

Next

Quaderni di lavoro /2

UNICApres/ateneo



UNIVERSITÀ DI TORINO
DIPARTIMENTO DI SCIENZE PEDAGOGICHE
E PSICOLOGICHE

Corso di Laurea in Scienze Pedagogiche
e Psicologiche

Classe di Laurea in Scienze Pedagogiche
e Psicologiche

Classe di Laurea in Scienze Pedagogiche
e Psicologiche

Condividere i casi di studio

a cura di Martina Loi e Carlo Perelli



UNICApres/ateneo

Next
Quaderni di lavoro/2

Condividere i casi di studio

a cura di
Martina Loi e Carlo Perelli



Cagliari
UNICApress
2025



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Ministero
dell'Università
e della Ricerca



Italiadomani
INIZIATIVA GOVERNATIVA



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI CAGLIARI

PNRR- Missione 4- Componente 2 - Investimento1.1 - “Fondo per il Programma Nazionale di Ricerca e Progetti di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN) Avviso 1409 del 14/09/2022-

BANDO PRIN 2022 PNRR

Codice progetto: “P2022WMKRP”

Titolo progetto: “Next cities for whom? Imaginaries, resources and inequalities in urban fragments”

CUP: F53D23010950001

Beneficiario: Università degli Studi di Cagliari

Durata: biennale - dal 30/11/2023 al 30/11/2025

Luogo di svolgimento delle attività:

Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali



SEZIONE ATENEIO

Next

Quaderni di lavoro /2

© Singoli autori

CC BY-SA A 4.0 license

(<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)

Impaginazione e grafica a cura di UNICApress

Cagliari, UNICApress, 2025 (<http://unicapress.unica.it>)

Università degli Studi di Cagliari

ISBN online: 978-88-3312-189-5

DOI: 10.13125/unicapress. 978-88-3312-189-5

Indice

- 9 Teorizzare dalla molteplicità.
Politiche e immagini dalle città del futuro
Martina Loi, Carlo Perelli
- 15 Milano città attrattiva: Porta Romana e il “Progetto Scali”
Francesca Governa
- 31 La “Via della Conoscenza”
Alessandra Bonazzi, Emanuele Frixia
- 41 Le politiche del PNRR per la Costa Sud di Palermo
*Emanuela Caravello, Giulia de Spuches, Barbara Lino,
Giovanni Messina e Gabriella Palermo*
- 59 La Cagliari dell’acqua. Pirri, Terramaini e il waterfront
*Raffaele Cattedra, Martina Loi, Maurizio Memoli, Carlo Perelli,
Giovanni Sistu*
- 95 Frammenti urbani: per nuovi sguardi sull’area orientale
di Napoli
*Fabio Amato, Luca Paolo Cirillo, Libera D’Alessandro,
Rosario Sommella*

Teorizzare dalla molteplicità: politiche e immagini dalle città del futuro

Martina Loi, Carlo Perelli

Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali, Università di Cagliari

Con questo secondo quaderno di lavoro entriamo nel vivo dell'analisi dei casi studio analizzati dalle singole unità locali del PRIN-PNRR.

Nel primo quaderno di lavoro della serie (Cattedra e Sistu, 2024) abbiamo condiviso un lessico costituito di parole-chiave, preliminare e propedeutico all'avvio delle successive fasi di analisi. In questo secondo quaderno ci occupiamo di mettere in dialogo i diversi casi studio. A un anno dall'inizio del progetto, la scelta e l'analisi preliminare dei casi è ormai matura ed è possibile una prima presentazione sistematica (per quanto nella forma agile e snella di un quaderno di lavoro).

La ricerca che portiamo avanti con questo PRIN-PNRR mira a esplorare i Frammenti Urbani in cinque città italiane: Bologna, Cagliari, Milano, Napoli, Palermo. Partendo dal quadro del PNRR – dove le questioni urbane italiane sono principalmente considerate in termini di rinnovamento urbano seguendo un approccio dominante basato su alcune parole chiave (come smartness, resilienza, sostenibilità e creatività), il nostro scopo è definire una comprensione dispersa di quelle città, superando l'idea (e il desiderio) dell'urbano come “insieme integrale”.

Sin dalle premesse del progetto, la dimensione dei frammenti urbani è risultata centrale per il lavoro di ricerca. Come ben espresso da

Colin McFarlane nel suo recente, sebbene ormai classico, lavoro sui frammenti urbani (2021), con questa definizione intendiamo spazi e condizioni esito della disomogenea e diseguale urbanizzazione contemporanea che, in virtù di quelli che si possono definire processi “a schegge” (Graham e Marvin, 2001), risultano incoerenti e rimangono al di fuori di una (per l'appunto, tutta ipotetica) idea di unità urbana. Intendiamo la nozione di frammento però come una condizione non unicamente negativa, così come non è necessariamente attribuito positivo quello dell'unitarietà dell'insieme urbano. L'analisi teorica del paesaggio, ad esempio, ha dato centralità alla dimensione storicizzata dell'accumulazione di frammenti, segni (o assenze di essi), tracce nell'attribuzione di senso e durata dei luoghi. In forma singola o di palinsesto, la teoria dei frammenti è centrale nello sguardo che cerchiamo di coltivare all'interno di questa ricerca. In essi la ricchezza di elementi di conoscenza offerta alle nostre osservazioni definisce un'impressione della trasformazione, avvenuta, in atto o annunciata. A maggior ragione quando le presunte incoerenze, con il contesto di quanto emerge all'osservazione, sfidano la pigrizia dello sguardo disciplinare e delle ipotesi precostituite. Per dirla con Giuseppe Dematteis (2021):

Molto più spazio per un agire paesaggistico esteticamente efficace offrono a mio avviso gli altri paesaggi, quelli «ordinari», a patto di rinunciare a giudicarli con i canoni estetici del passato. In particolare, il carattere della frammentarietà va in una certa misura accettato, perché fa parte del nuovo sistema di relazioni che i vari luoghi intrattengono tra loro non più solo a causa della prossimità fisica, ma anche grazie a connessioni di vario tipo (economico, demografico, culturale ecc.) che legano tra loro le traiettorie evolutive di località anche molto lontane tra loro, mentre le differenziano dalle località più vicine (p. 99).

Le questioni urbane di oggi, come il cambiamento climatico e le disuguaglianze socio-economiche, specialmente nello scenario post-pandemico e di policrisi con cui ci troviamo a doverci confrontare, richiedono un'innovazione metodologica così come una nuova postura, al fine di far luce sulla natura frammentata e conflittuale del mondo urbano, rafforzando “l'idea del mondo urbano come incompleto, multiplo e sempre in divenire” (McFarlane, 2021, p. xix).

L'ipotesi di frammento urbano ci permette così di lavorare con casi e contesti dalle caratteristiche differenti, talvolta divergenti, sicuramente non leggibili come parte di un complesso unitario o di un insieme te-

matico, ma come parti del multiforme mondo dell'urbano variamente inteso. Sulla linea della stessa ipotesi di partenza, la ricerca non punta a pervenire a qualche tipo di unitarietà, tanto teorica quanto empirica o metodologica. Ci muoviamo piuttosto seguendo le tracce segnate da Ananya Roy sulla moltiplicazione delle "geographies of theory" (Roy, 2009). Non è infatti più possibile continuare a teorizzare sul solco delle geografie egemoni delle città globali del Nord. È invece necessario "blast open theoretical geographies" (Roy, 2009, p. 820), in cui contesti diversi possono generare nuove cornici di senso che "produced in place [...] but that they can then be appropriated, borrowed, and remapped" (ibidem). Ci troviamo così, in questo progetto e in questo quaderno, a teorizzare a partire dalla molteplicità. Raccogliamo qui una moltitudine di casi, di contesti, di configurazioni eterogenee (Lawhon et al., 2018), di politiche, di direzioni e orientamenti teorici ed epistemologici, che nel loro complesso non costruiscono un quadro esaustivo o enciclopedico, ma piuttosto moltiplicano le possibilità di produzione di conoscenze sull'urbano.

Sono casi che in modi e con sguardi diversi raccontano le NEXT-CITIES. La moltiplicazione delle geografie urbane possibili è, inoltre, un ennesimo tassello per la provincializzazione degli studi urbani. Assumiamo questo impegno proveniente dal Sud globale come un approccio che cerca di superare dicotomie e classificazioni areali per poter teorizzare da ogni luogo (Robinson, 2022), anche da città apparentemente "ordinarie" (Robinson, 2006), senza dover necessariamente aderire a un modello, che il più delle volte è quello delle global cities del Nord del mondo (Bunnell e Maringanti, 2010).

L'Italia, nel suo trovarsi nel contesto sudeuropeo, rappresenta un sito privilegiato a partire dal quale ripensare i paradigmi urbani al di là delle dicotomie fra Nord e Sud del mondo. Già dal limitato numero di casi emerge con chiarezza l'impossibilità di lettura dei fenomeni urbani secondo paradigmi o modelli fissi e universali.

A partire da questo posizionamento, la cornice delle politiche urbane e delle trasformazioni post-pandemiche del PNRR offre nuove prospettive di critica e permette di ragionare sul mondo urbano da un'angolazione inedita. La raccolta di casi qui presentata ben racconta l'eterogeneità delle geografie possibili all'interno del contesto italiano, nella sua dimensione non unicamente locale o localista, ma anzi aperta alle relazioni transnazionali e transcalari. Le politiche del PNRR parlano infatti la lingua delle omologhe politiche cosiddette di rigenerazione che animano il contesto urbano e muovono fondi, investitori e

patrimoni. Eppure, pur dentro la stessa cornice politica e normativa, i diversi frammenti selezionati mostrano profonde diversità territoriali, che esploriamo brevemente.

Emerge, o meglio ri-emerge con forme nuove, una netta separazione tra le città più “globalizzate” e “brandizzate” del Nord e quelle “ordinarie” del Sud e delle isole. Come abbiamo già accennato, non è questo un tentativo di reiterare concezioni dicotomiche nella lettura dei processi urbani nel contesto italiano (ma non solo). È però comunque necessario riconoscere il permanere di differenze già storicamente note ed evidenti che, nella cornice di forte spesa pubblica e privata con cui interagiamo, acquisisce nuova complessità.

Nei casi che esaminiamo, è possibile vedere come il maggiore sforzo progettuale nelle città del Sud e delle isole è orientato verso la risoluzione di problematiche legate alle scarse dotazioni infrastrutturali o alla risoluzione di problematiche urbane di lunga data. La grande massa di denaro pubblico immessa nelle casse delle amministrazioni regionali e comunali è in questi casi nutrimento indispensabile per la strutturale carenza di risorse. Oltre alla risoluzione di problematiche contingenti e spesso con una lunga storia di abbandono, non è sempre evidente se ci sarà spazio per discorsi sull’innovazione (ma ci chiediamo subito: è davvero necessaria tutta questa innovazione?).

Nel caso delle città del Nord che abbiamo selezionato (Milano e Bologna, due tra i poli urbani più rilevanti nel contesto italiano a livello nazionale e internazionale, in particolare dal punto di vista degli immaginari urbani), l’approccio è quello di una spinta maggiore verso un’ipotesi di innovazione urbana, attraverso dei progetti che, almeno sulla carta, si possono effettivamente definire come progetti di rigenerazione urbana. Quello che colpisce in entrambe queste due operazioni progettuali, è un piano discorsivo molto spinto, con un grandissimo lavoro sull’immaginazione, sul racconto, sulle metafore. Il progetto, oltre che sul piano unicamente spaziale e materiale, agisce soprattutto sul piano della costruzione di immaginari, di prefigurazioni, di desideri. Non si tratta qui di costruire solo spazi, ma di proporre e vendere nuovi stili di vita da cui estrarre profitto urbano (Zukin, 1998).

Sebbene i processi discorsivi siano ormai consolidati, al limite del ripetitivo e del prevedibile, rimane però del tutto da dimostrare da una parte il portato di effettiva rigenerazione e innovazione, e dall’altra saranno da valutare i potenziali effetti distorsivi e di produzione di nuove ingiustizie spaziali. Così come rimangono da osservare le effet-

tive modalità di attuazione e di spazializzazione di tutti i racconti su smartness, sostenibilità, innovazione e digitalizzazione.

Oltre alle specificità locali e ai singoli progetti, quello che dalla proposta di questi casi vogliamo sollevare è una domanda semplice (ma non banale), la stessa domanda che dà il titolo al progetto: *for whom?* Per chi è davvero la città del futuro? I casi presentati, in virtù della loro stessa varietà e differenza, mettono in discussione l'approccio alla progettualità urbana del futuro intesa come una ipotesi verso cui tendere universalmente. D'altronde, qual è la città del futuro? Come è fatta? Chi la produce e costruisce? Cosa la governa? Esplorando la rassegna di frammenti e città in questo quaderno forse l'unica risposta possibile è che una città del futuro in realtà non esista e che anzi è un'ipotesi fallace, un "god trick" (Haraway, 1988), se vogliamo pensare di poterla immaginare, progettare e dirigere. Ci troviamo con le femministe nella loro insoddisfazione verso tutti gli approcci "telescopici" (McLean, 2018) che, assumendo una vista da nessun luogo (Derickson, 2015) e costruendo una cornice apparentemente universale e generale, reiterano in realtà un punto di vista parziale, limitato e limitante, tutt'altro che oggettivo.

Negli scarti e negli inciampi che esistono tra prospettive progettuali e le effettive loro manifestazioni materiali si sostanzia proprio questa illusione dello sguardo zenitale e telescopico. E si manifestano contemporaneamente tutte le situazioni impreviste, le ri-significazioni dal basso e i processi urbani alternativi che danno senso e unicità ai frammenti urbani. Si tratta in sostanza di provare a rileggere, a partire dagli scarti, le dicotomie fra ciò che è considerato come norma e ciò che è fuori norma.

Bibliografia

Bunnell Tim e Anant Maringanti. (2010) *Practising Urban and Regional Research beyond Metrocentricity: Research beyond Metrocentricity*, «International Journal of Urban and Regional Research» 34, n. 2, pp. 415–420.

- Cattedra, Raffaele, Sistu Giovanni (a cura di) (2024), *NEXT Quaderni di lavoro/1. Condividere un lessico*, Cagliari: UNICApres.
- Dematteis Giuseppe (2021), *Geografia come immaginazione*, Roma: Donzelli.
- Derickson Kate (2015), *Urban Geography I: Locating Urban Theory in the 'Urban Age'*, «Progress in Human Geography» 39, n. 5, pp. 647–657.
- Graham Stephen e Marvin Simon (2001), *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London - New York, Routledge.
- Haraway Donna Jeanne (1988), *Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective*. «Feminist Studies» 14, n. 3, pp. 575–599.
- Lawhon Mary, Nilsson David, Silver Jonathan, Ernstson Henrik e Lwasa Shuaib (2018), *Thinking through Heterogeneous Infrastructure Configurations*, «Urban Studies» 55, n. 4, pp. 720–732.
- McFarlane Colin (2021), *Fragments of the city: making and remaking urban worlds*, Oakland, University of California Press.
- McLean Heather (2018), *In Praise of Chaotic Research Pathways: A Feminist Response to Planetary Urbanization*. «Environment and Planning D: Society and Space» 36, n. 3, pp. 547–555.
- Robinson Jennifer (2006), *Ordinary cities: between modernity and development*, London - New York, Routledge.
- Robinson Jennifer (2022), *Comparative urbanism: tactics for global urban studies*, Hoboken, NJ, John Wiley & Sons, Ltd.
- Roy Ananya (2009), *The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory*, «Regional Studies» 43, n. 6, pp. 819–830.
- Zukin Sharon (1998), *Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption*, «Urban Studies» 35, n. 5–6, pp. 825–839.

Milano città attrattiva: Porta Romana e il “Progetto Scali”

Francesca Governa

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio,
Politecnico di Torino

La fatica di abitare a Milano

Milano per chi? è il titolo di un libro del 2024 scritto da Massimo Bricocoli e Marco Peverini. Il sottotitolo dà già la risposta: *Se la città attrattiva è sempre meno abbordabile*. Banalizzando: Milano è una città attrattiva per i ricchi, per i turisti e per gli investitori. Per tutti e tutte le altre, no. Stanno (e devono stare) fuori. Il processo selettivo di esclusione/espulsione di parti crescenti di popolazione deriva, in primo luogo, dagli alti costi dell’abitazione. Dal 2015, i valori immobiliari a Milano sono continuamente aumentati, con tassi di crescita semestrali dei valori relativi agli affitti di oltre il 5%. Anche i flussi turistici sono aumentati, con un incremento del 41% nel decennio 2010-2019, determinando la conversione turistica dell’offerta immobiliare in locazione che ha eroso in un solo biennio l’8% del mercato degli affitti a lungo termine, sostituiti dagli affitti brevi per un volume di risorse di 180 milioni di euro solo nel 2019 (Larena Faccini e Ranzini, 2022). Fra il 2010 e il 2021, la quota di mercato delle strutture extralberghiere gestite attraverso piattaforme, tipicamente Airbnb, è cresciuta del 19.6% (Assolombarda, 2023).

L'abbordabilità cui si riferisce il libro di Bricocoli e Peverini è la traduzione in italiano dell'espressione "housing affordability", che riguarda la relazione tra costi abitativi e capacità economica (il reddito). Abbordabilità, dunque, come "capacità di persone e famiglie di accedere e mantenere un'abitazione in determinati contesti urbani [in questo caso Milano], primariamente in riferimento alla relazione fra costi abitativi e capacità economica garantita da reddito e retribuzione" (Bricocoli e Peverini, 2024, p. 50). Per essere abbordabile, la spesa per l'abitazione non deve superare il 30% del reddito (Bramley, 2012). Milano città attrattiva (o competitiva) è poco abbordabile sia per l'aumento dei valori immobiliare, sia per l'ineguale distribuzione della ricchezza, anche per effetto di un mercato del lavoro ineguale (nel 2023, circa l'81% degli occupati ha problemi di reddito, Caritas Ambrosiana, 2023) e per le basse retribuzioni medie (un problema, questo, non solo di Milano). Un terzo della ricchezza milanese è detenuto dal 9% della popolazione (Larena Faccini e Ranzini, 2022); tra il 2017 e il 2019 le famiglie a rischio povertà sono cresciute di 2,5 punti percentuali e l'aumento dei redditi (+ 6,5% fra il 2015 e il 2018) non è stato in grado di compensare la crescita del costo della vita (+ 21,6% nello stesso periodo) (Assolombarda, 2019).

L'indicatore dell'abbordabilità (30% del reddito), benché criticato e in parte superato da altri più raffinati, permette di definire uno standard minimo per la sostenibilità economica dell'abitare. Proprio la sua semplicità nel collegare costo dell'abitazione e reddito lo rende estremamente efficace nel cogliere quanto e come gli alti costi dell'abitazione producano una selezione progressiva di chi può e chi non può abitare la città. Fra chi non può, ricadono, a Milano, anche coloro che contribuiscono al tessuto sociale e alle dinamiche economiche da posizioni non esattamente "marginali". Scopriamo infatti, leggendo il libro di Bricocoli e Peverini (2024, in particolare la tabella a pagina 114), che i metri quadri abbordabili in acquisto, a Milano, con lo stipendio medio da "professore associato" variano dai 22 mq nel centro storico ai 56 mq nel resto della città, mentre un assegnista di ricerca può acquistare 12mq nel centro storico e 30mq nel resto della città. L'affitto non va meglio: se sei professore associato puoi affittare 30mq nel centro storico e 70 nel resto della città; come assegnista di ricerca, 16 e 41 mq rispettivamente.

Ho usato queste categorie di persone tra le altre indicate nella tabella (operaio, quadro, infermiere, medico specializzato ecc.) per tre ragioni: la retribuzione è nota; ci sono "vicine" (siamo noi, insomma); indicano persone ad alta qualificazione, spesso, nel caso dei professori

associati (e considerando la lentezza del sistema universitario italiano) abbastanza *ag * (secondo i dati del Ministero dell'Universit  e della Ricerca, nell'Anno Accademico 2022-2023, l'et  media dei professori associati italiani   52 anni). Questi dati sono indicativi di un processo di espulsione da Milano (e della fatica di vivere a Milano), una citt  che prende pi  di ci  che d  con il progressivo allontanamento delle funzioni meno pregiate e di fasce di popolazione che via via si allargano. Fanno infatti parte di questa popolazione che non ce la fa ad abitare la citt  attrattiva non solo coloro che, normalmente, sono etichettati come "poveri", ma anche una quantit  crescente di giovani e meno giovani che, pur avendo un lavoro e un'alta qualificazione, non possono avvantaggiarsi del sostegno e dell'eredit  familiare¹.

Ma c'  un altro aspetto rilevante. Nei documenti preparatori al Forum dell'abitare del 2023 (Comune di Milano, 2023), a cura dell'allora assessore alla casa con delega al piano quartieri, Pierfrancesco Maran, si legge: "La citt  di Milano, a partire dal 2008, ha registrato una progressiva crescita del numero di abitanti che si   profondamente accentuata a partire dal 2013 e ha avuto solo una contrazione con la pandemia. Pi  che il numero complessivo di abitanti, cresciuto fino a 1,4 milioni, il dato che colpisce maggiormente riguarda il turnover dei residenti. Dal 2008 al 2022 hanno preso la residenza milanese circa 700.000 persone che, se sommate ai 167.000 cittadini nati dopo il 2008, indicano che meno del 40% degli attuali residenti del Comune di Milano, lo era anche 15 anni fa, un dato totalmente atipico nel contesto italiano". La popolazione di Milano, dunque, cambia e cambia velocemente: in 15 anni, pi  della met  della popolazione   cambiata. La citt  attrae popolazione e, velocemente, la espelle. Il documento prosegue indicando la questione chiave che Milano deve affrontare: la crescita dei valori immobiliare, il costo dell'abitazione. E se esso   considerato un problema,   al contempo celebrato come indicatore di successo: la crescita degli abitanti   accompagnata dall'aumento dei turisti, e dalla diffusione degli affitti a breve termine, dall'incremento dei posti di lavoro, dall'attrattivit  milanese che "ha portato in citt  ingenti investimenti, concentrati principalmente nel miglioramento dei quartieri semicentrali e periferici, dove negli ultimi anni diverse istituzioni universitarie e culturali hanno annunciato i propri piani di

1 Sulle logiche che definiscono e calcolano la povert , e su quanto e come le differenze di metodo e misura finiscano per strutturare gli interventi e la loro valutazione, cfr. Amin e Thrift, 2020.

sviluppo". C'è dunque un problema, la crescita dei valori immobiliari, ma "le esperienze internazionali ci dicono che nessuno, a oggi, è stato in grado di invertire una rotta di crescita dei valori immobiliari ma che esistono politiche di mitigazione che vanno analizzate e magari adattate al contesto milanese e italiano".

Milano è dunque una città attrattiva, attrae popolazione e investimenti (Assolombarda, 2024). La popolazione che arriva in città, velocemente, se ne allontana (dando origine a una progressiva estensione delle aree di pendolarità giornaliera, che arrivano ormai a coprire buona parte del Nord-ovest italiano e si spingono anche verso le aree forti del Centro e il Nord-est; cfr. Buzzacchi et al., 2022). Gli investimenti sono concentrati in quartieri "semicentrali e periferici" e sono gestiti da "istituzioni universitarie e culturali". I valori immobiliari crescono e, al più, è possibile mitigarne gli effetti negativi. Scrivono Bricocoli e Peverini (2024), "complessivamente, la città di Milano si caratterizza per un mercato in rapida crescita (...), un'offerta pubblica stagnante e un'offerta di edilizia residenziale sociale che si sta dimostrando economicamente troppo costosa per i nuclei a bassi redditi" (p. 73). Il ritorno alla produzione di alloggi a canone sociale non è quindi parte di quelle forme di mitigazione di cui parla Maran né tanto meno di politiche redistributive. È, piuttosto, il risultato della commercializzazione del settore guidata dallo Stato e della conseguente penetrazione di capitali, anche internazionali, provenienti dai mercati finanziari. Milano rappresenta un esempio chiave di una via italiana alla "finanziarizzazione della casa" che, come scrivono Belotti e Arbaci (2021), si è sviluppata "through a new financial infrastructure created by the national government called the 'Integrated System of Funds' (*Sistema Integrato di Fondi*, SIF). The SIF has channelled about 2.3 billion euros into the SRH [Social Rented Housing production] sector since 2009, supported by legislative reconfigurations of housing and planning at local, regional and national levels. In fact, this process cannot be understood in isolation from the interplay with local/regional financial-legislative innovations introduced in Lombardy and Milan (...), which have been fundamental for the development of this instrument and its national governance" (p. 414).

La città attrattiva e il "progetto scali"

Nel 2020, il quinto rapporto annuale sulle città di Urban@it descrive Milano come "modello di sviluppo urbano", capace di coniugare com-

petitività, innovazione e accoglienza, testa di ponte dell'Italia in Europa e nel mondo (Laino, 2020). Fra il 2015 e il 2019, il Prodotto Interno Lordo milanese aumenta del 9,7%, così come aumenta anche il tasso di occupazione (+ 90.000 unità fra il 2008 e il 2018) (Lodigiani, 2020). Nel 2018, la città era al primo posto nella classifica annuale delle città italiane più vivibili del Sole 24 ore grazie al Pil e al reddito medio pro-capite (circa 29.000 euro all'anno) e alla capacità di attrarre imprese e capitali (Larenò Faccini e Ranzini, 2022). Come ricordano Bricocoli e Peverini (2024), i media non italiani si allineano: nel 2015, il New York Times indicava Milano come *the place to be* fra le prime 50 città al mondo. La città segue la tendenza verso il cosiddetto vip-urbanism (Lauermann e Mallak, 2023; Fahaarani, 2024): pervasivo ricorso a sistemi finanziari usati da investitori d'élite o ad essi rivolti. La capacità di attrarre e organizzare eventi assume un ruolo chiave nella promozione del cosiddetto "modello Milano" e l'incremento dei valori immobiliari è assunto come indicatore dell'attrattività milanese e, dunque, come dato positivo². L'Expo 2015, le Olimpiadi invernali del 2026 di Milano-Cortina, la settimana della moda o la design week sono "vetrine" dell'attrattività milanese, con un uso sistematico della cosiddetta "urbanistica tattica" e degli "usi temporanei" per "sondare" l'appetibilità di aree e progetti di trasformazione e convogliare investimenti finanziari (esempio paradigmatico, è il caso dell'ex Macello di Viale Molise³).

La costruzione del modello Milano non è però solo discorsi e comunicazione, non è solo flussi di denaro e architetture finanziarie. È anche (intensamente) una costruzione fisico-materiale, si intreccia solidamente con le trasformazioni dell'ambiente costruito.

Negli ultimi 20 anni, edifici e architetture (e architetti) di rilievo internazionale diventano elemento centrale della "città attrattiva" e del modello Milano. Alcuni grandi progetti, il Bosco Verticale, la riorganizzazione di Porta Nuova, le torri Isozaki, Libeskind e Hadid dell'area di CityLife segnano l'avvio di questo processo, promuovendo una trasformazione della città basata su edifici destinati a uffici per grandi brand internazionali, ampie quote di residenza di lusso, grandi spazi

2 Una critica a questo modello è condotta da Lucia Tozzi (2023) che ne analizza nel dettaglio la strategia comunicativa (o fabula speculativa, cfr. Bonazzi e Frixia, *infra*) e gli attori che la sostengono e promuovono.

3 Si veda la celebrazione dell'evento della design week 2023, <https://www.domusweb.it/it/eventi/salone-del-mobile/gallery/2023/alco-va-fuorisalone-2023.html>, e poi <https://ariaexmacello.it>.

commerciali, presenza di aree verdi e spazi aperti collettivi. Anche la trasformazione degli scali ferroviari e il ridisegno della cintura ferroviaria fanno parte di questo meccanismo.

A partire dagli anni Novanta, gli scali ferroviari (in totale 7 per circa 120 ettari) sono stati progressivamente dismessi, a seguito dell'aggiornamento tecnologico del sistema infrastrutturale e logistico che ha comportato la costruzione di nuovi nodi decentrati. Parallelamente, il Comune considera l'opportunità di trasformazione dei sette scali ferroviari dismessi, ancora ben interconnessi dalla struttura ferroviaria, come occasione per ridisegnare il futuro della città attraverso l'aumento di aree verdi, parchi e servizi per la comunità locale e la città; il completamento della *Circle Line*, con una nuova serie di stazioni e il potenziamento di alcune di quelle esistenti; il miglioramento dell'accessibilità al centro città e agli altri poli metropolitani (Fig. 1).

In sostanza, partendo dal riutilizzo della vecchia ferrovia, il Progetto Scali è parte del processo di promozione di Milano come città attrattiva, upper class, trendy e hi-tech, così come del processo di finanziarizzazione dello sviluppo urbano milanese. Un processo che non parte oggi ed è esito di dinamiche diverse, che si innervano nelle pratiche di trasformazione urbana in relazione ai diversi periodi, alle diverse stagioni politiche e di policy, ai diversi attori in campo, attraversando le vicende dei principali progetti milanesi degli ultimi 20 anni (Porta Nuova, Santa Giulia, Maio, Progetto Scali).

Per quanto riguarda il ruolo della finanza e dei capitali finanziari nella produzione di edilizia residenziale pubblica, Belotti e Arbaci (2021) individuano tre fasi principali che, nel complesso, testimoniano presenza e ruolo del soggetto pubblico, nei suoi diversi livelli e articolazioni, nel processo di progressiva finanziarizzazione del mercato immobiliare milanese. La fase 1 (anni '50-'90) comprende l'ascesa e il declino della produzione pubblica di *social rented housing production* con la devoluzione delle competenze in materia di edilizia abitativa dai governi nazionali a quelli regionali. La fase 2 (anni '90-2000) è caratterizzata da un processo di regionalizzazione e commercializzazione del settore dell'edilizia a canone sociale. La fase 3 (dai primi anni 2000 in poi) incorpora innovazioni legislative-finanziarie che hanno portato alla finanziarizzazione del settore dell'edilizia sociale, prima a livello regionale con l'emergere di nuovi attori finanziari (fondazioni bancarie) e poi a livello nazionale, con l'istituzione del Sistema Integrato di Fondi (uno strumento finanziario creato dal governo nazionale che, dal 2009, ha portato a convogliare 2,3 miliardi di euro nell'edilizia sociale).

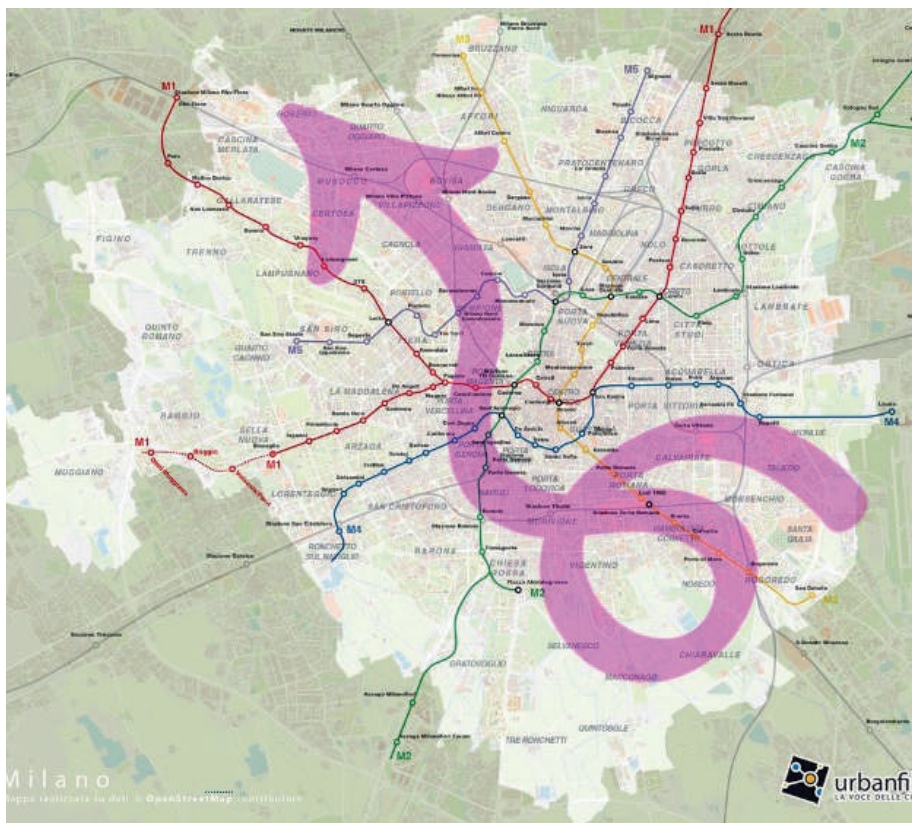


Fig. 1: Progetto Scali e rete metropolitane: la circle line (M6)
(<https://blog.urbanfile.org>, 2023)

Estendendo l'indagine alla trasformazione urbana nel suo complesso, Infussi et al. (2019) individuano 3 fasi principali, che vedono una progressiva estensione degli attori coinvolti. Una prima fase di "finanziarizzazione" coincide con il periodo di grande sviluppo immobiliare milanese a cavallo degli anni Novanta e duemila i cui attori chiave sono i costruttori milanesi (Ricucci, Ligresti...), sostenuti dall'intervento delle banche (Intesa San Paolo). Una seconda fase vede il primo ingresso di operatori internazionali, principalmente Coima, gruppo leader nell'investimento, sviluppo e gestione di patrimoni immobiliari per conto di investitori istituzionali, Hines, uno dei maggiori investitori e gestori immobiliari privati al mondo, e Lendlease. La terza fase, infine, vede l'arrivo di grandi fondi di investimento sovrani. Progressivamente, seguendo una parabola già individuata altrove (cfr.

ad esempio, Weber, 2015; Goulding et al., 2023), la città (e la trasformazione urbana) diventano un asset finanziario (venduto e comprato nel mercato finanziario globale) per il quale le logiche dell'investimento sono più importanti rispetto alle logiche realizzative. Gli immobili (e più in generale l'ambiente costruito) diventano cioè un'attività finanziaria pura, rimuovendo i limiti di immobilità e irriproducibilità dei beni con il diffuso ricorso alla cartolarizzazione.

Anche dal punto di vista istituzionale, il Progetto Scali ha una storia (relativamente) lunga. L'Accordo di Programma relativo al Progetto Scali è firmato nel 2018, ma l'iter negoziale parte nel 2005 (anche se si potrebbe risalire ancora più indietro alla vicenda del Passante Ferroviario del 1985), in un periodo in cui il mercato urbano attraversa una fase fortemente espansiva (Infussi et al., 2019). Nel corso del tempo, le aree liberate dalla ferrovia assumono significati diversi: sono cioè, alternativamente, presentate come aree di valorizzazione immobiliare, per promuovere lo sviluppo urbano milanese senza ulteriore consumo di suolo; aree per accrescere le dotazioni pubbliche (verde, viabilità automobilistica e ciclabile, servizi) e per permettere la "ricucitura" della città; aree per promuovere il trasporto su ferro a scala comunale e regionale. La crisi finanziaria internazionale del 2008 produce significativi effetti anche nel caso milanese, facendo significativamente rallentare un mercato fino ad allora in forte espansione, con il conseguente ritardo (o blocco) di alcuni grandi progetti (significativo il caso di Santa Giulia, ancora adesso non del tutto terminato) e l'aumento delle aree disponibili per la trasformazione (gli scali, le caserme, le aree ex Expo). Le conseguenze più significative di questo rallentamento sono rappresentate dalla sovrapproduzione immobiliare, soprattutto per residenze di lusso e terziario; dallo squilibrio fra domanda e offerta del mercato e dalla forte esposizione dei developer nei confronti del sistema bancario. Alla fine del decennio, il Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato nel 2010 e poi soggetto a diverse revisioni, delinea una policy urbana di supporto alla crescita edilizia. Mentre nella prima versione del PGT gli scali ferroviari sono indicati come Ambiti di Trasformazione Urbana, assegnando ad ognuno di essi un indice di edificabilità differente in relazione alle richieste del mercato, nella revisione del 2012 (Giunta Pisapia) ne viene soprattutto rimarcata la natura infrastrutturale e nel 2016 (Giunta Sala) sono definiti 17 principi guida che ne devono guidare la trasformazione (dalla visione strategica in relazione ai bisogni locali alla necessità dell'housing sociale; dalla necessità di contenere l'inquinamento alla promozione dell'urbanistica

tattica e degli usi temporanei (in realtà, niente altro che un meccanismo di promozione dell'attrattività delle aree in attesa dei Grandi Progetti e dei grandi investimenti finanziari da parte di gruppi internazionali e fondi sovrani).

Porta Romana, fra finanziarizzazione ed esclusione

Il Progetto Scali interessa aree centrali e semicentrali della città (fig. 2), coinvolge attori e interessi di diverso livello e forza, ridefinisce centralità e marginalità, modifica profondamente valori e aspettative immobiliari. Oltre a potenziare il sistema della mobilità, sono previsti interventi residenziali, terziari e culturali, spesso collegati a iniziative e interventi preesistenti. Ogni scalo segue una tempistica diversa, soprattutto in relazione all'appetibilità della sua trasformazione e agli attori coinvolti (fig. 3).

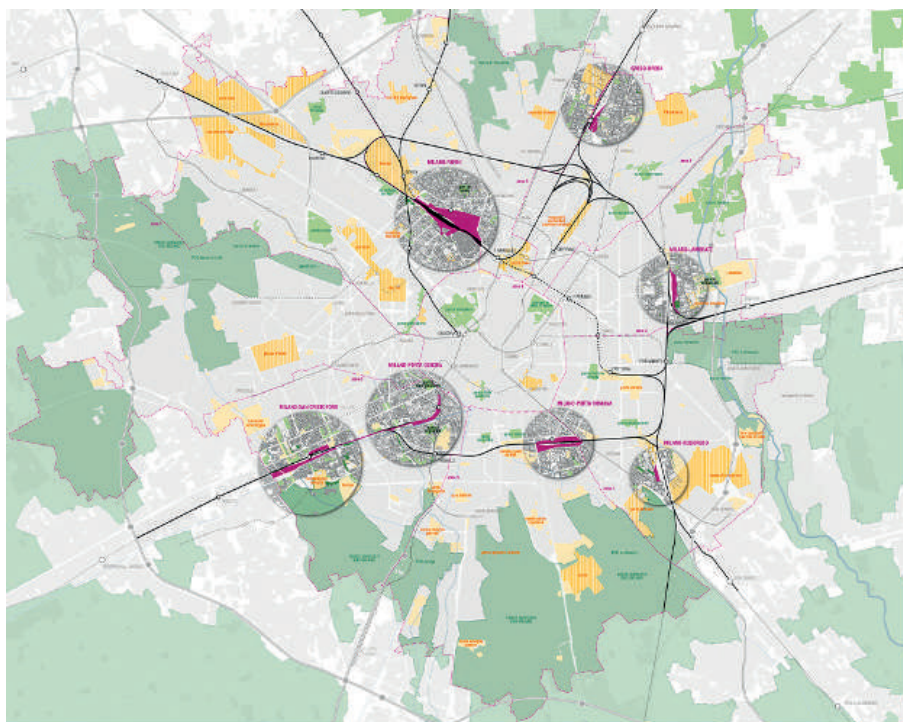


Fig. 2: La localizzazione degli scali

Next

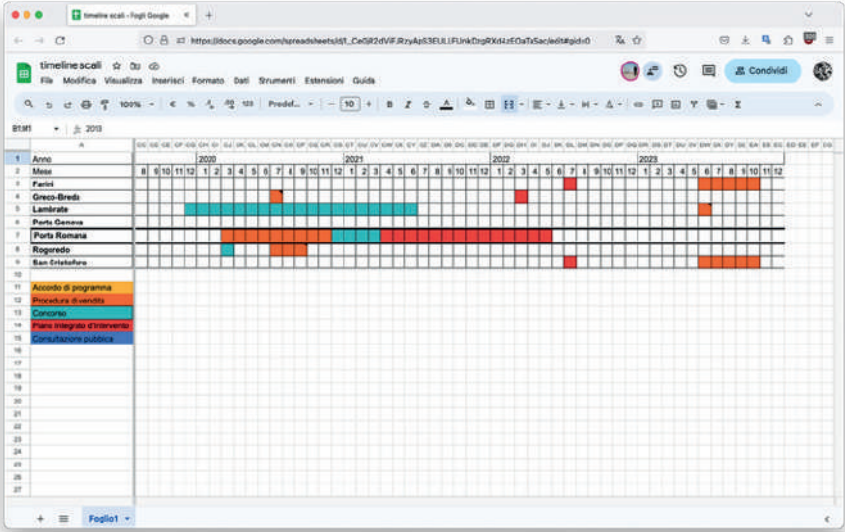


Fig. 3: Timeline: le tappe istituzionali dei diversi scali

Il terreno empirico sul quale si sta svolgendo il lavoro sul campo riguarda Porta Romana (fig. 4). Attraverso metodologie visuali (e in relazione al progetto *Knots*, Knots1, 2024), si stanno attualmente esplorando i “bordi” di Porta Romana per indagare il superamento della logica della prossimità nella trasformazione milanese e il “per chi” la città si sta costruendo e trasformando.

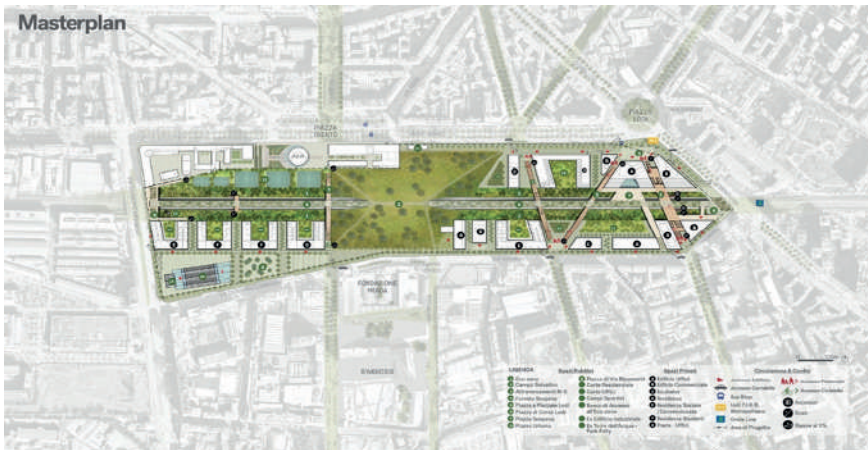


Fig. 4: Il masterplan dello scalo di Porta Romana

Uno di questi “bordi” è il Corvetto e, in particolare, la parte del quartiere che ruota attorno a piazzale Ferrara, posto al confine tra l’area di trasformazione connessa allo scalo di Porta Romana e l’area delle case popolari estesa fino al Parco Sud e alla zona Porto di mare-Rogoredo (fig. 5). Questo spazio è stato oggetto di molte politiche: il piano di riqualificazione dei Mercati Comunali; il programma di “urbanistica tattica” Piazze Aperte, promosso dalla Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio del Comune e Bloomberg Associates; la costruzione di uno studentato del Politecnico di Milano; il programma di rigenerazione Corvetto Universal City finanziato dal CIPE, dal Comune e dalla Fondazione Housing Sociale (di Fondazione Cariplo).



Fig. 5: Corvetto, Samuele Pellecchia, Prospekt, 2024

Individuare i “bordi” non è però semplice: essi si allargano e restringono in relazione agli “oggetti” e ai “soggetti” che si mettono sotto osservazione. Le nuove costruzioni, infatti, non si concentrano solo all’interno dello scalo. Lo scalo in sé è, cioè, occasione e catalizzatore di una trasformazione che investe buona parte del settore sud-est della città (fig. 6).

La Fondazione Prada, in particolare, affacciata sull'ex scalo di Porta Romana, ha ridefinito l'attrattività dell'area, valorizzando i terreni prima ancora che il cantiere dello scalo in sé fosse aperto. I terreni sono stati acquistati da Del Vecchio di Luxottica, attraverso l'intermediazione della sua società immobiliare (Beni Stabili), che poi è diventata Covivio e ha dato vita al progetto Symbiosis. Prada, Covivio e Coima, piattaforma leader nell'investimento, sviluppo e gestione di patrimoni immobiliari per conto di investitori istituzionali, hanno dato origine al Fondo di Porta Romana, acquisendo l'area da parte del Gruppo FS, per un valore di 180 milioni di euro, anche grazie a un finanziamento di Intesa San Paolo attraverso un *Sustainability-linked Loan*, ovvero uno strumento che richiede a chi lo riceve (in questo caso il Fondo di Porta Romana) di fissare e raggiungere specifici obiettivi di sostenibilità⁴.

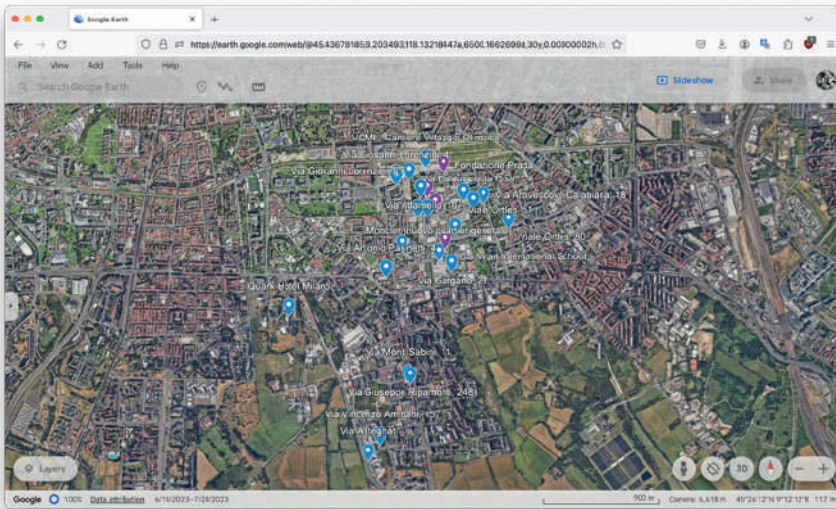


Fig. 6: Lo scalo catalizzatore della trasformazione urbana

Attualmente, SouPra (South of Prada) è interessata da investimenti di grandi aziende multinazionali (le sedi di Microsoft e di Boehringer), così come dalla realizzazione del Villaggio Olimpico per i Giochi Olimpici Invernali del 2026, che sarà poi riutilizzato come residenza per

⁴ <https://www.covivio.eu/en/>; <https://coima.com/it/homepage>;
<https://www.pradagroup.com/it/>

studenti (anche grazie alla vicinanza con il nuovo Campus Bocconi) (fig. 7)⁵.



Fig. 7: Cantiere del Villaggio Olimpico
(<https://blog.urbanfile.org>, 2024)

Gli “ingredienti” sono ormai noti e sempre i soliti: terziario avanzato, cultura e innovazione sociale, smartness, università e ricerca, cui si aggiunge un po’ di transizione ecologica, di inclusione e diversità (Comune di Milano, 2017a e 2017b; Fondo di Porta Romana, sd; Montedoro, 2011 e 2018; Schiaffonatti et al., 2017). La trasformazione urbana, caratterizzata da un’estetica assai stereotipata (flussi digitali, architetture a sviluppo verticale, aree verdi e isole di felicità e inclusione), salda, inoltre, la rigenerazione dal basso (“la comunità che si prende cura dei propri spazi”) con la rigenerazione dall’alto (i capitali internazionali che costruiscono insediamenti di lusso e villaggi olimpici) rendendo del tutto opaca tale distinzione.

5 <https://zero.eu/it/news/benvenuti-a-sopra/>

I discorsi sono intercambiabili e ripetitivi, sempre uguali. Più interessante è invece capire in che modo questi discorsi si realizzano e quali sono gli esiti di tali realizzazioni, in termini di vecchi e nuovi processi di esclusione.

Riferimenti bibliografici

Amin Ash e Thrift Nigel (2020), *Vedere come una città*, Milano, Mimesis Milano (ed. or. 2017).

Assolombarda (2019), *Osservatorio Milano*, Milano.

Assolombarda (2023), *Booklet Territorio Milano. Trasformazioni, Investimenti e vocazioni*, Milano, Centro Studi Territorio e Ambiente.

Assolombarda (2024), *Booklet Territorio Milano. Trasformazioni, Investimenti e vocazioni*, Milano, Centro Studi Territorio e Ambiente.

Belotti Emanuele e Arbaci Sonia (2021), *From right to good, and to asset: The state-led financialisation of the social rented housing in Italy*, «Environment and Planning C: Politics and Space», 39, n. 2, pp. 414-433.

Bramley Glen (2012), *Affordability, poverty and housing need: triangulations measures and standards*, «Journal of Housing and the Built Environment», 27, n. 2, pp. 133-151.

Bricocoli Massimo e Peverini Marco (2024), *Milano per chi? Se la città attrattiva è sempre meno abbordabile*, Siracusa, Lettera Ventidue.

Buzzacchi Luigi, De Marco Antonio, Governa Francesca e Salone Carlo (2022), *Lo spostamento del triangolo: densità e trasformazioni economiche nella differenziazione spaziale del Nord Italia*, «L'Industria», n. 1, pp. 37-79.

Caritas Ambrosiana (2023), *La povertà nella Diocesi Ambrosiana. Dati 2023*, Milano.

Comune di Milano (2017a), *Documento di visione strategica*, Milano.

- Comune di Milano (2017b), *Accordo di Programma Scali Ferroviari*, Milano.
- Comune di Milano (2023), *Una nuova strategia per la casa*, Documento per il Forum dell'abitare, Milano.
- Faharani, I. (2024), *Capitalist urbanization in the post-neoliberal and de-globalizing world economy: A minor critical engagement with VIP-Urbanism literature*, «Human Geography», 17, n. 3, pp. 353-358.
- Fondo di Porta Romana (sd), *Il villaggio olimpico*, Milano.
- Goulding Richard, Leaver Adam e Silver Jonathan (2023), *From homes to assets: Transcalar territorial networks and the financialization of build to rent in Greater Manchester*, «Environment and Planning A: Economy and Space», 55, n. 4, pp. 829-849.
- Knots1 (2024), *Milano. Trasformazioni urbane e arte contemporanea*, Milano, Mousse Publishing.
- Infussi Francesco, Montedoro Laura e Pasqui Gabriele (2019), *Scali a Milano. Prove di innovazione*, «Ecowebtown», n. 20, pp. 25-45.
- Laino Giovanni (a cura di), *Politiche Urbane per le periferie. Quinto Rapporto sulle città*, Urban@it, Bologna, Il Mulino.
- Larena Faccini Jacopo, Ranzini Alice (2022), *Trasformazioni urbane e disuguaglianze sociali: una rilettura del "modello" Milano*, «OCIS (Osservatorio Internazionale per la Coesione e l'Inclusione Sociale)», n. 1, pp. 1-6.
- Lauermann John, Mallak Khouloud (2023), *Elite capture and urban geography: Analyzing geographies of privilege*, «Progress in Human Geography», 47, n. 5, pp. 645-663.
- Lodigiani Rosangela (2020), *Milano 2020: la salute, il pane e le rose*, Milano: FrancoAngeli.
- Montedoro Laura (2011), *Una scelta per Milano. Scali ferroviari e trasformazione della città*, Macerata, Quodlibet.
- Montedoro Laura (a cura di) (2018), *Le grandi trasformazioni urbane. Una ricerca e un dibattito per gli scali milanesi*, Milano, Fondazione OAMi.

Schiaffonatti Fabrizio, Castaldo Giovanni e Mocchi Martino (2017), *Il progetto di rigenerazione urbana. Proposte per lo scalo di Porta Romana a Milano*, Sant' Arcangelo di Romagna, Maggioli.

Tozzi Lucia (2023), *L'invenzione di Milano*, Milano, Cronopio.

Weber Rachel (2010), *Selling City Futures: The financialization of urban redevelopment policy*, «Economic Geography», 86, n. 3, pp. 251–274.

La “Via della Conoscenza”

Alessandra Bonazzi, Emanuele Frixia

Dipartimento delle Arti, Università di Bologna

La RU di Bologna ha presentato a Napoli le fasi di avanzamento della “Via della Conoscenza”, la linea che connette e valorizza tutto il piano integrato della “Rete metropolitana per la conoscenza”, il principale progetto che caratterizzerà il tessuto urbano nei prossimi anni. A seguito di un sopralluogo eseguito a piedi, della raccolta di fotografie, di analisi del materiale fornito dalla Fondazione Innovazione Urbana e di un recente colloquio con Michele D’Oria, (che segue tecnicamente lo stato di avanzamento dei lavori) si segnala come la dimensione materiale della Via della Conoscenza è poca cosa rispetto a quanto contenuto nel piano del mandato strategico del Comune.

Infatti, dei circa quattordici chilometri necessari a connettere i 5 distretti della conoscenza si realizzano soltanto i tre pertinenti al distretto della “transizione digitale e delle sfide globali” - e cioè il percorso infrastrutturale che collega il Tecnopolo/ex Manifattura Tabacchi, all’Università nella sede del Navile e dell’Area della Ricerca del CNR, un frammento. Si tratterà, insomma, di una pista ciclabile, priva di copertura e climatizzazione (come precedentemente indicato), anche se dotata di piazzole di sosta attrezzate in prossimità di punti di interscambio e risignificate come stazioni della conoscenza. Interessante, perciò, non è tanto la sua materialità ma la sua funzione/finzione di infrastruttura (im)materiale. È variamente definita “spina dorsale”, cucitura, connessione in grado di rigenerare lo spazio urbano (e non soltanto quello che attraversa).

È la linea portante della “Città della Conoscenza”, che è la strategia di mandato del Comune di Bologna, finanziata grazie alle risorse dei Piani Urbani Integrati (PUI), nell’ambito del Piano Nazionale Ripresa e

Resilienza e altre fonti di finanziamento locali ed europee. È sufficiente questo passaggio tratto dalle slides fornite dalla Fondazione Innovazione Urbana per misurare lo iato tra materialità e funzione:

“La Città della Conoscenza è un progetto di rigenerazione del quadrante nord-ovest di Bologna e di azioni integrate, che puntano su scienza e sapere come leve strategiche per dare una nuova direzione all’insieme delle politiche cittadine di promozione della città, attrazione dei talenti e degli investimenti di qualità, sviluppo, innovazione, internazionalizzazione, rigenerazione urbana e ambientale, ma anche per favorire nuovi processi di inclusione sociale e per rafforzare il tessuto democratico cittadino”¹.



Fig. 1 - Comune di Bologna - Documento di Indirizzo alla Progettazione

Sono quindi due le leve per realizzare la Città della Conoscenza: La Via della Conoscenza (per ora una pista ciclabile che connette il Tecnopolo al Navile, essendo stralciati i $\frac{3}{4}$ del progetto iniziale) che ha la funzione di infrastrutturare (scienza, internazionalizzazione, li-

¹ Si rimanda al sito: <https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/progetto/cittadellaconoscenza>.

vello locale, nazionale e internazionale) e le politiche della conoscenza (il piano politico che permette di fare di una pista ciclabile una pista ciclabile aumentata, di farle fare un upgrade da sistema di viabilità a pista generativa di atterraggio per investimenti, investitori e cittadini talentuosi).

Vale perciò sempre di più l'osservazione che il Progetto Urbanistico (il mandato strategico) sia il piano in cui mettere a punto luoghi di applicazione virtuale molto più connessi ad una semantica della progettazione che a una sua architettura fisica, svolgendo la funzione della narrazione, della fabula alla Liam Young. Quindi più ci si addentra nel campo di ricerca più diventa pertinente ricorrere alla fabula speculativa: retoricamente si evocano i margini, politicamente si fa leva sulle parole delle passate amministrazioni comuniste: "Ambizione di essere la città più progressista d'Italia" e anche nelle slides il richiamo alla Bologna Rossa². Pragmaticamente va in questo senso "Urbana Lab", lo spazio a Palazzo D'Accursio dedicato al racconto delle trasformazioni urbane. Il potere della fabula, la sua capacità di generare risposte e produrre immaginazione e condivisione, fa leva sulla riconnessione dei detriti, i residui e frammenti delle passate infrastrutture urbane di produzione (anche sociali, politiche, culturali, di lotta), rigenerati e ripuliti per una migrazione simbolica e speculativa. La fabula racconta di

"politiche volte a favorire la crescita e stimolare la sinergia e la collaborazione nell'ecosistema della ricerca e della conoscenza metropolitano e a individuare strategie per il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini e delle cittadine nella realizzazione della strategia di mandato"³.

A questo si aggiunge la realizzazione del primo Gemello Digitale di città in Italia, insieme a ICSC-Centro Nazionale di ricerca HPC, Big Data e Quantum Computing e ad importanti partner internazionali, come accade in altre città europee. Il nostro campo è un ibrido teorico e materiale che porta a lavorare attorno alla storia aspirazionale rigenerativa ("reinventing city") dentro la cornice metodologica dell'immaginazione politica e della speculazione. Dunque, siamo ancorati al

2 Si vedano le slide di presentazione del progetto: https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/images/Cittadellaconoscenza/2023_04_CittaDellaConoscenza_Presentazione.pdf

3 Ancora dalle slide: https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/images/Cittadellaconoscenza/2023_04_CittaDellaConoscenza_Presentazione.pdf

piano del discorso politico, che diventa masterplan (la fabula) in grado di raccogliere i frammenti coinvolti nella risignificazione – anche quelli delle infrastrutture sociali, delle favole speculative ai margini. Tutte queste voci vengono strategicamente ricucite da una linea che per ora si materializza nei tre chilometri della Via della Conoscenza. Da questo punto di osservazione possiamo posizionarci all'interno di “un mondo urbano incompleto, multiplo e sempre in divenire” (McFarlane, 2021, p. XIX). La partita e la portata speculativa della linea non sono affatto la linea in sé ma la sua funzione generativa di infrastruttura. Si segnala che il Comune ha acquisito 500 ettari – per avere un'idea lo scalo Ravone è 110.000 mq cioè 11 ettari. La più grande acquisizione pubblica degli ultimi 50 anni. La città si trasforma nel segno della conoscenza, parola chiave per proiettare la città nel futuro. Aree di opportunità e aree di rigenerazione. La questione è: *for whom?* Nei 500 ettari si concentrano le principali aree dismesse della città e si concentrano le maggiori capacità di calcolo (Tecnopolo/ex manifattura Tabacchi). Questo è il livello del nostro campo, anzi questa è l'area strategica, materiale e immateriale, che dà pieno significato e operatività alla fabula *speculativa* del masterplan politico. In una battuta, abbiamo l'hardware e il software della Città della Conoscenza. Il software sono le “Politiche della Conoscenza”, con cui portare avanti progetti come il Gemello Digitale, un programma massivo di educazione scientifica, la Citizen science, e il “Piano per la scienza e la ricerca”, che definisce una governance privata e politica di questa “nuova piattaforma europea della conoscenza” che racconta/pianifica Bologna come uno dei suoi poli fondamentali. Dunque, il software informa le strutture dell'hardware e viceversa. Ad esempio, il Gemello Digitale può essere anche uno strumento decisivo per la pianificazione urbana. Non soltanto come un progetto in cui l'intelligenza artificiale viene usata esclusivamente come strumento per le politiche pubbliche, ma soprattutto come una strategia attraverso la quale la città e i cittadini avranno l'occasione di orientare la sperimentazione tecnologica⁴. Se la città è una piattaforma, l'algoritmo è il punto politico sensibile, e a lui spetta la direzione generativa della “linea”. Facendo riferimento a *Algorithmic suturing* di Andrea Pollio, Liza Rose Cirolia e Jack Ong'Iro Odeo (2023), la Via della Conoscenza appare – o la si può intendere come – una sutura algoritmica, sutura algoritmica intesa come “l'ultimo miglio della logistica” che crediamo possa essere

4 Si veda: <https://www.pandorarivista.it/articoli/algoritmi-urbani-intervista-a-raffaele-laudani/>

strategica per approcciare la nostra pista ciclabile. E questo ci porta al visuale. Come mostrano le fotografie raccolte durante il sopralluogo, ci si confronta con il vuoto: vuoti, verde, le tensioni sono altrove (o saranno generate, ma per ora sono assenti), dunque non c'è quasi niente da vedere. Per questo, abbiamo pensato a un "libro con le figure" che traduca il linguaggio algoritmico, di piattaforma, del gemello digitale del masterplan in una fabula speculativa e politica, da sviluppare con l'aiuto di un disegnatore.

Si ritiene necessario avere anche una puntuale e complessiva analisi della letteratura grigia del Piano e per questo l'RU ha messo a bando un contratto per un'attività di collaborazione che prevede la raccolta e l'analisi della documentazione inerente agli aspetti giuridici, tecnici e progettuali della "Via della conoscenza" ed evidenziarne gli aspetti di maggior interesse e criticità rispetto agli obiettivi della ricerca.

In questi mesi abbiamo iniziato una primissima ricognizione della letteratura grigia e a mappare gli attori istituzionali e i soggetti privati coinvolti nel piano rigenerativo. E la mappa ha evidenziato un "deterioramento della trama primaria" della fabula speculativa che ci sembra opportuno anticipare almeno per cenni. Infatti, la "Via della Conoscenza", l'infrastruttura generativa del piano "reinventing city" è stata in qualche modo "reinventata affinché (potesse) ospitare, trasportare, nutrire altre trame" (Negarestani, 2019, p. 107). "Scritture nascoste", per usare il linguaggio di Negarestani, le cui linee si rintracciano a partire da alcuni "buchi" - omissioni - nella trama principale della fabula speculativa. Nei fatti il Tecnopolo dove la "Via della Conoscenza" ha origine, rientra perfettamente in quella "dimensione politica del capitale" in cui il processo speculativo del piano si manifesta come esemplare messa all'opera del contemporaneo "capitalismo politico", irriducibile alla sola dimensione urbana e regionale (Mezzadra e Neilson, 2024). Al riguardo è sufficiente richiamare due accordi.

Il primo è quello tra Comune di Bologna e Regione Emilia-Romagna (16/07/2024), stipulato per realizzare ulteriori spazi ed interventi presso il Tecnopolo Manifattura di Bologna. Lo scopo è trasformare il (Tecno)polo in "piattaforma digitale del Paese". Si tratta dell'ultimo aggiornamento in ordine di tempo dell'accordo di programma (2020) che, in piena coerenza con quanto contenuto nello strumento urbanistico generale (PUG 2021), non fa che realizzare e potenziare la rilevanza infrastrutturale strategica, la centralità, del Tecnopolo. Le premesse dell'intesa sono il richiamo all'avanzamento della realizzazione di lotti - "il Data Centre del Centro Meteo Europeo (Ecmwf) e la struttura che

ospita il *supercomputer Leonardo di Cineca* e il data center INFN già operativi” - i lavori alla centrale tecnologica per il rinfrescamento e riscaldamento di alcuni edifici del comparto e, in ultima battuta, il “Progetto denominato “Via della Conoscenza”, che il Comune di Bologna sta sviluppando nell’ambito del PNRR, in stretta connessione con il Tecnopolo Manifattura” e di cui l’accordo di intesa si occupa. Date le premesse, si rende “necessaria e opportuna una ridefinizione degli impegni per rendere coerenti e sinergici gli interventi nell’area del Tecnopolo”, dal momento che “in tutto il quadrante lungo via Stalingrado è emerso un maggiore fabbisogno di infrastrutture tecnologiche di servizio per garantire il fabbisogno energetico dell’intero comparto”. Inoltre, è opportuno infrastrutturare le “opportunità emergenti in relazione ai nuovi centri di interesse scientifico e al relativo indotto economico”⁵.

Il secondo accordo invece è già contenuto, ma non esplicitato, nella dicitura “il supercomputer Leonardo di Cineca” contenuta nella sopra citata intesa⁶. Si tratta del Memorandum of Understanding (MoU) (18/12/2024) tra l’amministratore delegato della Leonardo, Roberto Cingolani, la Direttrice Generale del consorzio interuniversitario Cineca, Alessandra Poggiani e il Presidente di Cineca Francesco Ubertini (ex Rettore Unibo), che promuove un’“alleanza tra ricerca e industria per rafforzare l’ecosistema dell’Innovazione” e per “tradurre la ricerca scientifica in applicazioni industriali concrete”⁷. Senza entrare nel dettaglio, la partnership in oggetto è decisamente l’incontro più inquietante che si possa fare nella fabula speculativa della Via della Conoscenza. Diventa perciò inevitabile inserire la Via come parte di questo “operational landscape” (Brenner e Katsikis, 2020) *strategico* che infrastruttura il crescente regime di militarizzazione della *conoscenza* che in questo caso si inserisce anche nelle politiche dell’urbano, le cui scelte di mandato mettono ai margini, in nome della “conoscenza”, ogni considerazione sui soggetti coinvolti.

5 Siveda:<https://notizie.regione.emilia-romagna.it/comunicati/2024/luglio/data-valley-prosegue-lo-sviluppo-dell2019area-del-tecnopolo-manifattura-siglato-un-nuovo-accordo-di-programma-tra-la-regione-e-il-comune-di-bologna-in-partenza-i-lavori-per-la-centrale-di-raffrescamento-e-riscaldamento-sorgera-un-centro-di-divulgazione>

6 <https://leonardo-supercomputer.cineca.eu/it/about-it/>

7 Siveda:https://www.leonardo.com/documents/15646808/29520366/ComLDO_Accordo_Cineca_18_12_2024_ITA.pdf?t=1734522831728; si rimanda anche al sito: <https://www.leonardo.com/it/innovation-technology>.



Fig. 2 - Frame da
<https://www.leonardo.com/it/innovation-technology>.

Tra i due accordi si deve segnalare l'intesa tra CINECA e la Regione per l'avvio di un Polo della ricerca e un Hub dell'innovazione per le imprese⁸. L'*operational landscape* include ovviamente il Gemello digitale di Bologna, al riguardo basta rilevare i soggetti privati e le istituzioni coinvolte⁹.

Il quadro normativo stabilisce infine che i Progetti di Rigenerazione Urbana con i fondi PNRR sono materia che ricade nelle competenze del Ministero degli Interni. Insomma, la fabula speculativa è anche una "questione di ordine pubblico".

⁸ Si veda: <https://www.cineca.it/it/area-stampa/comunicati-stampa/al-tecnopolo-prende-il-il-progetto-di-un-polo-della-ricerca-e-un-hub>.

⁹ Si veda in particolare: <https://www.supercomputing-icsc.it/spoke-9-digital-society-smart-cities/>

https://eurohpc-ju.europa.eu/israel-joins-eurohpc-joint-undertaking-2023-10-06_en

Bibliografia

- Brenner Neil e Nikos Katsikis (2020), *Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene*, «Architectural Design», 60, n. 1, pp. 22-31.
- Cineca (2024), *Al Tecnopolo prende il via il progetto di un polo della ricerca e un hub dell'innovazione per le imprese*, <https://www.cineca.it/it/area-stampa/comunicati-stampa/al-tecnopolo-prende-il-progetto-di-un-polo-della-ricerca-e-un-hub>, (ultimo accesso 29/01/2025).
- Comune di Bologna (2024), *“La città della Conoscenza*, https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/images/Cittadellaconoscenza/2023_04_CittaDellaConoscenza_Presentazione.pdf, (ultimo accesso 29/01/2025).
- Cresce Bologna. Comune di Bologna (2023), *Distretto Via della Conoscenza*, https://crescebologna.it/sites/default/files/2023-02/DIP_Via%20della%20Conoscenza.pdf, (ultimo accesso 29/01/2025).
- Euro HPC (2023), *Israel Joins the EuroHPC Joint Undertaking*, https://eurohpc-ju.europa.eu/israel-joins-eurohpc-joint-undertaking-2023-10-06_en, (ultimo accesso 29/01/2025).
- Fondazione innovazione urbana (2023), *“Città della Conoscenza*, <https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/progetto/citta-dellaconoscenza>, (ultimo accesso 29/01/2025).
- Leonardo SpA (2024), *Comunicato stampa - High performance computing e intelligenza artificiale*, https://www.leonardo.com/documents/15646808/29520366/ComLDO_Accordo_Cineca_18_12_2024_ITA.pdf?t=1734522831728, (ultimo accesso 29/01/2025).
- McFarlane Colin (2021). *Fragments of the City: Making and Remaking Urban World*, Chicago, University of California Press.
- Mezzadra Sandro e Neilson Brett (2024), *The Rest and the West. Capital and Power in a Multipolar World*, New York, Verso.
- Negarestani Reza (2019), *Cyclonopedia. Complicità con materiali anonimi*, Roma, Luiss University Press.

- Palmini Otello e Bottos Giacomo (2023), *Algoritmi urbani. Intervista a Raffaele Laudani*, Pandora Rivista, <https://www.pandorarivista.it/articoli/algoritmi-urbani-intervista-a-raffaele-laudani/>
- Pollio Andrea, Cirolia Liza Rose e Ong'Iro Odeo Jack (2023), *Algorithmic Suturing: Platforms, Motorcycles and the 'Last Mile' in Urban Africa*, «International Journal of Urban and Regional Research» 47, n. 6, pp. 957-974.
- Regione Emilia-Romagna (2024). Comunicati stampa, <https://notizie.regione.emilia-romagna.it/comunicati/2024/luglio/data-valley-prosegue-lo-sviluppo-dell2019area-del-tecnolo-manifattura-siglato-un-nuovo-accordo-di-programma-tra-la-regione-e-il-comune-di-bologna-in-partenza-i-lavori-per-la-centrale-di-raffrescamento-e-riscaldamento-sorge-ra-un-centro-di-divulgazione>, (ultimo accesso 29/01/2025).
- Young Liam (2021), *Planet City Book*, Collingwood, Uro Publications, <https://liamyoung.org/projects/planet-city>.

Le politiche del PNRR per la Costa Sud di Palermo¹

Emanuela Caravello*, Giulia de Spuches**, Barbara Lino, Giovanni Messina, Gabriella Palermo**

*Dipartimento Scienze Umanistiche, Università di Palermo

**Dipartimento Culture e Società, Università di Palermo

1. Il waterfront di Palermo e la Costa Sud

Tra la fine del XX secolo e l'inizio del XXI, la città di Palermo ha visto un recupero lento ma progressivo di tutta la costa cittadina. I primi interventi di rigenerazione sia della costa sia del mare sono stati quelli che collegano il vecchio porto, la Cala, con il centro storico. Allo stesso tempo la vecchia passeggiata storica compresa tra mare e mura del quartiere Kalsa è ripristinata: il Foro Italico assume un nuovo volto dopo il suo allargamento causato dallo sgombero dei detriti dei crolli della Seconda Guerra Mondiale gettati in quel tratto di mare. Nel 2023, l'attività di rigenerazione del waterfront ha visto compiuta un'altra opera: l'inaugurazione del molo trapezoidale, intervento che ha riguardato la parte prospiciente la città borghese; oggi sono in atto due nuove sfide che riguardano le "ali" della città. In particolare, sono avviati studi

1 L'articolo è il frutto di riflessioni condivise tra gli autori, tuttavia: il paragrafo 1 è di Giulia de Spuches e Barbara Lino; il paragrafo 2 è di Giovanni Messina; il paragrafo 3 è di Emanuela Caravello; il paragrafo 4 è di Barbara Lino; il paragrafo 5 è di Giulia de Spuches; il paragrafo 5.1 è di Emanuela Caravello; il paragrafo 5.2 è di Gabriella Palermo; il paragrafo 5.3 è di Giulia de Spuches; il paragrafo 5.4 è di Giovanni Messina.

e progetti che interverranno sulla Costa Sud² e sull'area delle falde di monte Pellegrino. Dunque, il waterfront urbano di Palermo è stato attraversato negli ultimi anni da un profondo processo di trasformazione che ha interessato principalmente l'area costiera compresa entro i confini di giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale: un'estesa fascia costiera di circa cinque chilometri che comprende oltre alle aree del porto industriale, commerciale e crocieristico anche le borgate marinare a nord della città e, come appena detto, i progetti già conclusi del porto della Cala, il parco urbano del Foro Italico, oggi fronte a mare del Centro Storico che include l'area del Porto di Sant'Erasmo e la foce del fiume Oreto (progetto in fieri).

In particolare, l'area portuale è stata oggetto negli ultimi anni di un complesso processo di pianificazione che ha trovato nel Piano Regolatore Portuale del Porto di Palermo redatto nel 2008 e definitivamente approvato nel 2018 quale strumento che definisce l'assetto complessivo del porto individuando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate il principale strumento di trasformazione e visione che ha alimentato progettualità che hanno inciso sulla definizione di nuovi spazi urbani riconquistati come il Molo Trapezoidale con il Parco Archeologico del Castello a Mare e la Cala e il porticciolo di Sant'Erasmo trasformato in passeggiata e nuovo affaccio a mare della città.

Il caso di studio della UL di Palermo si concentra sulla Seconda Circoscrizione di Palermo, più in particolare sul "frammento" costiero a sud della città. L'unità di primo livello (UPL)³ coinvolta è una sola: Settecannoli che corre lungo tutta la costa dal fiume Oreto al confine della città. Su questa linea di costa insistono, infatti, quattro progetti PNRR che sono però pensati come uno unico. Questi sono: il Contratto di fiume e di costa Oreto, il Parco a mare dello Sperone, il porto della Bandita, il lungomare della Bandita⁴. Non possiamo qui dilungarci sulle trasformazioni di questa parte della città; tuttavia, vogliamo sottolineare il grande cambiamento della costa che, nel passato, era luo-

2 Il termine Costa Sud non corrisponde a un'unità amministrativa ma è entrato nell'uso comune del linguaggio della città.

3 Le UPL sono state istituite nel 1976 e sono una suddivisione urbanistica della città. Settecannoli è una delle 55.

4 L'articolo si basa sulla documentazione tecnica dei progetti elaborati dal Comune di Palermo, Area del Patrimonio, delle Politiche ambientali e Transizione Ecologica.

go di balneazione, attività industriali e pesca, poi luogo di scarico di detriti e rifiuti conseguenza delle grandi operazioni edilizie degli anni del Sacco di Palermo, ed è ora oggetto di progetti per continuare le operazioni di rigenerazione del waterfront. Inoltre, poiché i progetti PNRR ricadono sulla voce “coesione e inclusione”, l’UL di Palermo studierà anche alcuni frammenti della Seconda Circoscrizione che non sono a diretto contatto con la costa. In particolare, la ricerca vuole concentrarsi sulla trasformazione fondamentale che ha portato il territorio da area dedicata agli orti urbani a zona a forte densità abitativa. Appaiono, inoltre, molto chiare le differenze delle tipologie edilizie che segnano parti di città pubblica su cui da alcuni anni vi è un’attenzione di tipo estetico.

2. I dati sociodemografici di Settecannoli

Se analizziamo la composizione demografica dei dati della Seconda Circoscrizione⁵, il censimento del 2021 restituisce un quadro piuttosto delineato. Rispetto alla città di Palermo, la circoscrizione ha parecchie criticità che toccano sia la popolazione più giovane, sia le famiglie, sia, ancora, la popolazione in età lavorativa. Infatti, una rapida radiografia della circoscrizione mostra come essa abbia il tasso di scolarizzazione più basso, la più bassa percentuale di famiglie monocomponenti, la più alta percentuale di famiglie con 5 o più componenti e il tasso di occupazione più basso.

La UPL Settecannoli, ove principalmente insistono i progetti, ha un’estensione di 162 ettari per una densità abitativa di 114,75 abitanti per ettaro a fronte dei 39,57 della città di Palermo. È decisamente l’UPL con la più forte densità della Seconda Circoscrizione, niente a confronto con Brancaccio-Conte Federico con 52,62 e ancor di più con i 6,76 dell’UPL Ciaculli-Croce Verde. Rispetto al precedente censimento del 2011, la popolazione si è contratta del 7,7% a fronte di una riduzione del 3,4% della città. Il 22,3% della comunità è costituito da cittadini over 65, parametro che, rapportato con la fascia demografica più giovane, determina un indice di vecchiaia di 155,7 contro uno di 159,1 di Palermo. L’indice di dipendenza strutturale di 57,4 fa registrare una situazione di squilibrio, peraltro accentuata nella componente femminile, 60,3. Il tasso di scolarizzazione si ferma al 37,1% e quasi il 38%

⁵ Ringraziamo il dott. Girolamo D’Anneo, Responsabile U.O. Studi e Ricerche Statistiche del Comune di Palermo.

della popolazione di età superiore ai nove anni ha conseguito solo la licenza media. Quest'ultimo dato, che marca di per sé un contesto di marginalità educativa, culturale e sociale, trova riscontro nel basso tasso di occupazione che, nel 2021, si è fermato al 41,7% rispetto al 46,1% della città. Inoltre, emerge una forte disomogeneità di genere nel tasso di occupazione: la popolazione maschile occupata è il 55% della popolazione maschile in età lavorativa, per le donne la percentuale si ferma al 29%. L'occupazione si rivolge maggioritariamente al settore privato e secondariamente al pubblico impiego e al settore no profit. Infine, la quasi totalità della popolazione, 18.589 abitanti, suddivisa per genere in modo omogeneo, è italiana, gli stranieri sono, infatti, lo 0,6% del totale a fronte del 3,8% della città di Palermo.

3. I progetti PNRR per la Costa Sud

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si articola attorno a diversi obiettivi individuati per rispondere alle esigenze di ripresa economica e sociale dell'Italia nel contesto post-pandemico e si inserisce nel più ampio programma europeo Next Generation EU (NGEU), istituito per affrontare le conseguenze economiche e sociali della crisi. Le aree d'intervento sulle quali il PNRR si focalizza sono molteplici e l'inclusione sociale riveste un ruolo cruciale come priorità trasversale per affrontare le disuguaglianze economiche, sociali e territoriali. Proprio la crescita sostenibile e inclusiva è l'ambito nel quale si innestano le progettualità analizzate dall'UL di Palermo. Sebbene le misure per ridurre le disuguaglianze di genere, di età, territoriali e sociali siano integrate in vari ambiti del Piano, all'inclusione è specificatamente dedicata una delle sei missioni nelle quali si articola il PNRR. La Missione 5, denominata Coesione e Inclusione, si basa sul principio che una ripresa economica duratura e sostenibile debba coinvolgere tutte le fasce della popolazione e tutti i territori, con particolare attenzione alle aree più svantaggiate, come il Mezzogiorno e le aree interne. La Missione 5 si articola in tre componenti principali: Politiche per il lavoro (politiche attive del lavoro e sostegno all'occupazione; servizio civile universale), Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore (servizi sociali, disabilità e marginalità sociale; rigenerazione urbana e housing sociale; sport e inclusione sociale), Interventi speciali per la coesione territoriale. Dalle analisi dei progetti che ricadono sulla Costa Sud di Palermo possiamo quindi notare come questi non siano stati finanziati

nell'ambito della Missione 2 (Rivoluzione verde e transizione ecologica), ma di quella dedicata all'inclusione sociale.

Gli interventi finanziati dal PNRR mirano a recuperare la costa a Sud della città intervenendo secondo la componente 2: rafforzare il ruolo di infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore. Nella componente che interessa i progetti sono previsti specifici investimenti che rientrano in tre distinti ambiti di intervento. Il Contratto di fiume e di costa Oreto rientra nell'investimento che riguarda i progetti di rigenerazione urbana volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale (2.1). I restanti tre sono, invece, inclusi nell'investimento che prevede la predisposizione di programmi urbanistici di rigenerazione urbana partecipati, finalizzati al miglioramento di ampie aree urbane degradate, alla rigenerazione e alla rivitalizzazione economica (2.2: Piani Urbani Integrati). L'investimento si riferisce in modo esplicito alla trasformazione di aree metropolitane vulnerabili in territori efficienti, sostenibili e produttivi.

Prendendo in considerazione gli obiettivi generali relativi alla seconda componente, ci siamo interrogati sugli strumenti messi in campo dai quattro progetti. Dallo studio delle schede tecniche, è emerso che non è presente alcun riferimento al ruolo dei servizi sociali territoriali che il PNRR propone di rafforzare come strumento di resilienza (obiettivo 1). Abbiamo, invece, rilevato la presenza di interventi funzionali per rispondere all'obiettivo di migliorare il sistema di protezione e le azioni di inclusione (obiettivo 2), anche se il reale incremento dell'inclusione sociale rimane da verificare. In particolare, il progetto Contratto di fiume e di costa Oreto prevede l'attuazione di interventi di protezione per la mitigazione del rischio idraulico e il contenimento del fenomeno di erosione costiera; il progetto dello Sperone propone il recupero a parco della porzione di costa più prossima alla strada con previsione di attrezzature e servizi per la collettività; il progetto sul lungomare Bandita prevede la realizzazione di un'infrastruttura che connette la città con la ZES e la metropolitana. In relazione all'obiettivo 3, che fa esplicito riferimento alle strategie per garantire disponibilità di case e rigenerazione urbana e territoriale, i progetti si riferiscono in vario modo alla rigenerazione urbana, mentre sono meno focalizzati sull'incremento della disponibilità abitativa. Tra le azioni finanziate, sono ad esempio previsti la rimozione di strutture precarie e manufatti abbandonati, la sistemazione delle aree verdi, la realizzazione di strutture e servizi per la collettività. Le infrastrutture mirano a creare le condizioni, da verificare, per processi rigenerativi/trasformativi. Infine,

sono previsti molteplici interventi per adempiere all'obiettivo 4 che invita a riconoscere il valore dello sport nell'inclusione e integrazione sociale. Ad esempio, il progetto dell'Oreto prevede la realizzazione di un percorso ciclopeditonale e mira a recuperare a parco la porzione di costa più prossima alla strada nell'ambito della quale prevede di realizzare attrezzature e servizi per lo sport e il tempo libero. Anche nell'area dello Sperone è previsto il posizionamento nel parco di attrezzature e servizi, campi da gioco, skatepark etc., così come per il porto della Bandita si prevede la creazione di strutture sportive/ricettive nell'area portuale. Nel progetto sul lungomare della Bandita le piste ciclabili e le aree pedonali possono in potenza rappresentare uno strumento inclusivo e di valorizzazione dello sport. Tuttavia, esse sono connesse al progetto essenziale dell'intervento: l'ampliamento di via Messina Marine, arteria del traffico cittadino che separa la Seconda Circoscrizione dalla sua costa.

4. La Costa Sud come campo complesso di competenze e visioni di trasformazione

Sotto il profilo della pianificazione urbana, la Costa Sud di Palermo non si sottrae a quella complessità di gestione dei processi di trasformazione che caratterizza i waterfront urbani per effetto della separazione di competenze, di ruoli e di settori dei vari attori coinvolti nel processo di gestione e trasformazione. L'area di giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale ingloba quindi parte della foce fluviale dell'Oreto, area più a Nord della cosiddetta Costa Sud.

L'area costiera che si estende dalla foce dell'Oreto verso i confini municipali a sud-est della città è invece un'area demaniale marittima, sottoposta alla redazione del Piano di Utilizzo delle aree Demaniali Marittime (PUDM) (L.R. n. 15/2005), strumento urbanistico che disciplina le opere le attività esercitabili nelle aree demaniali marittime e la cui competenza è comunale. Il PUDM individua le aree che possono essere rilasciate in concessione demaniale marittima ad operatori economici per l'esercizio di attività connesse all'uso del mare con funzioni quali spiagge per solarium, punti di ristoro, parcheggi, stabilimenti balneari, aree attrezzate per la balneazione, etc.

Nel 2020 è stato avviato l'adeguamento del PUDM alle prescrizioni che la Regione ha disposto a seguito dell'attività di prevalutazione effettuata. A seguito delle deduzioni delle osservazioni da parte del Consiglio Comunale, il PUDM è inviato alla Regione per la sua defini-

tiva approvazione. Il PUDM definisce indicazioni per l'esercizio delle funzioni amministrative sul Demanio Marittimo organizzando e regolando la fruibilità privata e pubblica delle spiagge e delle altre aree demaniali connesse e, se non rappresenta uno strumento di indirizzo in termini di visione trasformativa, tuttavia, può influire direttamente sul processo di riqualificazione paesaggistica, morfologica e funzionale dei sistemi costieri.

Al di fuori dell'area demaniale costiera, vige lo strumento urbanistico comunale, in coerenza o, spesso, in variante al quale, sono state elaborate in anni più o meno recenti numerose progettualità: l'istituzione della ZES (Zona Economica Speciale), il finanziamento regionale di circa 11 milioni di euro per la bonifica del parco "Libero Grassi" ad Acqua dei Corsari, la messa in sicurezza permanente e ripristino ambientale dell'ex discarica di Acqua dei Corsari finanziata con fondi PO FESR Sicilia 2014-2020 per un importo di 11.520.304,5 euro, i finanziamenti del programma PON Metro (Programmazione Europea 2014/2020) relativi per una metà circa a innovazione tecnologica di edificazione e urbanizzazioni esistenti e per l'altra metà a inclusione sociale, la Zona Franca urbana e, in anni più lontani, gli interventi integrati sui quartieri di edilizia residenziale pubblica come il Contratto di Quartiere della Bandita e il PRU Sperone e il Piano Particolareggiato Costa-sud.

A queste progettualità la cui efficacia non è pienamente valutabile, si aggiunge la riorganizzazione dei collegamenti di livello urbano con la realizzazione della linea del tram che ha rappresentato negli ultimi anni un'importante svolta per l'area, assicurando una migliore connessione con la città centrale dei quartieri della Seconda Circoscrizione e della Costa Sud.

Infine, si è recentemente avviato il processo politico e tecnico che condurrà nei prossimi anni alla stesura del nuovo piano urbanistico comunale in coerenza con quanto prescritto dalla nuova legge regionale sul governo del territorio. Nel dicembre 2023, sono state emanate le "Direttive Generali per la formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Palermo" che definiscono i principi ispiratori, il metodo e le principali sfide del PUG di Palermo. Il disegno urbanistico generale che emerge dalle Direttive Generali del PUG propone il complessivo fronte a mare di Palermo, lungo più di 26 Km, come un nuovo "cardo" della città. In questo quadro, le Direttive individuano come obiettivi di trasformazione della Costa Sud: la realizzazione di nuovi servizi sportivi e ricreativi di rilevanza metropolitana connessi alla ZES ma pensati anche per la fruizione locale, il miglioramento

dell'accessibilità e della sosta attraverso il rafforzamento del trasporto pubblico, della mobilità alternativa e della rete viabilistica, il completamento della bonifica del parco Libero Grassi e la sua trasformazione in un grande parco costiero e, infine, l'istituzione del parco fluviale dell'Oreto. Le Direttive rappresentano la cornice culturale, politica e amministrativa entro cui vanno lette le progettualità dei Piani Urbani Integrati (PUI) del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) finanziati per la Costa Sud nell'ambito dei Cluster progettuali 1 e 2 del PUI del Comune di Palermo.

5. I quattro progetti della Costa Sud di Palermo

Dalle prime indagini che l'UL di Palermo ha condotto sull'analisi dei quattro progetti del PNRR, è emersa l'importanza della rigenerazione di questa area del waterfront che potrebbe far "tornare" la costa con le sue spiagge e le aree verdi alla popolazione della Seconda Circoscrizione e alla città tutta. Tuttavia, i progetti non hanno previsto alcuna processualità visto che non hanno avuto un percorso di consultazione con alcun stakeholder nel momento della loro scrittura.

Inoltre, come già accennato, i quattro progetti in realtà sono stati scritti pensando a tutta la costa come un tutt'uno⁶. Questa progettualità non può essere considerata come una parte isolata dal resto della città; infatti, il waterfront dell'intera Palermo è oggetto di grandi cambiamenti. In questa sede approfondire questo aspetto ci porterebbe fuori strada; tuttavia, è bene tenerlo a mente in un'ottica che legge Palermo e il mare come relazione d'identità e di un brand inserito nelle politiche urbane portate avanti dell'attuale amministrazione in maniera molto più evidente della precedente.

Gli interrogativi che qui vogliamo proporre sono, per l'appunto, le prime riflessioni dell'analisi del campo effettuata. Dunque, considerando i progetti, le questioni riguardano: per chi è la città del futuro? In che maniera questi progetti porteranno ad una migliore inclusività e coesione sociale?

Lo studio dei progetti per comprendere il "frammento" costa ci sembra che intervenga molto sulle questioni ambientali che i tanti decenni di abbandono e conseguente degrado hanno causato. Se i primi interventi si focalizzeranno sul ripristino dell'area con la rimozione

⁶ In realtà dobbiamo segnalare che il primo, il Contratto di fiume e di costa Oreto, ha delle premesse precedenti agli altri tre.

delle sostanze inquinanti e pericolose, i secondi vorranno costruire una serie di luoghi di svago e di ripristino paesaggistico per la comunità. Dunque, su tutta l'area sarà previsto una piantumazione di specie verdi adatte al sito, una serie di attività rivolte al tempo libero e un'area portuale che potrà essere di nuovo funzionante. Tuttavia, l'UL di Palermo pensa che i progetti non tengano conto di alcune criticità che permarranno al di là della bonifica. Le criticità più grandi, poiché riguardano tutta la costa, sono a nostro avviso legate a due aspetti: da una parte, si parla di bonifica della costa ma non si fa un grande riferimento all'inquinamento marino causato soprattutto dall'erosione di questo materiale edilizio buttato senza controlli o agli stessi detriti che ormai sono in parte interrati e in parte visibili. L'altro elemento di criticità è relativo all'asse stradale; si prevede infatti di allargare, con quattro corsie, via Messina Marine in modo da permettere il passaggio dei mezzi pesanti. Su questo punto vediamo due ulteriori criticità: da una parte, far percorrere i camion lungo l'asse stradale della costa fino alla sede del porto è il contrario delle operazioni che si stanno conducendo per rigenerare il waterfront, dall'altra, separare con una strada a quattro corsie la costa dall'insediamento prospiciente allontana il mare dalla città con la conseguente labilità dell'inclusione e coesione sociale.

Da un punto di vista più puntuale, forse la maggior criticità sta nel progetto Contratto di fiume e di costa Oreto che non prevede di risalire fino alle sorgenti del fiume. Infatti, se non si bonifica prima tutto il corso del fiume e se non si prendono provvedimenti per gli scarichi urbani e industriali, sarà difficile immaginare una zona ricreativa che attragga la popolazione. Per quanto riguarda i progetti Porto della Bandita e Lungomare Bandita, il pericolo che vediamo è quello che una rigenerazione turistica potrebbe non essere in armonia con una popolazione che, come abbiamo visto dai dati statistici, non dispone di molti mezzi. Infine, una criticità puntuale sul Parco allo Sperone potrebbe riguardare invece la mancata occasione per la bonifica e la balneabilità delle acque, bloccando l'erosione costiera ma non lo sversamento in mare.

5.1 Contratto di fiume e di costa Oreto

Il progetto denominato "Contratto di fiume e di costa Oreto – Interventi prioritari per la fruizione sicura e sostenibile della foce e della costa" è stato finanziato nel 2021 con i fondi del PNRR per un importo di € 12.015.598,00.

L'area interessata dal progetto è quasi interamente di proprietà pubblica⁷ e comprende la fascia costiera che si estende dal porto di Sant'Erasmo a via Armando Diaz con un perimetro che segue la traiettoria di via Messina Marine. Il tratto di costa più prossimo al centro città include anche la porzione della foce della ZCS ITA 020012 Valle del Fiume Oreto. Proprio la presenza del fiume Oreto è descritta nella relazione generale del progetto di fattibilità tecnico economica (2023). Il progressivo degrado delle componenti ambientali ha determinato nel tempo la mancata destinazione di risorse. Di conseguenza, sono entrate in crisi le marinerie che caratterizzavano questo tratto di costa. Con l'obiettivo di rimuovere le problematiche ambientali e sociali dell'area e al contempo di contrastare la connotazione identitaria negativa del fiume e della sua foce, il progetto prevede le seguenti azioni progettuali: la dismissione dei manufatti precari e diruti e delle attività in contrasto con i valori del sito; interventi di mitigazione del rischio idraulico; interventi di contrasto ai fenomeni di erosione costiera; la sistemazione a parco del tratto di costa; l'adeguamento di via Messina Marine; la realizzazione di nuovi parcheggi; la sistemazione di piazza Tumminello. In riferimento ai manufatti di proprietà privata, il progetto esplicita che le procedure di esproprio e dismissione risultano funzionali alla riqualificazione in quanto tali fabbricati ed attività appaiono in contrasto con la vocazione ed il valore dei luoghi. L'uso attuale dell'area è presentato come incongruo e gli interventi progettuali come necessari per riscattare il fiume Oreto e la sua foce dalla dimensione e dalle suggestioni che l'attuale degrado evoca. Tra gli effetti attesi, è infatti richiamata con particolare enfasi la cancellazione dell'immaginario cittadino che associa all'Oreto la parvenza di una discarica a cielo aperto. Al contrario, il progetto propone la "rinaturalizzazione" come parola chiave delle azioni previste. Gli interventi di contrasto dei fenomeni di erosione e del rischio idraulico, così come la demolizione delle strutture private, sembrano finalizzati a preservare la presupposta naturalità del luogo. È infatti interessante notare che tra gli interventi funzionali ad attuare quella che nel progetto è chiamata "rigenerazione naturalistica del tratto di costa" sono annoverati l'eliminazione della vegetazione aliena e/o infestante

7 L'intervento interessa le aree della sede stradale e le aree ex ferroviarie di proprietà comunale e una porzione della costa appartenente al demanio marittimo regionale. Sono coinvolte solo alcune unità immobiliari di proprietà privata che il progetto prevede di dismettere a seguito di esproprio.

e insieme la demolizione dei fabbricati che insistono in area demaniale. Anche la razionalizzazione e l'ampliamento di via Messina Marine sono presentati come necessari nell'ottica del decongestionamento e conseguente disinquinamento dell'area. Il principio della sostenibilità ambientale si declina ancora più chiaramente come rinaturalizzazione nell'intervento di sistemazione a parco del tratto di costa, con la messa a dimora di specie vegetali scelte in base a criteri specifici e all'idea di selezionare piante autoctone e acclimatate, che facciano, cioè, parte di un vissuto comune. In questa narrazione, il fiume rappresenta un attrattore naturalistico privilegiato che può potenzialmente concorrere all'incremento della domanda turistica. Si evidenzia quindi il valore del fiume Oreto quale importante corridoio ecologico per la migrazione e la diffusione di specie selvatiche che giustifica la necessità di intervento per contrastare un uso antropico improprio. Ostacolare un uso del luogo e del suo immaginario presentato come inopportuno è l'obiettivo ultimo del progetto che sembra voler cancellare il degrado sociale eliminando i detrattori ambientali e mostra di voler riqualificare le trame relazionali attraverso la rigenerazione naturalistica del tratto di costa. Le azioni mirano, infatti, a ridare dignità ambientale e paesaggistica al contesto consentendone la fruizione. Rimane aperto l'interrogativo che riguarda i reali destinatari di tale uso auspicato del luogo rinaturalizzato.

5.2 Il Parco a Mare dello Sperone

Il progetto per il Parco a Mare dello Sperone riguarda l'area costiera che si estende nel tratto compreso tra via Ben Haukal e via Sperone. Il progetto insiste su un'area prettamente pubblica con un'ampia porzione della costa appartenente al demanio marittimo regionale. Le strutture private da assoggettare ad esproprio sono 49 (nello specifico 13 terreni e 36 fabbricati) per un valore complessivo di indennità di 918.980,00 euro. Un tempo luogo ricreativo per i quartieri della Seconda Circoscrizione della città, soprattutto per le infrastrutture di lidi e bagni che qui insistevano agli inizi del Novecento, questo specifico tratto di waterfront sud-orientale è stato utilizzato a partire dal secondo dopoguerra come discarica, provocando mutazioni significative sia nella biocenosi dei fondali che nel paesaggio costiero. Infatti, è nell'area di costa interessata da questo progetto che si trova uno dei mammelloni di Palermo, una collina di accumulo che raggiunge sino agli 8 metri di altezza sul livello del mare, composta negli anni da 'sfabbrici-

di' (materiali di risulta edilizia), da stratificazioni – ancora in corso – di rifiuti non autorizzati e dalla vegetazione innestatasi o sopravvissuta su questo paesaggio.

Seguendo la Relazione generale della Fattibilità tecnico economica, l'intervento prevede lo stanziamento complessivo di 16.129.859,83 euro e vede tra gli obiettivi principali il recupero di tale porzione di costa a parco, un "grande polmone verde e multifunzione all'interno della città", pubblico e accessibile. Tale recupero prevede la rimozione di precari e manufatti abbandonati, la riqualificazione del bordo stradale attraverso percorsi ciclabili e nuova pavimentazione, la realizzazione di due nuove aree parcheggio, la razionalizzazione e in alcuni tratti l'ampliamento di via Messina Marine per decongestionare e disinquinare l'area. All'interno del parco, sono previsti diversi servizi per la collettività, come uno skatepark con area ristoro e servizi igienici, un campo da calcetto, due da basket, due da tennis, un'area fitness con attrezzature per praticare sport a corpo libero, un'area gioco per l'infanzia, l'istallazione di arredo urbano, opere d'arte e chioschi per la somministrazione di bibite ed alimenti, la realizzazione di un percorso ciclopeditone panoramico sul paesaggio marittimo.

Il grande elemento di criticità del progetto è rappresentato tuttavia dal mammellone, il quale insiste, secondo i pareri dell'AdR, dell'A.R.P.A. e delle relazioni geologiche, orografiche e ambientali, su un'area contaminata, sia per quanto riguarda il suolo che il sottosuolo: a causa dei fenomeni di arretramento della costa per erosione marittima, vi è un rischio di contaminazione indotto verso le acque sotterranee, mentre il suolo supera il valore di accettabilità dell'indice di pericolo per la presenza soprattutto di mercurio. Inoltre, nella relazione della biocenosi, risultano del tutto assenti fanerogame marine e *Posidonia oceanica*, indicatori di qualità delle acque.

Per far fronte a tale situazione, il progetto prevede una messa in sicurezza del sito e un'opera di consolidamento che ha come obiettivo il blocco del processo erosivo attraverso un sistema di phytocapping con funzione di phytoremediation soprattutto per materiali pesanti. Un sistema che nello specifico prevede la copertura dell'intera superficie dell'area del mammellone con uno strato impermeabile di argilla compattata sul quale collocare terreno e nuova vegetazione fitoriparatoria tipica della macchia mediterranea e resistente alle criticità dell'ambiente. Tra i due strati, ne è previsto uno di ghiaietto che possa così convogliare le acque permeate dal terreno tramite tubo drenante e farle confluire a mare. Viene esclusa invece l'ipotesi suggerita da molte

delle relazioni tecniche corredate al progetto di rimuovere parte del suolo superficiale per uno spessore pari a 1 m, in quanto ritenuta troppo costosa e di cui sembra non essere del tutto dimostrata l'efficacia nell'eliminare il rischio di contaminazione.

Se da una parte il progetto del Parco a Mare dello Sperone lascia sperare in una riqualificazione di un'area troppo a lungo lasciata alla stratificazione di diverse marginalità (ambientali, sociali, politiche), dall'altra una grande criticità sembra rimanere irrisolta alla lettura degli elaborati tecnici di progetto. Nonostante una narrazione riprodotta sulla fine della cesura della città con il suo mare, il progetto purtroppo non prevede una rigenerazione ambientale per la balneabilità e la salute marina. L'attuazione del progetto, infatti, non prevede ad oggi un intervento sulle attuali bocche fognanti. Originariamente destinate al drenaggio e allo sversamento di acque bianche e utilizzate invece negli ultimi vent'anni per lo scarico di acque nere dai grandi complessi di edilizia popolari costruiti nella zona, queste contribuiscono, insieme all'erosione degli accumuli del mammellone, all'insalubrità delle acque e al degrado ambientale dell'area tutta. Tale irrisolta criticità purtroppo sembra invalidare uno dei grandi obiettivi a cui si sperava puntassero questi progetti: la Costa Sud si riavvicina forse al suo mare, ma questo continua ad esserle negato.

5.3 Il porto della Bandita

L'area interessata del progetto PNRR comprende il porto della Bandita e le zone circostanti. Il porto è situato lungo il lungomare della zona di Bandita, tra lo Sperone e Acqua dei Corsari. La titolarità dell'area è del Demanio Marittimo della Regione Siciliana. Il finanziamento della riqualificazione ha un importo di 13.730.531 euro. Il porto è piuttosto recente, infatti è stato realizzato negli anni '70 del XX secolo su una rientranza naturale del mare utilizzato dai pescatori come porto; esso è situato nel tratto prospiciente le vie Ettore Li Gotti e Antonino Laudicina. Anche qui, come per il resto della costa si è assistito nel tempo ad un avanzamento della costa dovuto allo scarico di detriti che ha causato pericolosi processi di erosione sia dei tratti limitrofi della spiaggia sia del depauperamento delle aree verdi del fronte mare. Inoltre, bisogna considerare che il porto ha da sempre problemi di insabbiamento causati dai due mammelloni dello "Sperone" e di "Acqua dei Corsari". Infatti, l'erosione nel tempo del deposito di detriti di tipo

edilizio dei due mammelloni ha causato l'insabbiamento del porto per circa il 90%.

Secondo la relazione generale del Comune di Palermo, le condizioni del porto richiedono un'attenta valutazione, che sarà possibile effettuare solo dopo l'intervento di dragaggio, previsto con un finanziamento separato. Nonostante questo intervento, però, molte delle criticità che caratterizzano il porto continueranno a persistere. In particolare, uno dei problemi principali è legato all'assenza di strutture adeguate a proteggere il porto dalle mareggiate. Inoltre, le condizioni molto precarie dei moli necessitano di interventi di manutenzione urgenti. Questo significa che, in caso di maltempo o di mare mosso, il porto rimane esposto sia ai danni causati dalle onde sia a conseguenze sulla sicurezza e operatività dell'intera area. Altro aspetto importante è la carenza di attrezzature e servizi essenziali che rendono la struttura quasi del tutto funzionale. Infine, la relazione sottolinea l'impatto negativo che il porto ha sull'ambiente circostante che contribuisce anche al degrado delle aree limitrofe.

Secondo la relazione geologica del progetto, l'area del porto della Bandita è composta da "calcareniti, calciruditi e sabbie bioclastiche, talora passanti verso il basso a calcisiltiti, biocalcisiltiti e sabbie bioclastiche con locali intercalazioni di conglomerati in matrice sabbiosa", infine, nell'area più prossima alla costa da "accumulo antropico recente". Da un punto di vista ambientale, nonostante una concentrazione di soglie di contaminazioni che sporadicamente è apparsa dalle indagini, l'area è considerata di esigua pericolosità. Tuttavia, paesaggisticamente le alterazioni antropiche della costa suggeriscono indagini integrative.

Il progetto presentato prevede l'ampliamento dell'invaso del porto con la conseguente espansione delle sue funzioni; accanto all'attività peschereccia si prevedono attività turistiche, ludiche e ricreative nonché sportive. Viene preso in esame anche il contesto paesaggistico che verrebbe rigenerato attraverso la sistemazione delle aree verde limitrofe. Per quanto riguarda il porto vero e proprio è previsto il prolungamento della diga foranea di sopraflutto e del molo di sottoflutto esistente e il rifacimento e la rifunzionalizzazione delle banchine interne del porto. Per concludere, l'obiettivo del progetto è di realizzare un "parco a mare" che prevederebbe una nuova passeggiata, una piscina olimpionica, una piscina per attività ricreative, un punto di ristoro al fine di riqualificare l'area per l'uso della collettività; naturalmente il

progetto non può non prevedere la sistemazione delle opere foranee e delle operazioni di dragaggio del porto.

5.4 Il Lungomare della Bandita

Compulsando la Relazione generale della Fattibilità Tecnico Economica del progetto (2022) emerge quanto, almeno nell'impostazione logica dell'intervento, la riqualificazione ecocompatibile del lungomare della Bandita costituisca ora una tessera specifica del mosaico di interventi finanziati dal PNRR, ora una progettualità, caso unico fra quelli affrontati in questa sede, che vuole manifestamente relazionarsi con la Zona Economica Speciale (ZES) contermina. Ancora in fase non esecutiva, l'intervento, da realizzare con variante urbanistica approvata dal Consiglio comunale di Palermo nel settembre 2024, prevede lo stanziamento di oltre dodici milioni di Euro (12.015.290,17) per la riqualificazione e la bonifica del lungomare compreso fra il molo Sant'Erasmo e l'ex discarica di Acqua dei Corsari e per il miglioramento, secondo il parametro della fluidità del traffico veicolare, della connessione fra la ZES insistente nel quartiere Brancaccio e la infrastrutture logistiche della città di Palermo: il porto e le autostrade. Il fine specifico del progetto è quello di contribuire, in ottica di potenziamento dell'inclusività sociale, al miglioramento dei servizi per la collettività attraverso interventi infrastrutturali di riqualificazione urbana.

Oggi il lungomare è tangente ad una porzione di costa che, per divieto di balneabilità del mare e per diffusi degrado e inquinamento, risulta non fruita dalla cittadinanza intesa nella sua articolazione complessiva, e limitatamente frequentata da soggetti o gruppi, specie della comunità che abita e frequenta i quartieri retrostanti. A rendere ulteriormente precaria la stessa salubrità del contesto è la mancanza di un adeguato sistema fognario, per il quale le opere di realizzazione sono in fase esecutiva. Più in generale l'area, nella formulazione proposta dal Comune di Palermo, risulta coinvolta in alcune criticità sistemiche: importante traffico di attraversamento di via Messina Marine; scarsità di spazi di aggregazione; la carenza di spazi ed attrezzature collettive per lo sport ed il tempo libero; esiguità di aree a parcheggio.

L'area oggetto del progetto è sostanzialmente pubblica, comunale per la sede stradale e regionale per quanto concerne quella costiera. Le sparute particelle private che insistono nel contesto saranno oggetto di esproprio per la realizzazione della pista ciclo-pedonale, delle aree verdi e dell'adeguamento della superficie carrabile.

Dal punto di vista geologico, in accordo con la minuziosa relazione che integra il progetto, l'area dell'intervento è interessata dalla presenza di calcareniti, calciruditi, sabbie bioclastiche e, nella porzione demaniale in prossimità, della costa da cosiddetto "accumulo antropico recente", poco pericoloso stante alle prime indagini ambientali esperite. Rispetto al regime vincolistico invece, si registra la presenza di un vincolo paesaggistico e dell'insistenza di una fascia di inedificabilità dei 150 metri dalla battigia, in osservanza alla Legge regionale n. 78 del 1976.

Nel concreto, il progetto mira a intervenire su quattro focus: a) Rimuovere strutture precarie e manufatti abbandonati e/o diruti; b) Recuperare a parco la porzione di costa più prossima alla strada nell'ambito del quale prevedere attrezzature e servizi per la collettività; c) Riqualificare gli arenili esistenti; d) Razionalizzare e, in alcuni tratti, ampliare il tratto di via Messina Marine interessato al fine di ottenere una maggiore fluidità del transito. In particolare, il cuore, non poco problematico invero, dell'intervento concerne il miglioramento della transitabilità di via Messina Marine, la via che costeggia il mare e che connette Palermo con Ficarazzi e Bagheria, nel tratto di circa due chilometri compreso fra via Laudicina e Acqua dei Corsari. Per decongestionare il traffico e contribuire alla riduzione di inquinamento veicolare ed acustico si prevede di allargare la carreggiata fino alla realizzazione di ben quattro corsie, con le due più esterne dedicate ai mezzi pesanti. La fluidità del traffico dovrebbe essere poi garantita dalla realizzazione di rotonde al posto di semafori e incroci nevralgici. Contestualmente si prevede un sensibile incremento degli spazi pedonali e di un nuovo ampio spazio in prossimità del porticciolo, con funzione di piazza e belvedere sul porto, coinvolto in una progettualità ad hoc.

La creazione sulla costa di un'estesa area dedicata a parco, attraverso la messa a dimora di nuove alberature, tipiche della macchia mediterranea, l'istituzione di un percorso ciclopedonale fruibile anche da soggetti diversamente abili, la collocazione di opere d'arte, attrezzature e giochi per i bambini, e la creazione di un parcheggio pubblico sono i principali interventi di riqualificazione urbana previsti.

Se da un canto la fluidificazione del transito veicolare attraverso l'allargamento della via Messina Marine costituisce, nella visione dell'Ente progettante, una risposta complessiva al miglioramento della qualità ambientale della zona e, d'altro canto, la creazione di un parco costiero dotato di servizi ricreativi e inclusivi rappresenta un cimento concreto verso una riqualificazione inclusiva del tratto costiero, appare

piuttosto sottovalutato il rischio che si incrementi la cesura fra la costa, i quartieri e le comunità residenti. Una infrastruttura stradale così imponente e transitata rischia di confinare ulteriormente la Bandita al di qua della sede stradale più che proiettarla verso la costa e il mare che sono stati negati alla città. Una criticità che rischia di compromettere l'obiettivo principale del progetto: quello di riqualificare per includere.

Bibliografia

- Harvey David (1989), *The Condition of Postmodernity*, Oxford, Blackwell, (trad. it. 1997, *La crisi della modernità*, Milano, Il Saggiatore).
- Shaw Barry (2001), *History at the water's edge*, in Richard Marshall (ed.), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, London, Spon, pp. 160-172.

La Cagliari dell'acqua: Pirri, Terramaini e il waterfront¹

Raffaele Cattedra*, Martina Loi**, Maurizio Memoli***, Carlo Perelli**, Giovanni Sistu**

*Dipartimento di Lettere, Lingue e Beni Culturali, Università di Cagliari

**Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali, Università di Cagliari

***Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura, Università di Cagliari

1. Cagliari, città d'acqua

Il caso studio dell'UL di Cagliari si sviluppa su tre contesti urbani, diversi ma in profonda connessione, in cui la relazione con l'acqua assume caratteristiche differenti e che nella loro rilettura sistemica permettono di avanzare interpretazioni e letture del rapporto multiforme e complesso della città di Cagliari con l'acqua, anche alla luce delle ipotesi di trasformazione futura. Si tratta nello specifico della municipalità di Pirri; del canale di Terramaini, che attraversa la città e sfocia a mare nell'area di Su Siccu, sul fronte mare, terzo contesto di studio.

1 L'articolo è il frutto di riflessioni condivise tra gli autori, tuttavia: i paragrafi 1 e 1.3 sono di M. Loi e C. Perelli; i paragrafi 1.1, 1.2 e 5 sono di M. Loi, il paragrafo 2 è di Giovanni Sistu; il paragrafo 3 è di M. Memoli; il paragrafo 4 è di Raffaele Cattedra.

Questa messa a sistema può essere resa possibile adottando una lettura di Cagliari come territorio idro-sociale (Linton, 2010; Linton e Budds, 2014). Infatti, ragionare in termini di territori idro-sociali permette di incorporare tutte le dimensioni che l'acqua incamera, da quelle fisico-chimiche a quelle culturali e immaginifiche (Swynghedouw, 2004). Tale approccio integra la visione tecnicista e igienista che ha storicamente accompagnato la gestione urbana dell'acqua (Gandy, 2004; Kaika, 2005), con una lettura delle componenti sociali, politiche, culturali, simboliche che accompagnano, senza esserne mai scollegate, l'ingegnerizzazione del sistema idrico, celandosi dietro una presunta oggettività scientifica. Il concetto di territorio idro-sociale permette di ragionare sull'intricato intreccio di componenti naturali, ingegneristiche, tecniche, politiche, economiche, e culturali, ma anche con le pratiche sociali che si sviluppano nei contesti in stretta relazione con l'elemento acqua e le infrastrutture idriche che lo gestiscono. È così possibile superare l'ipotesi del ciclo idrologico dell'acqua (che parte da una visione dell'acqua come totalmente naturale e soggetta unicamente a leggi fisico-chimiche) per arrivare a sistematizzare un ciclo idro-sociale dell'acqua che si struttura intorno all'articolazione tra acqua e potere sociale (Linton e Budds, 2014). A partire da questo passaggio, il ciclo idro-sociale emerge come un quadro epistemologico fondamentale per costruire un approccio relazionale-dialettico all'acqua, in cui particolari aspetti dell'acqua vengono incorporati nelle relazioni sociali e allo stesso tempo forniscono le potenzialità per cambiare tali relazioni.

Considerare Cagliari in termini di territorio idro-sociale significa pertanto definirla come:

"The contested imaginary and socio-environmental materialisation of a spatially bound multi-scalar network in which humans, water flows, ecological relations, hydraulic infrastructure, financial means, legal-administrative arrangements and cultural institutions and practices are interactively defined, aligned and mobilised through epistemological belief systems, political hierarchies and naturalizing discourses" (Boelens et al., 2016, p. 2).

Si tratta di un approccio che, applicato alla lettura dei piani e dei progetti che trasformeranno Cagliari nei prossimi anni, permette di costruire una nuova interpretazione critica e posizionata delle politiche urbane previste all'interno della cornice del PNRR, informati dal-

la ricostruzione storica della sua fragilità idro-sociale; arricchiti dalle interviste e dalle indagini e informazioni empiriche del lavoro situato sul campo, aperto all'osservazione, alla percezione e all'"ascolto" delle pratiche sociali ordinarie.

1.1 Una lettura urban(istic)a della Cagliari dell'acqua

I tre contesti sono, dal punto di vista urbano e urbanistico, caratterizzati da tre statuti differenti:

Pirri, a partire dall'integrazione amministrativa all'interno del comune di Cagliari, ha subito un processo di progressiva fragilità e marginalità, che ha portato la municipalità a diventare una delle periferie cagliaritane, perdendo la sua centralità e i caratteri identitari del suo tessuto urbano (tipici dei centri agricoli del Campidano di Cagliari), e trovandosi ora a dover gestire complesse dinamiche di marginalizzazione urbana e sociale.

Il canale di Terramaini, nato come spazio operativo, infrastruttura di gestione delle acque e funzionale al trasporto di merci, è rimasto nei decenni ai margini delle geografie urbane cagliaritane, con una dimensione infrastrutturale "grigia" preponderante, con cui interagiscono pratiche e paesaggi residuali (micro-mobilità e sport, forme di selvatico, appropriazioni informali dello spazio, ecc.). È una dimensione in via di ripensamento dal punto di vista progettuale, ma che soffre delle condizionalità indotte dalla pesante infrastrutturazione del canale stesso e degli spazi attorno ad esso.

Il waterfront di Su Siccu (tra le altre cose, sbocco a mare del canale di Terramaini), è stato oggetto, negli ultimi anni, di importanti trasformazioni urbane, volte a fare di questo comparto il luogo della nuova autorappresentazione e "spettacolarizzazione" della città, al pari di tanti altri waterfront urbani (Shaw, 2001), in particolare in ambito mediterraneo (Malta, 2008; Savino, 2010; Cattedra, 2016). La sua trasformazione in quanto spazio di loisir, sport e consumo e di città-vetrina rivolta verso il mare è in qualche modo l'esito congiunto delle metamorfosi indotte dalle esigenze del capitalismo neoliberale sulla città e un mutamento dei valori e dell'immaginario collettivo legato alla marittimità. Il contesto progettuale vede però emergere diversi nodi problematici non del tutto risolti: gli effetti territoriali dei progetti strategici del nuovo Piano Urbanistico Comunale per questi spazi, la realizzazione del nuovo stadio, il destino del mercato domenicale del micro-commercio, ora localizzato nel parcheggio "Cuore", la riqualificazione degli ex Ma-

gazzini del Sale, la destinazione di spazi dedicati a varie pratiche sportive, la presenza di insediamenti militari, la relazione di prossimità con il parco del Molentargius, la funzionalizzazione delle nuove ciclovie e del nuovo ponte ciclo-pedonale sul canale.

1.2 *Una lettura idro-sociale della Cagliari dell'acqua*

Una lettura idro-sociale consente di declinare lungo un'ulteriore linea interpretativa la relazione con l'acqua della città di Cagliari.

L'acqua di Pirri è un'acqua associata al rischio; è un'acqua da allontanare velocemente, che ha una sua presenza imprevista e di difficile gestione e che è diventata ormai parte dell'immaginario associato alla municipalità (Pirri come contesto "che si allaga"). In questa realtà emerge una particolare configurazione temporale della presenza/assenza delle acque nello spazio urbano. Da un lato gli eventi estremi mostrano un tipico andamento estemporaneo ma, sul medio periodo, la frequenza di tali eventi produce e riproduce una territorialità marcata dalla ripetizione di costanti legate al ricorsivo passaggio delle acque negli stessi luoghi, un elemento ritmico fondato sulla ripetizione di flussi ed eventi ricorrenti. Ci si muove all'interno di un mosaico territoriale nel quale la fragilità idraulica e la relazione sociale complessa con la risorsa acqua è stata accentuata negli ultimi decenni dall'urbanizzazione spontanea delle aree a monte di quelle storicamente più esposte al rischio. A questa dimensione di precarietà si sono affiancate nel tempo varie forme di convivenza forzata e non pacificata con questo elemento, rintracciabili in vari segni materiali e immateriali.

In un articolo in pubblicazione su Documenti Geografici (Loi, Perelli e Sistu, in pubblicazione) abbiamo esplorato tale relazione spazio-temporale attraverso una serie di parole-chiave che qui richiamiamo brevemente: *Negazione/oblio; Igiene; Convivenza; Infrastruttura; Anfibia*.

Il canale di Terramaini, come detto, nasce e si configura sostanzialmente come infrastruttura d'acqua e per l'acqua. È uno dei sistemi tramite cui si controlla e si gestisce l'allontanamento dell'acqua del pericolo di Pirri. Alla sua pesante infrastrutturazione si affianca una scarsa considerazione delle sue componenti idro-sociali. Con un approccio più situato e immersivo (vedi paragrafo 3) è possibile però riscoprire relazionalità e paesaggi differenti.

Il waterfront rappresenta invece l'antitesi delle relazionalità appena indagate. L'acqua della realtà portuale è infatti un importante elemento di valorizzazione urbana, intesa come risorsa e merce da mettere in

valore e spettacolarizzare con operazioni di riqualificazione e di mercificazione.

1.3 Cagliari: territorio an ibio?

Alla riflessione idro-sociale possiamo affiancare quelle che derivano dalle geografie e dalle antropologie anfibie.

L'idea di anfibio, applicata alla geografia, cerca di ribaltare il paradigma "terrestre" che ha guidato buona parte della pianificazione idrica, in particolare in Occidente, portando avanti una prospettiva che considera i flussi idrici e i ritmi a questi associati come dati di fatto, esistenti e non necessariamente da eliminare o allontanare, proponendo così una visione spaziale dei contesti in cui la presenza dell'acqua è evidente (come è il caso di Pirri) e fa dell'acqua un punto centrale dello sviluppo urbano. Dovendoci confrontare con interventi di ingegneria idraulica (passati, presenti e di futura realizzazione ma già approvati), finalizzati alla messa in sicurezza della Municipalità di Pirri, siamo partiti dall'esigenza di confrontarci con il portato simbolico e di razionalità del progetto urbano, che questi interventi veicolano e praticano, spesso con esiti paradossali. L'intervento più rilevante che tra qualche anno dovrebbe ridurre al minimo il rischio idraulico a Pirri attraverso i fondi del PNRR, non fa altro che riproporre, sotto la sede stradale e attraverso la costruzione di un moderno canale interrato di regimazione delle acque, un concetto non dissimile dall'idea di canale tombato che, a ragione, negli ultimi anni è stato tanto criticato in termini di relazione con le acque, efficacia ingegneristica e, non ultimo, tentativo di perpetuare l'occultamento agli occhi e quindi alla quotidianità dell'acqua, nella sua relazione con la città. In questo avvicinamento al tema dell'anfibio urbano ci ha soccorso la riflessione antropologica che, ad esempio con Peter Sloterdijk (una sintesi in Ten Bos, 2009), usa l'idea di anfibio per contestare la naturalizzazione della condizione dell'essere terrestre, che fa sparire l'elemento acqua dall'orizzonte simbolico e immaginifico, negando la rilevanza nell'esperienza umana dei suoi attributi di mutevolezza, movimento, impermanenza (acqua; isola e altre metafore).

2. Pirri: Storia della fragilità e del rapporto complesso con l'acqua

La municipalità cagliaritana di Pirri rappresenta un caso di studio di significativo interesse per il fatto di costituire un territorio idro-so-

ziale con una fragilità storica, nel quale si fondono le incongruenze dell'azione politica, incapace di cogliere gli effetti di una ingegnerizzazione del sistema idrico che ha ignorato tutte le dimensioni che l'acqua incorpora e ha privilegiato la rendita rispetto alla coesione.

Realtà agricola consolidata nel lungo periodo, Pirri traeva la risorsa idrica principalmente da pozzi e da corsi d'acqua temporanei e mantenne per secoli una dimensione di villaggio rurale, profondamente vincolato nella sua configurazione dalla contiguità con l'ampio stagno di Terramaini, che arrivava a lambirne l'agglomerato urbano, condizionandone la salubrità, elemento che spinge all'insediamento urbano in direzione opposta rispetto all'area umida, confinando la componente più povera della popolazione nelle aree di principale impluvio, maggiormente esposte a disastrose inondazioni. Ogni tentativo di "bonifica integrale" dello stagno è vanificato fino ai primi decenni del '900, quando comincia la storia dell'attuale canale di Terramaini, si concretizza il prosciugamento dello stagno e con esso il collegamento con il canale navigabile di San Bartolomeo, funzionale al trasporto del sale verso il porto di Cagliari.

Nel 1928 Pirri perde la sua autonomia amministrativa e viene annesso alla città, pur conservando intatte le caratteristiche di centro agricolo compatto all'interno di un'area produttiva orticola e vitivinicola. Nell'arco di alcuni decenni, a partire dagli anni Sessanta del '900, gli assi viari che collegano Cagliari con i centri posti in direzione Est e Nord (il nuovo raccordo alla S.S. 131 e la S.S. 554), rimarkano topograficamente il confine dell'antico borgo, aggirandolo. Allo stesso tempo, questi assi, interrompendo la continuità del paesaggio rurale, creano le premesse per la successiva urbanizzazione dell'area (Sistu e Stanzione, 2012). In questa fase mancherà la capacità della comunità locale di avere un ruolo nella configurazione dei grandi spazi interstiziali, lasciati liberi dalle infrastrutture (con qualche eccezione per i comparti attorno alla S.S. 554; Loi, 2023).

Fino alla realizzazione della prima rete fognaria, che avverrà con l'inizio degli anni '70, il canale di Terramaini visse una lunga fase di abbandono, serbatoio dei reflui fognari e delle acque meteoriche in occasione degli eventi di piena. Lo stesso decennio sarà un periodo di grande intensità edificatoria e momento nel quale si configura la divaricazione fisica e funzionale fra i nuovi quartieri e il centro storico (Saiu, 2018), dopo che il primo vero strumento di pianificazione urbana post-bellico (il piano Mandolesi del 1962) non era riuscito a dare razionalità a una complessità urbana profondamente dominata

dall'interesse di parte (Cualbu, 2004). La decisione di ricostruire la città conservando la centralità dei quartieri storici cancella le istanze di quanti vi vedevano un'opportunità di concreto riequilibrio del sistema urbano.

In questi stessi anni, nell'area collinare che delimita a nord Pirri, si delinea quello che sarà il quartiere interamente abusivo di Cagliari, Barracca Manna. In fondo un classico per molte realtà urbane del Paese: periferia, area periurbana, originaria funzione agricola, caotica giustapposizione dei modelli costruttivi. L'incertezza legislativa dei primi anni '80 e l'aspettativa generalizzata di sanatoria (Chiodelli, 2023), dà luogo a una corsa alla costruzione per certi versi impressionante nel contesto dell'attuale città metropolitana (al 1986 sono 205 gli ettari costruiti abusivamente, a fronte dei circa 100 del 1984; Comune di Cagliari, 2002).

Il moltiplicarsi delle nuove lottizzazioni, più o meno abusive, comprime e schiaccia qualunque tentativo di modernizzazione dell'abitato storico sia di Pirri che del contiguo comune di Monserrato, le cui dotazioni di servizio si rivelano inadeguate alla nuova configurazione, aprendo la via alla moltiplicazione delle fragilità strutturali, fisiche e sociali, anche in relazione alla decisione di evitare qualunque demolizione dell'edificato abusivo. L'ipotizzata azione di riagggregazione sociale e di costruzione di un'identità condivisa fra realtà storica e nuovi insediamenti, al centro dell'intervento progettuale finanziato con l'iniziativa comunitaria URBAN, è vanificata dal fatto che per Baracca Manna e per il nuovo contiguo insediamento di edilizia popolare di Santa Teresa, gli interventi sono fondamentalmente infrastrutturali e destinati a consentire la realizzazione dei servizi primari, in un sistema insediativo fino ad allora poco governato, attraverso un lungo percorso tuttora in corso.

Ne emerge un paradosso, capace di accentuare la marginalità di Pirri: se da una parte l'auspicata opera di infrastrutturazione risolve in parte i problemi di urbanizzazione di Barracca Manna (sebbene senza affrontare in concreto il tema della coesione sociale), dall'altra si innesca un importante effetto di impermeabilizzazione dei suoli che, a valle, accentuerà il rischio idrogeologico, già elevato, del centro storico di Pirri. Il processo di urbanizzazione del quartiere abusivo, connesso a un'ipotesi di città moderna, permette di dare al comparto uno statuto urbano più convenzionale, ma a discapito dei quartieri storici che ora diventano i più fragili, in tal modo rendendo ancora più complesse

Next

quelle relazioni di subalternità già esistenti tra Cagliari e Pirri e ora anche tra il centro di Pirri e le sue periferie risanate.



Fig. 1 - La municipalità di Pirri e le aree sottoposte a rischio idrogeologico (elaborazione di M. Loi su dati del geoportale della RAS)

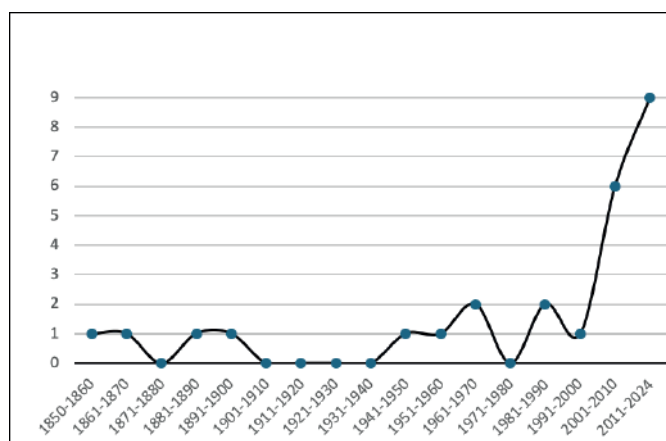


Fig. 2 Serie storica degli eventi alluvionali a Pirri (elaborazione di G. Sistu sudati dell'Ordine dei Geologi della Sardegna e RAS)

In questo scenario la relazione della municipalità con l'acqua non muta, perché la strada è quella del confinamento e del contenimento, attraverso la realizzazione delle infrastrutture che la configurazione insediativa rende possibili, ma senza che si sia riusciti ad ottenere una contrazione degli eventi alluvionali, la cui ciclicità ha un tempo di ritorno sempre più ridotto.

3. Terramaini e Canale Palma: esplorazioni collettive lungo il canale

3.1. Spazi incerti e tempi sospesi. Passeggiare accanto all'acqua.

Nello svolgimento della ricerca, abbiamo deciso di andare a visitare il "campo d'acqua" dei canali di Terramaini e Palma e di farlo a piedi.

I tratti dei canali che abbiamo esplorato sono oggetto di importanti operazioni di riqualificazione legate alla possibilità della messa in sicurezza nei momenti di massima piovosità (cfr. supra e infra) ma anche di potenziali operazioni di riqualificazione, rigenerazione e rifunzionalizzazione. I lavori, che investono e interesseranno questi spazi, modificano e trasformeranno i ritmi, le temporalità, le pratiche, le identità che vi si svolgono, si intrecciano, si sovrappongono, interagiscono tra loro. Si tratta di contesti sulla frontiera di due tempi: uno scomparso fatto di funzioni ormai abbandonate dell'uso dei canali per finalità operazionali (cfr supra 1.1); e un altro ancora in divenire della città destinata alla spettacolarizzazione degli spazi vetrina e da consumare. Il tempo dell'oggi appare sospeso tra discorsi di natura malinconica (rivolti al passato) o fantasmagorica (proiettati al futuro), la materialità di cantieri dispositivi di piccola scala (rifacimento di parti della passeggiata lungomare, costruzione di un ponte, messa in sicurezza di un edificio ma non reso fruibile) e ipotesi di più ampio orizzonte tutte ancora velleitarie (rifacimento dello stadio, navigabilità del canale a fini turistici).

Questo tempo sospeso rende questi spazi incerti e come immobili nella loro indecisione e frammentazione composta di piccole porzioni già ridisegnate accostate a reti che separano cantieri completati, e zone di abbandono, vegetazioni confliggenti, asfalti sfarinati, acque stagnanti, spaventosi macchinari idraulici ormai arrugginiti, forme di vita disperate che galleggiano senza ossigeno, rumori d'acqua tumultuosa e di auto che sfrecciano lungo l'asse mediano che, a dispetto del nome, non media i conflitti spaziali che gli si annodano intorno.

In questo contesto incerto e pieno di sollecitazioni diverse, si palesano tante e “altre” geografie che riverberano dalla città, si insinuano negli interstizi e rivelano margini socio-spazio-temporali ancora da esplorare ma che appaiono in tutta la loro potenziale fragilità. Si tratta di geografie che mettono a rischio la vocazione naturale, culturale, paesaggistica e in cui le forme di vita rischiano di subire forti stravolgimenti.

Il contesto che percorriamo non è solo un canale d’acqua che rimane un po’ in disparte dai circuiti più copiosi delle frequentazioni sociali, animali, vegetali, ma è anche la prova del difficile equilibrio di una città che non è più e un’altra che non sa ancora cosa poter essere e cui nuovi squilibri si confondono con vecchi equilibri.

Camminare lungo questi spazi si propone come una esplorazione e una raccolta emozionale delle innumerevoli eterotopie ed eterocronie che lo compongono.

L’approccio di osservazione dello spazio che adottiamo è di tipo etnografico. Si basa su pragmatismo relazionale e postula interessi per una conoscenza sensibile, realizzata attraverso il corpo, i sensi e le emozioni, e aperta all’incontro con lo spazio e con gli altri e le altre forme di vita (Bruno, 2015). Adottiamo il metodo della sensibilità e dell’esperienza diretta svolta con il corpo come strumento e medium di interazione con la realtà osservata, e come dispositivo critico che consente di esprimere nell’esperienza di campo, nella sfocatura e nel ritmo di passaggi, dei paesaggi, degli incontri. Percorrendo lo spazio operiamo una raccolta di immagini fotografiche (ma non solo) che formano una variegata rete di memorie, materialità e movimenti; sono elementi e materiali per l’osservazione, l’interpretazione e la ri-creazione di luoghi.

L’ipotesi che pratichiamo è quella di camminare nello spazio lungo il canale ma non di lasciarsi andare a una deriva (cf. Debord, 1956), ovvero quando nell’escursione si rinuncia alle ragioni dello spostarsi e dell’agire senza obiettivo, per provare a indagare lo stato d’essere dello spazio, raccogliere le sensazioni provate in quei luoghi, interrogarsi sulle sollecitazioni del campo e degli incontri possibili e, potenzialmente, scattare foto e immagazzinare ricordi e sensazioni.

3.2. Diario di immagini dalle escursioni.

Nel corso dei mesi tra giugno e ottobre 2024 abbiamo svolto escursioni-deriva lungo il canale di Terramani: un primo sopralluogo svolto da

Martina Loi e da me (mercoledì 12 giugno tra le 17:00-20:00) una escursione più nutrita di partecipanti (martedì 18 giugno con: Giovanni Sistu, Roberta Giulia Floris, Raffaele Cattedra, Martina Loi, Giacomo Spanu, Francesca Sabatini ed io; cf. Cattedra e Sistu, 2024).

In seguito, abbiamo svolto due altre escursioni lungo il canale Palma: giovedì 10 ottobre dov'erano presenti, con me, Giovanni Sistu, Martina Loi, Carlo Perelli; poi un'altra il 22 ottobre cui erano presenti Marco Barmina, Marco Sitzia, Luc Champinot, Michele Arca, Giovanni Macaluso (studenti del corso di Geografia sociale e del paesaggio), Martina Loi, Carla De Agostini ed io.

Da quest'ultima esperienza del laboratorio tenuto del corso svolto tra l'ottobre e il dicembre 2024 e incardinato nel corso di Laurea Magistrale in Architettura della Facoltà di Ingegneria e Architettura dell'Università di Cagliari concentro una piccola rassegna di immagini cui applico una lettura didascalica, formale, estemporanea, indiziaria.

Alcune delle immagini prodotte dai partecipanti al corso sono da me interpretate attraverso un gioco di interpretazione sintetica che si riduce alla semplice individuazione di un titolo, un tema, un punto/punctum (Barthes, 1980), un'area, un segno, o solo una idea.

Il laboratorio aveva, tra i suoi obiettivi, un lavoro di osservazione diretta da svolgere nello spazio e legata alla tematica degli spazi connotati dalla presenza dell'acqua. All'interno del campo largo dello spazio che insiste intono al sistema Terramaini/Palma/Molentargius/Saline, ogni partecipante ha individuato (durante una prima escursione collettiva) un proprio contesto privilegiato nel quale svolgere derive e escursioni ulteriori di osservazione (in giorni e momenti differenti) nelle quali captare pratiche, scenari, forme. L'impatto delle escursioni porta a comporre una serie di rappresentazioni su supporti individuati in ragione della propria personale sensibilità (video, foto, immagini, disegni, racconti, registrazioni sonore, podcast etc.).

Alcuni elementi e significati che i partecipanti erano invitati a investigare nel laboratorio:

- **Accesso all'acqua. Normatività.** Prescrizioni, autorizzazioni, divieti, regolamenti, standardizzazione, armonizzazione (tempi, orari di apertura / chiusura, trasporto pubblico, illuminazione pubblica, pulizia, commemorazione, informazione, sensibilizzazione) cartelli, indicazioni, limiti,

- **Pratiche d'acqua.** Usi, mangiare, bere, incontrare, giocare, fare fotografie, lavorare, manifestare, passare tempo libero, usare l'acqua,
- **Natura dell'acqua. Ambiente.** Giorno e notte, sole, pioggia, vento, freddo, caldo, alberi, foglie, piccioni, insetti, palme, luce, odore, colore.
- **Strutture materiali e acqua. Architetture.** Le forme delle architetture, i materiali, i colori, le trasparenze/opacità, le distanze, le aperture, le chiusure, l'ombra, la scala, le (dis)proporzioni, la sovrapposizione di strati, estetiche culturali, mediterranee o cosmopolite.
- **Immaterialità dell'acqua:** sensazioni, emozioni, passare, attraversare, rimanere: corpo, sensibilità aptiche (o visuali, tattili, uditive, olfattive, etc.) cambiano secondo gli elementi, ma anche secondo il tempo, il proprio stato d'animo, se si è da soli/e oppure in gruppo, ritmo del tempo: lento, rapido, frenetico, perso, inutile, prezioso, leggero.

Camminare durante le escursioni ha permesso di stabilire alcuni rilevamenti psicogeografici dello spazio del canale e di riconoscere unità ambientali, elementi e componenti principali del contesto e la loro localizzazione spaziale, oltre a percepire gli elementi principali del passaggio, le vie d'uscita, le linee di difesa, le dissuasioni, in un solo termine alcune geografie personali e collettive.

Di seguito si riportano alcune fotografie scattate, fotogrammi ripresi durante le escursioni e disegni elaborati a partire dalle foto. A queste immagini ho inserito un micro-vocabolario di termini, concetti e espressioni, titoli didascalici che propongono minimi elementi interpretativi. Il senso di questo esercizio è legato al tentativo di ripercorrere una duplice dimensione percettiva dei fenomeni dello spazio annotati durante le escursioni-derive. La relazione tra immagini (fisse e in movimento), le percezioni e le "realtà", soggetti percettori e luoghi, soggetti e oggetti percepiti, tra rappresentazioni e immaginazioni 'geografiche' può comporre una possibile, elementare, raccolta degli infiniti nessi che legano analisi geografica e interpretazione dello spazio. Dello spazio percorso, i partecipanti al laboratorio hanno prodotto alcune rappresentazioni sulle quali, a mia volta, ho provato a incistare tratti interpretativi.

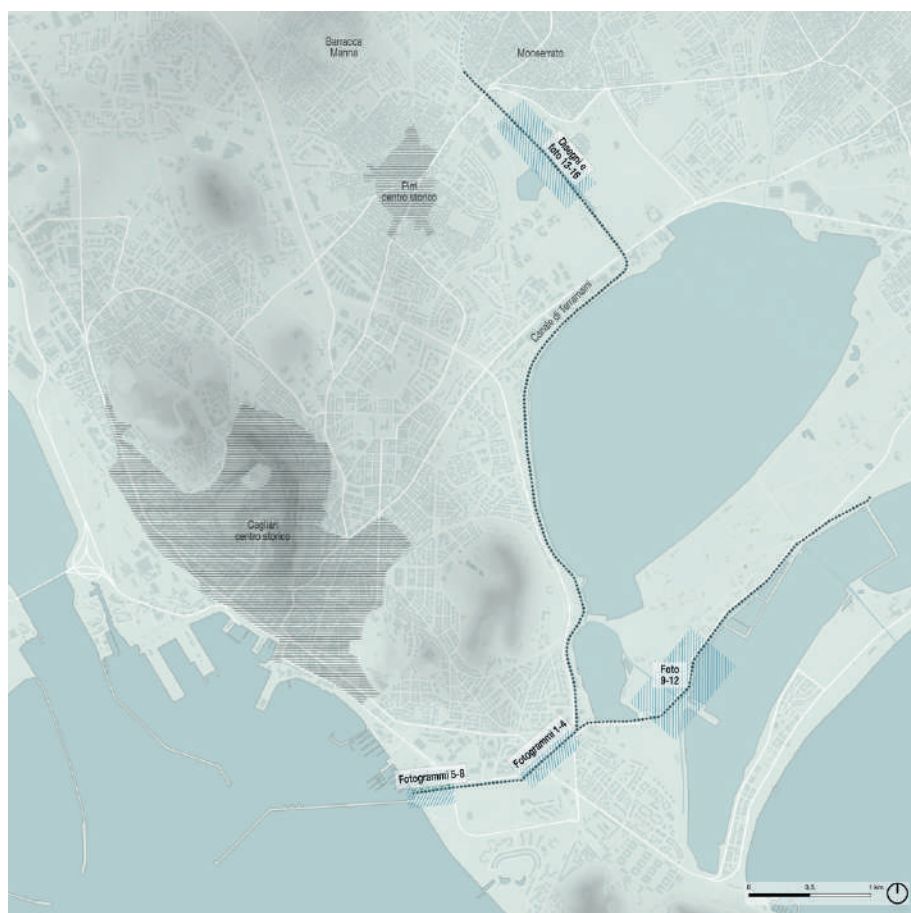


Fig. 3 - Luoghi delle escursioni (elaborazione di M. Loi su dati del geoportale della RAS)



Fotogramma 1 – Titolo: Conflitti geometrici – Autore: Luc Champinot



Fotogramma 2 – Titolo: Riflessioni riflesse – Autore: Luc Champinot



Fotogramma 3 – Titolo: Nascondimenti – Autore: Luc Champinot



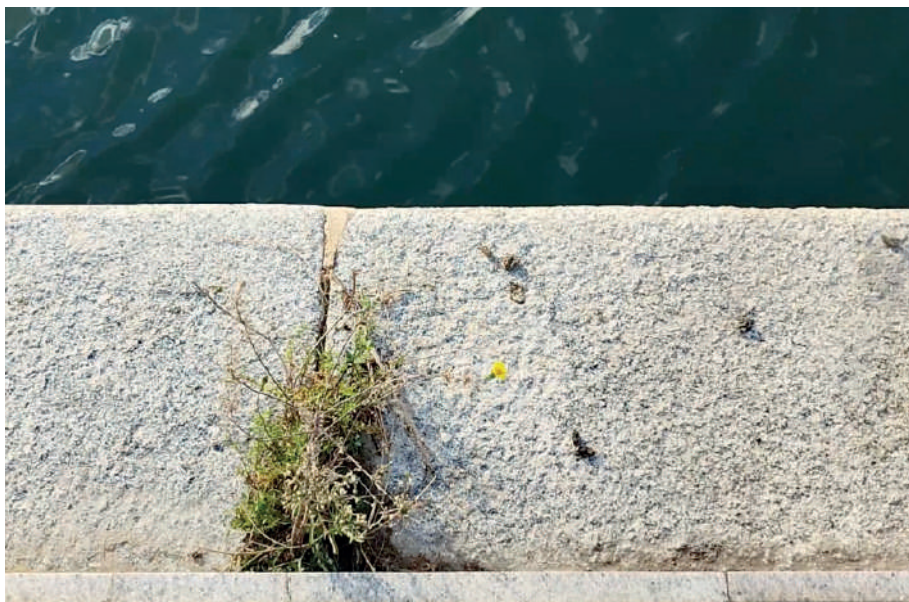
Fotogramma 4 – Titolo: Speculare – Autore: Luc Champinot



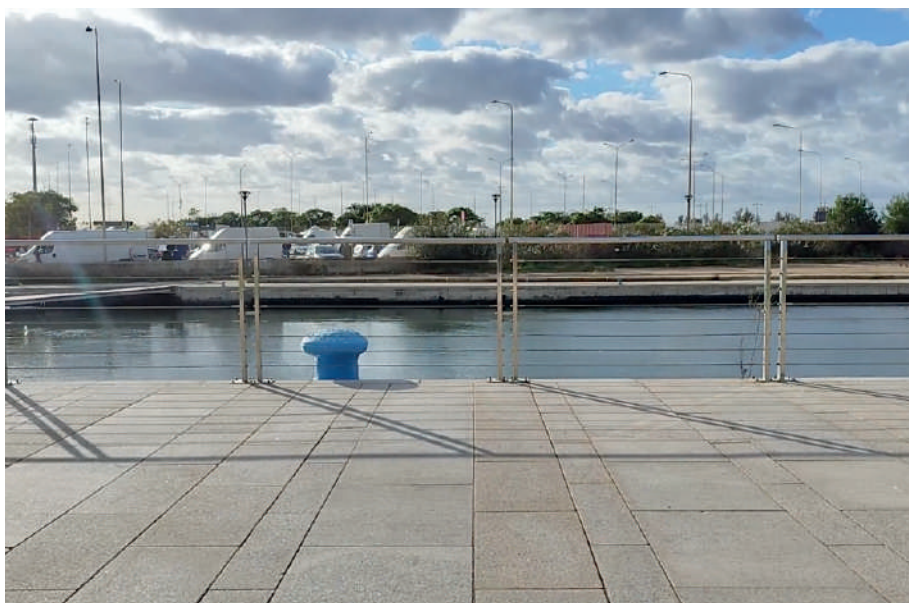
Fotogramma 5 – Titolo: Linee di frontiera – Autore: Marco Barmina



Fotogramma 6 – Titolo: Impedimenti – Autore: Marco Barmina



Fotogramma 7 – Titolo: Sbordare – Autore: Marco Barmina



Fotogramma 8 – Titolo: La bitta dimenticata – Autore: Marco Barmina

Next



Foto 9 – Titolo: De-centralità – Autore: Marco Ravarino



Foto 10 – Titolo: Dopo l'industria – Autore: Michele Arca

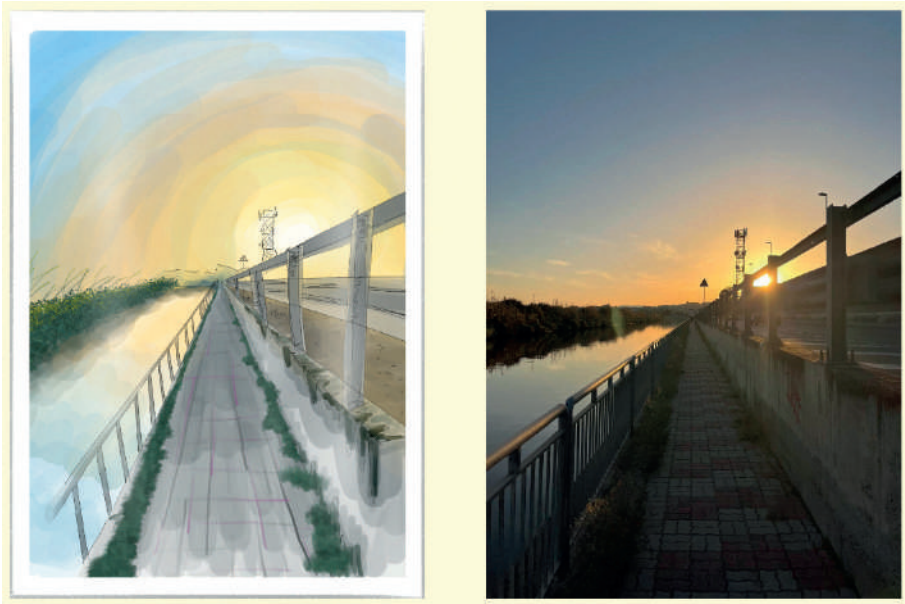


Foto 11 – Titolo: Filare via – Autore: Michele Arca

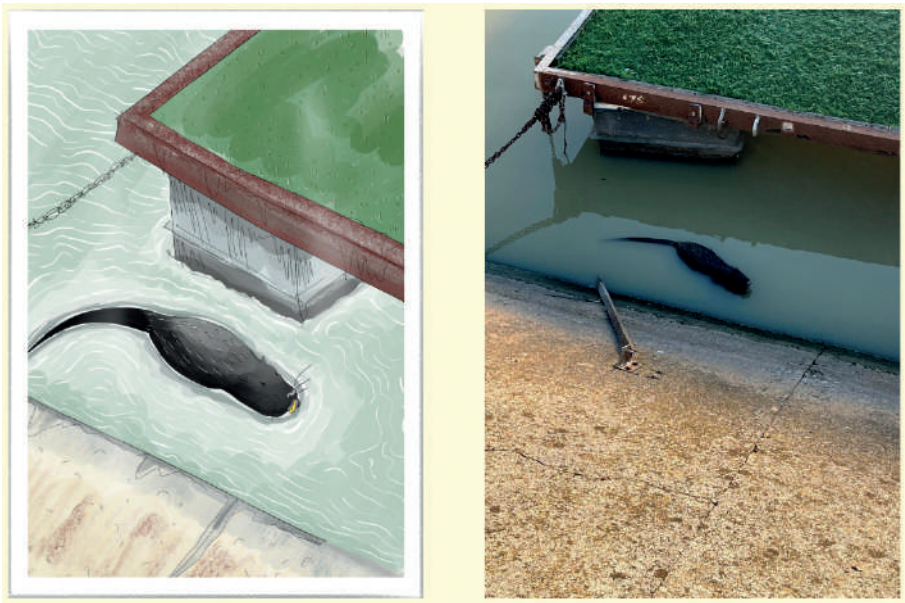


Foto 12 – Titolo: Giardino zen – Autore: Marco Ravarino

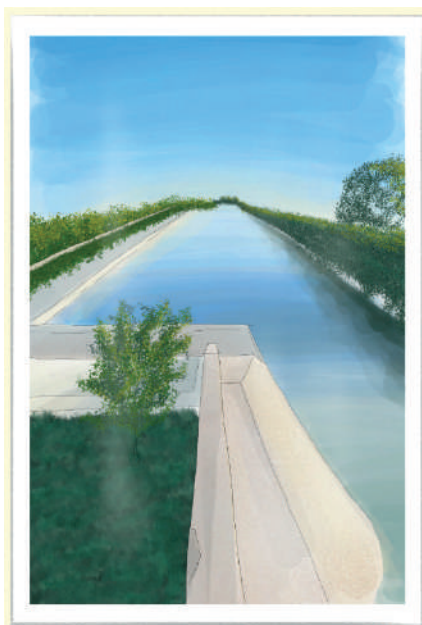
Next



Disegno e foto 13 – Titolo: Sfiare l'acqua – Autore: Marco Sitzia



Disegno e foto 14 – Titolo: Abitare l'acqua – Autore: Marco Sitzia



Disegno e foto 15 – Titolo: Gradienti d'acqua – Autore: Marco Sitzia



Disegno e foto 16 – Titolo: Proiezioni d'acqua – Autore: Marco Sitzia

3.3 *Note conclusive*

Dall'esperienza, alcuni elementi emergono sul piano metodologico.

Passeggiando nello spazio si misurano le distanze e le prossimità che separano il nostro modo di comprendere lo spazio e la sua materiale, misurabile estensione rispetto a quello che può far credere la lettura approssimativa della mappa.

Inoltre, nello spazio si può costruire una cartografia degli influssi che spingono, influenzano le pratiche e le consapevolezze. Un universo che si può circoscrivere, far emergere con tutte le inesattezze che le sono insite ma che, alla lunga, procede, produce approssimazioni più stabili o, quantomeno, costruite attraverso la condivisione collettiva (per quanto minimo sia il collettivo).

Il gusto dell'escursione induce a preconizzare nuove forme dello spazio, nuovi labirinti, favorire possibili evoluzioni della produzione dello spazio a partire dal sentimento connesso al come ci troviamo nel contesto, quali sentimenti ci domandiamo di interrogare, quali sensazioni ci toccano, anche forse a come sia possibile affrontare una generale maniera di svolgere la vita in città.

Riprendere i luoghi (con foto, film, disegni), in risposta a dei quesiti di ricerca, è una delle possibilità che geografi e geografe hanno di adeguare ibridamente geografia e immaginazione (Gregory, 1994; Harvey, 2000) e di superare la dicotomia tra immagine e "realtà". Lavorare sulle immagini significa fare esplodere le contraddizioni e i paradossi ponendo al centro dei percorsi interpretativi le persone e le loro *agency*, i comportamenti, i pensieri e le emozioni quanto le proiezioni mentali, visuali, narrative, espressive. Fare immagini significa produrre informazioni e sguardi – anch'essi soggettivi e parziali, ma non per questo meno presenti o importanti – che interagiscono con ciò che accade nello spazio (Anderson e Smith, 2001) e così facendo muovere e ispirare interpretazioni, de-comporre significati simbolici e identitari (Lombard, 2013; McQuoid e Dijst, 2012). Ciò significa anche prendere atto del fatto che la geografia è fatta di conoscenze aptiche e "più che visuali" (Paterson, 2011; Bruno, 2015) perché è prodotta attraverso esperienze sensoriali-somatiche e affettive che includono ma non si limitano alla vista: hanno a che fare con esperienze sonore, tattili, olfattive e più in generale percettive che non prendere in considerazione porta a limitare la nostra capacità di entrare dentro luoghi e fenomeni e comprenderne qualcosa in più (cf. Bignante e Memoli, 2025).

4. Il Waterfront. Pratiche di campo situate per un ascolto urbano

Il terzo contesto di studio dell'Unità di Cagliari riguarda quella parte di waterfront che a partire dalla fine del primo decennio 2010 è stata progressivamente oggetto di importanti interventi di riqualificazione e di trasformazione con esplicite destinazioni turistico-ricreative. Situato nel cosiddetto Bacino di levante dell'area portuale (Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, 2024), corrisponde all'intersezione di circa 3.000 metri che procede lungo la costa dal molo Ichnusa e la Calata dei Trinitari di Su Siccu (alla lettera "il secco", area bonificata a fine '800), fino al parcheggio del vecchio stadio di Sant'Elia con l'adiacente stadio provvisorio Unipol Domus, parcheggio dove a partire dal 2022 è ospitato la domenica mattina il mercato "Cuore" del micro-commercio. In quest'area sfocia il Canale di San Bartolomeo (detto di Mammarranca o La Palma) che, lasciandosi ad Est il Parco e le saline del Molentargius risale in terraferma verso la municipalità di Pirri congiungendosi al canale di Terramaini (ovvero gli altri due contesti di studio dell'Unità).

Nell'ambito delle prospettive complessive di interventi pubblici che hanno per oggetto l'intero waterfront cagliaritano (dal borgo di Giorghino ad Ovest a Sant'Elia e alla Spiaggia del Poetto verso Est, passando nel mezzo per la zona portuale prospiciente il centro urbano, il cui lineare di costa per quella parte situata all'interno delle dighe foranee si sviluppa lungo circa 7 Km banchinati), la riqualificazione dello spazio non residenziale del fronte mare oggetto d'indagine è cominciata nel 2014, con la realizzazione della Passeggiata di Su Siccu, ad opera dell'Autorità Portuale, per un impegno di un 1,5 milioni di Euro. Consiste nell'installazione di una piattaforma pedonale in legno di circa 600 metri che, a partire dal Molo Ichnusa, procede a mo' di palafitta sul limite sud del Comando Autonomo della Marina Militare. Questa nuova zona di lungomare ha subito dopo dieci anni un intervento di riqualificazione con la sostituzione delle traverse in legno, e la Passeggiata è stata riaperta nell'agosto 2024, dopo 10 mesi di chiusura.

Oltre alla nuova dislocazione del mercato (Gaia, 2023), i più recenti interventi di pianificazione consistono (fig. 4):

- nella realizzazione del nuovo ponte ciclopedonale, emblema di tutto l'intervento, inaugurato nel giugno 2024 dopo una lunga disputa fra i tecnici comunali e la società appaltatrice – che consente ora la circolazione pedonale lungo gran parte del fronte mare di Cagliari (dalla zona portuale del centro cittadino fino al quartiere di Sant'Elia);

- nella riqualificazione degli ex Magazzini del sale (o Padiglione Nervi) con un parco attrezzato e un piazzale, opera completata nel 2021-22;

- nella realizzazione di campi da padel, in uno spazio prossimo al Parco Nervi, dati in gestione al Circolo Marina Padel Club Orange a partire dall'aprile 2022;

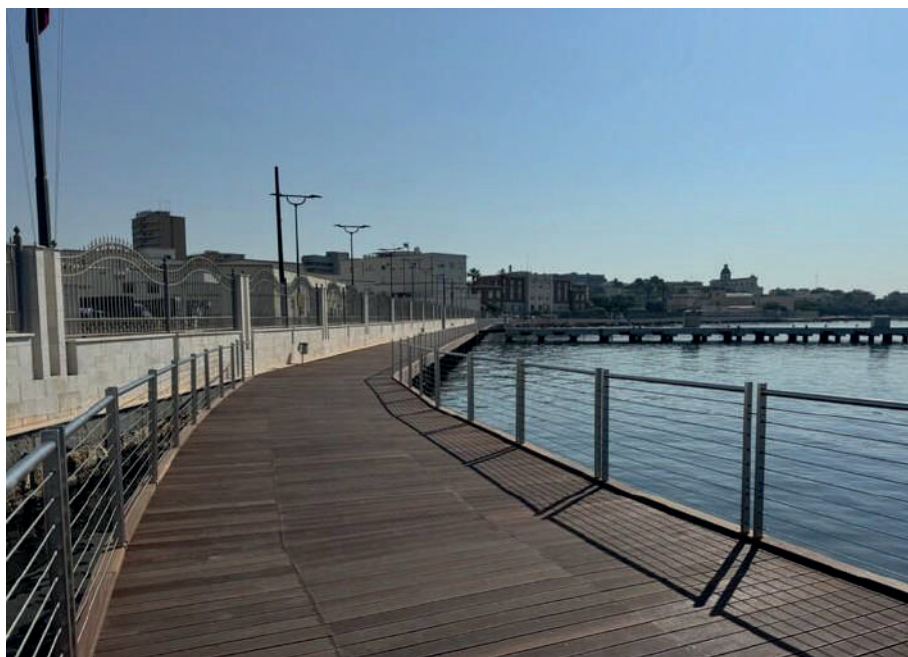


Fig. 4 - La passeggiata di Su Siccu (2024)²

- nell'istallazione di tre strutture coperte lungo la calata della Fiera, destinate a bar/ ristorazione e servizi della nautica da diporto;

- tra gli interventi all'apparenza meno invasivi potremmo aggiungere anche la chiusura dell'accesso al Molo di Levante o Diga foranea di San Bartolomeo (lunga 1.850 m, con fondali di 8-12 m.), attraversato da un oleodotto militare (in disuso).

La nostra indagine, avviata nei primi mesi del 2024, adottando metodologie sensibili e pratiche di campo situate, ha puntato in particolare su un approccio di "ascolto sonoro urbano" (Cattedra, 2024) che

2 Fonte: https://www.ansa.it/sardegna/notizie/2024/08/08/concludi-lavori-riapre-la-passeggiata-sul-mare-di-su-siccu_1b7b8af1-9390-4329-8ba2-f5301d12e1a5.html.

include anche lo studio di pratiche sociali, come segnalato nel primo quaderno Next City, *Condividere un lessico*. Tale indagine è volta a cogliere gli scarti e le tensioni fra:

- la progettualità politico-istituzionale, qui marcata dalla normatività del piano e soprattutto dalla esplicita spettacolarizzazione del waterfront, spazio vetrina e di *loisirs*, segnato anche dalla presenza di infrastrutture militari;

- le valenze ambientali del territorio, qui esplicitate dalla presenza dell'acqua: il mare e il porto, il canale e le saline, la "naturalità" del Parco del Molentargius;

- le configurazioni di territorialità sociale espresse dal basso attraverso pratiche che performano lo spazio, con modalità di appropriazione e di usi (ad es. ricreativi e sportivi, con l'animazione del mercato domenicale, attività da diporto, di pesca, di passeggiata...)

Con il tentativo di far emergere e ragionare su "ciò che accade", l'indagine ha preso così a focalizzarsi sul paesaggio sonoro nello spazio pubblico, per cercare di risignificare le trasformazioni in atto tenendo conto dei contesti ambientali, delle temporalità, dei ritmi e delle pratiche a cui questi sono legati. Considerando in sottofondo i documenti urbanistici e gli interventi di pianificazione realizzati o previsti, nei sopralluoghi sono state adottate in maniera correlata due principali tecniche di studio: il *walkscape*, cioè l'analisi delle dinamiche di trasformazione del paesaggio esperite attraverso il camminare; e il *soundwalking*, esercizio di attraversamento odologico e di ascolto situato e temporalizzato, comprendente registrazioni audio e video di particolari spazi e di situazioni negli spazi pubblici dell'area indagata.

Le registrazioni hanno permesso progressivamente di individuare tracce e configurazioni – continue, variabili, volontarie o accidentali, ad ogni modo performative – assunte dal paesaggio locale privilegiando attraverso nuove grammatiche esplorative le manifestazioni di sonorità (Izis, 2009). Le sonorità ambientali e gli eventi sonori, situati, spazializzati e temporalizzati, ma anche dispersi o frammentati, sono da considerarsi come dei rilevatori di pratiche creative e/o delle tensioni simbolico-culturali del fronte mare, nelle sue diverse configurazioni topologiche e sensoriali, precedentemente indicate. A tal fine, con la collaborazione di Denise Pasquavaglio, laureanda in geografia presso il Dipartimento di Lettere, Lingue e Beni culturali, abbiamo cominciato a sperimentare alcune prassi di analisi, combinando i parametri suggeriti da Marry (2014), che si articolano in cinque ambiti principali come *temporalità*, *spazialità*, *sensorialità*, *pratiche collettive* e *individualità*, con

le variabili del paesaggio sonoro individuate da Shafer (1985), a loro volta basate su:

- *la tonalità* (una sorta di invariante connotativa di un luogo): ad esempio, il rumore del mare in relazione al vento, dell'acqua dello stagno, il ronzio delle auto, il tintinnio delle sartie sugli alberi delle imbarcazioni del porticciolo turistico, etc.; ma anche il rombo dei motori degli aerei in atterraggio o in decollo in direzione verso o dall'aeroporto di Elmas (presso lo stagno di Santa Gilla ad Ovest della città), il cui rumore sordo riecheggia periodicamente anche sul waterfront.

- *i segnali* (alcune singolarità, qui ad esempio il suono delle sirene delle navi nel porto);

- *l'impronta sonora*: suoni prodotti da particolari comunità umane, a cui noi aggiungiamo anche i suoni emessi da gruppi non umani (la fauna). Nel primo caso possiamo considerare le sonorità legate alle configurazioni della territorialità locale: singole attività sportive (il vociare dei giocatori o dei tifosi di polo acquatico su kayak nello spazio marino antistante la Calata della Fiera, tifosi di calcio all'Unipol Domus), o la musica prodotta nei luoghi ricreativi e diffusa nello spazio pubblico, l'animazione cosmopolita del mercato Cuore la domenica mattina, il vociare dei gruppi che passeggiano, il silenzio o le voci sommesse dei pescatori, etc.). Fra le sonorità non umane, di particolare interesse è risulta l'intercettazione del verso dei fenicotteri nel loro passaggio in stormi al tramonto sul waterfront; un suono ben difforme dal rombo degli aerei, appena evocato, anche se come il precedente emesso in movimento dall'alto nell'attraversamento del cielo sovrastante.

L'incrocio fra l'ascolto delle *tonalità* che abbiamo definito come "variabili di contesto ambientale" e gli eventi sonori prodotti da "variabili congiunturali" (le *impronte sonore*), hanno consentito di prospettare una riarticolazione della declinazione locale dello spazio. E ciò con una prospettiva che, superando l'esclusiva dimensione spazializzata, fa emergere ambiti liminari di significato, vuoti e sincopi, pratiche invisibili e nuove gerarchie di senso, aprendosi verso una dimensione multiritmica, pluritemporale e transcalare del significato del waterfront.

Da queste prime indagini basate sul rapporto fra percezione e produzione di sonorità di spazi e di pratiche possiamo segnalare per ora altri due aspetti:

- da una parte la sovrapposizione di eventi e di soglie sonore che mescolano *tonalità* ambientali di fondo (le sonorità d'acqua del waterfront) con gli eventi prodotti dalle pratiche collettive o individuali congiunturali o evenemenziali, appena indicate;

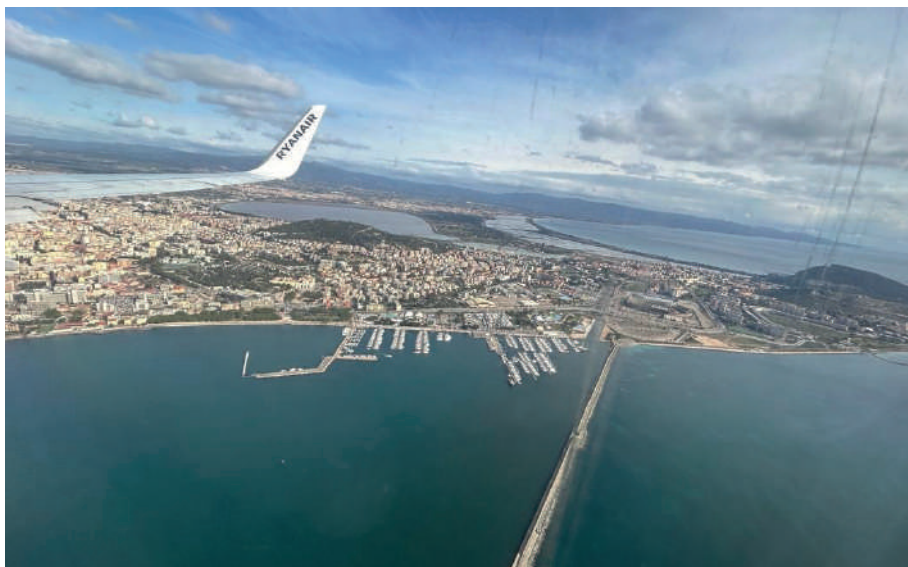


Fig. 5 - Il Waterfront a volo d'uccello (Foto di Raffaele Cattedra, 2024)

- dall'altra una dimensione temporale che a sua volta implica:
 - sia un campo ciclico e ritmico (il giorno e la notte, i giorni lavorativi o feriali, la stagionalità, gli effetti del meteo, le ciclicità o l'imprevedibilità delle attività) (Lefebvre e Regulier, 1986; Lefebvre 1992):
 - sia un campo di lunga durata, che mette in relazione il presente dell'evento sonoro con la memoria (sonora) del paesaggio (il patrimonio sensibile e effimero) e rinvia al contempo ai nodi della città che verrà, richiamando così un "corpo a corpo" (Governa, Memoli, 2018) temporale e emozionale fra città del passato e del futuro, e che rinvia a problematiche incombenti o irrisolte inerenti alla progettualità istituzionale del piano (che è l'oggetto della ricerca NEXT-CITIES). Si esplicita così un gioco di rimandi, di sospensioni e di imprevedibilità temporali che connotano significativamente il *palinsesto del waterscape*. Da una prima proposta cartografica (Fig. 6) basata sullo studio dei *fonotopi* (Antonioli, 2014), che qui ha articolato l'ascolto sonoro con l'osservazione sensibile dei luoghi e delle pratiche, è possibile evincere la disposizione di 16 micro-ambiti spaziali di questo segmento del waterfront di Cagliari. Questi sono connotati da una tensione fra valenze naturaliste, azioni progettuali e pratiche sociali variegate.

Le registrazioni effettuate con l'esercizio situato di *soundwalking* (sia in movimento continuo, sia con soste localizzate più o meno lunghe) hanno permesso di identificare e di decodificare:

1. variabili di suoni di contesto ambientale meteorologico (il mare all'interno e all'esterno della diga, il canale, il vento), suoni di origine non umana (il verso dei fenicotteri in volo), oppure suoni meccanici originati da macchine (rumori del transito delle auto, o del transito degli aerei).

2. *impronte sonore* di contesto umano e congiunturale che emergono dalla decodificazione di voci legate alle pratiche. Fra queste ultime assumono rilievo un insieme di pratiche sportive, da quelle organizzate in forma di squadra (anche professionistica), a quelle individuali o collettive autorganizzate, più legate all'uso del tempo libero. Sono state così individuate undici pratiche principali, dalla canoa al padel, dal ciclismo al Tai Chi, dalla vela al calcio professionistico, dal ciclismo alla corsa... Tutte queste pratiche sono marcate da particolari sonorità: dal rumore della pallina sulla racchetta di padel, al rumore dei passi dei *runners* con scarpe da ginnastica sulla pista adibita alla corsa, al vociare dei tifosi allo stadio Unipol Domus nelle giornate di campionato giocato in casa dalla squadra del Cagliari. Si aggiunge anche il vociare multilingue e cosmopolita del mercato Cuore la domenica mattina, le voci sommesse dei pescatori con la lenza, alternate a lunghi momenti di silenzio. Oltre queste, le registrazioni permettono di individuare anche il vociare della folla presso i posti di ristoro, caffè e ristoranti, come le musiche di sottofondo originate da questi luoghi.

Per dare un esempio della polifonia sensibile e creativa che emerge dal palinsesto territoriale di questa porzione del waterfront di Cagliari, si propone, in questo stadio della ricerca, un ascolto di 6 eventi sonori situati, così identificati; ambientale, circolazione e trasporti, mercato Cuore, evento Kayak, evento stadio Unipol Domus, il rumore dell'impatto delle palline sulle racchette di padel (Fig. 6).

Oltre alla finalità di illustrare la fenomenologia sensibile del waterfront, queste prime rilevazioni di campo, se colte nella prospettiva della temporalità di lunga durata, fanno emergere diversi nodi problematici del paesaggio urbano d'acqua investigato alla luce delle trasformazioni passate, in corso o future. Proprio attraverso le pratiche di ascolto e considerando in sottofondo le sonorità ambientali e di contesto, è possibile coglierne alcune sfumature. Ad esempio le grida, gli slogan e il baccano dei tifosi, ritmato dalla ciclicità degli incontri di campionato di calcio di serie A, fa eco alla questione progettuale e finanziaria e agli



Fig. 6 - Sospensione temporale. Giardini di Su Siccu, Cagliari (Foto di Rosi Giua, 2022)

interessi degli attori pubblici e privati implicati nella costruzione del nuovo stadio Sant'Elia, una questione che appare con insistenza sulle pagine dei media locali; il vociare, la domenica mattina, del mercato delle pulci che si tiene negli spazi dell'attuale parcheggio dell'ex stadio, rimanda al futuro stesso del mercato, sospeso fra la sua fragilità di mercato (socialmente marginale) dislocato in un luogo finora marginale (il vuoto urbano del parcheggio; Gaia, 2023), e l'egemonia normativa e delle logiche di redditività neo-liberali che verosimilmente si stanno imponendo con la realizzazione del nuovo stadio, se si pensa ai nuovi spazi commerciali previsti e ad un possibile (ri)trasferimento del mercato; o ancora l'animazione e i suoni delle nuove pratiche sportive e del tempo libero (campi di padel, pratiche collettive autorganizzate di Tai Chi, yoga etc., l'animazione di caffè e ristoranti), che riecheggiano nel contesto di naturalità che connota questa parte del waterfront.

Tali tensioni problematiche, progettuali e incombenti o non ancora risolte, si giocano d'altronde nelle strategie e nelle politiche di piano che tratteggiano l'attuale governance urbana di Cagliari, che qui vede in campo gli interessi e gli obiettivi di vari attori, pubblici, istituzionali, privati, associativi, ma anche di abitanti e di soggetti o gruppi

informali – cioè, le comunità che vivono e praticano questi spazi. Si disegna così una compagine ampia di protagonisti i cui interessi non necessariamente corrispondono, anzi potrebbero essere destinati a confliggere.



Fig. 7 - Il paesaggio sonoro del waterfront di Cagliari (Cartografia di Raffaele Cattedra e Denise Pasquavaglio, 2024. RegISTRAZIONI sonore di Denise Pasquavaglio, 2024³).

Per darne una illustrazione liminare consideriamo che fra gli attori istituzionali ha evidentemente un posto rilevante il Comune di Cagliari, ma soprattutto l'Autorità del sistema portuale del Mare di Sardegna, la quale gioca un ruolo monopolistico e strategico sul waterfront, come pure il ministero della Difesa, ma anche enti come la Camera di Commercio. Fra gli attori privati si affermano i proprietari o i gestori dei servizi e delle varie attività presenti su questo tratto di waterfront, dai gruppi egemonici come la Società Cagliari Calcio, a quelli subalterni come i venditori del mercato Cuore. Infine, sul piano degli attori locali, corporativi e della società civile troviamo associazioni e società

³ Una versione animata della carta è disponibile al seguente link: <https://sites.google.com/view/cagliari-next-cities/su-siccu/ascolto-urbano>

sportive dilettantistiche, gruppi ambientalisti, associazioni di commercianti legate al mercato domenicale, etc. In questo senso l'eco sonoro del paesaggio diventa vettore simbolico di ciò che sta accadendo sul waterfront di Cagliari.

5. Prospettive di trasformazione

La città di Cagliari (nella sua dimensione municipale e insieme metropolitana) è attualmente al centro di una importante stagione di ripensamento progettuale e di pianificazione. L'interazione multilivello di Piano Strategico della Città Metropolitana (del 2021), Piano Urbanistico Comunale in adeguamento al PPR e al PAI (in fase di adozione) e la progettualità PNRR delineano un quadro complesso e ambizioso di sviluppo e trasformazione che è necessario analizzare con attenzione e monitorare nelle sue, ormai prossime, fasi di attuazione.

La relazionalità di Cagliari e Pirri con l'acqua, che nella pianificazione del PUC attualmente vigente rimaneva piuttosto sullo sfondo e mai indagata nella sua effettiva complessità (cf. Loi, Perelli e Sistu, in pubblicazione), sta iniziando a trasformarsi con il nuovo PUC, in adeguamento al PPR e al PAI, attualmente in fase di discussione nella sua forma preliminare. Si può notare, dalla lettura delle relazioni e degli elaborati cartografici prodotti, che la dimensione dell'assetto idrogeologico e dei rischi connessi è sempre in primo piano e inserita tra le logiche di progetto da perseguire, così come il contrasto al cambiamento climatico e lo sviluppo sostenibile variamente inteso. Inoltre, l'analisi dell'assetto ambientale sottolinea l'importanza per il contesto cagliaritano del sistema costiero dello Stagno di Cagliari-laguna di Santa Gilla, il compendio umido di Molentargius, delle saline e del cordone sabbioso del Poetto. Tutte queste aree umide, con cui in parte interagisce anche Pirri, "insieme al centro antico e di prima formazione rappresentano l'immagine connotativa del luogo" (Comune di Cagliari, 2021, p. 16).

Tuttavia, fra le proposte di piano quello che emerge sono dei generici indirizzi di valorizzazione delle aree fronte mare e delle zone umide senza ulteriori indicazioni, il che fa ipotizzare, ancora una volta, il prevalere di una progettualità orientata soprattutto alla redditività urbana di queste aree strategiche. Anche se emerge un tentativo di relazione con l'acqua, questo avviene in un contesto di sfruttamento delle potenzialità dell'elemento idrico ai fini dell'estrazione di rendita urbana, piuttosto che attraverso le effettive relazioni idro-sociali che

caratterizzano questi contesti, ricalcando le ormai classiche politiche di rigenerazione dei waterfront (Shaw, 2001). Questa progettualità fa leva su tutti i significati positivi da sempre associati alla risorsa idrica, legati, ad esempio, al tema sempre più importante del benessere psicofisico, appropriandosene ai fini dell'estrazione di rendita, spesso con meccanismi di finanziarizzazione. La pianificazione urbana cagliaritana, per quanto in forma ancora totalmente preliminare, sembra ricalcare perfettamente questa tendenza neoliberale. Pirri diversamente non ha (ancora) una relazione con questi processi, posizionandosi su un piano di periferizzazione e marginalizzazione non del tutto sanato, nonostante le promesse del vecchio PUC.

Gli interventi PNRR introducono una ulteriore fase di pianificazione e di intervento, rispetto alle componenti idrologiche e idro-sociali nel contesto di Pirri. La prospettiva attuale è quella di un nuovo, mastodontico, rafforzamento dei collettori fognari e delle vasche di espansione contigue al grande canale di Terramaini, interessando le poche aree residue del non urbanizzato. Questi interventi, nella classica modalità *end of pipe*, sono tesi a non interessare l'intangibile insediativo, ormai legalizzato, e si affidano all'ampliamento della capacità di raccolta, attraverso una nuova dorsale sotterranea, che riconfigurerà, dopo una lunga fase di cantiere, l'assetto del centro storico della municipalità (Comune di Cagliari, 2023). Non c'è stato nessun tentativo di riscoprire/indagare una forma di *mediance* (Berque, 2021), una (tutt'altro che) nuova relazionalità con l'acqua urbana nel territorio idrosociale di Pirri, realtà finora considerata unicamente nei suoi aspetti strettamente idrologici. Viceversa, questa relazionalità, se veramente e radicalmente ripensata, potrebbe diventare una nuova risorsa strategica e non unicamente un elemento di rischio da cui fuggire.

La pianificazione strategica, declinata nel Piano Strategico della Città Metropolitana, nel nuovo PUC e sostenuta con fondi PNRR, cerca di ricostituire un nuovo rapporto con l'acqua anche a partire dal canale di Terramaini, che da un secolo raccoglie le acque piovane e drena lo stagno, limite orientale della municipalità. Si mira a realizzare un parco urbano che costituisca una nuova nodalità di livello metropolitano e uno strumento per valorizzare le aree circostanti non urbanizzate. Un approccio tecnicistico di risposta al rischio e di gestione dei vuoti urbani, reso socialmente fragile dall'assenza una lettura posizionata e critica della relazione con l'acqua, dal mancato coinvolgimento della comunità (ancora una volta attore non protagonista di scelte a valle della pianificazione eterodiretta, sia legale sia legalizzata dagli stru-

menti di condono) e dall'assenza di una certezza delle prospettive finali per la municipalità, chiamata a confrontarsi con un lungo periodo di cantierizzazione, non scevro da pesanti riflessi sul quadro sociale complessivo, già reso complesso dal differenziato livello di esposizione al rischio per singoli quartieri.

Bibliografia

- Anderson Kay e Smith Susan (2001), *Emotional geographies*, in «Transactions of the Institute of British Geographers», 26, n. 7, pp. 7-10.
- Antonioli Manola (2014). *Ritournelle et phonotope*, in Nicolas Canova, Philippe Bourdeau, Olivier Soubeyran (eds), *La petite musique des territoires*, Parigi, CNRS, pp. 167-174, (<https://books.openedition.org/editionscnrs/24916>).
- Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna (2024), *Piano Operativo triennale 2024-2026*, ASPMS, Cagliari, <https://www.adsp-maredisardegna.it/amm-trasparente/piano-operativo-triennale-2024-2026/>.
- Barthes Roland (1980) *La Chambre claire, Note sur la photographie*, Paris, Gallimard (tr. it. 1980, *La camera chiara. Nota sulla fotografia*, Torino, Einaudi).
- Berque Augustin (1996), *Être humains sur la Terre, principes d'éthique de l'écoumène*, Paris, Gallimard (trad. it. 2021, *Essere umani sulla Terra. Principi di etica dell'ecumene*, Milano, Mimesis).
- Bignante Elisa e Memoli Maurizio (2025), *Geografia filmica. Il film geografico e il video partecipativo*, Milano, Mimesis.
- Boelens Rutgerd et al. (2016), *Hydrosocial territories: a political ecology perspective*, «Water International», 41, n. 1, pp. 1-14.
- Bruno Giuliana (2015), *Atlante delle emozioni, in viaggio tra arte, architettura e cinema*, Milano, Johan&Levi.

- Cattedra Raffaele, Giovanni Sistu (a cura di) (2024), *NEXT Quaderni di lavoro/1. Condividere un lessico*, Cagliari, UNICApres, <https://unicapress.unica.it/index.php/unicapress/catalog/book/978-88-3312-158-1>.
- Cattedra Raffaele (2024) *Ascolto urbano*, in Cattedra Raffaele e Giovanni Sistu, (a cura di), *NEXT Quaderni di lavoro/1. Condividere un lessico*, Cagliari, UNICApres, pp. 87-97, <https://unicapress.unica.it/index.php/unicapress/catalog/book/978-88-3312-158-1>.
- Cattedra Raffaele (2016), *Waterfront*, in Albera Dionigi, Crivello Maryline, Tozy Mohamed (eds), *Dictionnaire critique de la Méditerranée*, Arles, Actes Sud, pp. 1561-1568.
- Chiodelli Francesco (2023), *Cemento armato: Pratiche e politiche dell'illegalità nelle città italiane*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Comune di Cagliari (2021), *Piano Urbanistico Comunale in adeguamento al PPR e al PAI. D - Indirizzi di Pianificazione*.
- Comune di Cagliari (2002), *Piano Urbanistico Comunale. Relazione Analitica Generale*.
- Comune di Cagliari (2023), *Tutela del territorio e della risorsa idrica: Componente 4 della Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica*, (https://www.comune.cagliari.it/portale/it/focus_pnrr_03_02.page?contentId=FGN153309).
- Cualbu Marcello (2004), *Recupero urbano e partecipazione. Barracca Manna e il progetto PIC-URBAN a Cagliari*, Università degli Studi di Cagliari, Facoltà di Scienze Politiche, Tesi di laurea inedita.
- Gaias Gianluca (2023), *Da un margine all'altro. Spazi, luoghi e pratiche del nuovo mercato delle pulci a Sant'Elia*, «Documenti Geografici», n. 2, pp. 131-153.
- Gandy Matthew (2004), *Rethinking urban metabolism: water, space and the modern city*, «City», 8, n. 3, pp. 363-379.
- Giua Rosi (2022). *Orizzonti. Waterfront di una città d'acqua. Racconto fotografico*, in Cattedra Raffaele, Tanca Marcello, Aru Silvia, Troin Florence (a cura di), *Cagliari. Geografie e visioni di una città*, Milano, Franco Angeli, pp. 124-144.

- Governa Francesca e Memoli Maurizio (2018), *Corpo a corpo con la città. Spazi, emozioni, e incontri fra Murat e La Belle de Mai*, Marsiglia, «Rivista Geografica Italiana», 125, n. 3, pp. 313-330.
- Gregory Derek (1994), *Geographical imaginations*, Cambridge MA e Oxford, Blackwell.
- Harvey David (2000), *Space of Hope*, Berkley and Los Angeles, University of California Press.
- Izis Elena (2010), *Silenzio, suono, rumore. Come il paesaggio si racconta attraverso le sue sonorità*, in Marengo Marina e Lisi Raissa Athena (a cura di), *Dentro i luoghi*. Vol. 2. *Riflessioni ed esplorazioni locali*, Pacini, Pisa, pp. 35-48.
- Kaika Maria (2005), *City of Flows: Modernity, Nature, and the City*. New York, Routledge.
- Lefebvre Henry (1992), *Éléments de rythmalise. Introduction à la connaissance des rythmes*, Parigi, Syllepse.
- Lefebvre Henry e Régulier Catherine (1986), *Essai de rythmanalyse des villes méditerranéennes*, «Peuples Méditerranéens», n. 37, pp. 5-15.
- Linton Jamie e Budds Jessica (2014), *The hydrosocial cycle: Defining and mobilizing a relational-dialectical approach to water*, «Geoforum», 2014, n. 57, pp. 170-180.
- Linton Jamie (2010), *What Is Water? The History of a Modern Abstraction*, Vancouver, University of British Columbia Press.
- Loi Martina (2023), *Interstizi urbani: spazi di possibilità? Esplorazioni urbane e pratiche informali attorno alla SS 554 «Cagliaritana»*, «Documenti geografici», n. 2, pp. 259-278.
- Lombard Melanie (2013), *Using auto-photography to understand place: reflections from research in urban informal settlements in Mexico*, in «Area», n. 1, pp. 23-32.
- Marry Solène (2014). *Sonorités urbaines. Sonorités urbaines. Influence des fluctuations temporelles et de l'aménagement spatial sur la perception des usagers*, in Nicolas Canova et alii (eds) *La petite musique des territoires*, Paris, CNRS Éditions, <https://doi.org/10.4000/books.edition-scnrs.24922>.
- McQuoid Julia e Dijst Martin (2012), *Bringing emotions to time geography: the case of mobilities of poverty*, «Journal of Transport Geography», 23, pp. 26-34.

Paterson Mark (2011), *More-than visual approaches to architecture. Vision, touch, technique*, «Social & Cultural Geography», 12, n. 3, pp. 263-281.

Rodriguez-Malta Rachel (ed), (2008), *Villes portuaires horizons 2020. Les nouveaux anjeuz du développement*, «Méditerranée. Revue géographique des pays Méditerranéens», n. 111.

Saiu Valeria (2018), *L'ultimo capitolo della città pubblica: i quartieri 167 e la costruzione delle periferie metropolitane: Cagliari 1962-1992*, Trento, LISt Lab.

Savino Michelangelo (2010). *Waterfront d'Italia. Piani, politiche, progetti*, Milano, FrancoAngeli.

Schafer Murray Raymond (1985). *Il paesaggio sonoro*, Lucca, Ricordi-Lim (ed. or. 1977, *The tuning of the world*, Toronto, McLelland and Stewart Limited).

Shaw Barry (2001), *History at the water's edge*, in Marshall Richard (ed.), *Waterfronts in Post-Industrial Cities*, London, Spon Press, pp. 168-180.

Sistu Giovanni e Stanzione Luigi (2012), *Il contributo delle pratiche informali alla trasformazione urbana di Cagliari*, Atti del XXXI congresso geografico italiano, Milano, Mimesis Edizioni, pp. 287-295.

Swyngedouw Erik (2004), *Social Power and the Urbanization of Water: Flows of Power*, Oxford, Oxford University Press.

Ten Bos René (2009), *Towards an Amphibious Anthropology: Water and Peter Sloterdijk*, «Environment and Planning D: Society and Space», 27, n. 1, pp. 73-86.

Frammenti urbani: per nuovi sguardi sull'area orientale di Napoli

Fabio Amato, Luca Paolo Cirillo, Libera D'Alessandro, Rosario Sommella

Dipartimento di Scienze Umane e Sociali - Università degli studi di Napoli "L'Orientale"

1. Introduzione

La cornice in cui si inquadrano i casi studio, che ha guidato la scelta di analizzare alcuni "pezzi" di città e non altri, è rintracciabile nel primo quaderno di lavoro della ricerca, in particolare per quanto attiene ai punti di vista dischiusi dalla chiave interpretativa dei frammenti urbani (Cattedra e Sistu, 2024, *passim*). Intendendo questi ultimi non unicamente come oggetti di studio, ma anche come elementi che aprono una prospettiva alternativa su come pensiamo oggi la città, ne avevamo sperimentato il potenziale esplicativo nell'ambito di un primo contributo sull'area oggetto di quest'indagine (Sommella et al., 2023). Secondo la definizione che avevamo richiamato e che qui riprendiamo, a partire da una successiva pubblicazione di Colin McFarlane, il frammento può essere inteso come una "wider category that names socially and politically marginalized knowledges that may be or may be not subaltern and which are both increasingly important to the constitution of urban life yet often unaccounted for in the run of most urban studies debate, policy, and practice" (McFarlane, 2021, p. 82). In linea con il lessico condiviso nel quaderno, se considerato come categoria più ampia, il frammento manifesta il suo potenziale esplicativo nel "denominare" conoscenze socialmente e politicamente margina-

lizzate, contribuendo a interpretarle al di là dell'eventuale condizione di subalternità cui sono associate. Ciò al fine di sottrarle alla scarsa considerazione che hanno nel dibattito, nelle politiche e nelle pratiche e di restituire ad esse la rilevanza che assumono nella costituzione della vita urbana. Un frammento di conoscenza, come chiarisce lo studioso, può essere tanto uno spazio quanto un gruppo marginalizzato chiaramente identificabile – o, aggiungiamo noi, entrambi quando la condizione di marginalità viene estesa, come frequentemente accade nel nostro contesto di analisi, dai luoghi a coloro che li abitano – e che non è stato “preso sul serio” in termini di sfide poste alle modalità convenzionali usate per comprendere le città e la condizione urbana (*Idem*). Il *fragment itself*, lungi dall'essere sinonimo di frammentario o dal rappresentare una parte o il prodotto di un tutto, per McFarlane non costituisce nemmeno uno spazio emancipatore di per sé (2019, p. 261). Alla luce di tali premesse, la nozione appare particolarmente adatta per provare a leggere aree che sembrano sfuggire sia a tentativi di sistematizzazione, sia alla tentazione di ricondurle a una qualche forma di unitarietà o di fuoriuscita da condizioni di perifericità.

I frammenti urbani che proveremo ad esplorare saranno considerati non già come periferie *tout court* anche a partire dall'evidenza, ben sottolineata da Pasqui, che la stessa nozione di periferia – insieme alla delimitazione delle aree periferiche – costituisce di per sé un complesso problema di ricerca (2022, p. 47), benché vecchie e nuove periferie siano accomunate da vari tipi di fragilità economiche e sociali (*Ibidem*, p. 51). Anziché quella di periferie ed aree periferiche, preferiamo associare ai frammenti oggetto del nostro interesse la nozione di margini e marginalità (Sommella et al., 2023). Di recente, le concettualizzazioni menzionate sono state oggetto di una serie di riflessioni, tra cui ci limitiamo a citare il numero monografico *Margini. Pratiche, politiche e immaginari* della rivista “Tracce urbane” (Pozzi, 2019), quello dedicato a *Margini, periferie e bordi: prospettive geografiche di analisi* della rivista “Documenti geografici” (Maggioli e Pecorelli, 2023) e, tra le due, un'analisi della marginalità alla scala italiana, interpretata attraverso un quadro della “complessità dell'Italia sub-urbana” sia in termini di discussione teorica, sia di impostazione operativa degli studi sulle periferie italiane (De Vidovich, 2021).

Muovendo da una prospettiva che considera ormai da tempo la periferia napoletana “al plurale” (Amato, 2008) e allargando lo sguardo allo spazio più ampio e labirintico tra Napoli e la Campania intermedia (Sommella, 2009), emerge un paesaggio economico-sociale di cui

le periferie costituiscono non solo una porzione assai rilevante ma anche, in qualche modo, quella che esprime la maggiore vitalità, sebbene spesso intrisa di contraddizioni. Non sembra dunque un caso che oggi molte di queste aree siano al centro di una nuova stagione di politiche, più di recente anche nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (d'ora in poi PNRR): nella gran parte dei casi, si tratta di politiche destinate ad aree convenzionalmente considerate, spesso senza specificarne i caratteri distintivi, marginalizzate e talvolta stigmatizzate, per le quali sono progettate iniziative di rifunzionalizzazione e rigenerazione.

Queste ultime, a scala nazionale, sono state oggetto di attenzione di vari contributi, tra i quali vale la pena menzionare quello di Fregolent (2022), il cui quadro di sintesi sulle misure e sugli interventi di rigenerazione urbana nell'ambito del PNRR evidenzia la capacità di attrarre risorse da parte di alcuni territori, ma sottolinea al contempo la necessità di politiche strutturali su alcuni temi, considerati non adeguatamente finanziati dal piano. L'Unità di ricerca de "L'Orientale" si concentrerà su alcune di queste iniziative intraprese nel contesto napoletano, tra le quali spiccano le progettualità volte a realizzare forme congiunte di rigenerazione urbana e di riqualificazione dell'abitare. Definiti ambiziosi nella stessa presentazione di sintesi del sito del Comune di Napoli, i progetti racchiusi sotto l'ombrello "Rigenerare Comunità" sono destinati a tre contesti considerati fortemente connotati da criticità urbane e sociali. In linea con numerose progettualità pianificate per la cosiddetta fase post-Covid, si pianifica di traghettare verso una riqualificazione scandita da obiettivi di sostenibilità ambientale, attraverso il coinvolgimento attivo delle popolazioni locali, le Vele di Scampia, Taverna del Ferro e i Bipiani di Ponticelli. Se nel caso di Scampia è necessario tornare a visioni maggiormente articolate per uscire dallo stigma alimentato anche dalle semplificazioni dei media (Amato, 2021), è su quel complesso di prefabbricati comunemente conosciuti come "Bipiani" che concentreremo il nostro primo caso studio.

2. I Bipiani di Ponticelli

L'area scelta è costituita da un complesso di alloggi contenenti amianto, realizzato a causa dell'emergenza del terremoto del 1980 e concepito inizialmente come soluzione temporanea all'evento sismico, ma in seguito occupato e divenuto luogo di abitazione permanente. Connotata da forme di convivenza tra popolazioni napoletane, alba-

nesi e africane e scandita anche dalla coltivazione di orti urbani, l'area è attualmente al centro di un progetto di demolizione dei citati prefabbricati e di re-insediamento di coloro che lo abitano in un micro Eco-quartiere, che sarà realizzato in un'area limitrofa, dove è prevista la costruzione di nuovi 104 alloggi classificati "a energia quasi zero" (secondo l'acronimo nZEB), che saranno realizzati congiuntamente ad aree verdi, nuovi orti urbani, spazi per la socializzazione e la riqualificazione, strade-parco con ampi marciapiedi e percorsi pedonali. In linea con quanto anticipato sul ruolo della rigenerazione nel PNRR (Fregolent, 2022), il progetto delle nuove abitazioni nell'ambito del nuovo quartiere, il cui valore ammonta a 37 milioni di euro, è in gran parte finanziato attraverso i fondi del piano nazionale, Fondo Complementare e Accordo di Programma con Città Metropolitana di Napoli. La progettualità è scandita da quattro fasi, mentre ciò che nella quarta ed ultima non fa direttamente parte del progetto del Comune sarà incluso nell'ambito dell'intervento integrato finanziato dal Piano Strategico Città Metropolitana di Napoli. Andrà dunque anche verificato se, attraverso quest'azione integrata tra politiche comunali e metropolitane, le misure ed iniziative citate potranno contribuire a ridurre le forme di perdurante scollamento tra città *de jure* e città *de facto*, evidenziate nel contesto napoletano anche nell'ambito del protagonismo del "nuovo" ente amministrativo (D'Alessandro e Sommella, 2022).

Utilizzando il frammento come chiave interpretativa, possono essere individuati un paio di spunti di riflessione anche guardando solo agli obiettivi del progetto veicolati sul sito dell'ente comunale. Le gravi problematiche di abilità e salubrità rilevate nel contesto dei Bipiani sono naturalmente ricondotte in primo luogo al fatto che si tratta di prefabbricati contenenti parti di amianto, ma anche alle forme di isolamento che connotano gli alloggi, laddove il sito recita che "le strade che li circondano generano più separazione che collegamento, mentre la mancanza di servizi, attività commerciali e spazi pubblici ha contribuito a rendere l'ambiente poco accogliente e isolato". Oltre agli obiettivi di miglioramento della qualità della vita e dell'abitare, finalità dichiarata è quella di rendere l'ambiente citato più aperto e coeso rispetto al contesto locale, dunque esplicitamente finalizzata a rendere tale microspazio la parte di un tutto maggiormente integrato al quartiere Ponticelli e all'area orientale di Napoli. D'altra parte, quest'area nell'ultimo decennio è stata oggetto di numerose iniziative di rifunzionalizzazione e riqualificazione, intraprese anche in termini

di innovazione con la localizzazione di sedi universitarie, centri di ricerca e incubatori d'impresa (De Falco, 2015; Simonetti, 2016).

La dialettica integrazione-separazione sarà interessante da analizzare attraverso l'indagine, al fine di provare a comprendere le caratteristiche distintive e le criticità insite nell'attuale distacco dei Bipiani, nondimeno scandito da un peculiare connubio di luci e silenzio, dal più ampio contesto territoriale in cui sono localizzati, considerandoli appunto come frammenti, ovvero interpretandoli non come parti di un tutto inteso in modo olistico, sia esso il quartiere, l'area o la città. L'intento della ricerca non è tuttavia quello di verificare se quelle descritte di seguito possano diventare pratiche di rigenerazione dal basso, pur non disconoscendo la rilevanza assunta dal moltiplicarsi di esperienze "virtuose" trasformate in vere e proprie pratiche di pianificazione o da pratiche di ascolto che vedono coincidere artisti-ricercatori in un nuovo processo di co-costruzione dei luoghi. A titolo puramente esemplificativo alla scala italiana possiamo menzionare, nel primo caso, l'esperienza del Manuale di Futuro e del Polo civico nel Quarticciolo studiata da Nardis et al., 2022 e, nel secondo, l'esperimento pedagogico finalizzato alla fondazione di una nuova scuola delle arti nei Sassi di Matera (Orlando, 2023). Al contrario, ai fini della nostra indagine appare più rilevante verificare se ed eventualmente quali processi di apprendimento reciproco possano esistere tra *community-based practices*, come quelle che si sono sviluppate nei Bipiani grazie all'interazione tra artisti ed abitanti, e le istituzioni locali, soprattutto laddove queste ultime sono rappresentate da pianificatori che vantano esperienze nel campo dell'etnografia urbana (Ostanel, 2023).

I Bipiani sono stati progressivamente connotati non solo dall'associazione tra questione abitativa e marginalità ma anche, a causa delle problematiche sociali che li attraversano (in cui il disagio abitativo si mescola ad analfabetismo, disoccupazione etc.) da una sorta di progressiva "estensione" della condizione stessa di marginalità, che sembra essere traslata dai luoghi ai loro abitanti (Sommella et al., 2023). Il *reframing* dell'area nell'ambito dell'evoluzione del quartiere di Ponticelli e dell'area orientale di Napoli, congiuntamente ad esperienze ivi condotte (*Idem*), costituirà la base per coniugare ricerca geografica e pratiche scientifico-artistiche. L'indagine trae spunto dal lavoro condotto dai professionisti creativi insieme agli abitanti-attori per la preparazione di spettacoli teatrali, realizzati usando come palcoscenico il complesso di alloggi. Eventi divenuti da ormai un triennio tanto rilevanti che, nel citato progetto di rigenerazione dei Bipiani di Ponticelli

del Comune di Napoli, tra i luoghi di aggregazione è stata prevista la creazione di spazi/laboratori artistici proprio alla luce dell'esperienza congiunta realizzata. In linea con una prospettiva di ricerca che ha inaugurato nuovi modi di conoscere, rappresentare ed intervenire nel luogo proprio grazie all'incontro tra metodi creativi e di ricerca geografica (Hawkins, 2015), la successiva collaborazione tra operatori artistici e geografi potrà dar luogo a nuove forme di conoscenza dell'area. Ciò al fine di verificare se, in attesa della realizzazione del micro Eco-quartiere, nuovi sguardi su questo microspazio non siano già scaturiti dal coinvolgimento degli abitanti nella realizzazione degli spettacoli, intesi non come eventi culturali *tout court* e occasionali, bensì come esperienze quotidiane di ri-abitazione di tali luoghi, mobilitandone le risorse culturali e creative.

La *participatory art* è divenuta, sia da punto di vista teorico sia da quello delle prassi, una pratica distinta ma poco esplorata nell'ambito della geografia umana, anche in termini di impatti che può esercitare, di recente analizzati criticamente soprattutto dal punto di vista del *commonality space* frutto della creazione di nuove spazialità (MacNally, 2024). Analizzando i molteplici incroci tra geografia e arte, a loro volta prodotto del rinnovamento del dibattito e delle pratiche, Hawkins (2021) ha parlato del terreno non solo come punto di incontro, ma anche di ulteriore sviluppo delle relazioni tra pratica creativa e ricerca geografica. In linea con questa prospettiva, il nuovo confronto con il terreno rappresenterà il prodotto da un approccio *site-specific* già sperimentato, in cui le pratiche artistiche dei creativi si incontreranno/confronteranno con quelle di conoscenza geografica dei ricercatori (Sommella et al., 2023). L'incontro/confronto sul terreno, pur non vedendo coincidere ricercatore-trice e ideatore-trice/realizzatore-trice della performance, attraverso la loro interazione mira, dunque, a verificare se sia possibile una re-interpretazione dei luoghi a partire dalle narrazioni e dagli immaginari che emergono in occasione dell'esperienza artistico-creativa di chi vi risiede nel quotidiano, un'esperienza non di breve durata, scandita da varie e complesse fasi, dall'allestimento (scandito anche da laboratori residenziali) alla realizzazione delle opere teatrali. Una parte cruciale dell'indagine di campo sarà dunque quella delle interviste rivolte alla popolazione locale e ad alcuni testimoni privilegiati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti video-grafici, sulla base di metodologie di ricerca creative e *art-based*. Nell'ambito dei Bipiani si realizzerà una nuova esplorazione, guidata dai professionisti creativi, nella quotidianità degli abitanti-attori e dei luoghi per provare

comprendere il ruolo che le risorse culturali e creative possono giocare nella rappresentazione e riproduzione di questo microspazio, tradizionalmente etichettato a partire da forme di marginalità abitativa, sociale e, più in generale, urbana.

3. I progetti per il porto di Napoli

Il secondo caso studio preso in considerazione dall'Unità di Ricerca dell'Università di Napoli L'Orientale riguarda la parte orientale del porto di Napoli che, grazie agli investimenti del PNRR, al momento vive una forte accelerazione dei processi di trasformazione già in atto che merita un'analisi critica approfondita. Nell'area presa in considerazione si trovano alcuni edifici che sono oggetto di intervento programmato, come il Mercato Ittico di Luigi Cosenza, e altre strutture di valore storico e architettonico, tra cui i Magazzini Generali progettati da Marcello Canino negli anni Quaranta, e la Casa del portuale di Aldo Loris Rossi (1980), in stile brutalista, da lui stesso definita come un "frammento della nuova metropoli"¹. L'area è di fatti al centro di una serie di sovrapposizioni progettuali che vanno oltre il PNRR, dai fondi regionali per la "Riqualificazione urbana dell'area portuale di Napoli est", a quelli del Piano d'Azione e Coesione 2014-2020, in una logica di riqualificazione complessiva che prevede anche il ripristino del Parco della Marinella (compreso tra il bastione del Carmine, l'ex caserma di Cavalleria, il Mercato Ittico e le case popolari) e di Piazza Duca degli Abruzzi. In questo frammento di città, il progetto di recupero dell'ex Mercato Ittico e la sua trasformazione in "un polo per il teatro sperimentale e per le arti"² ha canalizzato la nostra attenzione per diversi motivi e rappresenta il centro della nostra indagine. In primis, il Mercato Ittico di Luigi Cosenza ha una storia di trasformazione funzionale che risponde perfettamente al *for whom?* del nostro progetto di ricerca. In secondo luogo, il recupero dell'ex Mercato Ittico è un punto chiave nelle sovrapposizioni progettuali per la riqualificazione e riutilizzo

1 https://napoli.corriere.it/notizie/cronaca/22_luglio_25/porto-napoli-26-edifici-lasciati-all-incuria-80ccffd2-0bdb-11ed-9d6f-aea4768f604d.shtml

2 <https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/50514>

dell'area portuale di Napoli est: ritorna in vari progetti, come in quello del Parco della Marinella³, rappresentando un elemento importante per la rifunzionalizzazione dell'intera area. Come sottolineato da Menna e Pane, il suo recupero potrebbe attivare processi simili anche per gli altri edifici di valore artistico-architettonico, come la già citata Casa del portuale, diventando "il fulcro di una riqualificazione dell'intera fascia portuale" (2020). Infine, il progetto di recupero per l'ex Mercato Ittico ci permette di accedere a un macro-discorso che attraversa costantemente il corpo della città di Napoli, ovvero quello sulla relazione con il porto e, più in generale, con il mare. Nella zona orientale della città, adattando le parole della scrittrice napoletana Anna Maria Ortese, "il mare non bagna Napoli", ovvero l'accesso al porto è negato per chilometri e l'unica percezione del mare da parte degli abitanti avviene attraverso cancelli, recinzioni e altre forme di confinamento e restrizione. Le vicende del Mercato Ittico sono quindi strettamente legate alle relazioni mutevoli tra la città e la sua linea di costa. Come sottolineato infatti dallo stesso progetto PNRR, il recupero dell'ex Mercato Ittico sarebbe funzionale per "restituire la linea di costa alla città" [...] permettendo di recuperare il forte legame, la cultura e le connessioni dei quartieri portuali con il mare"⁴.

Come descritto da Paolo Bosso, oggi il porto di Napoli è un "crogiolo disordinato di spazi-spezzatino" il cui "piano regolatore risale al 1958, quando c'erano ancora le navi a vapore"⁵. Secondo uno studio del CNR del 2022, su quaranta edifici di rilevanza storica-architettonica presenti nell'area, ventisei sono in stato di abbandono, tra cui appunto l'ex Mercato Ittico⁶. Come detto, grazie ai fondi del PNRR, dopo anni di ipotesi e tentativi, l'edificio è oggi oggetto di intervento programmato, in una "visione integrata e multidisciplinare che non si limiti alla sola riqualificazione fisica [...] ma si spinga alla promozione di nuove funzioni ed attività culturali", al fine di "aumentare il livello

3 <https://www.coesionenapoli.it/piano-sviluppo-e-coesione-citta-di-napoli/progetti/riqualificazione-urbana/ambiente-e-territorio-parco-della-marinella/>

4 <https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/50514>

5 <https://www.monitor-italia.it/polifunzionale-disordinato-oggi-porto-napoli/>

6 https://napoli.corriere.it/notizie/cronaca/22_luglio_25/porto-napoli-26-edifici-lasciati-all-incuria-80ccffd2-0bdb-11ed-9d6f-aea4768f604d.shtml

di attrattività culturale dell'area, così incrementando le infrastrutture materiali al servizio dell'industria culturale"⁷. Ci troviamo in pratica davanti ad un nuovo tentativo di rifunzionalizzazione del Mercato Ittico e, allo stesso tempo, all'ennesimo sforzo di riconnettere la linea di costa alle vite della città e dei suoi abitanti. Costruito tra il 1929 e il 1935, l'opera di Luigi Cosenza è un'icona dell'architettura razionalista napoletana. Come riportato da Menna e Pane, l'edificio ha importanza capitale per la storia dell'architettura a Napoli perché, oltre a dare una spinta decisiva alla carriera dell'architetto napoletano Luigi Cosenza, essa "segna l'irruzione improvvisa del Moderno" in città (2020). L'intero edificio sembra un esercizio di essenzialità: "volumi puri, profili netti, e bianche superfici incise dagli squarci precisi delle aperture, con la totale, intenzionale e per certi aspetti programmatica cancellazione di ogni ornamento" (Ibidem). Come spiegato dallo stesso Luigi Cosenza, citato da Menna e Pane (2020), il Mercato Ittico è stato di fatti disegnato col solo viatico *ornamento è delitto*. Concepito come una grande piazza coperta, i suoi spazi riproducono le condizioni di vita di uno spazio pubblico e aperto, favorendo la fruizione dello spazio in base alla luce del sole (Ibidem). Entrato in funzione nel 1935, già nel 1940 l'edificio subisce i primi danni dovuti ai bombardamenti delle truppe alleate; nel 1943 viene colpito ripetutamente e l'adiacente Piazza Duca degli Abruzzi diventa una base per le truppe alleate. Come descritto da Menna e Pane, le alterazioni del dopoguerra non riguardarono solo l'architettura del Mercato Ittico in sé, il cui disegno originale viene fortemente compromesso, ma l'intero tessuto urbano circostante, avendo ricadute importanti sul ruolo stesso del Mercato Ittico, che finì per essere relegato al sistema infrastrutturale portuale e, dal 1972 in poi, più volte in procinto di demolizione fino al 1990, quando ottenne il vincolo di tutela diretto grazie a una imponente campagna mediatica (2020). Chiuso definitivamente nel 2013, dal 2014 è stato ripetutamente occupato e abitato fino all'ultimo sgombero coatto dell'aprile del 2024, il primo e al momento l'unico effetto della nuova progettualità che interessa l'edificio.

In questo contesto, abbiamo attivato una serie di pratiche di ricerca volte alla realizzazione di un web-doc, riproponendo una metodologia già sperimentata in passato con il lavoro *Into the Buffer Zone* (www.intothebufferzone.it), con l'obiettivo di collezionare una serie di mi-

7 <https://www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/50514>

cro-storie e renderle fruibili in maniera meno strutturata possibile, tramite un approccio indisciplinato, critico e dis-narrativo. Sotto il profilo del contenuto, il web-doc favorisce un coinvolgimento attivo dell'utente, che passa da semplice spettatore a protagonista, avendo la possibilità di decidere come fruire del materiale e di esplorare il documentario in diverse sezioni, seguendo percorsi personalizzati e secondo il proprio ritmo.

In questa fase, sono stati effettuati alcuni sopralluoghi che hanno permesso di allacciare contatti e realizzare le prime interviste, collezionando i primi materiali video e fotografici. Nel contempo si cerca di ricostruire le vicende di questi luoghi attraverso una ricognizione bibliografica e sitografica di dettaglio.

Bibliografia

- Amato Fabio (2008), *La periferia italiana al plurale. Il caso del Napoletano*, in Sommella Rosario (a cura di), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori*, Milano, FrancoAngeli, pp. 219-242.
- Amato Fabio (2021), *Periferie plurali: il caso di Scampia (Napoli) oltre gli stigmi*, «Geography Notebooks», 4, n. 2, pp. 143-153.
- Cattedra Raffaele e Sistu Giovanni (a cura di) (2024), *Next Quaderni di lavoro/1 Condividere un lessico*, Cagliari, UNICAPress.
- D'Alessandro Libera e Sommella Rosario (2022), *Traiettorie regionali e biforcazioni metropolitane: il caso di Napoli e della Campania*, «Geotema», n. 70, pp. 138-148.
- De Falco Stefano (2015), *The role of geographical proximity from universities and research centers in growing resilience of marginal areas: the case of the east area of Naples*, «International Journal of Urban Planning», 8, n. 2, pp. 23-34.
- De Vidovich Lorenzo (2021), *Which Agenda for the Italian Suburbs? Debating a Marginal Condition in Few Steps*, in Bevilacqua Carmelina, Calabrò Francesco e Della Spina Lucia (eds), *New Metropolitan Perspectives*, vol. 178, Cham (Switzerland), Springer, pp. 135-146.

- Fregolent Laura (2022), *La rigenerazione urbana nel PNRR*, in Franco Elena, Fregolent Laura, Tamini Luca, a cura di, *PNRR e servizi di prossimità*, Sant'Arcangelo di Romagna, Maggioli, pp. 115-132.
- Hawkins Harriet (2015), *Creative geographic methods: knowing, representing, intervening. On composing place and page*, «Cultural Geographies», 22, n. 2, pp. 247-268.
- Hawkins Harriet (2021), *Geography, Art, Research: Artistic Research in the GeoHumanities*, London & New York, Routledge.
- Maggioli Marco e Pecorelli Valeria (2023), *Introduzione*, «Documenti Geografici», n. 2, pp. 1-9.
- McFarlane Colin (2019), *Urban fragments: a subaltern studies imagination*, in Jazeel Tariq, Legg Stephen (eds.), *Subaltern geographies*, Athens, Georgia University Press, pp. 210-230.
- McFarlane Colin (2021), *Fragments of the City Making and Remaking Urban Worlds*, Oakland (California), University of California Press.
- Menna Giovanni e Pane Andrea (2020), *Piazza di città moderna. Il Mercato Ittico di Luigi Cosenza a Napoli tra vicende storiche e prospettive di restauro*, «Patrimonio industriale», n. 24, pp. 62-71.
- Nardis Chiara, Olcuire Serena e Fortuna Laura (2022), *Dai territori marginali alla città. Esercizi per trasformare esperienze virtuose in possibilità di pianificazione*, «Tracce Urbane. Rivista Italiana Transdisciplinare Di Studi Urbani», 8, n. 12.
- Orlando Valerio Rocco (2023), *A Sud dell'Immaginazione (South of Imagination): la pratica artistica come spazio pedagogico di ascolto, cura e traduzione dei processi di co-creazione*, «Tracce Urbane. Rivista Italiana Transdisciplinare Di Studi Urbani», 9, n. 13.
- Ostanel Elena (2023), *Can institutions learn? A conversation with Laura Lieto*, Tracce Urbane. «Rivista Italiana Transdisciplinare Di Studi Urbani», 9, n. 13.
- Pasqui Gabriele (2022), *Coping with the Pandemic in Fragile Cities*, Cham, Switzerland, SpringerBriefs in Applied Sciences and Technology.
- Pozzi Giacomo (a cura di) (2019), *Margini. Pratiche, politiche e immaginari*, «Tracce urbane, Rivista Italiana Transdisciplinare di Studi Urbani», numero monografico 3, n. 5.

- Simonetti Lucia (2016), *Innovazione e imprese: il ruolo degli incubatori nello sviluppo territoriale*, in De Falco Stefano (a cura di), *Innovazione, competitività e sviluppo nei territori dell'Unione Europea*, Roma, Edicampus edizioni, pp. 123-146.
- Sommella Rosario (2009), *Le trasformazioni dello spazio napoletano: poteri illegali e territorio*, in Gribaudo Gabriella (a cura di), *Traffici criminali. camorra, mafie e reti internazionali dell'illegalità*, Torino, Bollati Boringhieri, pp. 355-374.
- Sommella Rosario, D'Alessandro Libera, Follieri Adriana e Scognamiglio Davide (2023), *Dentro i margini e la marginalità: (condi-)visioni e pratiche scientifico-artistiche in contesti periferici*, «Documenti Geografici», n. 2, pp. 219-240.

PNRR- Missione 4- Componente 2 -
Investimento1.1 - "Fondo per il Programma
Nazionale di Ricerca e Progetti di Rilevante
Interesse Nazionale (PRIN) Avviso 1409 del
14/09/2022- BANDO PRIN 2022 PNRR

Codice progetto: "P2022WMKRP"

Titolo progetto: "Next cities for whom? Imaginaries, resources and inequalities in urban fragments"

CUP: F53D23010950001

Beneficiario: Università degli Studi di Cagliari
Durata: biennale - dal 30/11/2023 al
30/11/2025

Luogo di svolgimento delle attività:
Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali

ISBN: 978-88-3312-189-5 (versione online)
DOI: 10.13125/unicapress. 978-88-3312-189-5