominazione ha incorporato hanno spinto verso un approccio “cairotico” che problematizza la dimensione spaziotemporale della mobilità etnografica nell'ambito degli studi organizzativi. I processi organizzativi contemporanei sono caratterizzati da una tensione tra tempo cronologico e tempo “cairotico” (Czarniawska 2005): il qui e ora dei processi organizzativi risulta come difficile mediazione tra tempi e spazi sfasati che si dilatano e restringono, e pure devono sintonizzarsi tra loro. Etnografia “cairotica” ed etnografia multisituata sono le due componenti dell'*approccio noir* allo studio dei fenomeni organizzativi e urbani (Coletta 2009) che ho adottato nel tentativo di dare conto della relatività spazio temporale e dell'eterogeneità materiale delle pratiche del dare il nome alle strade.

Fondato sul concetto di *serendipity*, tale approccio prende le mosse dal paradigma indiziario proposto da Carlo Ginzburg, ovvero la “capacità di risalire da dati sperimentali apparentemente trascurabili a una realtà complessa non sperimentabile direttamente. Si può aggiungere che questi dati vengono disposti dall'osservatore in modo tale da dar luogo ad una sequenza narrativa” (Ginzburg 1979, 166). Esistono forme di conoscenza, afferma Ginzburg, non misurabili e di gran lunga più ricche di qualsiasi codifica scritta, che provengono dalla concretezza dell'esperienza delle pratiche venatorie e sono tramandate di generazione in generazione attraverso indizi, muti artefatti, rituali oscuri, fiabe. Gli indizi che per Ginzburg sono tracce di una Storia nascosta sono qui considerati come elementi dell'intreccio testuale che emerge dal campo etnografico. Il mio tentativo è quello di situare il paradigma indiziario di Ginzburg in una storia del presente, letta attraverso un approccio noir non nel senso di genere letterario, ma di metodo investigativo. L'investigazione noir è un lavoro pratico, che ha a che vedere con la sollecitazione, la raccolta e la manipolazione di materiali. È un lavoro associativo, che costruisce delle prove sulla base di tracce e indizi. È un lavoro straniante, che deve tener conto di ciò che è accaduto, di ciò che potrebbe essere accaduto, di ciò che accade, di ciò che potrebbe accadere. L'investigazione è un lavoro mondano, che entra in contatto con ogni sorta di ambiente. È un lavoro discreto, attento ai dettagli. È un lavoro che conosce la parzialità dei riscontri. L'investigazione non brama lo scandalo né aspira alla scoperta sensazionale. Al contrario, l'investigazione è il lavoro paziente che ne mette in rilievo gli interessi e le passioni. In sostanza, l'investigazione noir è una pratica etnometodologica che affronta criticamente la questione del luogo comune e dell'ordine sociale. Non dà per scontato l'ordine prestabilito, né vuole promuoverne uno alternativo e migliore. Il noir lavora proprio alla *disinvenzione* di questa illusione del controllo per far emergere un conflitto a bassa frequenza. A differenza di ciò che avviene nel giallo e nell'indagine poliziesca classica, l'investigazione noir dell'evento non ha colpevole da svelare, né alcuna logica lineare o retorica consolatoria. L'investigazione noir si rivolge al luogo

comune in modo anti-strategico, non parte da una situazione problematica da risolvere. Semmai la crea, guardando all’evento come un luogo denso, disseminato di tracce che rinviano altrove, componendo il racconto del sommerso sulla scorta ambigua di indizi e testimonianze.

La questione del dare il nome di strada a Spini di Gardolo rappresenta appunto un luogo comune da *disinventare*, una *boring thing*, nel senso di Star (2002, 120) secondo cui investigare sulle “cose noiose, disseppellire cioè le narrazioni sottese agli aspetti banali delle infrastrutture rivela come la conoscenza è costruita, classificata e conservata”.



Fig. 1. I cartelli con i nomi dei settori appena installati e i vecchi segnali con i nomi delle aziende (Novembre 2006).

5. Dare il nome alle strade

Per quanto sprovvista di nomi di strada, l’area di Spini di Gardolo è tutt’altro che priva di segnali: accanto alle tabelle apposte dal servizio urbanistica che indicano i numeri civici delle case vi sono altri cartelli attorno, installati dal servizio mobilità, che suddividono la zona industriale in 7 settori (A, B, C, D, E, F e G), ognuno contraddistinto da un colore diverso. La denominazione per settori è stata operata dal Servizio Mobilità del Comune di Trento, con l’obiettivo di razionalizzare la disposizione caotica dei segnali stradali di colore marrone che indicano il nome dell’azienda. Questi però restano raggruppati in numero consistente agli incroci, il che rende complicato per gli autisti individuare la direzione da prendere.

Troviamo dunque diverse modalità di denominazione che corrispondono a pra-

tiche organizzative diverse e a regimi di *accountability* diversi: quelle del consiglio comunale (vie dei venti), quelle del servizio urbanistica (numeri civici), quelle del servizio mobilità (settori), quelle delle aziende che operano nella zona (cartelli marroni). L'area si configura così come una rete complessa di denominazioni che connette saperi, uffici, strade, abitazioni, attività produttive, vissuti quotidiani, culture epistemiche. Nel connettere e associare tali entità, ciascuna forma di denominazione connota e materializza una propria versione dello spazio urbano.

5.1. Classificazione e nomenclatura delle vie: differenziazione tra spazio e luogo

La via si costituisce a partire dall'unione di due saperi esperti distinti, tecnico-urbanistico e politico-culturale, attraverso l'opera di un'autorità politica (il Consiglio Comunale). La divisione delle competenze in ambito organizzativo contribuisce a *performare* la differenza tra spazio fisico e luogo sociale. Osserviamo dunque come le pratiche toponomastiche mettono in atto e mantengono tali distinzioni.

ZONA ABITATIVA - CENTRO STORICO	
n.ro 10	via del Pont dei Vodi
n.ro 9/11	via del Loghet (nel caso non venisse accettata l'unificazione delle vie 9 e 11: per la n.ro 9 si propone "via del Loghet" e per la n.ro 11 "via dei Masadori")
n.ro 8	via ai Pradi
n.ro 3	via Le Fosse
ZONA INDUSTRIALE	
n.ro 2	via Rosa dei Venti
n.ro 14	via della Tramontana
n.ro 17	via del Grecale
n.ro 18	via delle Roste
n.ro 15	via del Levante
n.ro 13	via del Maestrale
n.ro 12	via dell'Ostro
n.ro 7	via del Ponente
n.ro 6	via del Libeccio
n.ro 5	via dello Zefiro
n.ro 1	via Ora del Garda
n.ro 4	via dello Scirocco

Fig. 2. Delibera del comune di Trento con i nomi delle vie.

Secondo la definizione in uso, una via è costituita da una strada più un nome. La strada è l'*unità fisica* che nell'iter descritto viene individuata dall'ufficio toponomastica, che appartiene al servizio urbanistica del comune. Il nome è l'*odonimo* (nome di strada) o *toponimo* (nome di luogo) che viene discusso nelle riunioni della commissione toponomastica, composta da consiglieri comunali regolarmente eletti, dietro parere della circoscrizione locale. La distinzione tra spazio fisico e

luogo sociale risponde a pratiche di classificazione e nomenclatura e a competenze precise, le une che fanno capo all'ufficio toponomastica, le altre che fanno capo all'insieme formato dal comitato locale, dalla circoscrizione e dalla commissione cultura. Il nome di strada, la via, è dunque l'associazione di due competenze distinte, quella tecnico-urbanistica e quella storico-culturale; di due artefatti distinti, l'uno visivo e l'altro linguistico; di due domini organizzativi distinti, uno di tipo burocratico (il Servizio Urbanistica) e l'altro di tipo politico (la Commissione Cultura del Comune e la Commissione Provinciale per la Toponomastica). Da una parte, dunque, un sapere e un discorso tecnico incorporato da una posizione amministrativa, da un artefatto visivo (fig. 3) in cui le strade sono indicate con marche di neutralità e razionalità (colori e numeri); dall'altra l'artefatto e il discorso politico (fig. 2), la delibera della circoscrizione, con la carica simbolica dei nomi da discutere, modificare, assegnare.



Fig. 3. Mappa di classificazione dell'ufficio toponomastica del Comune di Trento

La suddivisione quasi saussuriana delle competenze tra *significante* (lo spazio dell'ufficio urbanistica, contrassegnato da colori e numeri) e *significato* (lo spazio della commissione toponomastica con i nomi del "luogo") si presenta molto più sfumata osservando le pratiche di denominazione. L'allestimento organizzativo della Commissione Toponomastica del Comune si sviluppa attorno alla figura del tecnico: questi è documentato sulla natura e la tipologia dei venti, definisce e circoscrive il campo di possibilità della denominazione, registra sul suo taccuino le modifiche discusse dai 'politici', fornisce loro le informazioni oggettive necessarie a

prendere le decisioni rispetto al nome, sottolineando puntualmente i confini del proprio ambito. In più, il discorso tecnico compone anche la temporalità della controversia, prende in considerazione il territorio in previsione di possibili cambiamenti, e al tempo stesso deve seguire la procedura prevista per la scelta delle vie, che prevede ad esempio che una via termini ad ogni incrocio.

5.2. “Centro abitato” e “zona industriale”

Il nome è una forma di rappresentazione: qualcosa che sta per qualcos'altro, che lo traduce, lo trasforma nella sostanza del contenuto e dell'espressione, eppure rinvia ad esso. A sua volta, la rappresentazione è un qualcosa che non esiste di per sé ma un qualcosa che “si fa”, è un atto pragmatico, un costrutto strategico autonomo rispetto a chi ne ha cognizione. In altre parole, il nome si attualizza in una serie di pratiche. In particolare, esso marca un territorio, crea e incornicia uno spazio fisico che non esisteva ancora (Latour, 1999). Seguire le pratiche del dare il nome alle strade significa dunque comprendere come l'urbano si connota e prende forma.

Sulla base delle indicazioni dell'ufficio toponomastica, la Commissione Circo-scrizionale Territorio e Ambiente riunita il 18 gennaio 2006 propone all'ufficio di accorpate i comparti 9 e 11 in un unico asse ortogonale nella zona di Spini, in modo che l'abitato sia attraversato da due uniche vie. La commissione auspica inoltre che “nella nomenclatura delle singole vie venga adottato il criterio di assegnare una tipologia omogenea di nomi alle vie del centro abitato ed una diversa, ma sempre omogenea, tipologia per le altre strade della zona circostante ai fini di un'immediata identificazione dei siti”.

La divisione tra zona abitata e “zona circostante” è ribadita in sede di consiglio circoscrizionale il 26 gennaio 2006, in cui vengono specificati i criteri da adottare, e cioè:

Di assegnare nomi “storici” per la zona abitativa del centro storico mentre per la zona restante a caratteristiche industriali di proporre nomi di venti essendo la località battuta da forti venti, salvaguardando comunque il toponimo storico “via delle Roste” con il quale la popolazione del sobborgo indica e riconosce uno specifico luogo. (Dal Verbale di deliberazione n. 5 del consiglio circoscrizionale di Gardolo, 2006).

Cosa fa dunque una via? Qual è l'*agency* di cui si fa portatrice? In altre parole, in che senso il modo in cui sono articolate le vie contribuisce a performare una specifica disposizione territoriale?

Vista dall'alto, la divisione tra la zona industriale e quella residenziale, pure attigue, è netta. Si tratta ora di comprendere in che modo la divisione funzionale prevista dalle pratiche di *zoning* del piano regolatore entra in relazione con il vissuto di chi pratica quell'area quotidianamente: come si costruisce il rapporto tra residenziale e industriale?

(Ricercatore) Passando alla situazione di Spini, qual è la relazione invece nell'area, tra area indu-

striale e area abitata, a livello sociale?

(Presidente Associazione Locale) Non c'è, sono due comparti pressoché impermeabili, al di là che chi va a Spini attraversa l'area industriale e chi va nell'area industriale spesso attraversa Spini.

(R.) Ma dal punto di vista delle aziende che operano qui nel territorio, qual è l'attenzione verso questa zona qua?

(P.A.L.) Ah, penso nessuna. Nessuna. Penso nessuna. Perché appunto sono tutti capannoni artigianali, vengono solo per il lavoro e basta. Verranno qui (nel centro abitato) a bere... il caffè.

(23/01/2007, intervista al presidente "Amiz del Pont dei Vòdi")

Che ruolo hanno le pratiche di denominazione in rapporto alla compartimentazione tra area abitata e area produttiva? In primo luogo vi è, come accennato sopra, l'esigenza di visibilità e riconoscibilità da parte dei cittadini residenti oscurati anche dalla presenza dei capannoni, che si traduce nella scelta di riservare toponimi per il centro abitato e odonimi generici per l'area industriale. E d'altra parte, è la prevalenza delle attività economiche che si impone con più forza nell'agenda politica dell'area: la suddivisione in settori, operata in un arco temporale strettissimo, incontra questo tipo di esigenza, mentre la denominazione classica portata avanti nel corso rappresentativo ha tempi più lunghi. Si potrebbe dire che la pressione dei soggetti economici sugli uffici tecnici è più forte di quella dei cittadini sugli organismi politici rappresentativi quali la circoscrizione e il comune. Sarebbe tuttavia sbagliato ricondurre *tour court* la questione ad un maggior potere contrattuale e alle conseguenti pressioni delle aziende che operano nella zona. Il fatto è che le pratiche di denominazione incorporano molteplici regimi, incluso quello giuridico, che prevede norme complesse³ che regolano il processo di denominazione. In più questi nomi devono passare al vaglio di un attore che appartiene ad un network istituzionale differente – la Commissione Provinciale – che poggia su una differente cornice di riferimento, interviene all'ultimo passaggio della catena rappresentativa e valuta il prodotto finito, in modo scorporato dal processo di produzione. Risiedere nel settore "B" non è un problema per un'azienda, purché il settore "B" sia raggiungibile, cosa che invece non si addice ad un'abitazione soprattutto nel momento in cui occorre ricevere posta o chiamare un servizio di emergenza. La pertinenza del nome da dare a una via viene valutata sulla base di uno specifico regime. In un *regime di mercato*, la cosa è indifferente purché il nome dia delle coordinate precise a chi deve raggiungere un certo luogo. In un *regime di cittadinanza*, la via, oltre alla reperibilità, contribuisce alla formazione di uno status di appartenenza civica. Dal punto di vista dei cittadini residenti, la suddivisione in settori rappresenta perciò una sorta di anti-programma che non prende in conside-

³ Tali norme sono riconducibili alla Legge Provinciale 27 agosto 1987 che ha istituito un "dizionario toponomastico trentino" per lo studio dei toponimi (i nomi originari dei luoghi) del Trentino e della loro corretta pronuncia, nonché la Commissione provinciale per la toponomastica, "allo scopo di assicurare un adeguato supporto scientifico alla realizzazione del dizionario toponomastico trentino, alla scelta e alla trascrizione dei toponimi nell'uso amministrativo e cartografico" (artt. 1 e 2).

razione il carattere abitato dell'area di Spini, e tende ad assorbirlo e ridurlo nella dimensione produttivo-economica. La controffensiva del regime di cittadinanza lavora perciò nella messa in evidenza della parte abitata su quella industriale, facendo leva sulla tradizione, sul *genius loci* (fig. 4) e su artefatti cartografici 'informativi' (fig. 5), predisposti per orientare i nuovi arrivati.



Fig. 4. Rappresentazione grafica della distribuzione delle vie.

Le due illustrazioni mostrano come artefatti visuali e linguistici concorrano alla formazione di una differenza tra zona abitata e zona residenziale: la fig. 4 rappresenta la concentrazione nella parte abitata dei toponimi legati alla tradizione agricola della zona di Spini, e la dislocazione nella parte industriale dei nomi di strada legati ai venti. Quella raffigurata nella fig. 5 è invece la mappa consegnata ai nuovi assegnatari delle residenze pubbliche, con indicati i servizi di trasporto, i supermercati e altri servizi che compaiono ben al di là della zona abitata. In questo lavoro di differenziazione operata dall'associazione di un artefatto linguistico (il nome di strada) e di un artefatto visivo (la mappa) possiamo riconoscere:

1. la mobilitazione delle esigenze e il proliferare di portavoce umani e non umani: l'associazione locale, la circoscrizione, le commissioni comunali, gli uffici tecnici, la commissione provinciale, i segnali stradali, le delibere;
2. la distinzione pratica tra *classificazione* e *nomenclatura* delle vie, resa visibile

dalla divisione delle competenze tecnico culturali e dalle visioni professionali all'interno della pubblica amministrazione;

3. la controversia che mette in campo i diritti dei residenti come portavoce del *genius loci* e gli interessi delle attività industriali e commerciali nell'area;

4. la distinzione tra abitativo ed industriale, resa visibile dal processo di denominazione (toponimi nella zona residenziale e "meteorologizzazione" della zona industriale).

I nomi di strada si configurano dunque come artefatti e agiscono come orientamento per l'azione e traccia della cultura organizzativa (Gagliardi 1990). Al tempo stesso, essi influenzano la composizione materiale del luogo e si inscrivono nelle pratiche urbane e amministrative.



Fig. 5. Mappa predisposta dal Servizio Attività Sociali per i nuovi residenti.

6. Dare le strade ai nomi

Fin qui abbiamo osservato un percorso di stabilizzazione che unisce dei discorsi e degli artefatti a una serie di pratiche organizzative iscrivendole in un nome di strada. Questa sezione riguarda invece la riproduzione della topografia di un territorio

in forma digitale sulla piattaforma *OpenStreetMap* (OSM)⁴. La pertinenza del processo nel lavoro di ricerca riguarda il conferimento di una consistenza ottica (Latour 1991) a ciò che il nome rappresenta, ovvero alle strade denominate, che prendono forma sulla base dell'elaborazione digitale delle coordinate spaziali e dal *rendering* successivo su una cartografia computerizzata. In questo caso, il processo si inverte: il nome non rappresenta più il prodotto finale di una catena, ma è il punto di partenza, l'appiglio per ricostruire e ri-tracciare le unità fisiche. Ciò che era dato per scontato nell'infrastruttura organizzativa precedentemente descritta, e cioè l'esistenza delle strade, viene così ricostruito sulla base delle classificazioni adottate e dell'infrastruttura informativa.

6.1. Costruire strade su *OpenStreetMap*, sincronizzare materiali eterogenei

MN è un ricercatore informatico che vive a Trento, nonché *OpenStreetMapper*. Vale a dire, egli percorre le strade delle città con un dispositivo Gps portatile che registra il suo percorso nello spazio e nel tempo, trasferisce i dati raccolti dal Gps nel pc, disegna la mappa del suo percorso con l'aiuto di un software, assegna loro delle categorie, e infine carica i dati sulla piattaforma *OpenstreetMap* (OSM) e li rende di pubblico dominio. Lo *streetmapping* segue lo spirito e le regole del *free* e *open source software*, che prevedono l'utilizzo gratuito e libero del dato raccolto da chiunque e per chiunque. Ciò distingue questo tipo di mappatura da quello dell'amministrazione comunale di Trento, che utilizza invece un dato proprietario, e cioè protetto da una licenza di copyright che ne vieta il libero utilizzo da parte di terzi.

Con MN abbiamo mappato l'area di Spini di Gardolo, dopo l'approvazione definitiva dei nomi di strada e l'installazione completa dei segnali da parte dell'amministrazione comunale.

26/4/2008, sabato mattina. Salgo nella Kia di MN, direzione Spini di Gardolo. Munito di registratore e fotocamera digitale. Proseguiamo verso Trento nord, fino all'imbocco della strada che porta a Spini di Gardolo, a sinistra dopo il semaforo. Poi sostiamo in una specie di area per la manovra degli automezzi pesanti. MN estrae dalla tasca un *blue747 datalogger*, un dispositivo delle dimensioni di un cellulare, che ha una doppia funzione: in modalità "log" permette di registrare gli spostamenti nello spazio incrociando il segnale di uno o più satelliti; in modalità Gps e collegato ad un telefono cellulare adeguato o a un pc, diventa navigatore satellitare. Mentre pre-

⁴ *OpenStreetMap* è un progetto collaborativo per creare mappe a contenuto libero usando dati da dispositivi Gps portatili e altre fonti libere. I dati relativi alle mappe e le immagini delle mappe sono rilasciate sotto la licenza *Creative Commons*. La scelta empirica di concentrarmi su un percorso sganciato dalla dimensione istituzionale e pubblica è stata dettata dalla necessità di seguire un percorso di informatizzazione del dato su quel quartiere che fosse in linea con i tempi della ricerca.

disponiamo l'attrezzatura, MN mi spiega che c'è un errore di default di 50 metri con i *logger* di mercato, e serve ad evitare che dispositivi di questo tipo vengano utilizzati per scopi di puntamento bellico. (Nota, 26/04/08)

La mia idea era di usare 2 Gps, così ho due informazioni. Noi andiamo in giro e ci annotiamo o col registratore vocale, o con la macchina fotografica, tutte le informazioni che ci servono" (MN)

Per aumentare l'accuratezza e ridurre l'errore di default, servono dei riferimenti incrociati, serve che l'informazione sia ridondante. L'azione di mappatura richiede un equipaggiamento adeguato, una strumentazione aggiuntiva: un taccuino, un sistema di registrazione vocale, un sistema di registrazione visiva. Così, il registratore e la fotocamera che ho in mano per lo *shadowing* supportano collateralmente il *logger* nella pratica di mappatura (e peraltro lo *shadowing* è un'attività di mappatura). La stessa mia azione, le foto che faccio, le registrazioni che avvio diventano parte di un insieme in cui è difficile distinguere attività di mappatura e attività di *shadowing*: entrambe sono prodotte di un'azione iscritta in oggetti tecnici. Anche la guida e l'auto diventano un elemento. Nella mappatura è fondamentale la sincronizzazione delle azioni e dei dispositivi di registrazione:

Adesso l'unica cosa che facciamo... dobbiamo riuscire a capire quando fare le cose. La cosa migliore è fare come farebbe un sociologo di tipo qualitativo che si annota le cose. Quindi o taccuino o registratore. Solitamente uno dice... "io comincio da qua" (MN).

La stessa automobile e lo stile di guida influenzano la mappatura:

La cosa interessante è che il Gps ha degli errori e bisogna annotarsi quando una strada è dritta. Io faccio così, metti (sbanda leggermente con la macchina) e il Gps avrà registrato questa cosa (lo sbandamento), però la strada è dritta" (...), "vedi che questa strada è dritta no? E il disegno che avrebbe dall'alto non è una curva ma un triangolo. Ecco, questo è importante da ricordare perché gli incroci se non li segna come curve e non come triangoli. E' la macchina che ha fatto la curva, ma il reticolo stradale è una cosa totalmente diversa. (MN)

Per rendere più attendibile il segnale che viene registrato dal satellite, occorre anche tener conto della carreggiata, e quindi ripetere il passaggio in un senso e nell'altro. E in ogni caso, l'uso di una bicicletta o di altri mezzi produrrebbe una tracciatura leggermente diversa. In conclusione, l'equipaggiamento di rilevazione concorre alla costruzione del dato, e ciò non riguarda soltanto artefatti materiali, ma anche i formati in cui il dato viene trasferito nel computer per essere a sua volta utilizzato nella costruzione del percorso.

Prima di cominciare la rilevazione e la mappatura, è sorto un inconveniente. Il *logger* aveva la batteria scarica, e non sarebbe durato a lungo collegato al cellulare. L'ipotesi di incrociare i due dati, quello del Gps e quello del *logger*, è stata così scartata. L'unica fonte di energia che poteva alimentare il *logger* era il pc portatile, che aveva la batteria carica.

Facciamo una cosa un po' *zozza*: colleghiamo il *logger* col pc. (MN)

Il *logger* è così stato collegato al portatile, il portatile è stato sistemato sopra le mie gambe, mentre in una mano tenevo il registratore e nell'altra la fotocamera digitale. I dati raccolti da strumenti esterni al dispositivo satellitare servono da verifica incrociata e rafforzano quelli memorizzati dal *logger*. La cosa "zozza" riguarda appunto il fatto che i dati di supporto per la verifica incrociata della mappatura sono presi separatamente, come ad esempio le foto, e richiedono una sincronizzazione "manuale".

Il *logger* registra le coordinate, più l'ora. Noi siamo a quest'incrocio alla via "X", abbiamo questa informazione. (...) Poi scatto una foto sulla piazza per darmi un'idea.. così mi ricordo che qua ho fatto una piazza. (MN)

Anche la fotocamera e il registratore vocale digitale hanno un proprio timer interno. Le informazioni relative alla data e all'ora, il tipo di fotocamera, le impostazioni dello scatto ed eventuali informazioni di copyright vengono riportati nelle proprietà del file fotografico o del file vocale seguendo lo standard Exif⁵. Tale standard prevede in più la possibilità di georeferenziare la fotografia, ovvero assegnare delle coordinate spaziotemporali allo scatto per sapere il punto da cui la fotografia è stata fatta: un telefonino Gps ad esempio può georeferenziare automaticamente la foto, ma non la mia fotocamera, anche se comunque è possibile farlo editando l'immagine dal pc, con opportuni software.

La sincronizzazione dei dati raccolti dai diversi dispositivi agisce come messa in equivalenza, e il luogo in cui avviene tale sincronizzazione agisce come centro di calcolo, in questo caso l'ufficio all'ultimo piano di un istituto di ricerca, il sabato pomeriggio.

6.2. "Fare" le vie di Spini

All'inizio, sul database di *OpenStreetMap*, Spini di Gardolo appariva già come un poligono rosa, in seguito alle rilevazioni di uno *streetmapper* che aveva disegnato l'area industriale e la pista ciclabile. Dopo il sopralluogo del 26 aprile avevamo già cominciato a ricostruire alcune strade, e a denominarle. A parte il sistema informativo del comune di Trento, infatti, sistemi di mappatura globale quali Googlemaps (fig. 6) e Viamichelin (fig. 7) non hanno la mappatura delle vie di Spini e i rispettivi nomi, e ripetono il nome del quartiere "Spini di Gardolo" su ogni strada, a definire l'area.

⁵ Lo standard EXIF (*Exchangeable Image File Format*) consente di inserire nel file fotografico dei metadati tra i quali data, ora e modello della macchina con cui è stata scattata la foto, nonché il luogo in cui la foto è stata scattata.



Fig. 6. Googlemaps (09/08)

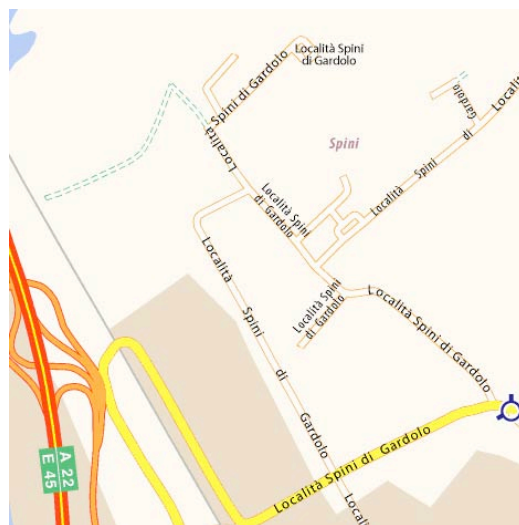


Fig. 7. Viamichelin (09/08)

Come ho anticipato, la via si costruisce come un insieme di *waypoint*, dei punti ordinati nel tempo e nello spazio in base alle coordinate ricevute dal satellite durante le pratiche di mappatura. La traccia che risulta dai *waypoint* viene così messa insieme con l'aiuto di software di mappatura (il Josm e il Mercator), e il tracciato punteggiato si trasforma in punti, linee e aree. Oltre che rielaborare i tracciati, questi software consentono anche di classificarli. In questo modo, quelli che erano punti, linee e aree vengono qualificati con delle categorie e dei valori e trasformati in strade pedonali, autostrade, piste ciclabili e così via. Va da sé che le classifica-

zioni di *OpenStreetMap* sono diverse dalle modalità di classificazione del Servizio Urbanistica e viabilità del comune, nonostante le differenze tra le rispettive mappe possano sembrare puramente estetiche. Se tuttavia un'estetica implica una pratica e un'episteme, le strade prendono forma attraverso processi diversi, e a partire da metodi diversi. Ciò che conferisce loro un tratto comune è appunto il nome. Il sistema di classificazione di *OpenStreetMap* è in lingua inglese, e articola gli oggetti urbani in base a caratteristiche fisiche, caratteristiche non fisiche e denominazioni. Le categorie, o chiavi, hanno dei valori e si distinguono con elementi grafici (nodi, vie, aree). Le chiavi definiscono delle classi (strade, materiale del fondo stradale, usi, nomenclature, tipo di territorio ecc.), ciascuna delle quali comprende dei valori. Questo può aiutarci a capire il percorso di costituzione informativa di Spini di Gardolo. All'inizio, come dicevamo, Spini appare come zona industriale, un poligono che definisce un'area senza strade né nomi (fig. 8).



Fig.8. Spini di Gardolo su *OpenstreetMap* (05/08)

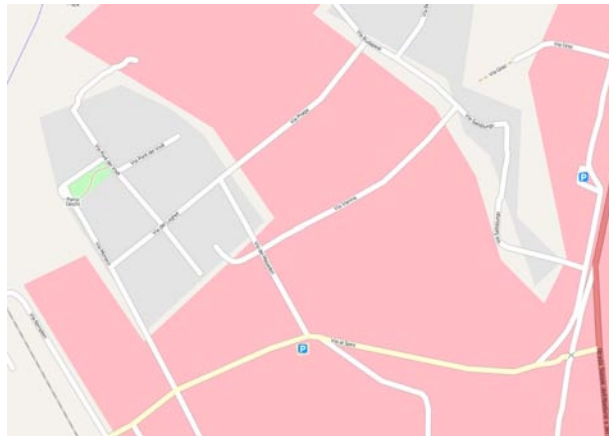


Fig. 9: Spini di Gardolo su *OpenstreetMap* (06/08)

Nelle figure 8 e 9 si può notare la formazione di Spini sulla piattaforma informatica di *OpenStreetMap*. Gli aggiornamenti progressivi della mappatura intervengono a modificare anche i confini delle aree (industriale e residenziale). Nella figura qui sopra possiamo osservare come man mano che i dati vengono rilevati e rielaborati attraverso il software, Spini di Gardolo prende progressivamente forma, la sua articolazione diviene più complessa e ciò è dovuto ad un fare e ad una conoscenza che si producono in modo pratico e artigianale:

Io vado dritto e poi rifacciamo la via. Allora io mi giro e rientro nella via. (...) Che facciamo, facciamo il pezzo di via Monaco e poi facciamo il giro che la chiude?

Ho ragione di pensare che via Klagenfurt finisce lì.. adesso io direi, facciamo...via di Spini qua, via di Spini la faccio tutta... mi manca via Masadori, poi abbiamo anche la via... Bucarest, Budapest, come si chiama...

Stiamo facendo il contorno del quartiere. Se riusciamo a fare il contorno del quartiere poi abbiamo un'idea (MN, 26/04/08)

“Fare una via”, in termini di mappatura, non significa soltanto percorrerla, ma innanzitutto letteralmente “farla”, produrla. La mappatura delle strade è un atto che produce un altro oggetto: il fatto che la strada sia percorsa e in un certo senso esista già è secondario rispetto a questo, perché ciò che questo processo comporta è di plasmare un'entità nuova. In questo processo, il sistema di classificazioni fornisce la piattaforma sulla cui base poggia l'oggetto che viene costruito, o meglio, l'infrastruttura classificatoria di *OpenStreetMap* è l'appiglio che si aggancia alla strada che esiste già e in un certo senso ne aumenta la capacità di esistenza attraverso un processo di oggettivazione. Nell'opera di mappatura di Spini di Gardolo, vengono messi insieme *waypoint*, fotografie, navigatori Gps, satelliti, standard di classificazione, computer portatili, automobili. Nel processo di mappatura, queste entità si agganciano al nome di strada oggettivato nelle reti d'azione organizzativa descritte nel capitolo precedente. Se prima il problema era quello di scegliere il nome più adatto a soddisfare le posizioni in gioco, si tratta qui di fabbricare delle entità per associarle ed *assicurarle* ad un nome che già esiste e che sostiene la loro articolazione. Dal dare il nome alle cose, si passa così al dare le cose ai nomi.

7. Conclusioni

La circolazione degli artefatti linguistici-materiali e delle pratiche organizzative osservate nel processo di denominazione di Spini di Gardolo si iscrive in un processo di costruzione del senso, che può esser riferito a ciò che Karl Weick (1995) chiama appunto *sensemaking*. Il *sensemaking* prende forma a partire dalle azioni, nella co-evoluzione tra senso e significato, tra una dimensione fluida e preriflessiva e una dimensione formalizzata dell'azione sociale. Prendendo ispirazione dal pensiero evolutivo di Follett (1924), Weick (1995, 31) sostiene che “le persone creano i propri ambienti nel momento stesso in cui questi ultimi li creano a loro volta”, così

come l'idea di un oggetto fa esistere quell'oggetto e l'oggetto rinforza l'esistenza di quella data idea. Infine, l'orientamento alla plausibilità: i processi di *sensemaking* mantengono una certa apertura e ambiguità a scapito dell'accuratezza in modo da non esaurire le possibilità d'azione in maniera univoca. Il *sensemaking* agisce in modo tattico anziché strategico, e questo aumenta la capacità adattiva e le risorse per l'azione.

Gli artefatti linguistici rappresentati dai nomi di strada incorporano tuttavia un'azione che va al di là del *sensemaking* così concepito, in quanto costituiscono delle entità non-umane e possiedono una dimensione materiale. In questo senso, Czarniawska e Joerges (1990) introducono il concetto di *worldmaking*, osservando la costruzione del senso nella traslazione delle idee intese come "immagini dell'azione", e il modo in cui queste si materializzano attraverso processi di moda e istituzionalizzazione, dando luogo al cambiamento organizzativo. Qui le idee si traducono in oggetti e ancora in idee, producono localizzazioni multiple che concatenate tra loro danno luogo a spazi/tempi globalizzati. I due autori mostrano così l'esistenza di un continuum tra idea, oggetto e azione, tra uno spazio/tempo locale e uno spazio/tempo globale. Su questa linea di pensiero, Corvellec e Risberg (2007) introducono a loro volta la nozione di *mise-en-sens*, che fornisce una chiave interpretativa utile al lavoro del nome di strada:

La *mise-en-sens* guarda al senso come un esito incerto, fluttuante e non localizzabile delle connessioni rizomatiche che gli ingegneri cercano incessantemente di fissare per il loro pubblico, muovendosi tra attanti, indizi semiotici, configurazioni temporanee di potere, tecnologia, contesti, circostanze, vincoli giuridici. Ciò implica qualcosa di più che la mera adozione di una definizione esaustiva di senso. (Corvellec e Risberg 2007, 322)

Il processo di *mise-en-sens* condivide con quello di *sensemaking* l'attenzione verso l'attivazione, la costruzione e la diffusione del significato nelle organizzazioni, ma a differenza di esso guarda non tanto agli aspetti retrospettivi e di costruzione dell'identità degli attori, quanto agli aspetti prospettivi e di costruzione dell'immagine del progetto stesso, senza chiamare in causa questioni cognitive e psicologiche. È sulla base di questo lavoro prospettico di *mise-en-sens* che si stratificano e interlacciano le diverse modalità di esistenza di Spini di Gardolo. Il nome di strada consente appunto di osservarne la complessità spaziale, temporale e materiale.

In che modo si produce la sociomaterialità del nome di strada?

Secondo Hacking (1999, 31) i "modi di classificare esseri umani interagiscono con esseri umani che sono classificati". Traducendo l'affermazione dello studioso nei termini del presente articolo, l'idea del dare il nome alla strada interagisce con la strada che è denominata, modi di classificare strade interagiscono con strade classificate. Altrimenti detto, il nome e l'attività a cui si riferiscono (le strade da nominare) divengono il prodotto di una funzione considerata qui in termini di pratiche: le classificazioni si traducono in oggetti che a loro volta si traducono in classificazioni e mettono in atto una certa versione del territorio. Inoltre, l'opera di connotazione incorporata dal nome di strada si accompagna in modo inscindibile a

quella di connessione: connotare significa dunque connettere materiali eterogenei in varie configurazioni.

Nel percorso di indagine, quello che si configurava come area periferica diviene una sorta di *anti-panopticon* alla luce del quale studiare la dimensione territoriale e amministrativa che gli ruota attorno. Si è trattato dunque di unire il quotidiano delle pratiche amministrative al quotidiano delle esigenze legate all'*abitare* un territorio. Questa "quotidianizzazione" problematica è stata possibile sdrammatizzando le opposizioni tra *spazio* inteso come entità fisica "altra", negativa, e territorio inteso come emanazione di una sovranità trascendente cui si appartiene. In questo senso organizzazione e spazio urbano rappresentano gli investimenti del territorio e dello spazio che si formano a seconda dei riscontri del campo di Spini di Gardolo. La genealogia dei nomi di strada fin qui illustrata risponde dunque a regimi quotidiani di enunciabilità che si giocano su questioni apparentemente banali, ma che ne *performano* materialmente e discorsivamente l'esistenza "periferica". Nel caso di Spini, la qualificazione e la riconoscibilità di periferia si traduce a partire da un concatenamento di regimi che pre-iscrivono la problematicità dell'area e conferiscono un orientamento di senso ai tentativi di organizzarla. Durante l'investigazione ho cercato da un lato di mettere in luce la relazione tra dimensioni apparentemente aliene quali l'organizzativo e l'urbano, dall'altro di percorrere e raccontare il tessuto inestricabile e in continuo divenire delle controversie, degli interessi, degli attori che queste connessioni chiamano in causa. Il nome di strada è il mezzo che mi ha accompagnato durante questo percorso.

Bibliografia

- Adolfsson, P. (2005) *Environment's many faces: on organizing and translating objects in Stockholm*, in Czarniawska e Sevón (2005).
- Akrich, M. (1992) *The description of technical objects*, in Bijker e Law (1992); trad. it. *La de-scrizione degli oggetti tecnici* in Mattozzi (2006).
- Augé, M. (1986) *Un ethnologue dans le metro*, Paris, Hachette; trad. It. *Un etnologo nel Metrò*, Milano, Eleuthera, 1995.
- Augé, M. (2008) *Le metro revisitè*, Paris, Seuil; *Il metrò rivisitato*, Milano, Cortina, 2009.
- Bacharach S. B., Gagliardi P., Mundell B. (a cura di) (1995) *Il pensiero organizzativo europeo*, Milano, Guerini e Associati.
- Bijker, W. E., Law, J. (a cura di) (1992) *Shaping technology/building society: Studies in sociotechnical change*, Cambridge, MIT Press.
- Bowker, G. C. e Star, S.L. (1999) *Sorting Things Out: Classification and Its Consequences*, Cambridge, MIT Press.
- Bruni A. (2003) *Lo studio etnografico delle organizzazioni*, Roma, Carocci.

- Bruni A. (2005) *Shadowing Software and Clinical Records: On the Ethnography of Non-Humans and Heterogeneous Contexts*, in "Organization", 12(3), pp. 357-378.
- Coletta C. (2009) *Dare un nome alle cose. Organizzare lo spazio urbano secondo pratiche di toponomastica*. Tesi di dottorato in Sociologia e Ricerca Sociale, Trento, Università degli Studi di Trento.
- Corvellec, H. e Risberg, A. (2007) *Sensegiving as mise-en-sens – The case of wind power development*, in "Scandinavian Journal of Management", 23(3), pp. 306-326.
- Czarniawska, B. (2007) *Shadowing and other techniques for doing fieldwork in modern societies*, Copenhagen, Liber/CBS Press.
- Czarniawska, B. (2002) *A tale of three cities, or the glocalization of city management*, Oxford, Oxford University Press.
- Czarniawska, B. (2004) *On time, space and action nets*, in "Organization", 11(6), pp. 773-791
- Czarniawska, B. e Sevòn, G. (a cura di) (2005) *Global ideas. How ideas, objects and practices travel the global economy*, Malmo-Copenhagen, Liber/CBS press.
- Czarniawska, B. e Solli, R. (a cura di) (2001) *Organizing Metropolitan Space and Discourse*, Copenhagen, Copenhagen Business School Press.
- Czarniawska, B. e Joerges, B. (1995) *Venti di cambiamento organizzativo: come le idee si traducono in oggetti e azioni*, in Bacharach e Gagliardi (1995).
- Czarniawska, B. e Joerges, B. (1990) *Linguistic artifacts at service of organizational control*, in Gagliardi (1990).
- Czarniawska, B. e Joerges, B. (1988) *How to control things with words: Organizational talk and control*, in "Management Communication Quarterly", 2(2), pp. 170-193.
- De Laet, M. e Mol, A. (2000) *The Zimbabwe Bush Pump: Mechanics of a Fluid Technology*, in "Social Studies of Science", 30, pp. 225-263; trad. it. *La Zimbabwe Bush Pump. Meccanica di una tecnologia fluida* in Mattozzi (2006).
- Denis, J. e Pontille, D. (2010) *The graphical performance of a public space: the subway signs and their scripts*, in Sonda, Coletta e Gabbi (2010).
- Derrida, J. (1967) *De la grammatologie*, Paris, Minuit; trad. it. *Della grammatologia*, Milano, Jaca Book, 1989.
- Fabbri, P. e Marrone, G. (a cura di) (2001), *Semiotica in Nuce*, Roma, Meltemi.
- Follett, M. P. (1924) *Creative experience*, New York, Longman Green.
- Frandsen, A. C. (2009) *From Psoriasis to a Number and Back*, in "Information and Organization" 19(2), pp. 103-128.
- Gagliardi, P. (a cura di) (1990) *Symbols and Artifacts*, New York, Aldine de Gruyter.
- Garfinkel, H. (1967) *Studies in Ethnomethodology*, New York, Prentice Hall.
- Gherardi, S. e Lippi, A. (a cura di) (2000) *Tradurre le riforme in pratica*, Milano, Cortina.
- Goodwin, C. (2003) *Il senso del vedere*, Roma, Meltemi.

- Goodwin, C. (1997) *The Blackness of Black: Color Categories as Situated Practice*, in Resnick (1997); trad. it. *La nerezza del nero* in Goodwin (2003).
- Hacking, I. (1999) *The social construction of what?*, Cambridge, Harvard University Press.
- Hommels, A. (2005) *Unbuilding Cities: Obduracy in Urban Sociotechnical Change*, Cambridge, MIT Press.
- Hughes, T. P. (1983) *Networks of Power: Electrification in Western Society 1880 – 1930*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- Joerges, B. (1999) *Do Politics Have Artefacts?*, in “Social Studies of Science”, 29, pp. 411-431.
- Knorr-Cetina, K. (1981) *The manufacture of knowledge: an essay on the constructivist and contextual nature of science*, Oxford, Pergamon Press.
- Latour, B. (1987) *Science in action: how to follow scientists and engineers through society*, Harvard, Harvard University Press.
- Latour, B. (1996) *Petite réflexion sur le culte moderne des dieux faitiches*, Paris: Les empêcheurs de penser en ronde; trad. it. *Il culto moderno dei fatticci*, Roma, Meltemi, 2005.
- Latour, B. (1999) *Pandora's hope: essays on the reality of science studies*, Harvard, Harvard University Press.
- Latour, B. (2001a) *Réponse aux objections...: enjeux politiques et écologiques de l'idée de nature*, in “Revue du MAUSS semestrielle”, 17, pp. 137-152.
- Latour, B. (2001b) *Piccola filosofia dell'enunciazione*, in Fabbri e Marrone (2001), *Semiotica in Nuce*, Roma. Meltemi.
- Latour, B. (2004) *Which Politics for which Artefacts?*, in “Domus”, giugno 2004.
- Latour, B. e Hermant, E. (1998) *Paris: Ville Invisible*, Paris, La Decouverte.
- Latour, B. e Weibel, P. (a cura di) (2005) *Making things public: Atmospheres of democracy*, Cambridge, MIT Press.
- Latour, B. e Woolgar, S. (1986 [1979]) *Laboratory Life: The Construction of Scientific Facts*, Princeton, Princeton University Press.
- Leyshon, A. e Thrift, N. (1997) *Money/space: geographies of monetary transformation*, London-New York, Routledge.
- Lynch, M. (1995) *Laboratory Space and the technological complex: an investigation on topical contextures*, in Star (1995).
- Lynch, M. (1985) *Art and Artifact in Laboratory Science*, London, Routledge & Kegan Paul.
- MacKenzie, D. e Wajcman, J. (a cura di) (1985) *The Social Shaping of Technology*, Philadelphia, Open University Press.
- Marcus, G. (1995) *Ethnography in/of the world system: The emergence of multi-sited ethnography*, in “Annual Review of Anthropology”, 24, pp. 95-117.
- Mattozzi, A. (a cura di) (2006) *Il senso degli oggetti tecnici*, Roma, Meltemi.
- Resnick, L., Saljo, R., Pontecorvo, C., e Burge, B. (a cura di) (1997) *Discourse, tools and reasoning. Essay on Situated Cognition*, Berlin-Heidelberg, Springer-Verlag.

- Schneekloth, L. e Wooster, M. (1984) *Imagining Buffalo: Reflections on the City*, in “Urban Resources”, 1(4), pp. 21-27.
- Schutz, A. (1967) *Fenomenologia del mondo sociale*, Bologna, Il Mulino.
- Solli, R., Demediuk, P. e Sims, R. (2005) *The Namesake – on Best Value and Other Reformmarks*, in Czarniawska e Sevón (2005).
- Sonda, G., Coletta, C. e Gabbi, F. (a cura di) (2010) *Urban Plots, Organizing Cities*, Farnham, Ashgate.
- Star, S.L. (2002) *Infrastructure and ethnographic practice*, in “Scandinavian Journal of Information Systems”, 14(2), pp. 107-122.
- Star, S.L. (a cura di) (1995) *Ecologies of knowledge*, New York, State University of New York Press.
- Stengers, I. (2005) *The cosmopolitical proposal*, in Latour e Weibel (2005).
- Weick, K. (1995) *Sensemaking in Organizations*, Sage Publications, London; trad. it. *Senso e significato nell'organizzazione*, Milano, Cortina, 1997.
- Whitehead, A. N. (1927-8) *Process and Reality. An Essay In Cosmology*, Gifford Lectures; nuova edizione a cura di D. Griffin e D. Sherburne, New York, Free Press, 1978.
- Winner, L. (1985) *Do Artifacts Have Politics?*, in MacKenzie e Wajcman (1985).

Giving name to streets, giving streets to names. Organising urban space following toponymy practices

Abstract The article investigates the practices of giving names to streets. It looks at the city as an expanded laboratory and tackles urban issues following the performative action of names. Particularly, the study follows the action-nets resulting from toponymic processes. It adopts an organisational approach to urban phenomena with the aim of accounting for the device through which a part of the city is shaped. In this sense, the practices of naming spaces represent a sort of switch between organisational and urban dimension. Mainly, they involve the material nature of spatial organisation and the situated character of administrative work: what makes an urban space as such? How is it made up and organised? How do its different modes of existence take place, differ from, and relate to, one another? These issues will be explored by taking into account how names actually emerge and produce relations that connect heterogeneous materials, connoting and classifying them as urban spaces. How to account for practices of giving names to streets? How do names act? What are they made of? What are the implications of giving names to streets? The street name acts as a sort of interface between everyday and institutional life, between collective memory and lived experience, between administrative and technoscientific practices. It is thanks to these mediation skills that a street name is shaped and receives its performative power, and it is towards those aspects that the investigation is oriented.

Keywords classifications; urban space; maps; toponymy; organizational practices.

* * *

Claudio Coletta Università di Padova
Pa.S.T.I.S. - Dipartimento di Sociologia
Via Cesarotti, 10/12, 45100, Padova
Email: claudio.coletta@gmail.com