POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Portici e sotto-cavalcavia come beni comuni: rifugi naturali urbani e occasioni per rigenerare insieme la città

Original
Portici e sotto-cavalcavia come beni comuni: rifugi naturali urbani e occasioni per rigenerare insieme la città / Ciaffi, D. - In: Enciclopedia Sociologica dei Luoghi / Nuvolati G.. - STAMPA. - Milano : Ledizioni srl, 2020. - ISBN 9788855263603. - pp. 239-262

Availability:
This version is available at: 11583/2927772 since: 2021-09-28T16:04:30Z

Publisher:
Ledizioni srl

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

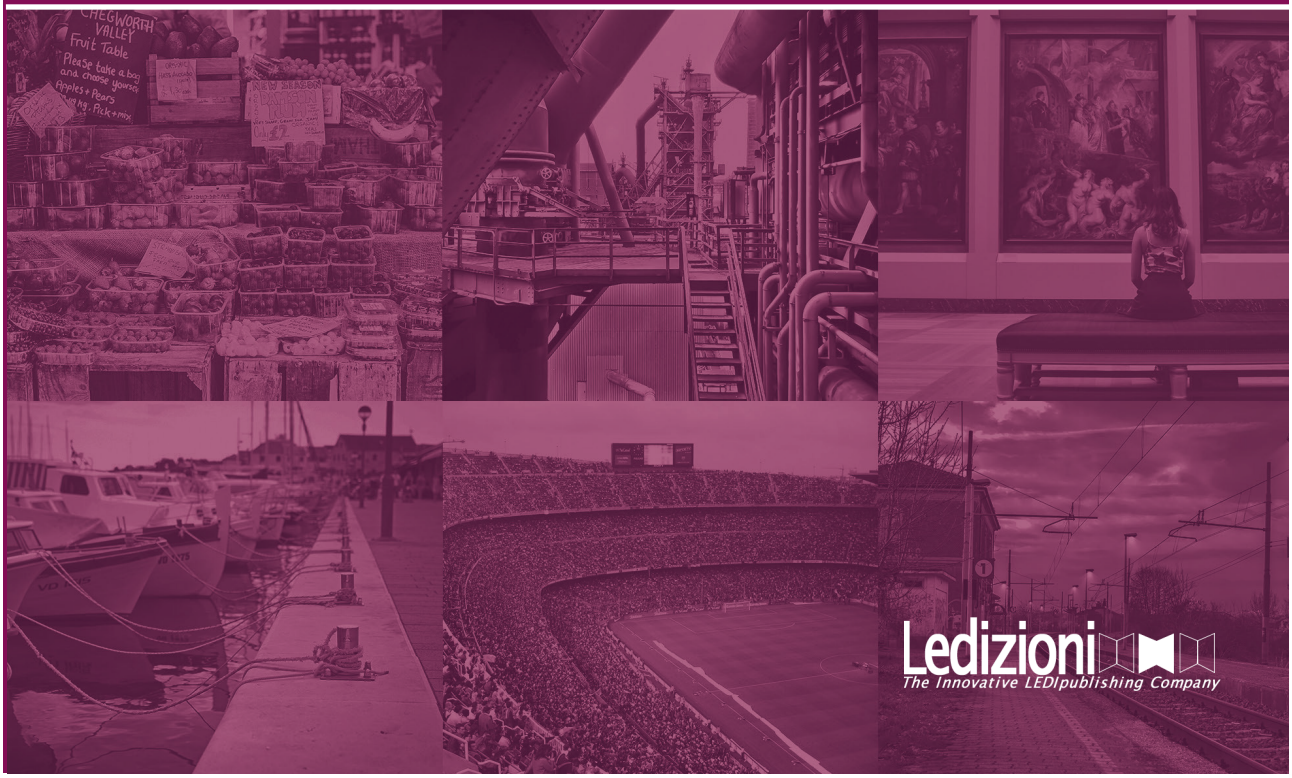
(Article begins on next page)

12 October 2024

Enciclopedia Sociologica dei Luoghi

Volume 3

a cura di Giampaolo Nuvolati



Ledizioni
The Innovative LEDIpublishing Company

Enciclopedia Sociologica dei Luoghi

Volume 3

a cura di Giampaolo Nuvolati

Ledizioni

Il lavoro di coordinamento per la realizzazione del Volume 3 è stato svolto da Monica Bernardi e Luca Bottini.

Il Volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

© 2020 Ledizioni LediPublishing
Via Alamanni, 11 – 20141 Milano – Italy
www.ledizioni.it
info@ledizioni.it

Enciclopedia Sociologica dei Luoghi. Volume 3, a cura di Giampaolo Nuvolati

Prima edizione: novembre 2020

ISBN cartaceo 978-88-5526-360-3
ISBN eBook 978-88-5526-361-0

In copertina:
Progetto grafico: ufficio grafico Ledizioni

Informazioni sul catalogo e sulle ristampe dell'editore: www.ledizioni.it

Le riproduzioni a uso differente da quello personale potranno avvenire, per un numero di pagine non superiore al 15% del presente volume, solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da Ledizioni.

Indice

Nota introduttiva 9
di Giampaolo Nuvolati

A

Le aree gioco nei giardini e nei parchi pubblici urbani 17
di Francesca Zajczyk e Licia Lipari

I luoghi dell'arte nello spazio urbano dal monumento alle pratiche partecipative 41
di Francesca Guerisoli

Autostrade. Reti asfaltate e "*cluster* urbani" 63
di Alfredo Agustoni

B

La biblioteca: una centralità urbana 81
di Maurizio Bergamaschi

Il borgo: eredità e rigenerazione 99
di Paola de Salvo e Marco Pizzi

C

Il cimitero: spazio eterotopico di separazione o di aggregazione? 119
di Moreno Zago

Il condominio: da spazio comune a comunità elettiva 139
di Silvia Mugnano

F

Il faro: la parabola delle case della luce, dalla logistica marittima al turismo evoluto 157
di Emilio Cocco

M

I mercati settimanali: la ricerca dell'affare e la frequentazione dello spazio pubblico 175
di Fiammetta Fanizza

O

Gli orti urbani. Un campo di pratiche conflittuali 199
di Giuseppe Caridi

Gli ospedali psichiatrici: luoghi eterotopici tra storia e memoria della follia 215
di Sonia Paone e Luigi Pellizzoni

P

Portici e sotto-cavalcavia come beni comuni: rifugi naturali urbani e occasioni per rigenerare insieme la città 239
di Daniela Ciaffi ed Emanuela Saporito

Il porto: l'interfaccia tra terra e mare 263
di Emilio Cocco

Q

Quartieri etnici, quartieri di immigrazione. Dinamiche segregative e politiche desegregative 281
di Alfredo Agustoni e Alfredo Alietti

R

Le residenze universitarie: spazi polifunzionali per l'istruzione superiore 303
di Eduardo Barberis e Nico Bazzoli

Il ristorante: trama, attori e palcoscenico di un'invenzione che ha rivoluzionato il mangiare pubblico 327
di Paolo Corvo, Riccardo Migliavada, Dauro Zocchi

S

Le spiagge: un instabile equilibrio tra uomo e ambiente 347
di Gabriele Manella

P

Portici e sotto-cavalcavia – Daniela Ciaffi ed Emanuela Saporito

Porto – Emilio Cocco

P Portici e sotto-cavalcavia come beni comuni: rifugi naturali urbani e occasioni per rigenerare insieme la città

di Daniela Ciaffi ed Emanuela Saporito[1]

Come gli uomini preistorici non solo abitavano nelle grotte, ma vi portavano il bestiame al sicuro, vi pregavano, le usavano come luogo di sepoltura, così oggi possiamo riconoscere una molteplicità di funzioni e popolazioni in tutti quegli spazi "sotto": dai prestigiosi portici ottocenteschi progettati per le passeggiate reali, che accolgono di notte gli abitanti di strada, fino agli spazi di risulta creati da infrastrutture stradali e ferroviarie, che in alcune sorprendenti esperienze di rigenerazione urbana hanno ispirato collaborazioni tra artisti e comunità locali. In questo contributo l'obiettivo è di riflettere sulle diverse *affordance* che è possibile leggere in relazione a questi luoghi accessibili a tutti e perciò emblematici di un ritorno alla logica dei beni comuni. Chi è al centro della re-interpretazione di portici, sotto-cavalcavia eccetera? Dai responsabili pubblici ai migranti, passando per associazioni e gruppi informali, molti sono gli attori che li vedono come opportunità.

We can recognize a multiplicity of functions and populations in all the coeval "under urban spaces" just as prehistoric men not only lived in caves, but also brought their livestock there and used them as sacred place: from the prestigious nineteenth-century arcades designed for real walks, which welcome now homeless at night, up to the resulting spaces created by road and railway infrastructures, which in some surprising experiences of urban regeneration have inspired collaborations between artists and local communities. The aim of this contribution is to reflect on the different levels of affordability that can be read in relation to these places accessible to all and therefore emblematic of a return to the logic of common goods. Who is at the center of the reinterpretation of arcades, underpasses etc.? Many actors see them as opportunities, from public managers to migrants, passing through associations and informal groups.

1 Daniela Ciaffi è professoressa associata di Sociologia dell'ambiente e del territorio presso il Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (Politecnico di Torino) ed è vice-presidente di Labsus, il laboratorio per la sussidiarietà (www.labsus.org). Emanuela Saporito è architetto, PhD in Spatial Planning and Urban Development, collabora con il Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (Politecnico di Torino) ed è membro attivo di Labsus, il laboratorio per la sussidiarietà (www.labsus.org).

1. Definizione

Come gli uomini preistorici non solo abitavano nelle grotte, ma vi portavano il bestiame al sicuro, vi pregavano, le usavano come luogo di sepoltura, così oggi possiamo riconoscere una molteplicità di funzioni e popolazioni in molti di quegli antri urbani creati da infrastrutture e architetture.

L'immaginario collettivo rimanda immediatamente a scenari residuali per abitanti esclusi. E così, spesso, è. Ahmad Gamal, rifugiato sudanese e studente di sociologia all'università di Lyon 2, intitolò «Viviamo sotto i ponti delle vostre splendide città» una lettera indirizzata al parlamento europeo:

> Onorevoli colleghi, forse avete assistito alle morti di massa nel Mar Mediterraneo negli ultimi anni. Potreste aver visto le nostre foto, viviamo per le strade e sotto i ponti delle vostre magnifiche città, alla periferia di Parigi, Roma, Berlino o Bruxelles. Avete sicuramente visto le nostre code per cibo, vestiti, accesso ai servizi igienici, le nostre code negli uffici amministrativi. Le nostre code ovunque. Avete sicuramente visto i mercati degli schiavi: siamo tornati a questo, nel XXI secolo, quando pensavamo che fosse finita. […] Signore e signori, dovete ammettere che la retorica dell'odio si è intensificata. L'ascesa di movimenti estremisti è in corso, le loro dichiarazioni e le loro chiamate sono chiare: hanno annunciato il rifiuto dell'altro.» (InfoMigrants 2019, traduzione nostra).

Sotto i ponti, sotto i cavalcavia, sotto i cavalca-ferrovia, sotto i portici si rifugiano da sempre quelli che la studiosa e attivista americana Sherry Arnstein definiva circa mezzo secolo fa, con la sua ineguagliabile essenzialità anglosassone, coloro che non hanno (*the have not*): non posseggono beni materiali, non hanno alcun potere e rimangono tradizionalmente esclusi di fatto persino da molti processi partecipativi di facciata (Arnstein 1969). Quando le «persone senza», senza documenti come senza casa, si rifugiano «sotto», trovano spesso riparo ma non sempre sicurezza, come dimostrano ricerche quali lo studio sugli homeless vittime di violenza per motivi di razza, religione, orientamento sessuale, appartenenza etnica (National Coalition For The Homeless 2016). Ciò nonostante, molti abitanti di strada hanno ripetutamente dichiarato di preferire questi antri urbani naturali alle strutture affollate come i dormitori pubblici (Ricca 2018), rimarcando il fatto che i «sotto» sono anche gli spazi del rifugio inteso come spazio per esprimere ed esercitare la propria libertà ed

individualità in sicurezza - anche sanitaria, in tempi di pandemia -. In molte gallerie porticate, quando la notte si spengono le luci delle vetrine e si interrompe il via vai degli avventori, così come in quelle nicchie create dai nastri delle infrastrutture, possono trovare accoglienza forme dell'abitare «resistenti», che resistono cioè alle rigidità dell'organizzazione urbana e territoriale, imposte dal modello socio-economico dominante e dai (pre)giudizi sociali. Ed è in questa accezione di «rifugi aperti» o «grotte accessibili a tutti» che possiamo leggere l'unicità di questi luoghi in cui le alterità convivono: tollerandosi e ignorandosi, come nel caso delle vetrine del lusso con i sacchi a pelo dei senza tetto, ovvero scambiando, come tra abitanti del sotto-portico e residenti ai piani alti che in vari modi interagiscono quotidianamente. Ed è proprio nell'incontro tra logiche pubbliche e private in un comune tutto da definire, che si gioca la definizione di questi spazi.

Se prendiamo le definizioni della Treccani, sia i portici che i cavalcavia vengono identificati come manufatti urbani e stradali nati per segnare un passaggio: «coperto, lungo le vie e intorno a piazze, cortili, rappresentando talvolta elemento architettonico distintivo di facciate o di fianchi di palazzi» per i portici; «per evitare l'incrocio a raso tra due strade, o tra una strada e una ferrovia, sostenendo a livello più alto il piano viabile dell'opera meno importante» per i cavalcavia. Ecco che sotto-portici e sotto-cavalcavia, pur essendo oggetti architettonici differenti, per funzione urbanistica, valore storico ed estetico, possono entrambi funzionare come bordi «liminari» (Van Eyck 1959), che segnano una transizione tra due stati (sopra-sotto, dentro-fuori), tra due condizioni contrastanti.

Il carattere definitorio su cui si imposta il ragionamento che segue è dunque dato da un uso tattico (De Certeau 2001) di questi oggetti urbani, dalla rispettiva capacità di funzionare come oggetti porosi, adattabili a usi spontanei, tuttavia stabili nella forma: «una spugna è porosa perché può assorbire l'acqua, ma mantiene la sua forma. Un edificio [o un'infrastruttura] è poroso quando c'è un libero flusso, tra l'interno e l'esterno, ma la sua struttura mantiene lo stato delle sue funzioni e della forma» (Sennett 2017: 244). Sono terreni di contaminazione: per Aldo Van Eyck, «*in-between*» è un luogo dove cose differenti si possono incontrare e congiungersi. A queste prospettive socio-spaziali fa eco quello che l'economista francese Coriat (2015) ha riassunto come il ritorno alla logica dei beni comuni: non tanto come negazione del diritto di proprietà, quanto piuttosto come nuove forme di condivisione e distribuzione di questo diritto, e in particolare sotto forma di diritto di accesso ed uso.

I portici e i sotto-cavalcavia non richiamano forse forme molto antiche di «diritti comuni»? Non garantiscono l'accesso al riparo come le grotte per le popolazioni preistoriche? Non aprono a nuove opportunità che consentono un ripensamento radicale del diritto di proprietà pubblica e privata così come è stato concepito fino ad ora?

2. Il ruolo dell'architettura e dell'urbanistica

Portici e sotto-cavalcavia declinano in modo diverso lo stesso archetipo della grotta, antropica e ad uso spontaneo, in cui si combinano in modo vario gli elementi sopra descritti: libertà e (in)sicurezza, persone (con e) senza e luoghi sotto (un sopra abitato o attraversato), bordi liminari tra dentro e fuori, di forma al tempo stesso porosa e stabile, beni comuni *in-between* non solo tra cose differenti ma anche tra logiche pubbliche e private.

Lo spazio sotto l'infrastruttura, tipicamente il sotto-cavalcavia o il sotto-ponte, è lo spazio urbano residuale e non progettato per antonomasia: l'attraversamento, ottenuto per lo scavalco di un incrocio (ferro)viario o di un corso d'acqua con un'altra infrastruttura, dà vita a sezioni architettoniche perfette per adempiere alla funzione strutturale e trasportistica specifica, ma incomplete, se osserviamo quegli spazi di risulta che si generano tra i muri o i piloni di imposta dell'arcata e il margine dell'oggetto scavalcato. Tuttavia, questa schiettezza funzionale nella forma architettonica, rimanda immediatamente all'archetipo della capanna, quindi del rifugio e del riparo (una parete e un tetto per proteggere dall'esterno), invitando ad essere abitato. Visti con gli occhi di chi osserva la «città agìta» (Albano *et al.* 2020), ovvero la città in quanto prodotto dell'azione diretta dei suoi abitanti, questi spazi risultano estremamente interessanti, proprio per la spontaneità con cui vengono colonizzati e ri-significati nell'uso, diventando ora spazi domestici, ora gallerie d'arte a cielo aperto, eccetera.

Si possono individuare alcuni caratteri architettonici e urbanistici specifici dei sotto-infrastruttura che facilitano l'insorgere di queste pratiche di *place-making*. La prima è la sezione architettonica: «una forma-tipo, che in quanto tale è aperta e soggetta a possibili sostituzioni e variazioni» (Sennet 2017: 258). Il secondo è il carattere di residualità dello spazio, dove, come ci ricorda Bernard Tsumi, possono accadere eventi inaspettati e non progettati: «uno spa-

zio residuale tra gli impossibili piani della razionalità» (Tsumi 2005: 19) può accogliere le azioni e le trasformazioni spontanee degli abitanti che ne usufruiscono. Il terzo è il carattere di soglia, ovvero di «spazio abitabile tra le cose»: una natura *in-between*, che Aldo Van Eyek ben definì in un discorso tenuto all'ultimo Congresso CIAM, ad Otterlo nel 1959 come «luogo in cui il gioco vicendevole dei fenomeni-gemelli, che in parte si sovrappongono, produce un tessuto di luoghi reciprocamente distinti, validi solo per la loro condizione intermedia di essere in-mezzo. Sospesi nell'enigma della forma» (Teyssot 2000: 33). A queste tre caratteristiche – di apertura fisiologica, abitabilità spontanea e natura intermedia – se ne aggiunge una quarta, che potremmo definire di utilità non esclusiva: non sempre, ma in molti casi si tratta di spazi non contesi, il cui valore non è rivendicato, né da tensioni immobiliariste, né da strategie pubbliche. L'attribuzione di valore sta nell'uso che se ne fa (Crosta 2010), nell'essere per l'appunto soglia, tra il pubblico e il privato. Paradossalmente queste quattro caratteristiche possono valere anche per spazi che, all'opposto dei sotto-cavalcavia, sono stati progettati come luoghi aulici, come i portici.

Torino e Bologna, in Italia, sono tra le città in cui è possibile fare un'esperienza unica di percorsi lunghi decine di chilometri ad alto pregio architettonico. Il sistema porticato torinese comprende dai primi progetti barocchi piemontesi di Ascanio Vitozzi per la passeggiata reale dei Savoia al coperto di piazza Castello a cavallo fra XVI e XVII secolo, attraverso i primi immobili da reddito di piazza Statuto realizzati in stile neoclassico su progetto di Giuseppe Bollati con capitali britannici nella seconda metà dell'Ottocento, fino al tratto razionalista a firma di Marcello Piacentini in epoca fascista. I primi portici bolognesi, patrimonio UNESCO, nacquero circa novecento anni fa: «Già lo statuto comunale del 1288 prescriveva che nessun nuovo edificio doveva essere privo di portico, e specificava che questi dovevano essere alti almeno 7 piedi bolognesi (2,66 metri), in modo da permettere il transito di un uomo a cavallo con cappello in testa. Identica anche la larghezza minima. L'aspetto sociale e comunitario è ciò che contraddistingue questi spazi coperti, che nascono e rimangono tuttora di proprietà privata ad uso pubblico.» (Comune di Bologna 2020). Le sei funzioni messe a fuoco per descrivere il sistema dei portici bolognese sono: residenziale minore (Santa Caterina), residenziale di rappresentanza (via Santo Stefano), devozionale (Baraccano e San Luca), commerciale (Portici del Pavaglione e Piazza Maggiore), istituzionale (Piazza Cavour e via Farini) e cerimoniale. I portici sono uno degli elementi fondamentali anche nelle diverse fasi di formazione di Torino

come «città nuova», a partire dalle piazze porticate come elementi di trasformazione urbana (Comoli Mandracci 1983).

3. Funzioni sociali e trasformazioni

3.1 Cambiano gli usi sociali e si diversificano le policies

Osservare pratiche e processi di occupazione, cura e rigenerazione di portici storici e sotto infrastrutture delle nostre città è un'operazione affascinante, che apre alla molteplicità di usi, significati, attribuzioni simboliche che riguardano architetture fortemente caratterizzanti l'immagine e la struttura urbana di molti centri e periferie italiane.

L'uso spontaneo e informale, a volte creativo e inaspettato, concertato o non, esito di dinamiche multi-attoriali inclusive o escludenti, produce funzioni sociali diversificate e mutevoli nel tempo. I cambiamenti nell'arco della giornata, ad esempio, permettono la compresenza di popolazioni profondamente differenti, per reddito e diritti d'accesso alle risorse urbane. Si pensi ai portici storici delle nostre città, i cui percorsi protetti diventano la notte *shelter* per senzatetto, e di giorno passeggiata coperta e vie del *loisir* per i turisti, gli avventori dei negozi e gli abitanti degli edifici residenziali che si sviluppano al di sopra delle arcate. Ma si pensi anche agli spazi di risulta sotto le infrastrutture, dove convivono e a volte si confrontano l'uso privatistico del rifugio abitativo con quello pubblico del progetto artistico, che qui trova quei margini di libertà (normativa, patrimoniale, proprietaria) necessari per dar spazio alla creatività degli *street artists*. A queste funzioni, si aggiunge poi quella turistica, esito di percorsi di patrimonializzazione a volte istituzionali, come quello UNESCO, a volte informali, con azioni spontanee e *bottom-up* di cura e animazione culturale per la riscoperta della memoria storica di gallerie porticate o la museificazione delle opere di *street art* sui muri dei cavalcavia.

La compresenza di usi molto differenti non vuol dire sempre pacifica integrazione tra diritti d'uso molto diversi, o addirittura collaborazione e co-produzione di spazio tra le popolazioni che li esercitano: c'è infatti da chiedersi fino a che punto le pratiche spontanee di valorizzazione, cura o rigenerazione di questi «antri urbani» generino, più o meno intenzionalmente, effetti di *gentrification* e *people displacement*, producendo esternalità negative su alcuni abitanti delle aree interessate. Ma c'è anche da domandarsi quanto le politiche

pubbliche, che possono funzionare da innesco di simili trasformazioni d'uso, siano pensate per mettere in campo azioni di valorizzazione simbolica, culturale ed economica di queste architetture, attraverso *governance* più o meno inclusive e collaborative.

Gli scenari di riuso e riqualificazione dei portici storici in stato di degrado o cattiva manutenzione, possono nascere da strategie di *marketing* territoriale volte ad attrarre investitori e operatori privati, allo scopo di rivitalizzare, in chiave contemporanea, la funzione prevalentemente commerciale delle gallerie. Simili *policies* si fondano su visioni stereotipate del patrimonio architettonico come serbatoio di ricchezza pubblica (Olmo 2018), la cui messa in valore è a scopi prevalentemente economici, e il cui processo è pensato secondo logiche di partnership pubblico-privata piuttosto tradizionali, che non lasciano spazio ad alleanze inedite con attori sociali del terzo settore o della società civile. L'esito di queste politiche, ad esempio, è una netta separazione tra gli usi degli spazi sotto i portici, dove i confini tra pubblico e privato diventano netti e alcuni diritti d'uso negati.

Diverse invece sono quelle politiche di rigenerazione che operano sul disvelamento anche dei valori culturali e simbolici di porticati e sotto-cavalcavia, allo scopo di includere nei processi di trasformazione le competenze diffuse, le risorse e le energie anche di quegli attori «più deboli» della trasformazione urbana, secondo logiche inclusive. Questo è particolarmente evidente nei territori di periferia, il cui paesaggio è spesso frammentato e ferito dalla presenza delle infrastrutture. In questi contesti, le azioni di recupero delle nicchie, degli interstizi sotto i nastri (ferro)viari, attraverso installazioni artistiche, arredi temporanei, veri e propri progetti di spazio pubblico, possono rappresentare l'innesco per processi di rigenerazione urbana e riscatto sociale di interi quartieri, cui contribuiscono largamente anche le pratiche di *placemaking* a carattere partecipativo e inclusivo.

Vi è poi una terza via nel governo delle esperienze di significazione, cura e (ri)uso di questi luoghi, ed è quella in cui si valorizza la natura *in-between* di questi «spazi sotto», che prova a tenere insieme la pluralità di diritti d'uso che qui si possono esercitare, promuovendo governance collaborative alla pari, tra attori pubblici, privati e associazioni. Questo terzo scenario è quello in cui la rigenerazione si amministra in modo condiviso (Arena 1997), tanto che questi luoghi si trasformano in beni comuni di fatto.

3.2 Paradigmi collaborativi per la rigenerazione

Arrivati a questo punto è importante inquadrare entro un paradigma passato e uno futuro questa ampia gamma di cambiamenti nel tempo di popolazioni, funzioni, modi d'uso e forme di gestione. Tanto i portici quanto i luoghi di risulta dei nastri infrastrutturali, come vedremo nell'analisi dei casi studio, possono infatti diventare occasioni di cambiamento, a partire da tre paradigmi collaborativi che costituiscono altrettante alternative a quello che Gregorio Arena, nel definire l'era della condivisione in cui saremmo entrati nell'ultimo decennio, ha indicato come il sorpassabile paradigma «bipolare e autoritativo», maturato dalla Rivoluzione francese ai giorni nostri (Arena e Iaione 2015). Quest'ultimo sarebbe caratterizzato da una rigida separazione tra chi, da suddito, è governato da un lato e chi, dall'altro lato, è delegato a governare, con responsabilità politiche e tecniche: nello specifico, pensiamo al governo della distribuzione delle popolazioni negli spazi urbani e delle funzioni, degli usi e della gestione degli stessi. Il nuovo paradigma della cosiddetta innovazione sociale, intesa anche come innovazione amministrativa, si caratterizzerebbe invece per logiche orizzontali e collaborative. A fronte di logiche e routine consolidatesi negli ultimi secoli in senso autoritativo, competitivo e non collaborativo, assistiamo in fondo solo ai primi e timidi tentativi di invertire la tendenza nelle due tipologie di luoghi urbani che abbiamo scelto di analizzare. Focalizziamo quindi l'attenzione su tre geometrie multi-attoriali (Fig. 1) che ci sembrano prototipiche di un'attitudine alla condivisione delle responsabilità molto diversa dalla pura delega ai responsabili del governo della città.

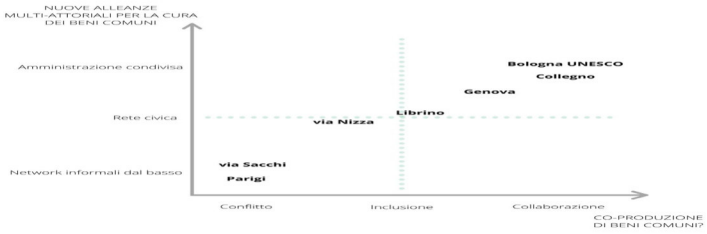


Figura 1 – I casi studio sono stati disposti secondo una matrice valutativa che indica sull'asse verticale "nuove alleanze multi-attoriali per la cura dei beni comuni" e su quello orizzontale il livello di "co-produzione di beni comuni" (elaborazione delle autrici)

La prima geometria è quella dei network informali che si costituiscono dal basso, come forma di sopravvivenza non lontana dalla preistorica ricerca di grotte, nel nostro caso di ripari urbani come i portici e i sotto-cavalcavia, da parte di singoli con caratteristiche omogenee (nel nostro primo caso studio, i senza casa torinesi che scelgono di abitare i portici) o di gruppi (nel nostro secondo caso studio, i migranti accampati sotto i cavalcavia parigini). Anche se il primo obiettivo è rifugiarsi, si finisce anche per «pungolare» le istituzioni, poiché, come sottolineano i protagonisti e le organizzazioni di *advocacy*, il livello di risposta politica ai bisogni quotidiani di questi abitanti è debole o assente. In ogni caso le dinamiche di conflitto nell'uso degli spazi finiscono per cercare argomenti nel relativo dibattito pubblico.

La seconda geometria consiste nelle reti civiche che nascono dal basso per rigenerare portici e sotto-cavalcavia, nel nome di una riscossa civica improntata alla bellezza e alla vivacità degli abitanti, che smettono di aspettare l'intervento delle istituzioni e si attivano con la loro creatività ed energie. In questo gruppo i livelli istituzionali coinvolti sono quelli più prossimi agli abitanti, come nel caso delle scuole pubbliche a Librino, quartiere di Catania in cui migliaia di genitori e alunni delle scuole elementari e medie partecipano a ripetute installazioni artistiche per trasformare pareti e tunnel di un'infrastruttura stradale nel simbolo di una nuova cittadinanza proattiva.

La terza geometria vede invece le istituzioni locali pattuire alla pari con soggetti del terzo settore, ma anche con singoli cittadini attivi e privati, azioni di cura di portici e muri deturpati sparsi lungo le infrastrutture urbane: il cuore dei casi studio scelti, a Bologna e a Collegno (in provincia di Torino) non è la manutenzione, che continua a essere compito dell'ente pubblico, bensì l'apertura alla possibilità di contribuire alla cura tanto - a livello di nuovo oggetto - di un patrimonio riconosciuto dall'UNESCO (quali i portici di Bologna del penultimo caso studio, tutelati dalla soprintendenza) come bene comune, quanto – a livello di soggetto – includendo un mix di persone di cui alcune «senza» (senza lavoro, nel caso del patto di collaborazione di Collegno, che diventa occasione di formazione a mestieri edili da parte dell'impresa contraente).

4. Casi di studio

Dal punto di vista della metodologia della ricerca, i casi studio che illustreremo di seguito sono stati da noi individuati attraverso osservazione ambientale

diretta, seguita da una ricerca di fonti sulle esperienze stesse di natura scientifica, quando esistente, ma anche e soprattutto da una consultazione degli atti amministrativi, dei dossier e dei report di progetto, degli articoli giornalistici di quotidiani generalisti e riviste di settore.

4.1 Network informali che si costituiscono dal basso

4.1.1 Torino: i portici di via Sacchi

I portici di Torino, che si estendono per ben 18 chilometri, si distinguono per essere un sistema articolato di spazi di raccordo tra vita pubblica e privata, tra flusso dei pedoni e sosta nei dehors dei bar, accessi a palazzi residenziali e vetrine dei negozi (Coppo e Davico 2001). Costruiti in epoche e stili diversi, le arcate torinesi percorrono tutto il centro città, fino a raccordare i principali assi viari ottocenteschi con le stazioni ferroviarie di Porta Susa e Porta Nuova. Ed è proprio qui che vogliamo soffermare il nostro lavoro di osservazione ambientale diretta e analisi di caso, prendendo in esame quei due tratti del porticato del XIX secolo, che su via Sacchi si affaccia sul lato ovest della stazione Porta Nuova, mentre correndo lungo via Nizza si confronta con il lato est del nodo ferroviario. Anche per la vicinanza con la stazione, entrambi i tratti sono luoghi ibridi e contesi, dove la funzione commerciale, di *loisir* e di passeggiata urbana, convive (non senza tensioni) con l'affastellarsi, durante il corso della giornata, di capannelli di abitanti di strada, *sex worker*, venditori e consumatori di droghe.

Nel tratto porticato di via Sacchi la *mixitè* sociale nell'uso dello spazio è ancora più evidente, anche per la grandiosità architettonica delle arcate e dei palazzi della borghesia di metà Ottocento, dove poi abiterà la nuova borghesia intellettuale e antifascista del primo Novecento (DAD 2018). Gli abitanti del quartiere residenziale che si apre alle spalle del tratto porticato, ancora tipicamente borghese e ad alto reddito, attraversano i portici della via Sacchi con la fretta di chi si dirige verso altre destinazioni, il disappunto di vedere una scansione di saracinesche degli esercizi commerciali abbassate, in crisi ormai da più di un decennio; il timore di imbattersi (soprattutto nelle ore notturne) in gruppi di senzatetto accampati sotto le volte, in attesa che si liberi un posto nella casa di ospitalità notturna di via Sacchi 49 (sul fianco della stazione); la speranza che si trovino soluzioni efficaci per risolvere il degrado architettonico e sociale, di questa antica via del commercio, della cultura e del *loisir*. La per-

cezione che si tratti di uno spazio di conflitto, stretto tra strategie pubbliche di riqualificazione, per contrastare la desertificazione commerciale, è molto forte, così come la necessità di comporre aspettative degli abitanti, tensioni immobiliariste – attratte dalla qualità delle architetture e dalla vicinanza allo scalo di Porta Nuova – ed usi informali, di quelle popolazioni ai margini delle società urbane. Qui, le azioni di cura si concretizzano in interventi di valorizzazione immobiliare da parte di grosse catene alberghiere e rivendicazioni da parte di comitati di abitanti (#rilaciamoviasacchi), che appellandosi al ripristino del decoro urbano e alla patrimonializzazione di queste architetture, si adoperano per restituire la via agli antichi splendori della passeggiata commerciale e così allontanare gli «occupanti» indesiderati. Sotto i portici di via Sacchi il confine tra l'uso privatistico (il rifugio dei senzatetto) e l'uso pubblico (la galleria commerciale) diventa bordo liminare durante l'arco della giornata, per trasformarsi in barriera invalicabile nel discorso delle politiche pubbliche. Nel 2018 l'ente Turismo Torino dava il numero di visitatori in crescita dello 0,7%, mentre ben maggiore era la crescita delle persone in situazione di povertà assoluta: «[…] circa 294 mila, due terzi tra Torino e provincia. Coloro che assiste il Banco alimentare sono circa 115 mila, mentre i senza fissa dimora si attestano a quota 3 mila. Una massa crescente, difficile da nascondere. Così, da un paio di giorni è in corso una minuziosa operazione di sgombero per il decoro della città. […]» In realtà il «servizio decoro» ha una storia non troppo recente, dato che venne istituito dalla giunta di Piero Fassino. Giovanni Semi, docente di sociologia presso l'Università di Torino commenta: «Questa pratica nasce, in maniera clamorosa e drammatica, in occasione delle Olimpiadi del 2006, quando venne fatta una pulizia sociale del centro di Torino. Coloro che non qualificavano le bellezze architettoniche furono spostati: un processo che diede vita al tristemente famoso «tossic park». Queste politiche di riqualificazione sono molto pericolose, perché vengono lette dalla cittadinanza come contingenti ma necessarie nel breve periodo: ma poi sono ripetute all'infinito.» (Pagliassotti 2018).

4.1.2 Rifugiati sotto i ponti a Parigi

Anche se gli abitanti di strada che si rifugiano sotto i portici torinesi sono una popolazione con caratteristiche generalmente diverse dai migranti che cercano riparo nella capitale francese, simili sono le continue dinamiche di reiterazio-

ne dei cicli di occupazione spontanea seguiti da azioni di sgombero e pulizia sociale dei centri urbani.

All'inizio del 2019, ad esempio, l'organizzazione *France Terre d'Asile* inizia a contare i migranti che, scoraggiati dal regolamento di Dublino a registrarsi presso le autorità francesi, hanno iniziato ad accamparsi. L'organizzazione avvisa che il fenomeno è in rapida crescita: da 1.728 persone all'inizio di gennaio, a 2.039 al 9 gennaio, a una stima di 4.000 per fine febbraio. Sotto i cavalcavia di Porte de la Chapelle che portano all'autostrada A1 si raggruppano circa 800 persone, e, in gruppi più piccoli, sotto le infrastrutture a Saint-Denis e Porte de Clignancourt; altrove i migranti occupano anche superfici scoperte come la grande, sporca e inquinata rotonda stradale di Porte de la Villette, abitata prevalentemente dalla comunità sudanese (Wallis 2019). Così, c'è un terzo settore che aiuta a monitorare, organizzare e contenere il fenomeno ma che viene da tempo accusato di favorire il fenomeno stesso: «Un simile accampamento non è ovviamente spontaneo. Questo deve essere visto come un colpo di stato facilitato da organizzazioni come l'associazione *France Terre d'asile* […] Non meno di cento tende sono posizionate sotto il ponte della metropolitana alla stazione di La Chapelle! In ognuna di queste tende si trovano tre o quattro immigrati clandestini. Ancora una volta, è una pagina del Camp des Saints di Jean Raspail che diventa una terribile realtà. Le condizioni antigieniche create da tale campo devono essere gestite a spese del comune e quindi del contribuente. Alcuni pilastri del ponte fungono da "area toilette" che i servizi stradali della città devono regolarmente venire e pulire.» (Kersauzie 2015). Il dibattito pubblico si accende per parte sua con frequenti botta e risposta sui social media, tra accuse al prefetto dell'Île-de-France di occuparsi solo dei gilet gialli e di dimenticarsi dei richiedenti asilo, ed i comunicati ufficiali della prefettura sui numeri delle persone, dell'ordine di centinaia e precisi fino all'unità, messe al riparo nelle diverse strutture di accoglienza pubbliche deputate all'accompagnamento sociale, sanitario e amministrativo.

Figura 2 – Parigi: decine di tende riunite sotto un ponte stradale a Port de la Chapelle a Parigi (2019) (Foto: InfoMigrants. Fonte: https://www.infomigrants.net/en/post/14487/numbers-of-migrants-on-the-streets-of-paris-grows)

Da almeno cinque anni, comunque, per residenti e turisti il paesaggio parigino è cambiato, soprattutto durante le stagioni più fredde, popolandosi di aree campeggio anche in alcune delle sue zone più prestigiose e conosciute, come lungo il Canal Saint Martin. Mentre qualcuno chiede provocatoriamente se Parigi è diventata la nuova Calais (Nossiter 2016), e la polizia assicura, a quattro anni di distanza da quella provocazione, «che non si avvieranno nuovi cicli di evacuazione e reinsediamento senza fine» (Infomigrants 2020), decine di importanti organizzazioni – non governative e di orientamento diverso - accusano compatte lo stato di mettere deliberatamente in pericolo i migranti, costringendoli essenzialmente a diventare quasi invisibili.

4.2 Reti civiche che nascono dal basso per rigenerare portici e sotto-cavalcavia

4.2.1 Torino: via Nizza

I portici di via Nizza, sul lato diametralmente opposto della stazione Porta Nuova rispetto al caso studio di via Sacchi, si distinguono da questi, per una maggiore vivacità di usi e complementarietà di popolazioni, pur essendo stati questi stessi oggetto di una strategia di *marketing* urbano avviata dal Comune a partire dal 2011. La strategia perseguita è quella della «qualificazione urbana» volta a favorire il modello della galleria commerciale diffusa, puntando su

comunicazione, manutenzione e *maquillage* urbano. L'azione dell'amministrazione, nel corso del tempo, è riuscita a intercettare e a integrarsi con iniziative *bottom-up* di riuso e cura, organizzate da reti di associazioni, comitati di quartiere e privati, che negli ultimi 3 anni hanno lavorato sullo spazio del portico come bene comune, puntando sulla promozione di attività culturali, artistiche e sociali.

Va sottolineato il fatto che i portici di via Nizza segnano il confine nord-ovest del quartiere San Salvario, borgo storicamente popolare, abitato a partire dalla fine degli anni Novanta e nel corso degli anni Duemila dalla classe creativa della città, inoltre diventato laboratorio di rigenerazione urbana e sviluppo di comunità, grazie anche all'apertura della prima Casa del Quartiere di Torino. Un territorio già abituato a confronti difficili tra popolazioni diverse (migranti di vecchia e nuova generazione, giovani professionisti, e negli ultimi anni anche studenti) e a sfide rigenerative a carattere sociale, tanto da aver dato vita ad un capitale sociale importante, fatto di soggetti del terzo settore e cittadinanza attiva, in grado di interpretare in modo proattivo nuovi bisogni e fragilità. Il recupero dei portici di via Nizza è il prodotto dell'iniziativa autonoma di una rete civica, che sembra essere riuscita a fare dello spazio conteso dei portici, uno spazio di incontro e dialogo, e a valicare il confine tra lo spazio pubblico e privato, per dare vita a un bene comune nell'uso condiviso. Con l'obiettivo di abitare i portici in modo plurale e così provare a migliorare le condizioni di degrado e abbandono, nel 2017 il proprietario di uno degli hotel storici del sottoportico propone di mettere a disposizione di associazioni e cittadini un locale ad uso commerciale sfitto per poter ospitare gratuitamente sale studio, laboratori di teatro, lezioni di yoga, corsi di lingue, eccetera (Rotolo 2018). Lo #Spazio11, così viene nominato, è il fulcro per la costituzione del comitato di cittadini «RilanciAmo i portici di Via Nizza» e del successivo progetto «Portici in Arte», proposto da una rete di cooperative e associazioni locali. Il progetto, cui attore principale è l'Associazione Architetti Migranti, ha lo scopo di promuovere azioni di cura dello spazio dei portici e della comunità di avventori, occupanti e abitanti (tra questi anche gli inquilini della storica Casa Sol, residenza di edilizia popolare pubblica, ai civici 15-17) attraverso la co-produzione di un'opera d'arte collettiva da mettere in scena sotto le arcate (Architetti Migranti 2017).

4.2.2 Librino, Catania: il Portale dell'identità, il Cantico di Librino e la Porta della Bellezza

È il 24 dicembre 2016 quando nel breve tratto coperto di un sotto-cavalcavia catanese di accesso al quartiere Librino viene svelato un mosaico di ritratti fotografici e parole chiave. Si intitola «Portale dell'identità» ed è un'installazione a cura di Antonio Presti, quindici fotografi e mille bambini, con la collaborazione di alcuni responsabili di associazioni attive localmente. A distanza di meno di due anni, nell'autunno 2018, nello stesso tratto di infrastruttura, viene inaugurata una nuova opera, il «Cantico di Librino» (Fig. 3), sempre a cura di Presti.

Questo artista e mecenate aveva realizzato, sul muro lungo decine di metri della stessa infrastruttura, la nota «Porta della bellezza»: non solo una delle più grandi installazioni in terracotta al mondo, ma anche una tra le più partecipate, poiché contribuirono duemila genitori e duemila bambine e bambini. Il Portale e poi il Cantico sono realizzati in carta, materiale assai più fragile della terracotta della Porta, che per parte sua costituisce una vittoria lunga un decennio: in pochi avrebbero scommesso sul fatto che nessuno l'avrebbe vandalizzata nel corso del tempo, in una delle periferie italiane più difficili. In un'intervista pubblicata on-line (Alibrandi 2018) Presti confessa che il suo segreto è quello di lavorare nei contesti più difficili affrontandoli come se non fossero degradati: «La politica ingessata e istituzionale, lavora per sottrazione: contro la mafia, contro gli scippi, contro lo spaccio, e così via all'infinito. Nella mia opera mi relaziono a un quartiere di 70mila abitanti lavorando con loro». In un'altra intervista Presti dichiara: «L'utopia non è ciò che non si può realizzare, ma ciò che il sistema non vuole che si realizzi. Se Librino, in passato conosciuta tristemente come simbolo delle periferie degradate, poteva essere utopia, ora non lo è più» (Tarozzi 2018). E, ancora, nella stessa intervista: «Lavoro da venti anni con la mia fondazione a Librino e ho potuto constatare come in nome del 'non luogo a procedere' tutto è rimasto statico rispetto a quel mancamento. Ho visto tante politiche sociali volte al recupero della devianza, ma la città le ha sempre rigettate, ha rigettato l'innesto innaturale di un'altra città nella città […] In quest'ottica diventa evidente come un muro non si debba necessariamente abbattere; lo si può, infatti, anche trasformare con la condivisione. Quest'opera restituisce anima ad un quartiere che non pensava di averla. Creare bellezza è restituire anima ai cittadini […] La via della bel-

lezza non è Anti, ma è Altro. Ho visto le primavere siciliane diventare presto freddi inverni. Oggi dico che quelle primavere sono state delle passerelle. Le nuove generazioni devono sapere che la rivoluzione passa dalla conoscenza. La bellezza, quando si esprime, non è mai anti».

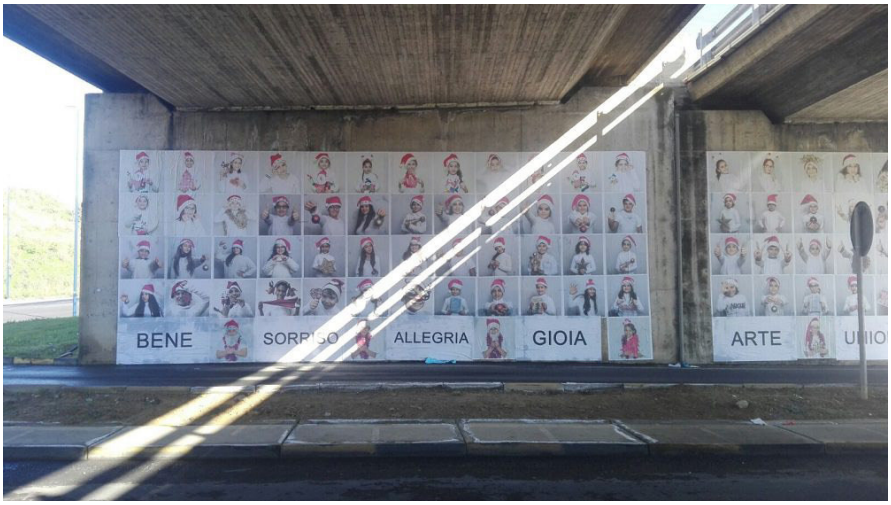


Figura 3 – Catania: il "Portale dell'identità" a cura di Antonio Presti (2016) (Fonte: https://www.ecodisicilia.com/2016/12/24/catania-inaugurato-il-portale-del-lidentita-di-antonio-presti/)

4.3 Amministrazione condivisa e alleanze multi-attoriali stabili

4.3.1 I portici di Bologna

Il portico storico come bene comune è certamente l'oggetto dell'importante percorso di patrimonializzazione intrapreso dalla Città di Bologna a partire dal 2006, con l'inserimento delle arcate storiche bolognesi nell'elenco dei siti candidabili all'ottenimento del riconoscimento di «Patrimonio mondiale» da parte dell'UNESCO. Bologna può essere considerata una vera e propria «capitale dei portici», innanzitutto per l'estensione di queste architetture, che si dispiegano per ben 62 km, ma anche per «l'eccezionale varietà di stili artistico-architettonici, rappresentativi di diverse epoche, che ancora oggi si possono ammirare in città» (Comune di Bologna 2020). La preparazione della candidatura UNESCO, iniziata nel 2019, sin da subito pone all'attenzione dell'amministrazione la necessità di programmare e facilitare una gestione aperta e condivisa di questi luoghi, a partire dal presupposto definito dalle direttive

UNESCO, per cui il patrimonio culturale e la conoscenza del passato, attraverso le testimonianze materiali, svolge un ruolo di primo piano nel rafforzare le comunità, nell' accrescere il benessere individuale e nel promuovere la comprensione reciproca e la pace (Comune di Bologna 2020).

Ma Bologna è anche la città del primo «Regolamento sulla collaborazione tra cittadini ed amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani», che, dalla sua adozione nel 2014, ha prodotto centinaia di Patti di Collaborazione e con essi ha favorito il protagonismo di migliaia di cittadini attivi in azioni di amministrazione condivisa (Di Memmo 2020) dei beni urbani. Il Piano di Gestione dei portici storici, che accompagna la candidatura, è studiato in tandem con l'applicazione del Regolamento sui beni comuni, allo scopo di incentivare ed accogliere iniziative private, da parte di associazioni, scuole, ma anche semplici cittadini, di manutenzione delle architetture, di miglioramento della vivibilità dei portici, di accessibilità degli stessi ad un uso collettivo e aperto. Sono molti i patti di collaborazione che vedono il portico come un bene fruibile della comunità anche quando di proprietà privata e, quindi, come «Bene Comune». Per facilitare i cittadini nel prendersi cura e utilizzare al meglio i portici della città, il Comune di Bologna ha inoltre redatto il documento «Portici. Istruzioni per la cura e l'uso» che, ricorrendo ad un linguaggio non solo tecnico, ma anche popolare, fornisce ai cittadini indicazioni specifiche per costruire proposte di intervento per la tutela condivisa dei portici.

Dal 2017 ad oggi, si può ricostruire un elenco numeroso di patti di collaborazione che hanno ad oggetto la cura, la rigenerazione e l'animazione dei portici della città, con una maggiore concentrazione degli stessi nel quartiere Santo Stefano (Fig.4). Qui, infatti, gli interventi proposti da singoli cittadini, associazioni, anche in collaborazione con imprese (si veda il caso del patto di collaborazione firmato anche con Telecom per lo spostamento di una vecchia cabina telefonica) tengono insieme vari livelli di cura: dall'inserimento di arredi per la fruizione collettiva delle aree porticate, a volte anche di proprietà privata; alla rimozione di strutture ingombranti (ad esempio di edicole o cabine telefoniche) al fine di garantire una accessibilità continua dello spazio; fino alla elaborazione di progettualità più complesse, che vedono attivarsi interi comitati di quartiere, associazioni di studenti, eccetera allo scopo di recuperare uno spazio collettivo dall'alto valore simbolico e culturale, incaricandosi della

pulizia delle pavimentazioni e dei muri delle arcate, anche allo scopo di organizzare proiezioni di film, piccoli eventi musicali ed attività culturali.

Figura 4 – Bologna. Un gruppo di giovani del RotarAct Club mentre ridipingono i portici del quartiere Santo Stefano (Fonte: https://corrieredibologna.corriere.it/bologna/cronaca/19_aprile_02/portici-giovanidel-rotaractdiventano-pittoriin-santo-stefano-c8d339d0-54b0-11e9-9655-924d4f9553a6.shtml)

4.3.2 Dai pilastri della sopraelevata di Genova ai sottopassi di Collegno

Capita anche che le infrastrutture sotto cui soggetti pubblici, privati e del terzo settore costruiscano nuove alleanze per la rigenerazione siano tutt'altro

che anonimi nastri stradali: questo è il caso della nota Sopraelevata genovese, che ben pochi conoscono come via Aldo Moro. Nel 2016 inizia la messa in pratica dell'idea di creare un percorso di disvelamento dei vuoti urbani lungo circa tre chilometri e articolato sull'idea che i piloni scandiscano una nuova galleria di arte pubblica: il progetto si chiama *Walk the Line* ed è curato da Linkinart, PAGE Public Art Genoa e trasherz.org.

> WALK the LINE è un percorso nell'arte urbana contemporanea, che ha come obiettivo quello di offrire a Genova una nuova immagine di sé, attraverso la creazione di uno Street Art Tour, un percorso turistico alternativo lungo l'arteria più discussa della città […] Che lo spettatore sia un turista o un abitante non importa, l'effetto sarà quello di scoperta di una Genova fuori dai percorsi turistici tradizionali. Dal graffiti writing al new muralism, passando per stencil e poster art, 100 street artist saranno coinvolti nella reinterpretazione dei 100 piloni […] Dal *Porto Antico* alla *Lanterna*, passando per la porta ovest della città, WALK the LINE vuole affermare, attraverso l'arte urbana, come la Sopraelevata rappresenti un luogo chiave per una completa comprensione della città […] Ad accompagnare la realizzazione dei nuovi piloni, talk, racconti, dibattiti […] (Art-Vibes 2017).

È interessante notare come, accanto a grandi trasformazioni come quella genovese, che grazie alla sua visibilità e alla sua durata negli anni arriva a raccogliere l'interesse di numerosi attori istituzionali, anche sovra-locali, si stiano intanto muovendo, a Genova come altrove in Italia, silenziose e brevi ma eloquenti alleanze tra le istituzioni locali, il terzo settore e singoli cittadini, come nel caso del patto di collaborazione stipulato nel Comune di Collegno, territorio contiguo rispetto a Torino, poco meno di 50 mila abitanti. Sull'esempio del Comune di Bologna, questa amministrazione adotta il Regolamento per l'amministrazione condivisa dei beni comuni nel maggio 2017. Bisogna sottolineare il fatto che è dalla fine degli anni Novanta che questo Comune si contraddistingue per un approccio partecipativo alle trasformazioni della città e del territorio. Questa è una premessa importante, perché i diversi settori municipali sono per così dire allenati a lavorare in modo integrato, particolarmente i servizi sociali con l'urbanistica e i lavori pubblici. È infatti il dirigente del settore lavori pubblici a stipulare il patto di collaborazione denominato «Interventi di riqualificazione di muri e superfici deturpate» alla pari con l'associazione Corrisolidale (rappresentata dal presi-

dente 65enne e da quattro cittadini attivi, di cui: un ventiduenne di origine nigeriana, un torinese di 53 anni, un senegalese di 42 anni e un peruviano di 46 anni) e una ditta di servizi integrati. L'oggetto del patto è molto semplice, e consiste nella riqualificazione di muri e superfici deturpate sul territorio di Collegno. È stato firmato il 30 aprile 2019, con scadenza 31 ottobre 2019: in questi 6 mesi non solo sono stati riqualificati molti «sotto», ma anche formate alla professione edile alcune persone senza lavoro.

5. Conclusioni

Da quanto illustrato emerge il dato che portici e sotto-cavalcavia sono luoghi di *affordance*. Questo termine inglese, che viene normalmente tradotto con l'accezione di accessibilità (spesso economica), ha una sfumatura molto più ricca, che forse un semplice esempio può rendere ancor meglio di qualsiasi perifrasi: una mela è una natura morta per una pittrice, materia prima per una torta per un cuoco, palla per un bambino e così via. Queste sono le *affordance* di una mela che si può dunque non solo possedere, avere, toccare, ma anche dipingere, cucinare, usare come gioco eccetera. Allo stesso modo, portici e sotto-cavalcavia sono «luoghi affordabili» che, in relazione a popolazioni diverse, cambiano significato. Lo hanno cambiato nei secoli e continuano a trasformarlo anche nell'età della condivisione tanto per chi vi trova rifugio quanto per le comunità attive che incarnano la società della cura. In quasi tutti i dialetti italiani vi è un detto che suona più o meno così: «luogo comune, luogo di nessuno». Sotto molti ponti stradali e ferroviari così come sotto alcuni portici ci si sente in spazi comuni, tra sopra e sotto, dentro e fuori, pubblico e privato. La domanda è: sono luoghi di nessuno o, al contrario, di noi tutti? Le *affordance* dei portici e dei sotto-cavalcavia, come abbiamo visto attraversandone velocemente alcuni a Torino, Collegno, Genova, Bologna, Catania e Parigi, sono molte e vanno dall'accoglienza per i senza casa all'opportunità di imparare un mestiere edile per i senza lavoro, dall'opportunità di vedere finalmente alleata la soprintendenza con i cittadini che vogliono prendersi cura del patrimonio UNESCO alla chance di creare un simbolo di cambiamento potente e resistente in una periferia delle più dure d'Italia, dalla sempre più rara co-esistenza di persone con redditi diversi alla interazione tra persone che non si sarebbero relazionate se quel processo di rigenerazione urbana non fosse

iniziato. Queste *affordance* a volte sono alchemiche e straordinarie, altre volte invece ordinarie e sistemiche, ma conservano in ogni caso, anche nell'immobilismo più inerziale e nell'accezione di luogo di nessuno, una propria valenza politica.

Sometimes I feel like I don't have a partner
Sometimes I feel like my only friend
Is the city I live in, the city of angels
Lonely as I am, together we cry
(Under the Bridge, Red Hot Chili Peppers)

Bibliografia

Albano R., Mela A. e Saporito E. (a cura di) (2020), *La città agita. Nuovi spazi sociali tra cultura e condivisione*, Milano, Franco Angeli.

Alibrandi C. (2018) *Antonio Presti: Il mio progetto bellezza a Catania*, https://www.thewaymagazine.it/la-scrittora-racconta/antonio-presti-il-mio-progetto-bellezza-a-catania/.

Architetti Migranti (2017), "Portici in arte | Portici via Nizza, Torino" https://www.architettimigranti.com/post/portici-in-arte-portici-via-nizza-torino.

Arena G. (1997) "Introduzione all'amministrazione condivisa", *Studi parlamentari e di politica costituzionale*, 117-118, pp. 43-55.

Arena G. e Iaione C. (2015), *L'età della condivisione. La collaborazione tra cittadini ed amministrazione per i beni comuni, Roma*, Carocci Editore.

Arnstein S. R. (1969), "A Ladder Of Citizen Participation", *Journal of the American Planning Association*, 35 (4), pp. 216-224.

Art-Vibes Redazione (2017) *Un percorso artistico alternativo per comprendere al meglio la città di Genova e i suoi vuoti urbani*, http://www.art-vibes.com/street-art/walk-the-line-la-sopraelevata-di-genova-si-colora-arte-urbana/.

Bocchi F. e Smurra R. (2015), *I portici di Bologna nel contesto Europeo*, Bologna, Sossella.

Catalano G. (2019), "Ponti. Luoghi di confine e sutura" in Nuvolati G. (a cura di) *Enciclopedia Sociologica dei Luoghi Vol. I*, Milano, Ledizioni.

Cerocchi D. (2008), "Malie dell'essenziale. In-between la quintessenza" In *(ho)ortus. rivista di archiettura.* n.5, Febbario 2008 http://www.vg-hortus.it/index.php?option=com_content&view=article&id=233%3Amalie-dellessenziale-in-between-la-quintessenza&catid=2%3Ascritti&Itemid=15.

Comoli Mandracci V. (1983), "Torino", in Comoli Mandracci V. (a cura di) *Le città della storia d'Italia*, Roma-Bari, Laterza.

Comune di Bologna (2020), *The nomination of the porticoes of Bologna to the UNESCO World Heritage List. Management Plan*, http://comune.bologna.it/portici/news/il-piano-di-gestione-dei-portici.

Coppo D. e Davico P. (a cura di) (2001), *Il disegno dei portici a Torino. Architettura e immagine urbana dei percorsi coperti da Vitozzi a Piacentini*, Torino, Celid.

Coriat B. (2015), *Le retour des communs & la crise de l'idéologie propriétaire*, Parigi, Éditions Les Liens qui libèrent.

Crosta P.L. (2010), *Pratiche. Il territorio è "l'uso che se ne fa"*, Milano, Franco Angeli Editore.

De Certeau M. (2001), *L'invenzione del quotidiano*, Roma, Edizioni Lavoro

Di Memmo D. (2020), *Bologna*, in Ciaffi D. e Giglioni F. (a cura di) *Rapporto Labsus 2019*, p. 23 https://www.labsus.org/rapporto-labsus-2019/.

Dipartimento di Architettura e Design (DAD) del Politecnico di Torino (a cura di) (2018), *Dossier UNESCO LivingLab via Sacchi*, http://viasacchi.designcontest.polito.it/it/content/download/399/2190/file/via%20Sacchi.%20Past%20and%20present_22.7.18.pdf.

Fondazione Contrada onlus (a cura di) (2018), *Dossier portici di Torino. Turismo, cultura e commercio*, https://issuu.com/contradatorino/docs/portici_commercio_2106.

Infomigrants - Rédaction (2019), *Lettre d'un réfugié soudanais au Parlement européen : "Nous vivons sous les ponts de vos belles villes"*, https://www.infomigrants.net/fr/post/17173/lettre-d-un-refugie-soudanais-au-parlement-europeen-nous-vivons-sous-les-ponts-de-vos-belles-villes.

Infomigrants - Rédaction (2020), *La police évacue un campement Porte de la Villette, dans le nord de Paris*, https://www.infomigrants.net/fr/post/22538/la-police-evacue-un-campement-porte-de-la-villette-dans-le-nord-de-paris.

Kersauzie L. (2015) *Les immigrés clandestins plantent leurs tentes en plein Paris!*, https://www.medias-presse.info/les-immigres-clandestins-plantent-leurs-tentes-en-plein-paris/26983/.

National Coalition For The Homeless (2016), *No Safe Street: a Survey of Hate Crimes and Violence Committed Against Homeless People in 2014 & 2015. Report*, https://nationalhomeless.org/wp-content/uploads/2016/07/HCR-2014-151.pdf.

Nossiter A. (2016) *Paris Is the New Calais, With Scores of Migrants Arriving Daily*, https://www.nytimes.com/2016/11/04/world/europe/paris-migrants-refugees.html.

Olmo C. (2018), *Città e democrazia. Per una critica delle parole e delle cose*, Roma, Donzelli Editore.

Pagliassotti M. (2018) Decoro disumano a Torino: i vigili scacciano i senzatetto, https://www.dirittiglobali.it/2018/02/96627/.

Ricca J. (2018), "Torino. Ecco perché preferisco dormire in via Roma e non andare nei dormitori", https://torino.repubblica.it/cronaca/2018/01/24/news/torino_ecco_perche_preferisco_dormire_in_via_roma_e_non_andare_nei_dormitori_-187159084/.

Red Hot Chilli Peppers (1992), "Under the Bridge" in *Blood Sugar Sex Magik*, Warner Bros. Records.

Rotolo R. (2018), "Si è chiuso a Torino Portici in Arte", https://www.torinoggi.it/2018/06/05/leggi-notizia/articolo/si-e-chiuso-a-torino-portici-in-arte-il-percorso-artistico-di-via-nizza-foto.html.

Sennett R. (2017), Costruire e abitare. Etica per la città, Milano, Feltrinelli.

Scribani A. (1978), "I portici di Torino" in *Cronache Economiche,* 1-2, pp. 2-9.

Tarozzi D. (2018) *La Porta della Bellezza: quando l'arte risveglia le coscienze*, https://www.italiachecambia.org/2018/09/io-faccio-cosi-224-porta-della-bellezza-arte-risveglia-coscienze/.

Teyssot G. (2000), "Soglie e pieghe. Sull'intérieur e l'interiorità" in *Casabella* n. 681, p.33.

Tschumi B. (2005), *Architettura e disgiunzione*, Bologna, Pendragon.

Van Eyck A. (1959), *Is Architecture Going to Reconcile Basic Values?*, discorso al Congresso di Otterlo; in Strauven, F. e Lig-telijn, V. (a cura di) (2008), *Aldo van Eyck, Writings, Vol. I, Collected Articles and Other Writings 1947-1998*, Sun, Rotterdam, 2 volumi.

Wallis E. (2019) *Numbers of migrants on the streets of Paris grows*, https://www.infomigrants.net/en/post/14487/numbers-of-migrants-on-the-streets-of-paris-grows.