

Martina Loi

SPAZI DI POSSIBILITÀ

Interstizi urbani, pratiche ed ecologie politiche della SS 554 "Cagliaritana"



FrancoAngeli 

Nuove Geografie. Strumenti di lavoro

Nuove Geografie. Strumenti di lavoro

Collana diretta da Andrea Pase (Università di Padova)

Comitato scientifico:

Tiziana Banini (Sapienza Università di Roma), Marina Bertoncin (Università di Padova), Elisa Bignante (Università di Torino), Valerio Bini (Università Statale di Milano), Raffaele Cattedra (Università di Cagliari), Egidio Dansero (Università di Torino), Massimo De Marchi (Università di Padova), Giulia de Spuches (Università di Palermo), Floriana Galluccio (Università di Napoli L'Orientale), Francesca Governa (Politecnico di Torino), Michela Lazzeroni (Università di Pisa), Fausto Marincioni (Università Politecnica delle Marche), Claudio Minca (Università di Bologna), Paola Minoia (Università di Torino), Davide Papotti (Università di Parma)

Comitato editoriale (Associate Editors):

Luca Battisti (Università di Torino), Alessandra Colocci (Università di Brescia), Alberto Diantini (Università di Ferrara), Emanuele Frixia (Università di Bologna)

La collana, nata nel 2014 da un'intuizione di Marina Bertoncin, propone esplorazioni sui nuovi modi di rappresentare, studiare e discutere il territorio. Mutano infatti le forme della spazialità e si affacciano nuovi attori: sorgono così tematiche inedite e altre – più consolidate – richiedono di essere interpretate con sensibilità diverse. Sulla base di proposte teoriche e metodologiche al passo con il dibattito internazionale, la collana dedica particolare attenzione al lavoro di terreno, all'indagine di campo, all'ascolto del territorio e delle soggettività che in esso si esprimono.

La collana si rivolge in primo luogo alla comunità dei geografi e ai colleghi di altre discipline che studiano il territorio, ma ha l'obiettivo di allargare la platea degli interessati ai nuovi "discorsi sul mondo".

I testi presentati sono esaminati in prima battuta dal Comitato scientifico e poi sottoposti a doppio referaggio cieco, al fine di certificare la qualità dell'opera e la sua congruenza agli obiettivi della collana. La *peer review* è sempre intesa come un momento di crescita e di ulteriore sviluppo del lavoro scientifico e non come una mera attività di valutazione.



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più: [Pubblica con noi](#)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "[Informatemi](#)" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Martina Loi

SPAZI DI POSSIBILITÀ

**Interstizi urbani, pratiche ed ecologie
politiche della SS 554 "Cagliaritana"**

FrancoAngeli

OPEN  ACCESS

Nuove Geografie. Strumenti di lavoro



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Ministero
dell'Università
e della Ricerca



Italiadomani
PIANO NAZIONALE
D'INNOVAZIONE E RESILIENZA



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI CAGLIARI

Pubblicazione realizzata con il contributo del progetto “Next cities for whom? Imaginaries, resources and inequalities in urban fragments. CUP: F53D23010950001

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”

Beneficiario: Università degli Studi di Cagliari

In copertina: la SS 554, ripresa da un sovrappasso pedonale. Foto dell'autrice.

Isbn e-book open access: 9788835189855

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons*
Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale
(CC-BY-NC-ND 4.0).

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunica sul sito
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Gli eventuali link attivi e QR code inseriti nel volume sono forniti dall'autrice. L'editore non si assume alcuna responsabilità sui link attivi e QR code ivi contenuti che rimandano a siti non appartenenti a FrancoAngeli.

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy. ISBN 9788835189855

Indice

Introduzione	pag.	9
1. Infrastrutture, (sub)urbanizzazione e interstizi urbani	»	17
1.1 Le infrastrutture in un mondo di (sub)urbanizzazione planetaria	»	17
1.1.1. La svolta infrastrutturale e le infrastrutture urbane come assemblaggi socio-tecnici	»	17
1.1.2. La relazione sociale, materiale e affettiva, con le infrastrutture	»	22
1.1.3. Le strade come sineddoche delle infrastrutture urbane	»	27
1.2. L'Urbanizzazione Planetaria: processi globali, riletture locali	»	33
1.2.1. Un pianeta sempre più urbano e suburbano	»	33
1.2.2. Urbanizzazione Planetaria e dinamiche urbane locali	»	38
1.3. Gli interstizi urbani attorno alle superstrade urbane	»	42
1.3.1. Cosa si intende per interstizi urbani	»	42
1.3.2. Le infrastrutture come produttrici di interstizi	»	47
2. Ri-leggere gli interstizi urbani come spazi di possibilità	»	50
2.1. L'approccio dell'ecologia politica urbana (estesa) per un nuovo incontro con la natura urbana	»	50
2.1.1. Alle origini della storicizzata distinzione tra natura e società	»	52
2.1.2. Oltre il metabolismo e il marxismo: rileggere le nature urbane	»	58
2.1.3. Verso un'ecologia politica situata e più-che-urbana	»	63

2.2. La vita quotidiana negli interstizi urbani: tattiche e rivendicazioni politiche	pag.	67
2.2.1. Il quotidiano come terreno politico	»	67
2.2.2. Per un (rinnovato) diritto alla città	»	69
2.2.3. La vita quotidiana negli interstizi urbani	»	72
2.3. Le politiche di possibilità adattate alla produzione dello spazio	»	75
2.3.1. Gli interstizi urbani come spazi di possibilità	»	77
2.3.2. Ri-leggere lo spazio: un approccio femminista e performativo	»	79
2.3.3. Tenere assieme le due prospettive sugli interstizi urbani	»	82
3. Scombinare la SS 554	»	85
3.1. Come si studia una superstrada?	»	85
3.1.1. Il gioco del ripiglino con lo spazio	»	87
3.1.2. Le metodologie etnografiche: studiare lo spazio in maniera situata	»	89
3.1.3. Camminare: conoscere lo spazio a 5 km l'ora	»	92
3.1.4. Metodologie visuali: raccogliere e inquadrare situazioni interstiziali	»	101
3.2. <i>Weak theory</i> : mobilitare il potere della narrazione e della descrizione	»	107
3.2.1. Individuare singoli frammenti spaziali	»	107
3.2.2. Descrizioni e piccole storie: intrecciare fili e costruire nuove consapevolezze	»	111
3.3. Perché situarsi in un contesto provinciale. Cagliari e la SS 554	»	114
4. Storia e storie di una strada e di una città	»	121
4.1. Lo spazio di una strada: storia e geografia della SS 554	»	121
4.1.1. La SS 554 “Cagliaritana”. Lo spazio complesso di una superstrada urbana	»	122
4.1.2. Quadro geo-storico: la genesi della strada e la sua evoluzione	»	134
4.1.3. Una lettura geo-urbanistica delle urbanità della SS 554	»	143
4.2. Un racconto visuale, etnografico e camminato della SS 554	»	146
4.2.1. Il resoconto delle derive: note di campo e riflessioni a margine	»	147

5. La SS 554: costruzione di una <i>weak theory</i> negli interstizi urbani	pag.	202
5.1. Individuare frammenti di spazialità significativa	»	202
5.2. Un quartiere-opera informale: l'auto-produzione di una forma di cittadinanza	»	206
5.2.1. Un frammento rivelatore in una urbanità in formazione	»	206
5.2.2. La produzione dal basso di una forma di cittadinanza	»	208
5.2.3. Il rapporto con la natura come strumento e dispositivo di legittimazione	»	216
5.2.4. Un assemblaggio di pratiche e tattiche in un urbano in divenire	»	218
5.3. Tre fiumi: ecologie politiche, <i>agency</i> più-che-umane, selvatico e pratiche d'uso impreviste	»	220
5.3.1. Monserrato e il Riu Saliu	»	221
5.3.2. Selargius e il Riu Nou	»	230
5.3.3. Quartucciu e il Riu Is Cungiaus	»	238
5.3.4. Tre fiumi e tre relazioni con l'urbano	»	244
5.4. Piccole storie e nuove consapevolezze: gli interstizi come spazi di possibilità	»	253
Conclusioni	»	257
Ringraziamenti	»	267
Riferimenti bibliografici	»	269

Introduzione

Penso che ogni ricerca (e ogni libro che ne deriva) parta inevitabilmente, anche se talvolta inconsciamente, da qualche esperienza, inclinazione o passione personale. Anche io voglio partire dal mio personale e rintracciare tutti le piste e le strade che mi hanno portato a questo libro e al lavoro di ricerca che ci sta dietro. Riallacciando le traiettorie che mi hanno guidato in questa ricerca, mi sono progressivamente resa conto che tutta la mia vita è stata segnata da una forte relazione con le infrastrutture urbane e gli spazi che producono. Sono nata e cresciuta all'estrema periferia cagliaritano. Sotto casa pascolano le pecore che si radunano nei grandi lotti non costruiti che ho intorno, dalla finestra di casa ho sempre avuto una vista privilegiata sull'Asse Mediano, la strada urbana a scorrimento veloce che connette i due poli della città lungo la direttrice Nord-Sud e si collega poi alla SS 131 e così a tutto il resto dell'Isola. La mia infanzia è passata frequentando i quartieri periferici di Barracca Manna e Santa Teresa, le cui propaggini lambiscono la SS 554 e quella che per me era allora una terra di nessuno, ancora così poco città con le case non intonacate e strade sterrate in cui lo scuolabus faticava ad arrivare. Per tutta l'adolescenza il mio percorso quotidiano da e verso il liceo implicava incrociare l'infrastruttura dell'Asse Mediano, attraversando i campi incolti tra la strada e il nostro quartiere e costeggiando l'ammasso di cemento e asfalto della strada, per raggiungere una scuola anch'essa quasi a contatto con la SS 131, che costeggiavo poi di ritorno verso casa. Per raggiungere una delle vie principali della frazione di Pirri dove abito e da lì prendere uno dei bus che mi collega al centro di Cagliari, così come all'università, ho sempre attraversato un altro sterrato, al cui centro è ben evidente un sentierino realizzato dai passi quotidiani di chi deve sfruttare questa scorciatoia interstiziale per attraversare Pirri. Nel campo di Tziu Ambu¹ (così è noto a chi lo frequenta, dal nome dello storico proprietario

¹ Si tratta di una serie di spazi alla periferia nord di Cagliari, che si snodano in particolare intorno al quartiere di Monreale, costruito nei primi anni Ottanta. Si tratta di aree di edilizia residenziale per la classe medio-bassa, in alcuni casi frutto di episodi di autocostruzione abu-

del terreno) è ora aperto il cantiere di un grosso condominio di lusso, in cui sono previsti appartamenti di pregio, piscina e palestra condominiali, un parco intorno, tutto all'insegna della sostenibilità ambientale. Oltre alla curiosità per un progetto di questo tipo nella più anonima periferia cagliaritana, la vera e unica preoccupazione per gli abitanti era il mantenimento dell'attraversamento di quell'area così fondamentale per la connessione del quartiere, cosa prontamente garantita dagli stessi progettisti.

Ma uno dei vantaggi dell'abitare ai margini della città e a contatto con i suoi interstizi è poter assistere anno dopo anno alla trasformazione della città che avanza e progressivamente dona ordine a quegli spazi scapigliati, rendendoli sempre più a forma di città, ma spesso anche annichilendo quella dimensione di sospensione e libertà. E così aprono i supermercati, arriva l'asfalto che riordina le vie delle case condonate, si allungano i percorsi degli autobus e la città cresce e sposta le sue frontiere un po' più avanti. Nonostante questo, alcuni interstizi resistono e permettono ancora quelle deviazioni a volte ludiche a volte esplorative, le fughe dall'ordine imposto e le figurazioni alternative, come poter fare finta di essere in mezzo alle campagne pur essendo solo in un lotto di erbe incolte e ruderi a fianco all'ospedale. Sapevo quindi inconsciamente che gli spazi intorno alle infrastrutture urbane sono spesso abitati da una popolazione e una costellazione di pratiche quasi invisibili, e che rimangono tali finché non ci si trova ad abitarci e a scoprirne tutti i codici di comportamento. Oltre a questa frequentazione quasi forzata degli interstizi urbani ai margini di Cagliari, alla base di questa ricerca c'è anche una mia passione e propensione verso gli spazi della città meno leggibili, meno attraenti per i processi di capitalizzazione e proprio per questo più attraenti per altri processi e appropriazioni. Mi piace esplorare la città e le sue parti meno note con la bicicletta e la macchina fotografica e adoro scoprire angolini nascosti dove le piante proliferano e non c'è un giardiniere a metterle in ordine settimanalmente, o dove i ragazzini hanno costruito una panchina artigianale attorno a cui radunarsi a bere le prime birre. Il passaggio allo studio della SS 554 è stato quindi un altro tassello di questa passione per gli spazi nascosti, che ho potuto accompagnare con una struttura epistemologica e interpretativa a supporto. E così, quando discutendo di un possibile percorso di ricerca dottorale è emersa l'ipotesi di lavorare sulla SS 554, la mia mente ha iniziato a prefigurare tutte le esplorazioni possibili, gli incontri e le situazioni che avrei potuto trovare e credo che a quel punto nessun altro progetto di ricerca era per me immaginabile.

siva con successivo condono, in altri di edilizia economico-popolare, che presentano numerosi spazi di risulta, in particolare nelle fasce più vicine alle infrastrutture che le lambiscono.

Sono quindi partita con l'idea e l'obiettivo di rendere *interessante* una ricerca su un oggetto tipicamente noioso come una superstrada urbana e che soprattutto viene spesso studiato nel suo ruolo di infrastruttura e non come oggetto e spazio in sé. Ho scelto di concentrarmi sulle superstrade urbane come caso specifico perché sono degli oggetti che destabilizzano. Sono urbane per definizione, ma spesso al margine delle città; creano dei vuoti ma contemporaneamente permettono incontri e contaminazioni; innescano dinamiche urbane talvolta imprevedute; sono cesura e sutura; sono affascinanti perché amate e odiate, risolvono il traffico pur ingorgandosi costantemente. Hanno anche separato parti di città, facendone nascere di nuove e sono sostanzialmente l'espressione di tutti gli ossimori schizofrenici del tardo capitalismo. Sono infatti espressione dell'urbanizzazione contemporanea poi risignificate dal post-modernismo, con le sue complessità, contraddizioni e relative potenzialità.

Il caso della SS 554 si inserisce in questa cornice di senso con tutte le specificità territoriali del caso. È l'espressione cagliaritana (e sarda) della modernizzazione post-bellica, in parte forzata in parte desiderata, uno dei risultati del Piano di Rinascita e di tutte le sue contraddizioni e conflittualità. È la strada della crescita urbana, raggiunta a fatica solo molti decenni dopo la costruzione della strada. Per questo è anche la strada delle situazioni degradate, dei commerci meno trasparenti e più ibridi tra formalità e informalità, è la strada dei campi nomadi, la strada attorno a cui si strutturano tutte le attività meno gradite e in cui c'è spazio per qualsiasi tipo di attività. Ma è anche la strada che porta alla cittadella universitaria ed è la strada per raggiungere le località balneari sulla costa est dell'isola. Strada sempre intasata, con semafori mai sincronizzati e intersezioni pericolose, strada di attività sospette e di grandi capannoni, ma anche profumata di vacanza e di gite fuori porta. Simbolicamente la SS 554 è il *limes* della città (ormai conurbazione) di Cagliari, si configura a una prima lettura come spazio di transizione tra i due mondi non più così antitetici di città e campagna, diventando così una fascia ibrida e una soglia destabilizzante. Ma proprio per la capacità che ha di mascherare usi impreveduti e talvolta poco graditi, e per il suo sfuggire a una lettura secondo le categorie tradizionali (di periferia, di città-campagna, di margine, ecc.) porta con sé il germe *queer* della destabilizzazione, che mette in discussione tutti i paradigmi cui siamo abituati e che si rivelano qui inservibili. In quanto spazio *queer* non servono però nuovi paradigmi, nuovi modelli, nuove categorie; bisogna invece accogliere le diversità e imparare a stare a contatto con tutte le soggettività contraddittorie e le mostruosità che abitano i suoi interstizi e che raccontano un urbano diverso e multiforme.

Ho quindi deciso di posizionarmi muovendomi dalla prospettiva del piano per andare verso il livello-terra, della greve materialità dello spazio su cui si stabiliscono relazioni imprevedute e generative. Le strade sono fatte di materiali, di tecnologie, di politiche, ma anche di attanti umani e non-umani che interagiscono con i contesti, li riproducono quotidianamente e li mettono in discussione. E io mi sono messa in ascolto proprio di queste soggettività e spazialità. La ricerca nasce sostanzialmente a priorità di spazio e non guidata dalla teoria, che è stata invece costruita proprio a partire dalle domande che lo spazio ha fatto emergere. L'approccio epistemologico si consolida proprio a partire da questa attitudine verso gli spazi urbani più destabilizzanti e da un posizionamento politico che ripudia tutte le categorizzazioni, le teorie universalizzanti e le conoscenze certe e "oggettive". E infatti, il punto fermo attorno a cui ruotano tutte le riflessioni teoriche e poi empiriche è l'interazione diretta con lo spazio e le sue caratteristiche quotidiane e mondane. In particolare, questo approccio si è concretizzato nel concetto di interstizi urbani, intesi come spazi intermedi, in una posizione di subordinazione rispetto ad altri spazi e dinamiche più potenti e più politicamente rilevanti, per mostrare il potenziale creativo e politico di tali spazi.

Per ri-leggere le infrastrutture urbane a partire dai loro interstizi ho adottato un doppio approccio interpretativo che media tra due mondi concettuali che negli interstizi si sono mostrati parimenti validi per una lettura interpretativa politicizzante di questi spazi. Da una parte mi sono affidata all'approccio fornito dall'Ecologia Politica Urbana (UPE, per usare l'acronimo anglofono), intesa in maniera estesa, ossia informata anche da altri approcci affini e complementari. La postura critica di questo approccio mi ha permesso di costruire consapevolezze politiche, sociali ed ecologiche sugli spazi interstiziali e riconoscere tutti gli assemblaggi socio-naturali e le soggettività che abitano e animano questi spazi, superando la distinzione tra urbano e natura in favore dell'idea di una co-produzione reciproca. Insieme a un approccio di UPE estesa, un secondo focus è sulle pratiche di uso dello spazio interstiziale, sul quotidiano e sullo spontaneo come terreno in cui si esprimono le specificità locali e a partire dal quale è possibile mettere in discussione i paradigmi di apparente razionalità che gestiscono lo spazio urbano. Congiuntamente, questi due approcci mi hanno permesso di leggere gli interstizi urbani che insistono attorno alle infrastrutture urbane come "spazi di possibilità", ossia spazi di manifestazione, contemporaneamente socio-politica e socio-ecologica, di performatività e possibilità al di là della normatività che li caratterizzano.

A partire dalla considerazione delle infrastrutture urbane come dispositivi e assemblaggi socio-tecnici, l'obiettivo generale della mia ricerca è quello di esplorare la relazione tra le infrastrutture urbane (in particolare, le strade peri-urbane ad alto scorrimento) e la produzione di suburbanità. Mi interessa fornire una ri-lettura delle infrastrutture urbane come spazi di manifestazione di performatività e possibilità al di là della loro tecnicità.

Considero le infrastrutture urbane come elementi contemporaneamente tecnici e materiali, ma anche simbolici, culturali, economici e sociali, in questo precisamente definibili come "ibridi socio-tecnici", e tra le strutture portanti dell'urbanizzazione contemporanea. Se infatti è ormai impossibile non considerare la pervasività planetaria del fenomeno urbano, è necessario considerare tutti quegli elementi infrastrutturali e politici che permettono questa urbanizzazione planetaria. All'interno di questo complesso sistema, mi interessa però intercettare ed esplorare tutto quello che succede "attorno" ai processi di urbanizzazione planetaria, ossia tutti quegli spazi che rimangono ai margini, risultando spazi di scarto e apparentemente inutili. Chiamo questi spazi "interstizi urbani", fondandomi su quelle letterature che esplorano e indagano appunto le dimensioni spaziali secondarie e nascoste dell'urbano. L'interesse per gli interstizi urbani all'interno delle reti dell'urbanizzazione planetaria nasce a partire dal riconoscimento delle critiche mosse alla teoria dell'urbanizzazione planetaria, soprattutto da parte di studiose femministe e post-coloniali. In particolare mi lego alla contestazione dell'assenza di tutto quello che è minore, locale, quotidiano e al riconoscimento di tutte le *agency* e soggettività che quotidianamente producono, anche conflittualmente, l'urbano, che nelle teorie della Urbanizzazione Planetaria vengono nascoste o non considerate, in favore di uno sguardo planetario, zenitale e per questo astratto e distaccato.

Gli interstizi urbani rappresentano dei nodi di rottura all'interno delle trame e delle dinamiche economiche e politiche che gestiscono il mondo urbanizzato. Sono infatti spazi che non riescono ad attirare le attenzioni del capitale e della politica istituzionale e per questo vengono scartati dal discorso urbano. Da una prospettiva di piano e più operativa, sono come dei "difetti", da correggere intervenendo in senso normativo, progettuale e costruttivo. Da un punto di vista più critico e meno normativo, gli interstizi urbani possono avere una loro qualità spaziale intrinseca e soprattutto possono essere il terreno di sperimentazione di produzione di significati e forme spaziali diversi.

Attraverso la relazione incorporata ed affettiva con il caso studio della SS 554 "Cagliaritana" e tramite l'immersione negli spazi che gravitano attorno a questa superstrada urbana, ho così individuato alcuni interstizi rilevanti per la costruzione di interpretazioni spaziali. Sono interstizi caratterizzati da

particolari assemblaggi socio-ecologici in cui l'ibridazione tra le varie componenti materiali e simboliche diventa il terreno per la sperimentazione di pratiche spontanee di uso, risignificazione e ripoliticizzazione dello spazio. A partire dalla relazione diretta con lo spazio, ho quindi ri-letto questi spazi, al di là delle narrazioni funzionaliste più legate al valore d'uso che vedono questi spazi inutili e non interessanti. Nella ri-lettura di questi spazi sono andata in cerca di elementi imprevisi e non normati che potessero essere mobilitati per ripoliticizzare questi spazi e produrne una nuova narrazione, emancipata dalla necessità di normatività e regolamentazione. Ho quindi costruito l'idea di "spazi di possibilità" con l'obiettivo di rileggere gli interstizi urbani secondo questa ipotesi. L'idea di spazi di possibilità parte dall'idea di "politiche di possibilità" di Gibson-Graham e dall'impegno, performativo, accademico e militante, di rilettura delle dinamiche economiche al di là delle costanti capitaliste. Cerco di traslare questo discorso dalla produzione economica alla produzione di forme spaziali al di là dei circuiti di valore canonici. È un discorso che è in parte implicitamente presente nella letteratura sugli interstizi urbani, ma mai espresso in questi termini più politicizzanti, femministi e performativi.

Sul campo, la lettura degli interstizi come spazi di possibilità si articola su due prospettive, cercando i possibili punti di contatto. Da una parte faccio una lettura sul piano delle pratiche quotidiane e informali di uso dello spazio che emergono in questi interstizi; dall'altra faccio una lettura degli assemblaggi socio-ecologici che ho individuato, secondo la lente dell'ecologia politica urbana. Ragionare sugli spazi di possibilità mi ha permesso di unire queste due prospettive, capire le loro intersezioni e le potenzialità generative. Sono infatti due dimensioni (quella socio-politica e quella socio-ecologica) che di fatto appartengono allo stesso sistema urbano che costruisce gerarchie e rende alcuni spazi più potenti (ma anche più regolamentati) e altri minoritari (ma anche più liberi e flessibili). Da un punto di vista metodologico, a partire da una rassegna dei piani urbanistici e delle normative che insistono sulla zona, ho costruito una metodologia induttiva che, a partire da esplorazioni urbane ispirate alle derive situazioniste, mi ha permesso di individuare singoli frammenti significativi per la costruzione del quadro interpretativo sugli interstizi urbani come spazi di possibilità. Epistemologicamente, la metodologia risuona con l'idea di costruzione di una *weak theory*, un processo che sia orientato non alla costruzione di un'interpretazione strutturale della totalità di un fenomeno e che possa essere generalizzabile e universalizzabile, ma sia in grado di rendere conto delle diversità, delle sfumature e delle singole interazioni. Una teoria *weak* non vuole confermare ed elaborare ciò che già sappiamo (o pensiamo di sapere), ma ha l'obiettivo di osservare,

costruire interpretazioni indiziarie e ambire all'emergere di consapevolezze impreviste. Ho quindi individuato, tra tutte le possibili configurazioni che sono emerse, alcuni singoli frammenti spaziali, che mi hanno permesso di costruire delle interpretazioni indiziarie sugli interstizi come spazi di possibilità socio-ecologico-politica. Sono frammenti che parlano di socio-natura in trasformazione, di relazioni tra le politiche di piano e pratiche di uso dello spazio, di contrasti e conflitti e di relazioni tra l'infrastruttura e il territorio, storicizzato e attuale, su cui insiste.

Questo libro segue lo svolgersi di questo ragionamento. Il primo capitolo è dedicato a un'introduzione sulle infrastrutture urbane (e in particolare sulle superstrade urbane), sulle loro caratteristiche e sulla loro relazione con i processi (planetari) di urbanizzazione. Passando per le critiche mosse dalle geografe femministe alla teoria dell'urbanizzazione planetaria introduco il concetto di interstizio urbano come punto di partenza per una rilettura critica delle infrastrutture urbane a partire dalle spazialità e dalle pratiche che vi si svolgono attorno.

Nel secondo capitolo mi dedico ad un approfondimento teorico e alla costruzione del quadro epistemologico attorno a cui ho strutturato la rilettura degli interstizi urbani di un'infrastruttura. Ho declinato il quadro epistemologico su due traiettorie: da una parte una lettura vicina all'ecologia politica urbana come chiave per ragionare dell'intersezione tra dimensione ecologica ed urbano e per fornire una diversa considerazione delle nature urbane interstiziali come sottoprodotto urbano e contemporaneamente spazio di libertà e sperimentazione. Dall'altra mi concentro sulle pratiche quotidiane come terreno da cui partire per la costruzione di un rinnovato diritto alla città e per la lettura critica delle dinamiche capitaliste di urbanizzazione. Le due prospettive convergono nell'ipotesi degli interstizi urbani come spazi di possibilità: una trasposizione alla geografia urbana delle politiche di possibilità di Gibson-Graham.

Il terzo capitolo è dedicato alla descrizione del processo metodologico che mi ha portato al lavoro di terreno sulla SS 554 "Cagliaritana", la superstrada urbana su cui ho lavorato. La metodologia adottata è una metodologia composita che pesca da diversi ambiti (metodologie etnografiche, pratiche del camminare e metodologie visuali) ibridandole e mescolandole per scombinare a loro volta le narrazioni sulla SS 554. A partire dall'immersione nello spazio ho così individuato alcuni frammenti spaziali interstiziali attorno a cui annodare alcune trame interpretative sugli interstizi come spazi di possibilità e sulle relazioni che questi spazi instaurano con le politiche urbane e con gli spazi più istituzionalizzati con cui entrano in contatto.

Il quarto e il quinto capitolo sono i capitoli empirici, in cui presento i risultati del lavoro di campo. Il quarto capitolo è dedicato alla descrizione del contesto di studio, con la ricostruzione della genesi progettuale della strada, la sua evoluzione e l'attuale contesto socio-politico in cui è inserita. A seguire, presento un resoconto dell'etnografia e delle derive che ho compiuto, immergendomi direttamente nello spazio, e del processo conoscitivo che mi ha portato a selezionare alcuni frammenti spaziali specifici. In questi frammenti selezionati ho compiuto ulteriori derive e osservazioni e attorno a questi ho avanzato una serie di interpretazioni sulle relazioni tra questi spazi, le loro ecologie politiche, le politiche urbane e le pratiche che vi si svolgono, costruendo tre saggi in cui descrizione, narrazione e interpretazione si mescolano nella ri-lettura di questi interstizi come spazi di possibilità.

1. Infrastrutture, (sub)urbanizzazione e interstizi urbani

1.1. Le infrastrutture in un mondo di (sub)urbanizzazione planetaria

1.1.1. La svolta infrastrutturale e le infrastrutture urbane come assemblaggi socio-tecnici

È sempre complesso trovare delle definizioni per concetti complessi e che nascono polisemici, come può essere l'insieme sfaccettato delle infrastrutture. È però un esercizio che ha senso fare, iniziando dall'esplorazione e raccolta delle diverse definizioni che si trovano in letteratura. Si può innanzitutto affermare che la prima immagine mentale delle infrastrutture urbane che si ha o la stessa esperienza che si può associare all'idea di infrastruttura corrisponde effettivamente a quello che le infrastrutture possono essere. Infrastrutture urbane possono infatti essere ad esempio: ponti; strade, ferrovie e viadotti; reti idriche e fognarie; sistemi di distribuzione dell'energia; sistemi di comunicazione; reti di trasporto; porti, aeroporti e stazioni. Infrastrutture però non sono solo gli oggetti fisici ma anche le strutture organizzative che ne gestiscono e permettono il funzionamento: tecnologie e piattaforme digitali; algoritmi; sistemi finanziari; mercati globali e locali. Possono rientrare in questo primo elenco non esaustivo anche le cosiddette infrastrutture sociali (Latham e Layton, 2022): le strutture che supportano la vita sociale e di comunità, tanto fisiche quanto immateriali. Quindi ad esempio ospedali e strutture sanitarie; scuole; parchi, piazze e aree verdi; strutture di cura; sistemi di *housing* sociale, ecc.

Naturalmente, un elenco di esempi non è sufficiente a definire un sistema. Per arrivare a una definizione di infrastrutture urbane si può allora partire dalle caratteristiche proprie del sistema. Dai primi esempi riportati si può evidenziare come le infrastrutture rappresentino un insieme di oggetti, reti e sistemi considerabile come «banale al punto da risultare noioso, che comprende aspetti quali attacchi, standard e modelli burocratici» (Star, 1999, p. 376), oggetti invisibili (anche quando massivi o *iper*-visibili) e spesso dati per scontati, fisicamente e

metaforicamente nascosti sotto la superficie della vita urbana (Kaika e Swynge-douw, 2000). La vita urbana è infatti caratterizzata dalla connettività permessa dalle reti infrastrutturali ed è difficile immaginare la vita quotidiana senza le sue infrastrutture. Lo stesso si può dire per il mondo economico e politico.

In contrasto con l'apparente mondanità e "banalità" delle infrastrutture, gli studi urbani critici negli ultimi trent'anni iniziato ad interessarsi a questo ambito considerato spesso appannaggio solo di tecnici, ingegneri e pianificatori, leggendone le caratteristiche sociali, politiche e culturali e non solamente quelle tecnico-funzionali. A partire dalle riflessioni sulle infrastrutture come elementi non neutrali, ma anzi profondamente politicizzati e base stessa dei processi di urbanizzazione, di produzione economica, ma anche delle dinamiche di formazione sociale e culturale, si è iniziato a parlare di *infrastructural turn*, svolta infrastrutturale (Dodson, 2009, 2017; Addie, Glass, e Nelles, 2020) negli studi urbani. Muovendosi dalle questioni infrastrutturali di natura ingegneristica e di progettazione, lo studioso della svolta infrastrutturale hanno iniziato a chiedersi cosa le infrastrutture rivelino della vita socio-politica, ecologica e spaziale urbana. Lo stesso concetto di infrastruttura viene ampliato in chiave critica per rispondere alle questioni su come queste tecnologie operino in contesti politici. All'interno di questa svolta ormai consolidata (Graham e Marvin, 2022), diverse e variegate sono le prospettive con cui si possono leggere le infrastrutture, ma tutte sono accomunate da una certa attitudine critica a mettere in discussione l'apparente neutralità e tecnicità delle infrastrutture.

Nonostante questa condivisa attitudine verso la rilettura critica dei sistemi infrastrutturali, non esiste comunque una definizione univoca di cosa siano le infrastrutture (che sono sistemi, reti, mai solamente e unicamente oggetti fisici e finiti). Esiste un sistema *plurale* di definizioni e letture possibili, diverse come sono diversi gli obiettivi di indagini e le lenti adottate, proprio per lo statuto profondamente relazionale e polisemico delle infrastrutture, come cosa e relazione tra le cose. Larkin (2013) le definisce come le reti fisiche (o immateriali) che consentono e facilitano il flusso di beni, risorse, persone, o idee, permettendo i loro scambi nello spazio. Sono ontologicamente definibili come "abilitatori":

al cuore del concetto sta il ruolo delle infrastrutture nel sostenere il funzionamento dei diversi aspetti della società, compreso supportare la vita umana in ambito urbano. Le infrastrutture non sono quindi un fine in sé, ma abilitatori che creano le condizioni per rendere possibili altre attività. (Filion e Keil, 2017, p. 8)

Emergono quindi come elemento chiave, fisico e tecnologico, dell'urbanizzazione contemporanea nella sua dimensione più veloce, connessa, anche dissipativa. Come insieme di elementi materiali e di mediazione tra sistemi (Kaika e Swynge-douw, 2000), costituiscono il più grande e sofisticato artefatto

umano (Graham e Marvin, 2001) e in quanto “architettura dei flussi”, forniscono e producono l’ambiente e le condizioni per la vita quotidiana. La condizione di abilitatori delle infrastrutture ha inoltre una dimensione qualitativa, non solamente permettendo (o impedendo) flussi, ma anche modellando la natura stessa della rete, la velocità e le direzioni, i ritmi le temporalità, chi, quanto, a quali condizioni può accedervi e così via.

Un primo approccio alla definizione volutamente generico, sostanzialmente strumentale, che vede le infrastrutture come elemento di messa in connessione tra elementi è significativo precisamente perché le infrastrutture, *infra*, letteralmente *sotto*, sono la vastissima, reticolare, tentacolare sottostruttura che rende possibile gran parte delle prassi urbane, rappresentando allo stesso tempo «gli elementi di base del consumo (e dello scarto) collettivo che organizzano la vita sociale, economica e ambientale» (Tonkiss, 2015, p. 384). Steele e Legacy, nell’introduzione allo special issue 35(1) della rivista *Urban Policy and Research* dal titolo emblematico *Critical Urban Infrastructure*, definiscono le infrastrutture in funzione delle chiavi di lettura che si possono adottare: «come relazionali; ecologiche; come pratica quotidiana; come intrinsecamente politiche; integrate nelle questioni di giustizia ed equità umana e non umana» e pongono inoltre particolare enfasi «sul ruolo critico delle infrastrutture come parte dei beni comuni urbani» (Steele e Legacy, 2017, p. 2). In questo caso, l’accento viene posto sulla complessità caleidoscopica delle infrastrutture e sulle diverse e variegate modalità con cui possono essere affrontate negli studi urbani critici. Emerge in questa lettura l’idea delle infrastrutture come un fenomeno multidimensionale e multiscale, vivace e dinamico, che riguarda tanto le dimensioni spaziali, politiche, ecologiche e culturali quanto «tubi, impalcature, cavi e cemento» (Steele e Legacy, 2017, p. 3).

Susan Leigh Star (1999), tra le prime a studiare le infrastrutture dal punto di vista degli studi sociali, proponendone una vera e propria *etnografia*, adotta un altro approccio e individua non tanto una definizione ma piuttosto alcune caratteristiche alla base dei sistemi infrastrutturali che possono aiutare ad arricchire le prime definizioni. Star definisce le infrastrutture come dei sistemi: integrati con altre strutture, sistemi o tecnologie; trasparenti all’uso, non dovendo essere reinventati costantemente; con un campo di applicazione oltre il singolo uso; appresi dai membri di una comunità e legati a pratiche d’uso condivise; costruite in maniera incrementale su basi esistenti; visibili sono in caso di rottura, malfunzionamento o carenza (cf. Graham, 2010). Attorno a quest’ultimo punto, Graham e Thrift (2007) parlano proprio di *costruzione* dell’infrastruttura, un processo, noto come *black-boxing* (Graham e Marvin, 2001; Hinchliffe, 1996) secondo cui «le “infrastrutture” spesso operano in modo da ridurre la propria visibilità culturale. [...] L’uso continuo

e normalizzato delle infrastrutture crea una profonda invisibilità e banalità» (Graham e Thrift, 2007, p. 8). Questo processo di mascheramento è quello che ha fatto sì che le infrastrutture rimanessero a lungo appannaggio unicamente degli ambiti più tecnici del sapere, nascoste sotto una coltre che ne ha celato a lungo le implicazioni sociali, culturali e politiche, su cui hanno invece fatto leva gli studi della svolta infrastrutturale. Proprio sull'idea del *black-boxing* (e della conseguente apertura di questa scatola nera) si fonda l'opera fondante per la svolta infrastrutturale, *Splintering Urbanism* di Graham e Marvin (2001), in cui si indaga specificamente la relazione tra infrastrutture urbane e processi di urbanizzazione contemporanea. Graham e Marvin partono dall'idea che «la tendenza a oscurare la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture all'interno di istituzioni altamente tecniche e tecnocratiche, guidata dalle razionalità strumentali e apparentemente depoliticizzate delle culture ingegneristiche, ha contribuito ulteriormente a confondere il mondo delle reti infrastrutturali» (p. 20). La diffusa idea che le infrastrutture siano neutrali, inquadrate come elemento tecnico e che vengano gestite, fornite e distribuite come bene *pubblico*, invisibilizzate e quindi date per scontate, ne ha fortemente oscurato le implicazioni politiche ed economiche.

In una maniera non troppo distante da quella adottata da Star, per “aprire” la scatola nera rappresentata dalle infrastrutture, Graham e Marvin individuano innanzitutto le caratteristiche dei sistemi infrastrutturali nella loro relazione con le dinamiche urbane. Il primo e fondamentale aspetto, cuore della trattazione degli autori, è il carattere interconnesso e di rete che caratterizza tanto le infrastrutture quanto i processi urbani. Proprio in relazione alle dinamiche urbane vengono messe in evidenza altre caratteristiche: le reti infrastrutturali sono parte costitutiva dell'urbano e la sua evoluzione (economica, sociale, culturale) è legata e mediata dalla costruzione e dall'uso delle infrastrutture; le infrastrutture lavorano, sebbene in maniera non omogenea, per portare luoghi, persone ed elementi urbani in relazioni altrimenti impossibili; proprio per questo le infrastrutture costituiscono un'importante porzione del tessuto materiale, economico e geopolitico dell'urbano; infine, le infrastrutture svolgono un ruolo non secondario nello strutturare e influenzare l'esperienza urbana.

Un'ultima caratteristica, centrale per poter poi ragionare delle relazionalità tra infrastrutture, processi di urbanizzazione è che le reti infrastrutturali sono «centrali nelle aspirazioni normative di pianificatori, riformatori, modernizzatori e attivisti sociali per definire le loro nozioni di un ordine urbano desiderabile: la buona città» (p. 12). L'idea che a una *buona* dotazione infrastrutturale corrisponda una *buona* città è parte di quella stessa narrazione ideologica che promuove soluzioni (apparentemente) unicamente tecnocratiche a questioni

invece profondamente politiche, nascondendone l'apparato governamentale. Nel caso delle infrastrutture urbane, la loro lettura come bene aspirazionale, ossia la loro proposizione come bene pubblico, universale e in comune, fornito a tutta e in egual maniera, oscura tutte le dinamiche di potere, le asimmetrie e anche il potenziale innesco di forme di ingiustizia spaziale. Questo porta a sottolineare nuovamente la non neutralità dei sistemi infrastrutturali ma anzi la loro totale immersione nel contesto socio-politico, risultando «cristallizzazione di relazioni istituzionali» (Dourish e Bell, 2007, p. 416).

L'attributo principale che emerge sia dalla trattazione di Star che di Graham e Marvin è la relazionalità propria delle infrastrutture: «quello di infrastruttura è un concetto fundamentalmente relazionale, che si concretizza solo in relazione a specifiche pratiche» (Star, 1999, p. 380). Non è quindi possibile considerare le infrastrutture come «cose private del proprio uso» (Star e Ruhleder, 1996, p. 113). Nessuna infrastruttura ha senso di esistere senza un qualche suo utilizzo e la sua ragione di esistere sta sostanzialmente nelle pratiche che permette di attuare. La loro specificità ontologica risiede proprio nell'essere contemporaneamente un *oggetto* e la relazione tra oggetti, una materialità che permette la circolazione di altre materialità (Larkin, 2013); ma anche uno spazio che mette in relazione e produce altri spazi. In base a questo assunto non è sufficiente studiarle unicamente come oggetti singoli, ma è necessario tenere sempre in considerazione anche le entità, spazi, situazioni, con cui costruiscono (o meno) connessioni; insieme ai sistemi, processi e logiche che li strutturano e gestiscono. Una lettura delle infrastrutture che si voglia critica e politicizzata deve pertanto riuscire a coniugare un'attenzione verso i processi e le logiche che strutturano un sistema infrastrutturale, gli effetti spaziali e sociali innescati dalle infrastrutture; con una lettura delle infrastrutture come oggetti con una loro materialità nello spazio, e come spazi esse stesse. Si tratta quindi di riflettere tanto sulle caratteristiche legate al loro ruolo di infrastruttura, ma anche sulla stessa vita urbana che si dipana e va al di là dello stretto ruolo infrastrutturale.

Già da questi primi elementi emerge come quello delle infrastrutture sia un insieme *plurale*, molteplice, anche contraddittorio, che comprende molti più elementi di quelli che è possibile enumerare, su cui non esiste necessariamente accordo. Il problema di definizione, e le conseguenti definizioni iper-generiche perché omni-comprehensive che si trovano in letteratura, dipende precisamente dal fatto che l'idea stessa di infrastruttura è vincolata e mediata dal sistema di pensiero cui ci sta riferendo, o dall'ambito su cui si sta lavorando. Quello che emerge con forza è che le infrastrutture costituiscono un insieme complesso e forse anche caotico, totalmente immerso e impregnato del contesto socio-politico che le produce. Amin le definisce per questo come

«assemblaggi sociotecnici» (Amin, 2014, p. 138), intesi come «complessi di interazioni socio-tecniche composti da interessi aziendali, standard normativi, aspettative sociali, ibridi di intelligenza umana-software-hardware ed eredità di modalità organizzative storiche» (*ibidem*) e per questo «sociali sotto ogni aspetto» (*ibidem*, cf. Amin e Thrift, 2002).

È un insieme che, a partire dalla sua lettura critica, permette di disvelare importanti questioni urbane *tout court*: dagli apparati di governo e le ratio politiche che le gestiscono, alla giustizia spaziale, sociale e ambientale; dai processi culturali, alle dinamiche economiche e sociali che vi si svolgono attorno. Per quanto detto fin'ora, non è forse possibile trovare una definizione di infrastrutture che risponda pienamente a tutti gli interrogativi che questo sistema solleva. Mi pare piuttosto più importante sottolineare il carattere relazionale di cosa e relazione tra le cose, di spazi che producono e connettono altri spazi e come insieme appunto *plurale*, un ossimoro che restituisce la necessità di adottare lenti diverse senza dover necessariamente costruire una cornice o una definizione unica e valida sempre. Può essere piuttosto più proficuo costruire un approccio orientato alla lettura delle reti, allo studio dei processi oltre che degli oggetti, insieme all'assunzione di un'attitudine interrogativa e critica anche verso i processi di produzione di forme di ingiustizia spaziale e sociale.

1.1.2. La relazione sociale, materiale e affettiva, con le infrastrutture

Le infrastrutture, nel loro essere ibrido di processi economici, tecnologici, politici, ma anche culturali e sociali, sono un felice terreno per comprendere come processi apparentemente astratti come quelli economici, finanziari e politici si traducano territorialmente in pratiche e modalità di uso dello spazio. Forniscono inoltre le basi materiali da cui partire per indagare come le relazioni e le gerarchie di potere (Massey, 1993) possano tradursi in forme di ingiustizia spaziale e sociale (Rodgers e O'Neill, 2012).

Nell'indagare il ruolo *sociale* delle infrastrutture è possibile mettere in evidenza le modalità con cui queste ultime articolino e producano strutture sociali, promuovano ideali urbani e sociali, individuino nuove soggettività e attivino nuove attorialità (Angelo e Hentschel, 2015). Le infrastrutture hanno infatti un ruolo di primo piano nell'indirizzare (sia nel senso di facilitare o agevolare ma anche di rendere arduo o impedire) determinati comportamenti sociali: da una parte alcuni modelli di comportamento hanno bisogno di infrastrutture che li rendano possibili e la presenza stesse delle infrastrutture contribuisce alla costruzione di norme sociali; dall'altra le norme stesse della società influenzano la presenza, le pratiche di utilizzo (comprese quelle non progettate o pianifica-

te), la distribuzione e la percezione delle infrastrutture (Dourish e Bell, 2007). La loro natura di dispositivi contemporaneamente retorici, politici e governamentali si manifesta nella capacità di plasmare una «politica urbana morale» (McFarlane e Rutherford, 2008, p. 367), la qualità di riuscire a orientare soggetti sociali verso comportamenti considerati moralmente civili, buoni o giusti. Come ho accennato nel paragrafo precedente, esiste una forma di narrazione che associa a una *giusta* dotazione infrastrutturale (giusta perché ritenuta tale dal decisore) una spinta a comportamenti urbani considerati altrettanto giusti e orientati alla produzione di uno spazio urbano civile e ordinato. Può essere ad esempio il caso dell'installazione di un sistema di piste ciclabili per incentivare la mobilità sostenibile, il passaggio dai cassonetti stradali alla raccolta porta a porta dei rifiuti domestici. O ancora il caso delle coperture dei fiumi urbani in età moderna che, spinto da motivazioni di carattere igienico, ha permesso inoltre la gestione della natura in città e il controllo di tutte le pratiche a questa associata e ritenute poco adatte alla vita urbana.

Oltre all'accesso differenziale alle infrastrutture urbane, la stessa esperienza delle infrastrutture è estremamente soggettiva e culturalmente mediata, in questo spesso difficilmente pianificabile. Come sistemi spesso calati dall'alto ed espressione di posizionalità egemoniche, le infrastrutture possono produrre effetti di squilibrio e di asimmetria che sono particolarmente evidenti nel caso di gruppi o spazi marginalizzati. È per questo necessario ragionare con una lente *provinciale*, per usare il vocabolario di Chakrabarty (2007 [2000]), per comprendere come l'esperienza quotidiana e culturalmente mediata delle infrastrutture (Dourish e Bell, 2007) sia profondamente mutevole ma anche aperta a manipolazioni e interazioni, che gli attori istituzionali non sono sempre in grado di prevedere. La relazione tra abitanti di un luogo e le sue infrastrutture è tra le declinazioni con cui Latham e Layton (2022) intendono l'idea di infrastrutture sociali. Per Latham e Layton infrastruttura sociale può innanzitutto riferirsi all'ipotesi proposta da Simone (2004) delle persone come infrastrutture, ossia all'idea che, soprattutto nelle città del Sud Globale, le persone e le loro attività possano costituire esse stesse delle reti infrastrutturali a supporto della vita quotidiana (McFarlane, 2021), in sostituzione delle spesso carenti reti infrastrutturali materiali e istituzionali, arrivando poi a significare una promessa per cui «la collettività stessa può plasmare un futuro in comune» (Simone, 2021, p. 1346). Un secondo piano evidenziato da Latham e Layton attorno alle infrastrutture sociali è la socialità che si concentra attorno alle infrastrutture materiali più carenti e ne sostiene il funzionamento con modalità alternative a un intervento formale. Infrastrutture sociali in questo caso sono quindi tutte le relazioni, sociali, di potere e politiche, che si agglomerano attorno (o in sostituzione) a sistemi

solo apparentemente puramente materiali e razionali (Graham e McFarlane, 2015). Alcuni semplici esempi delle varie modalità di costituzione di una infrastruttura sociale possono essere: le implicite norme di utilizzo informale di uno spazio pubblico, in cui determinati gruppi sociali tendono a incontrarsi sempre negli stessi punti, o le pratiche di uso informali di tali spazi; servizi di quartiere autogestiti in assenza di servizi istituzionalizzati; reti di commercio parallele ed economie diverse, ecc¹. Le socialità che emergono attorno alle infrastrutture, specialmente in relazione a gruppi subalterni, permettono così di mettere in connessione «governo del territorio e cittadinanza, dimostrando che le politiche, i poteri e le esperienze soggettive sono intrecciati e si costituiscono reciprocamente» (McFarlane e Rutherford, 2008, p. 371).

Muovendo verso un piano che si può definire tecno-politico (Larkin, 2013) è possibile mettere in evidenza come le infrastrutture rivelino le forme di razionalità politica che soggiacciono ai progetti tecnologici presentati come neutrali e a-politici. Prestare attenzione alle forme di esercizio del potere nello sviluppo e gestione dei progetti infrastrutturali è infatti cruciale per costruire una comprensione situata di come le infrastrutture si connettano o disconnettano anche attraverso le diverse scale spaziali e di governo. Questa attenzione alla dimensione politica dei progetti tecnologici, così come lo stesso fondamento epistemologico della svolta infrastrutturale, pesca a piene mani dagli *Science and Technology Studies* (STS) (Bennett, 2009; Latour, 2005), secondo cui tutti i sistemi tecnici sono in realtà intrinsecamente sociali (Latham e Layton, 2022). Sempre prendendo ispirazione dagli studi di STS, rintracciare le reti di attori (letteralmente seguendoli; Latour, 2015b [1987]); muoversi attraverso le diverse scale; individuare le operazioni materiali dietro la produzione delle tecnologie; leggere e interpretare i dispositivi retorici adottati; capire chi e cosa ha un ruolo nel processo, permette di connettere la materialità delle infrastrutture con le loro conseguenze politiche, sociali e spaziali. Le infrastrutture emergono così come «vasti gruppi di attori sociali e tecnici che si fondono insieme in ibridi sociotecnici che supportano la creazione di molteplici materialità e spazi-tempi» (Graham e Marvin, 2001, p. 185). Seguendo la lezione dell'attualismo dell'Actor-Network-Theory (Callon, 1984; Latour, 2015a [1991]), a sua volta ispirata dagli STS², ricostruire

¹ Per una trattazione più ampia e strutturata rimando in particolare all'articolo di Abdou-Maliq Simone *People as Infrastructure. Intersecting Fragments in Johannesburg* (2004) e al volume di Colin McFarlane *Fragments of the City. Making and Remaking Urban Worlds* (2022).

² Il rapporto tra Science and Technology Studies (STS) e Actor-Network Theory (ANT) è intricato e complesso ma è qui necessario fornire qualche specifica per capire il passaggio dall'uno all'altro. Gli STS sono serviti come base per l'ANT, nata nel contesto dello studio dell'interazione tra conoscenza scientifica, tecnologia e società. L'ANT infatti si occupa delle

la trama delle associazioni reticolari e delle relazionalità interne ai sistemi infrastrutturali, rende evidente come le infrastrutture costituiscano reti *attive*, composte di attori ed elementi tecnici e sociali con un ruolo nei processi politici e non siano solo oggetti *passivi* modellati dalla razionalità tecnica (Tonkiss, 2013). Al contrario, contribuiscono fortemente a influenzare e modellare desideri, visioni e pratiche degli utenti che ne fruiscono; degli abitanti che vi gravitano attorno; degli organismi tecnico-politici che le hanno concepite; degli enti che le hanno realizzate e le gestiscono; delle imprese che prendono parte alla realizzazione o traggono vantaggio dalla sua presenza (Easterling, 2014). Proprio per questo, e in particolare su un piano spaziale, le infrastrutture agiscono come dei veri e propri *place-makers* (Addie, 2016): marcatori territoriali a valenza materiale e simbolica, vettori di significati tanto spaziali quanto economico-politici e socio-culturali. Le infrastrutture indirizzano flussi e connettono tra loro elementi e contesti diversi, disparati e distanti, rendono possibili relazioni fisiche e sociali, agendo come discriminanti territoriali. Oltre a indirizzare flussi e connettere elementi, le infrastrutture rendono anche visibili e rafforzano dinamiche di inclusione ed esclusione e possono quindi essere talvolta considerate responsabili di particolari forme di ingiustizia spaziale, definita precisamente come *ingiustizia infrastrutturale* (Rodgers e O'Neill, 2012; Fillion e Keil, 2017; Dalakoglou, 2010). Forme di ingiustizia infrastrutturale si manifestano ad esempio nell'esclusione dall'accesso a un'infrastruttura, ma anche, conversamente, nell'accesso eccessivo alle infrastrutture quando sono scarse o nello sviluppo di spazialità e residenzialità a margine delle infrastrutture per trarre vantaggio dalla loro vicinanza (o che ne subiscono unicamente gli effetti negativi). Questo si può vedere nella diffusione di insediamenti informali a margine delle principali arterie stradali, vicino a grandi impianti energetici o discariche, e in generale nel potere delle infrastrutture di creare spazialità più vantaggiose, più finanziariamente redditizie o attrattive e contemporaneamente spazi esclusi o espulsi da queste dinamiche. Nel dare forma alle connessioni urbane, le infrastrutture determinano chi e cosa può muoversi liberamente e chi no, chi è costretto in spazi "indesiderati" e in generale chi è incluso o escluso dalla scena urbana. Le decisioni sulle infrastrutture e sulla loro disposizione hanno un impatto sulle persone in base a dove vivono e alla loro possibilità di accesso, ma può avere conseguenza anche sulle più ampie dinamiche economiche locali nella loro relazione a scale più ampie. Senza voler fare un

intricate reti formate da attori umani e non umani, esaminando la loro influenza sui fenomeni sociali e tecnologici. L'ANT ha col tempo superato le sue origini legate agli STS e si è diffusa in ambiti diversi, come gli studi urbani e ha trovato impiego in sociologia, antropologia e altre discipline, come chiave per analizzare le relazioni e le associazioni tra attori umani e non umani, tecnologie e società.

discorso prettamente sviluppista, disparità negli investimenti e nelle dotazioni infrastrutturali sono spesso alla base di ingiustizie sistemiche: infrastrutture di qualità favoriscono la crescita economica locale, mentre quelle scadenti la ostacolano, contribuendo a disequilibri sociali ed economici che riguardano tanto i singoli individui quanto interi contesti.

I processi di cui le infrastrutture sono responsabili (o quantomeno partecipi) connettono infatti le infrastrutture stesse a dinamiche politiche ed economiche afferenti ad altre sfere e scale di *governance*. Ragionando scalarmente, le infrastrutture si possono definire come l'espressione materiale della razionalità economica politica soggiacente alla sfera politica locale e insieme fondamento delle relazioni che quest'ultima stabilisce con reti e politiche di più ampia scala. Le infrastrutture e le politiche che le producono sono infatti uno dei nessi che connettono la politica locale, le forze economiche e le più ampie logiche di sviluppo globali (Keil, 1996), favorendo, talvolta imponendo «diversi livelli di mobilità e governance attraverso l'applicazione di tecnologie» (Addie, 2016, p. 275) che non necessariamente hanno una reale connessione con i contesti materiali su cui atterrano. La sempre maggiore dipendenza da diversi sistemi infrastrutturali interconnessi, i diversi tentativi di standardizzazione e interoperabilità, e il conseguente massiccio impianto regolatorio e normativo che li deve supportare, secondo Graham e Marvin «è basato su continui processi di frammentazione e riconfigurazione» (2001, p. 14) ed è legato al sempre più pervasivo mercato neoliberista globale che si impone sugli scenari locali. Ne può risultare un progressivo «senso di disconnessione locale in tali luoghi da luoghi e persone fisicamente vicini, ma socialmente ed economicamente distanti» (*ivi*, p. 15). La spinta a determinate modifiche infrastrutturali (il cambio di uno standard di trasmissione video o di telecomunicazione; l'aggiornamento di tecnologie di trasporto, l'automazione di determinate procedure, l'adozione di nuovi sistemi di sicurezza) arriva spesso da organismi sovra-locali, che talvolta hanno anche il potere economico di imporre tali modifiche con finanziamenti specifici, orientati al raggiungimento di una competitività internazionale, o presentati come uno strumento di miglioramento delle condizioni di vita locali. Tale pervasiva narrazione non è però sempre accompagnata da un ragionamento sulle effettive esigenze, aspirazioni e desideri locali. La narrazione per cui tutte le città debbano essere *smart*, *green*, sostenibili, connesse, veloci è una di quelle narrazioni che spesso vengono proposte e applicate indiscriminatamente a tutti i contesti e che spesso deve confrontarsi con la vita quotidiana di quei contesti che potrebbero avere altri desideri, esigenze, bisogni che non si possono risolvere rendendo quel contesto più *smart* e *global*.

Per queste ragioni le infrastrutture sono oggetti contesi e contestati (Filion e Keil, 2017) e proprio nello scontro situato al livello delle infrastrutture si può individuare la frizione tra forze globali e istanze locali. Le (potenziali) frizioni tra esigenze e retoriche di ampia scala e i bisogni e le aspettative locali sono particolarmente evidenti nel contesto urbano contemporaneo, caratterizzato da sempre più complessi modelli di investimento e da un progressivo spostamento da una fornitura pubblica verso un mercato competitivo orientato al profitto privato, in cui è sempre più evidente la spinta verso un utopico ideale infrastrutturale e una società urbana universalmente in rete, connessa e totalmente integrata nelle dinamiche economiche globali. In particolare, nel passaggio storico evidenziato da Harvey (1989b) tra città manageriale e città imprenditoriale, le infrastrutture hanno iniziato a costruire il tassello imprescindibile per le economie urbane (McFarlane e Rutherford, 2008) e il terreno su cui si gioca la sfida della competitività globale. Per la loro essenzialità nell'attivare dinamiche di concentrazione o sviluppo urbano e in generale nel rendere possibili gran parte delle attività sociali, non è possibile pensare che i discorsi sulla distribuzione e l'accesso alle infrastrutture si possano semplicemente fondare su ragionamenti di pura efficienza o di competitività e profitto trans-locale, da risolvere in maniera computazionale. Rientrano invece totalmente nella sfera politica e governamentale, non sempre trasparente e accessibile, e nel tipo di urbanità che si vuole proporre all'interno di questa sfera, influenzando di conseguenza positivamente o negativamente la vita delle persone.

1.1.3. Le strade come sineddoche delle infrastrutture urbane

his place is finished, as it was. What matters from now on is not the fields, not the mountains, but the road. There'll be no village, as a place on its own. There'll just be a name you pass through, houses along the road. And that's where you'll be living, mind. On a roadside.
(Williams, 1960, p. 242)

Dalla definizione presente sul sito del Ministero Italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti (2021) emerge che questo ha competenza principalmente sulle infrastrutture di trasporto e non sull'insieme più complesso e variegato delle infrastrutture come sono state definite sopra (che comprende ad esempio le reti di comunicazione, le reti di produzione e distribuzione dell'energia, la gestione delle acque, i sistemi di gestione della logistica, tutte le infrastrutture immateriali e afferenti al mondo dei servizi), competenza di altri ministeri ed enti. Come se le reti di trasporto fossero una sineddoche

delle infrastrutture *in toto*. È un collegamento che avviene anche nel pensare comune, in cui accade facilmente che al termine infrastrutture si associno reti e oggetti spaziali come *strade, ferrovie, ponti, aeroporti*, ecc. e tutto ciò che riguarda sostanzialmente i trasporti e la mobilità. Questo ci dice che nell'insieme delle infrastrutture, le strade sono da considerare come un oggetto particolarmente pregnante, tanto per i significati storicamente e culturalmente associati all'oggetto-strada (Merriman, 2014; Masquelier, 2002), quanto per il loro essere così presenti, evidenti e strutturanti nel paesaggio (Merriman, 2007; Appleyard, Lynch, e Myer, 1964).

Le strade si possono definire come «l'archetipo delle reti umane, le prime reti create dai nostri antenati bipedi» (Dalakoglou, 2010, p. 146). Nel contesto contemporaneo sono infrastrutture centrali nel facilitare e agevolare flussi economici e culturali di persone, beni e informazioni, oltre che favorire la formazione di comunità (Merriman, 2014). Sono infatti alla base dei processi di urbanizzazione e di produzione dello spazio, base materiale dell'organizzazione territoriale umana. Le strade sono sostanzialmente la condizione di esistenza dell'urbano e del suo sviluppo differenziale (Harvey, 2009 [1973]; Smith, 2008 [1984]). Se da una parte la funzione di una strada è una promessa di connessione (Filion, 2022), di maggiori possibilità, di sviluppo, di crescita economica e di espansione socio-economica e urbana (Anand, Gupta, e Appel, 2018; Legacy, 2017), quella stessa strada può rappresentare un limite e una cesura (P. Harvey e Knox, 2015) diventando elemento di frizione (Cresswell, 2014).

In quanto articolazione di immaginari, ideologie e pratiche (Anand, 2011), le strade e le competenze alla base della loro progettazione e distribuzione contengono non solamente componenti tecniche ma sintetizzano e condensano anche rappresentazioni politiche e morali: «[la] competenza è considerata problematica perché viene esercitata come pratica gestionale carica di arroganza morale» (P. Harvey e Knox, 2015, p. 9). Le strade, proprio in quanto espressione materiale di connessione (Dalakoglou e Harvey, 2012; Campbell, 2012), portano con sé «[valori] ambiziosi e promesse» (P. Harvey e Knox, 2015, p. 6) che le forze politiche mobilitano e utilizzano come dispositivo per promuovere crescita economica e modernizzazione, soprattutto nei contesti caratterizzati da una scarsa dotazione infrastrutturale.

Le strade sono state e sono un forte e importante strumento di governo, oltre che di propaganda, perché particolarmente tangibili ed estremamente presenti nell'esperienza quotidiana, e anche per la loro capacità nel costruire particolari immaginari socio-spaziali. Inoltre, gli effetti degli interventi sulla rete stradale sono immediatamente percepibili ed è facilmente leggibile una relazione causa-effetto tra una modifica della rete e il suo effetto sullo spazio urbano. Le strade condensano pertanto elementi tecnici,

specifiche capacità, decisioni politiche e posture ideologiche e, in ambito pianificatorio e decisionale, sono un importantissimo terreno di conflitto politico. Ciononostante, le strade non sono semplicemente prodotto di processi politici, di piano o tecnici. Al contrario, un elevatissimo numero di attori entra in gioco nella realizzazione di questi complessi assemblaggi (Merriman, 2014), al punto che la relazione tra strade e i loro effetti territoriali (politici ed economici) è spesso piuttosto opaca.

In questo lavoro di ricerca, mi interessa soprattutto ragionare di strade urbane ad alto scorrimento, come oggetto-simbolo del rapporto tra infrastrutture e processi urbani nel mondo contemporaneo. Le strade su cui mi concentro sono in particolare quei grandi assi che circondano, chiudono o aprono le città, quelle direttrici che trasferiscono il traffico veicolare più intenso fuori dai centri consolidati, risultato e conseguenza di quella stagione pianificatoria di modernizzazione (Dalakoglou e Harvey, 2012) e caratterizzata da un aumento e una spinta verso il traffico veicolare individuale. Questa tipologia di strada riflette e materializza infatti la logica intorno alla quale si muoveva la modernità, caratterizzata da una sempre più massiccia industrializzazione, una forte spinta all'urbanizzazione e alla suburbanizzazione con conseguente sempre maggiore dipendenza dal mezzo privato, insieme a una pervasiva narrazione di spinta al progresso, accelerazione, connettività, mobilità e comunicazione. Le strade rappresentano così, ancora una volta, il costante oscillare delle narrazioni e delle pratiche tra i grandi discorsi della globalizzazione e delle reti globali di scambio, e la tangibile materialità di tempi e spazi specifici in cui le strade si localizzano e con cui stabiliscono relazionalità situate. Alcuni esempi delle principali tipologie di strade che rientrano in questo insieme, secondo le definizioni comunemente utilizzate sono: raccordi anulari, tangenziali, circonvallazioni e, per certe affinità, talvolta anche assi mediani e viadotti interni ai centri urbani. Sono strade che si differenziano per caratteristiche strutturali e tecniche, ma sono accomunate da una funzionalità comune che è quella di «scambio tra ambito urbano ed extraurbano» e di «deviare il traffico dalle aree più densamente abitate» (Ministero dei Lavori Pubblici, 1995).

Nella normativa italiana non esiste una definizione normativa univoca della tipologia di strade che qui voglio considerare. Secondo il Codice della Strada (CDS), per le caratteristiche che dette strade possiedono possono essere classificate come strade del tipo B – Strada extraurbana principale, o del tipo D – Strada urbana di scorrimento (Nuovo Codice della Strada, art. 2). Mentre tra i criteri di classificazione delle strade indicati all'interno delle direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione del Piano Urbano del Traffico (che quindi restringe il focus all'ambito urbano) si possono

individuare le categorie di Autostrada urbana (assimilabile strutturalmente al tipo A del CDS) e Strada urbana di scorrimento (assimilabile al tipo D del CDS), più la categoria intermedia delle Strade urbane di scorrimento veloce (che non trova corrispondenza in alcuna categoria del CDS)³.

Neppure nelle nomenclature anglofone è facile individuare un termine per definire queste tipologie di strada, perché estremamente dipendenti dal contesto normativo locale e anche dalla strada in sé. Si potrebbero definire *urban motorway* o *urban highway*⁴, ma la traduzione italiana più vicina, quella di *autostrade urbane*, rischia di risultare fuorviante in quanto utilizzata per una specifica categoria di strade in cui non necessariamente rientrano tutte le strade di cui mi interesso, per cui ho bisogno di individuare una definizione flessibile, non strettamente normativa ma sufficientemente chiara. In particolare, a me è servito soprattutto capire come definire l'oggetto di studio di questa ricerca, la SS 554, ma i ragionamenti che porto avanti possono essere validi anche per altri oggetti non appartenenti alla stessa categoria normativa ma comunque assimilabili. Per questo, ho deciso di adottare la denominazione *Superstrade urbane*, che non ha una diretta corrispondenza normativa, è sufficientemente sintetica e appartenente a un lessico comunemente utilizzato e comprensibile anche al di fuori degli ambiti più tecnici. Il termine superstrada non ha infatti una corrispondenza nella nomenclatura ufficiale ma è un termine comunemente utilizzato per indicare le strade classificate dal CDS come extraurbane principali ma, in genere, anche alle strade extraurbane secondarie a due carreggiate. Si associa quindi comunemente a strade caratterizzate da un elevato livello di traffico che, traslato all'ambito urbano, può identificare anche le strade ad alto scorrimento cui mi interesso. All'interno di questo termine-ombrello quindi possono trovarsi strade classificate come autostrade urbane, ma anche strade urbane di scorrimento e strade urbane di scorrimento veloce.

Le superstrade urbane, proprio perché prodotto di una certa stagione di pianificazione urbana segnata da una forte enfasi verso la mobilità (Sheller e Urry, 2006), i flussi, gli scambi e la velocità, sono spesso state associate ad effetti di alienazione, di interferenza con i paesaggi storicizzati tramite

³ La differenza tra le due classificazioni sta nel fatto che il CDS nella sua categorizzazione individua le caratteristiche costruttive e tecniche (numero e larghezza delle corsie, tipologia di carreggiata, intersezioni, ecc.), mentre le direttive per la redazione del PUT si concentrano sulle strade in ambito urbano, e basano la categorizzazione sulla «funzione preminente o l'uso più opportuno che ciascun elemento viario delle svolgere all'interno della rete stradale urbana» (Ministero dei Lavori Pubblici, 1995).

⁴ A seconda del contesto geografico si utilizzano anche i termini *expressway* e *freeway* (International Road Transport Union, 1988).

l'imposizione di nuove pratiche e temporalità, e riflesso di politiche attuate da entità astratte (Dalakoglou, 2017). Sono in questo l'espressione della *sur-modernità* come teorizzata da Marc Augé e l'esempio perfetto di *non-luogo* (Augé, 2014 [1992]), come spazio che provoca uno scollamento tra l'individuo e lo spazio attraversato. Lo spazio delle strade è però non solo spazio di alienazione e di deturpamento del paesaggio, è anche la sede della formazione di nuovi soggetti, nuovi attori, nuovi assemblaggi che emergono proprio nella e dalla relazione con la strada:

persone, materiali, discorsi e suoni hanno trasformato gli elementi dell'autostrada in spazi, luoghi e soggettività diversi, mentre progettisti, ingegneri, architetti paesaggisti, politici, operai e le loro macchine, disegni e statuti hanno trasformato idee, terra, cemento, acciaio e vegetazione nelle forme socio-materiali dell'[autostrada]. (Merriman, 2004, p. 155)

A partire da questi presupposti, diverse sono state le esperienze di ricerca da un punto di vista legato all'esperienza sensibile della relazione con la strada. Alcuni dei primi esempi provengono dal mondo dell'architettura, ed erano funzionali all'individuazione di paradigmi progettuali che potessero costruire un nuovo senso del luogo e una maggiore integrazione tra la strada, l'esperienza di chi guida e il paesaggio circostante. Appleyard, Lynch e Myer (1964), lavorando sull'autostrada urbana di Boston, ragionano sull'esperienza estetica della strada dalla prospettiva del guidatore, dichiarando come la dimensione puramente funzionalista che ha guidato lo sviluppo autostradale, negli Stati Uniti in modo particolare, sia insufficiente e le strade possano e debbano entrare a far parte di un'esperienza di movimento più completa, integrando la possibilità di veicolare altri significati e valori. Con un atteggiamento simile di ri-scoperta del paesaggio stradale, ma con l'attitudine tipica della corrente post-moderna dell'architettura, fondante è anche l'opera di Robert Venturi, Denise Scott Braun e Steven Izenour *Learning from Las Vegas* (1972). Questo testo è proprio dedicato al paesaggio della Strip di Las Vegas, emblema e simbolo del più spinto tardo capitalismo statunitense, e alla sua architettura fatta di insegne, di icone e scandita dal ritmo e dalle esigenze automobilistiche. Nella lettura di Venturi, Scott Braun e Izenour studiare Las Vegas ha la stessa dignità di studiare città monumentali come Roma, e anzi è la chiave per comprendere, rinunciando a tutti i pregiudizi, l'architettura e la città che fa a meno della architettura e la sempre più massiccia dimensione dello *sprawl* urbano.

Nel contesto italiano, diversi sono stati i casi di esplorazione dei contesti stradali, con l'intento di ri-scoperta e di disvelamento delle situazioni che emergono attorno ai grandi assi. Per il contesto italiano, fondamentali sono

tutti i lavori che si sono occupati del Grande Raccordo Anulare a Roma, sia da parte di urbanisti che da parte del mondo della narrativa e del cinema. Si citano in particolare i lavori scientifici di Cellamare e Chiodelli, tra gli altri, sui processi della città informale romana, in qualche modo evidenziata dal segno territoriale del GRA (Cellamare, 2016; 2010; Chiodelli *et al.*, 2020). Il GRA emerge in queste ricerche come un forte segno territoriale che ha innescato nuovi processi urbani, l'espansione delle periferie romane e l'emergere di una costellazione di suburbanità differenti caratterizzate da pratiche abitative, edilizie e di vita differenziali e variegate (Oddi, 2024) e che possono rivelare diversi aspetti dei fenomeni di urbanizzazione contemporanei. Il GRA, con la sua conformazione circolare, di cintura di una città capitale e simbolicamente connotata come Roma è anche un forte oggetto immaginifico e quasi esoterico che ha stimolato l'immaginazione di chi ha cercato di esplorarne, narrativamente e visualmente, le pieghe più nascoste e più generative. Si possono ricordare le esplorazioni a piedi del collettivo Stalker e di Francesco Careri, che attraverso il camminare cercano di far emergere le contraddizioni dei processi di urbanizzazione contemporanei (Careri, 2006; Stalker, 1996). O il libro e film, Leone d'oro al festival del cinema di Venezia 2013, *Sacro GRA* (Bassetti *et al.*, 2013) che racconta le vite quotidiane di alcuni eccentrici personaggi che operano e vivono attorno al raccordo. Il GRA è anche il segno attorno a cui Valerio Mattioli costruisce la sua mitologia invertita di Roma, che si snoda attorno alle sottoculture della periferia extra-GRA e le sue creature mostruose (Mattioli, 2019). Sempre in Italia, esperimenti simili sono stati compiuti da parte di architetti/camminatori nelle più frammentate tangenziali milanesi (Biondillo e Monina, 2010). O in Gran Bretagna, si può citare l'impegnativo periplo psicogeografico di 110 km della M25, il *London Orbital*, percorso dallo scrittore Iain Sinclair (2003).

Sono tutti tentativi, sia quelli più accademici che quelli legati al mondo della narrativa, che hanno come scopo quello di esplorare questi grandi oggetti urbani, cercando di superarne la lettura puramente funzionalista per far emergere le condizioni spaziali proprie, da quelle più formali e/o storicizzate a quelle più imprevedute e liminali, che le strade periurbane hanno permesso si verificassero.

1.2. L'Urbanizzazione Planetaria: processi globali, riletture locali

1.2.1. Un pianeta sempre più urbano e suburbano

Se le strade e le infrastrutture hanno avuto un ruolo di primo piano nel modellare i processi di urbanizzazione, si può ora scendere più nel dettaglio delle traiettorie e delle divergenze che l'urbanizzazione contemporanea sta seguendo, tanto nella teoria degli studi urbani che nella sua manifestazione pratica.

Voglio iniziare riportando l'ipotesi, o ancora meglio la profezia, che Lefebvre aveva avanzato ormai più di cinquanta anni fa, sull'urbanizzazione completa della società (Lefebvre, 1973 [1970]). Quella che per Lefebvre era una semplice ipotesi teorica, un oggetto virtuale e un punto di partenza si basava sullo studio del passaggio progressivo da una società fondamentalmente agricola, a una società industriale per arrivare, tramite l'assorbimento completo da parte dell'industrializzazione delle dinamiche agricole, a una, per quell'epoca ancora potenziale, società urbana. Questo passaggio sarebbe avvenuto tramite dinamiche di "implosione-esplosione" che comprendono «concentrazione urbana, esodo rurale, estensione del tessuto urbano, subordinazione completa dell'agricolo all'urbano» (Lefebvre, 1973 [1970], p. 22). Per spiegare questo processo, Lefebvre costruisce un asse immaginario da 0 a 100, che rappresenta un gradiente, tanto spaziale che temporale, di urbanità, fino al raggiungimento di una *zona critica* in cui si potrà parlare di società urbana *tout-court*, superando l'oggetto-città per ragionare piuttosto sull'urbanizzazione come processo:

Questi termini [il fenomeno urbano, o l'urbano] sono preferibili alla parola "città" che sembra denotare un *oggetto* definito e definitivo, [...] mentre il procedere teorico richiede in primo luogo una critica di questo "oggetto" ed esige la nozione più complessa di un oggetto virtuale o possibile. [...] *L'urbano* (abbreviazione di "società urbana") si definisce dunque non come realtà compiuta, [...] ma al contrario come orizzonte, come virtualità illuminante. È il *possibile*, definito da una direzione, al termine del percorso che va verso di esso. (Lefebvre, 1973 [1970], p. 23)

La questione posta *in nuce* da Lefebvre sulla definizione ontologica dell'urbano (cf. Castells, 1977) si è consolidata e sviluppata soprattutto in seguito alla svolta post-moderna degli studi urbani (D. Harvey, 1989a; Soja, 1989). Le geografie della post-modernità, infatti, riconoscendo innanzitutto la necessità della ri-asserzione della dimensione spaziale nelle scienze sociali (parlando appunto di *spatial turn*), riconoscono anche la difficoltà nell'afferrare e cogliere la complessità urbana e le enormi trasformazioni che, a partire dall'esempio che ha fatto scuola di Los Angeles (Soja, 2000),

stavano travolgendo le geografie globali. La lettura post-moderna dell'urbano si è divisa sostanzialmente in due grandi approcci: da una parte si è orientata verso la ricerca di paradigmi e di modelli formali o morfologici per inquadrare il fenomeno urbano; dall'altra si è proceduto verso la rinuncia alla definizione e allo studio di forme spaziali particolari in favore di riflessioni più ampie sui processi. La prima risposta alla questione della definizione dell'urbano post-moderno si può individuare negli studi che hanno cercato di definire le nuove forme urbane, proliferando in singoli focus di osservazione (Wachsmuth, 2014; Taylor e Lang, 2004): la globalità (Sassen, 1991; Ren e Keil, 2018; Brenner e Keil, 2006), le "edge cities" (Garreau, 1992), le nuove tecnologie (Fishman, 1987), la perdita di identità dei luoghi della contemporaneità (Zukin, 1991; Augé, 2014 [1992]), ecc. Nel compiere una rassegna, che a tratti diventa quasi ironica e paradossale, dei vari (100, numero selezionato arbitrariamente) termini con cui si è provato a descrivere l'urbanità contemporanea, Taylor e Lang (2004) arrivano alla conclusione che, sebbene l'invenzione di nuovi concetti sia sempre da apprezzare come un avanzamento nelle conoscenze e nelle interpretazioni, «ci deve essere una soglia oltre la quale nuovi concetti confondono invece di chiarire» (p. 955).

A contrappunto e a critica di questa frenesia terminologica e in risposta al processo che, secondo Wachsmuth, consta quasi esclusivamente nell'invenzione di «semplicemente "città _____", con qualche descrittore che riempie lo spazio vuoto» (Wachsmuth, 2014, p. 76), si è iniziato a parlare di *methodological cityism* (Angelo e Wachsmuth, 2015). Con *methodological cityism* si intende l'illusione, o ancora meglio l'*ideologia* (Wachsmuth, 2014), che la città, come forma di insediamento, rappresenti la totalità della realtà urbana, contribuendo a nascondere e naturalizzare relazioni di potere e di dominazione, oltre che tutte le forme di urbanizzazione che non possono essere lette come città ma che pure esistono. L'idea di città infatti, almeno dalla scuola di Chicago in poi, parte da alcuni assunti ormai dati per scontati: l'opposizione città-campagna; la città come un sistema autosufficiente e la città come tipologia ideale e universale (Park *et al.*, 1925). Insieme a questa triade vale la pena ricordare anche quelle che per Wirth sono le caratteristiche della vita urbana intesa come *modus vivendi* proprio: ampiezza della popolazione, elevata densità, ed eterogeneità nella composizione della popolazione (Wirth, 1938). Tutte queste caratteristiche, che ormai inconsciamente si associano alla definizione di città, hanno fatto sì che la città si sia costituita nel tempo come una categoria di analisi, diventando in questo senso ideologica (Castells, 1977). Per contrastare questa ideologia, una strada percorribile è quella di considerare l'urbano non solo come una "categoria di analisi" (intesa come categoria costruita dalle scienze sociali ma slegata dall'esperienza quotidiana

na) ma come una “categoria di pratiche” (Brenner, 2013): «un concetto che nasce da una determinata pratica sociale piuttosto che *comprenderla* adeguatamente» (Wachsmuth, 2014, p. 77), una categoria che emerge dall’esperienza quotidiana degli attori sociali, che permette quindi di leggere la città come espressione di un determinato processo di urbanizzazione. In questo passaggio da categoria di analisi a categoria di pratiche, l’urbano può quindi liberarsi dalla sua connessione ontologica con la città per comprendere anche le dimensioni processuali e non solamente morfologiche, come suggerito a suo tempo anche da Harvey:

Ritengo importante riconcettualizzare la questione urbana non come lo studio di entità quasi naturali chiamate città, periferie, zone rurali o altro, ma come un momento costitutivo nello studio dei processi sociali che producono e riproducono spazialità e temporalità spesso radicalmente nuove e diverse. Sebbene la produzione di queste spazialità e temporalità possa vedere la luce come elementi distintivi di una particolare forma fisica [...], è il processo e le sue caratteristiche relazionali spazio-temporali che devono essere al centro dell’indagine. (D. Harvey, 1996b, p. 52)

In risposta all’ideologia della città e con l’idea di superare il *methodological cityism*, si è sviluppata negli ultimi dieci anni una corrente neo-lefebvriana di studi urbani, che ha cercato di dimostrare la validità e l’effettiva realizzazione della tesi di Lefebvre sull’urbanizzazione completa della società. Neil Brenner in particolare propone alcune tesi sull’urbanizzazione che saranno poi il presupposto per la teoria dell’*Urbanizzazione Planetaria* (UP) (Brenner, 2013). Brenner parte dalla critica all’ideologia della città sostenendo che, per indagare la complessità dell’urbanizzazione contemporanea, è necessario che

il concetto [di urbanizzazione] venga svincolato dalle tradizioni città-centriche, metodologicamente territorialiste e prevalentemente demografiche che ne hanno monopolizzato l’utilizzo. Gli approcci tradizionali equiparano l’urbanizzazione alla crescita di particolari tipi di insediamenti (città, aree urbane, metropoli), concepiti come unità territorialmente discrete, delimitate e autonome, inserite in un più ampio contesto non urbano o rurale. (Brenner, 2013, p. 101)

L’interesse di Brenner è in particolare verso quelle che definisce essenze *costitutive* dell’urbano, ossia i processi attraverso cui il tardo capitalismo modella gli ambienti urbani, insieme al superamento dello studio delle essenze *nominali*, intese come le specifiche proprietà o morfologie su cui si sono storicamente basati gli studi urbani. Oltre che la quasi esclusiva attenzione verso le diverse tipologie di insediamenti piuttosto che sui processi, uno degli elementi ideologici è da superare per la comprensione del fenome-

no urbano, sempre secondo Brenner, è la rigida separazione tra la città intesa come uno specifico tipo di insediamento urbano (la sua essenza nominale) e spazi apparentemente non-urbani, associati a categorie come sobborghi, villaggi, spazi rurali o naturali. In questo senso il non-urbano «appare contemporaneamente come l'Altro ontologico dell'urbano, il suo opposto radicale, e come la sua condizione epistemologica di possibilità» (Brenner, 2013, p. 98). La provocatoria sfida di Brenner parte dalla contestazione dell'assunto del non-urbano come "Altro ontologico" dell'urbano, proponendo al contrario di «superare la divisione tra urbano e non urbano che ha a lungo caratterizzato l'epistemologia della ricerca urbana e sviluppare una nuova visione della teoria urbana senza un esterno» (Brenner, 2015, p. 15).

Le tesi sull'urbanizzazione completa della società, o almeno una loro versione edulcorata e resa auto-evidente su base statistica, sono state validate e sono entrate nei discorsi più mainstream quando l'Organizzazione delle Nazioni Unite ha stabilito che a partire dal 2007 la popolazione urbana ha superato quella rurale ed è destinata a salire al 68% nel 2050 (United Nations, 2019). La teoria della *Urban Age* come proposta dall'ONU è stata però criticata da diversi studiosi, tra cui proprio Brenner e Schmid (2014, 2015) per il fatto di essere basata su elementi troppo arbitrari (come le diverse e variabili definizioni di insediamento urbano da parte dei vari Stati membri), troppo empiricista e non basata su una solida base teorica ed epistemologica. Anche le tesi della *Urban Age* sono tacciate di essere fondate su una ideologica e mai del tutto chiara opposizione tra urbano e rurale, oltre che su una considerazione dell'urbano come caratterizzato da tipologie di insediamento note e riconoscibili. A supporto di questa critica, hanno individuato nell'idea di Urbanizzazione Planetaria una cornice epistemologica attraverso cui ragionare della pervasività dei processi urbani contemporanei senza necessariamente dover far riferimento esclusivamente a dati demografici, a considerazioni sulle tipologie di insediamento, o a supposte distinzioni tra urbano e rurale (Brenner e Schmid, 2015). Infatti, a partire dalla considerazione dell'urbanizzazione come un processo costante di concentrazione ed estensione (l'implosione/esplosione proposta da Lefebvre e ripresa dallo stesso Brenner, 2015), che contemporaneamente produce geografie differenziali, si è coniata l'espressione Urbanizzazione Planetaria per descrivere questo fenomeno di scala ormai globale. È un fenomeno che non riguarda solo insediamenti o forme spaziali particolari, ma tutti i processi socio-economici e politici, facendo di fatto esplodere la distinzione tra urbano e non urbano.

Secondo le tesi dell'UP, l'urbanizzazione è ormai un tessuto di cui tutte le relazioni socioculturali ed economico-politiche sono inestricabilmente permeate, con conseguenze che investono tutte le configurazioni territoriali:

Non esiste più alcun *esterno* al mondo urbano; il non urbano è stato in gran parte interiorizzato all'interno di un processo di urbanizzazione ineguale ma planetario. In queste condizioni, il binomio urbano/rurale è una base sempre più confusa per decifrare le morfologie, i contorni e le dinamiche della ristrutturazione sociospaziale nel capitalismo dell'inizio del XXI secolo. (Brenner e Schmid, 2014, p. 751)

Tramite dinamiche di «urbanizzazione concentrata, urbanizzazione estesa e urbanizzazione differenziale» (Brenner e Schmid, 2015, p. 166) che mutano nel tempo, i processi di urbanizzazione ormai comprendono e includono più ampi territori e paesaggi, tra cui anche quei territori caratterizzati da bassissime densità di popolazione o insediamenti che hanno un ruolo nel supportare le attività quotidiane e le dinamiche socioeconomiche della vita urbana in senso convenzionale. Questi spazi prendono il nome di “paesaggi operazionali”, o anche «hinterland del Capitalocene» (Brenner, 2016; Brenner e Katsikis, 2021; 2020), spazi e insediamenti nati per il soddisfacimento delle esigenze socio-metaboliche associate con la crescita urbana. La (ri) produzione costante di questi paesaggi di supporto alla città è precisamente il processo di “urbanizzazione differenziale” di Brenner e Schmid, in cui configurazioni spaziali già costituite vengono costantemente e *creativamente* distrutte e ricreate in risposta alle variegate dinamiche di sviluppo e crisi oscillatorie del capitalismo moderno. Lefebvre aveva già anticipato questa costante oscillazione processuale con il concetto di implosione-esplosione (Lefebvre, 1973 [1970]; cf. anche Brenner, 2015), figurazione utile per rappresentare la spinta perpetua alla ristrutturazione dell'organizzazione socio-spaziale capitalista (cf. D. Harvey, 2006).

Questa esplosione e differenziazione è leggibile soprattutto nella declinazione dell'Urbanizzazione Planetaria sul *Suburban Planet* (Keil, 2018a) che, ponendo particolare enfasi ai processi di suburbanizzazione in tutte le sue forme tanto planetarie quanto localizzate (De Vidovich, 2019; Güney, Keil, e Üçoğlu, 2019; Keil, 2018b; Keil e Wu, 2022; Ren, 2021), ha permesso di spostare ulteriormente il focus di osservazione su altre spazialità al di là dell'oggetto-città. Sono infatti teorie che hanno permesso di rendere conto di tutte quelle differenti dimensioni che possono essere considerate parte della costellazione urbana (Gandy, 2011; Keil, 2013) anche se «spazi presumibilmente non urbani» (Brenner, 2013, p. 97). Rientrano infatti in questa galassia urbana: i già citati paesaggi operazionali, i grandi oggetti e reti infrastrutturali, *hub* logistici, insediamenti informali, spazi di risulta e interstiziali, aree incolte, zone soggette a *sprawl*, impianti industriali ed estrattivi, e volendo anche spazi extra-atmosferici o oceanici (Brenner e Katsikis, 2021).

1.2.2. Urbanizzazione Planetaria e dinamiche urbane locali

Le teorie sull'Urbanizzazione Planetaria, sul pianeta suburbano, e in generale tutti quegli approcci che partono dal rifiuto del *methodological cityism* come presupposto critico, hanno sicuramente avuto il pregio di includere nella galassia degli studi urbani tutte quelle spazialità che difficilmente venivano incluse nell'idea classica di città, intesa come ideologica rappresentazione dell'urbanizzazione e unitario oggetto di studio. In questo sono sicuramente riuscite a rinnovare e a rivoluzionare gli studi urbani, permettendo il superamento di categorizzazioni formali e distinzioni nominali, oltre che promuovendo un importante spostamento verso lo studio di processi e non solo studi *site-based*, come era ad esempio per i primi studi sulle città globali di Sassen (1991) concentrata prettamente su città globali come New York, Tokyo e Londra, o gli studi di Soja su Los Angeles come emblema e simbolo della *post-metropoli* (Soja, 2000). Il merito di quella che Brenner e Schmid considerano una nuova epistemologia dell'urbano è aver innescato un vivace confronto accademico sul futuro degli studi urbani e sullo stesso significato dell'urbano, scatenando una serie di dibattiti in risposta alle tesi sull'Urbanizzazione Planetaria proposte proprio da Brenner, Schmid e altri (cf. Merrifield, 2013).

Proprio in seguito alla pubblicazione dei primi lavori sulle ipotesi dell'Urbanizzazione Planetaria, il mondo degli studi urbani (purtroppo quasi esclusivamente afferenti al Nord globale e in particolare al mondo anglofono) si è interrogato se questa potesse rappresentare una teoria epistemologicamente forte e omni-comprensiva per spiegare le dinamiche urbane contemporanee. E le critiche più feroci e pungenti, ma anche più valide e condivisibili, arrivano da studiosæ femministe, *queer*, post-coloniali, secondo cui l'ipotesi dell'Urbanizzazione Planetaria non riesce davvero ad assumere un posizionamento forte e radicato e in questo fallisce nel rispondere a numerose questioni che investono l'urbano contemporaneo⁵. A partire da una rilettura critica degli aspetti meno soddisfacenti delle tesi dell'Urbanizzazione Planetaria, è possibile individuare gli aspetti più innovativi ed epistemologicamente validi attraverso l'ibridazione con posizionamenti approcci più attenti alle differenze e alle specificità che l'urbano planetario assume nelle sue declinazioni locali.

In questo dibattito, è da esplicitare innanzitutto il merito, riconosciuto da Derickson (2018), che le tesi dell'UP hanno avuto nel ravvivare il dibattito negli studi urbani:

⁵ Si veda in particolare il numero speciale 36(3) della rivista *Environment and Planning D: Society and Space*, pubblicato nel 2018 che riporta l'interessante dibattito nato in seguito a un workshop svoltosi presso il City Institute della York University a Toronto.

Condivido il loro interesse e la loro preoccupazione per la natura relazionale e ibrida delle relazioni sociali e la loro interconnessione, nonché il conseguente rifiuto dei dualismi di tipo urbano/non urbano che interessano coloro che sostengono la tesi dell'Urbanizzazione Planetaria. (Derickson, 2018, p. 558)

Nonostante lo spunto ad andare oltre topologie e binarismi e l'attenzione alle ibridazioni e alle relazionalità, le tesi dell'UP mostrano varie e importanti criticità e aggiunge sempre Derickson che «se questi risultati devono essere effettivamente *politici*, vanno considerate le sue implicazioni per la produzione di conoscenza» (*ibidem*), riprendendo la posizione di Keil quando afferma che «la tesi [dell'Urbanizzazione Planetaria] deve essere ripolitizzata e collegata alle sue origini rivoluzionarie» (Keil, 2018c, p. 1591).

Nelle loro differenze e specificità, il *corpus* delle critiche all'UP condivide l'insoddisfazione verso l'approccio “telescopico” (McLean, 2018) che, assumendo una vista da nessun luogo (Derickson, 2015) e costruendo così una cornice suppostamente totalizzante e universalizzante, reitera quello che a suo tempo Haraway aveva definito “God-trick”, tranello di Dio (Haraway, 1988). Nell'allontanarsi da un posizionamento situato, specifica Derickson (2015), al contrario di quello che si potrebbe pensare, il punto di vista planetario risulta parziale, limitato e limitante, tutt'altro che oggettivo. Nel costruire uno sguardo planetario, ipoteticamente universale quindi oggettivo, quello che si costruisce è piuttosto uno sguardo profondamente radicato in approcci che provengono da un determinato contesto, in particolare quello della geografia politico-economica bianca, maschile e di matrice Marxista o neo-Marxista (Oswin, 2018; Ruddick *et al.*, 2018; Derickson, 2015). Questo (non)posizionamento, che pone il sistema capitalistico come “contesto dei contesti” (Brenner e Schmid, 2015) e quindi come fondamento di tutti i processi urbani, oscura ed esclude di fatto tutte le istanze femministe, *queer* e post-coloniali che non possono essere sussunte unicamente nella cornice capitalista. Nel dichiarare che non c'è nessun fuori del mondo urbano (Brenner e Schmid, 2014), nella lettura di Oswin (2018) Brenner e Schmid reiterano precisamente la costruzione di «molti fuori nella teoria urbana critica» (p. 542), totalmente delegittimati. Oswin riprende la critica mossa da Katz (1996) che ha evidenziato come nonostante il ricco dibattito promosso dalla critica femminista e post-coloniale, molti dei loro discorsi rimangano ancora ai margini. L'attenzione alla differenza promossa dalle teoriche femministe è infatti completamente eliminata dagli impulsi totalizzanti promossi dalle teorie sull'UP (Oswin, 2018; Buckley e Strauss, 2016) che, nel cercare di costruire dei modelli di studio riproducibili e validi in ogni condizione (McLean, 2018), compiono al contrario un violento processo di esclusione.

Sottolinea infatti Katz (2021) che esistono contesti che, per quanto inevitabilmente connessi ai processi urbani, sono associati a pratiche differenti, contingenze e contestazioni che non necessariamente rispondono alle logiche dell'urbanizzazione, intese come processi politico-economici di stampo capitalista. Quello che Katz evidenzia è come

l'esperienza vissuta in queste diverse aree geografiche storiche è importante [...] per comprendere come i soggetti siano costituiti storicamente e geograficamente e come ogni incontro, compreso quello con l'urbanizzazione, sia reso sensibile, interpretato e debba essere interpretato. Questi sono i fondamenti della politica in cui gli attori sociali vengono creati e agiscono sulle mutevoli condizioni delle loro vite. Le loro azioni, inazioni, rifiuti e desideri influenzano l'urbanizzazione a tutte le scale e attraverso i luoghi. (Katz, 2021, p. 599)

Quello che manca nelle teorie dell'UP, sempre secondo Katz, è l'attenzione a tutte le diverse *agency*, soggettività e forme di differenza, eliminate in favore delle aspirazioni planetarie. È invece necessario ribadire l'importanza della differenza, delle “minuzie del quotidiano” (Grosz, 1998) nell'urbanizzazione contemporanea, e tenere sempre presente come le diverse soggettività si formano anche in relazione ai processi di urbanizzazione (ma non solo) e come questi agiscono e interagiscono in maniera differenziale e iniqua con i diversi contesti. Riprendendo il concetto di *minor theory* (Katz, 1996), suggerisce di concentrarsi sugli “spazi vuoti” (ironicamente definiti come «quelli dove giocano le ragazze», Katz, 2021, p. 597), contesti e condizioni spesso ignorate e considerate marginali ma che possono invece arricchire e completare le formulazioni teoriche dell'UP con una prospettiva più situata. Si tratta in sostanza di riconoscere la specificità dei singoli luoghi (Robinson, 2016), riconoscendone le interconnessioni e quindi identificare il «planetario, nella sua dimensione relazionale» (Katz, 2021, p. 610).

Insieme alla mancata considerazione delle differenze e delle specificità locali, un altro elemento che gli studiosi dell'UP sono accusati di non aver considerato abbastanza è il ruolo costitutivo dei soggetti, delle soggettività e degli scontri sul terreno del quotidiano (Ruddick *et al.*, 2018). Secondo Ruddick *et al.*, infatti, piuttosto che su un piano epistemologico, una nuova teoria dell'urbano può emergere proprio dalla valorizzazione della differenza e da una rivalutazione di un'ontologia *sociale* dell'urbano che emerge precisamente dalle lotte e dagli interstizi della vita quotidiana, non da un'epistemologia predeterminata. L'urbano in questo senso è piuttosto da leggere come un sito di produzione, riproduzione e ristrutturazione delle soggettività (Lefebvre, 1992); come *opera* collettiva (Lefebvre, 2018a [1973]), e come terreno su cui un nuovo immaginario politico può emergere.

Quello che emerge da questa rassegna del vivace dibattito attorno alle tesi dell'UP è un generale invito a una "pluralità epistemica" (Oswin, 2018) che riesca a tenere assieme e far dialogare sguardi e approcci diversi. Se da una parte le tesi dell'UP hanno aiutato a ridefinire l'urbano come un insieme di processi multiscalari e non come distinte tipologie spaziali, in questo rafforzando una prospettiva non *cittàcentrica* (Angelo e Goh, 2021), la cornice marxista e neo-lefebvriana e l'approccio orientato all'astrazione e all'universalizzazione non sono sufficienti a costituire una nuova epistemologia dell'urbano. È invece necessario capire come far dialogare diversi strumenti di ricerca che «stimolino conversazioni difficili sulle differenze intersezionali, il potere e le conoscenze che sfidano le strutture egemoniche» (McLean, 2018, p. 553). Questo non vuol dire rifiutare a priori le possibilità conoscitive fornite dalla cornice dell'UP, ma riuscire piuttosto a complementare gli aspetti meno convincenti con un approccio attento alla differenza e alle particolarità locali. Notano infatti Angelo e Goh che «la cornice dell'Urbanizzazione Planetaria [...] è particolarmente adatta [...] per aiutare a rivelare le connessioni tra scale» (2021, p. 738) e che «uno sguardo planetario sulle pratiche quotidiane può aiutare a rivelare [...] come particolari idee e comportamenti su piccola scala siano il risultato di processi urbani globali piuttosto che stranezze locali» (*ivi*, p. 740). In questo senso l'approccio multiscalare promosso da Angelo e Goh è in grado di mettere in connessione il terreno del quotidiano (visto come "piccolo e concreto") con i processi "ampi e concreti" e "ampi e astratti". È così possibile far emergere come esistano profonde relazionalità trans-scalari tra le pratiche e gli scontri urbani più localizzati e i processi urbani di ampia scala. In questo modo si può portare avanti un approccio situato, incorporato, in questo femminista, che dialoghi con una lettura legata a flussi, processi, ideologie di stampo planetario. Tenendo sempre presente che non tutti i fenomeni urbani sono risultato di processi globali e che non tutti i fenomeni indotti da processi globali hanno gli stessi esiti territoriali, non si può neanche negare completamente come le dinamiche politiche ed economiche di urbanizzazione permeino sostanzialmente tutti gli spazi, anche quelli apparentemente non interessati dalle condizioni strutturali che hanno definito la cornice dell'UP.

A partire dalla costruzione di una possibile sintesi tra le tesi dell'UP e uno sguardo più attento a differenze e specificità locali, ho iniziato a interrogarmi sugli interstizi urbani, sugli spazi vuoti raccontati da Katz, attorno alle superstrade urbane. La scelta di questa particolare declinazione di un lavoro di ricerca sulle infrastrutture urbane arriva proprio dalla consapevolezza dell'inseparabilità tra processi planetari (o quantomeno rispondenti a logiche extra-locali), dimensioni locali e pratiche quotidiane, e il potenziale politico e

trasformativo di queste ultime. Costruire una lettura “interstiziale” dello spazio infrastrutturale permette infatti di connettere le macro-logiche dietro alla produzione delle infrastrutture urbane, con le micro-situazioni che le animano e le significano nel contesto in cui materialmente si trovano.

1.3. Gli interstizi urbani attorno alle superstrade urbane

1.3.1. Cosa si intende per interstizi urbani

L’invito di Cindi Katz a «prendere sul serio le istanze di conoscenza di coloro che lavorano da posizioni non dominanti» (Katz, 1996, p. 488), può essere proficuamente inteso rispetto alle istanze e le conoscenze provenienti da spazialità e contesti che si trovano in una posizione non dominante. È infatti la stessa Katz a parlare di *empty spots* in relazione agli spazi residuali lasciati dai teorici dell’UP per posizionamenti differenti (Katz, 2021). A partire dai presupposti esplorati nel paragrafo precedente, si può così spostare l’attenzione verso quegli spazi vuoti che le teorie dell’UP e buona parte degli studi infrastrutturali faticano a tenere in considerazione. Con questa ricerca voglio intercettare ed esplorare tutto quello che succede (materialmente e simbolicamente) *attorno* alle infrastrutture urbane, considerate come parte integrante e fondante dei processi di Urbanizzazione Planetaria, ma che hanno delle declinazioni locali che seguono logiche e processualità differenti. Mi interessano in particolare tutti quegli spazi che rimangono ai margini dei processi di urbanizzazione, risultando spazi di scarto o apparentemente inutili perché non sviluppati/urbanizzati o difficilmente trasformabili (e capitalizzabili). Per riferirmi a questi spazi uso la definizione di *interstizi urbani*, fondandomi su quelle letterature che indagano le dimensioni spaziali secondarie e residuali, e in particolare sulla definizione che ne dà Mubi Brighenti (2013b). Esiste infatti una grande varietà di termini e definizioni per inquadrare questi spazi, ognuna con una particolare declinazione (cf. Mahmoudi Farahani e Maller, 2019 per una rassegna di questi termini). Ho scelto di adottare l’idea di interstizio urbano di Mubi Brighenti perché ha una connotazione fortemente politica, legata al potenziale trasformativo di questi spazi pur senza cedere a facili romanticizzazioni del margine.

Se si inquadra l’urbanizzazione contemporanea come una serie di processi che producono frammentazione, differenziazione e divisioni (McFarlane, 2018; Phelps e Silva, 2018; Graham e Marvin, 2001; Vidal Rojas, 2002), lo stesso processo produrrà anche spazi di mezzo, in sospensione, *in-between* tra dimensioni e processi più definiti, che sfuggono a ogni possibile inquadramento dicotomico tipico delle letture urbanistiche più tradizionali come centro/

periferia, centralità/marginalità, città/sobborgo (Mubi Brighenti, 2013a). L'interstizio non si connota però grazie a condizioni dimensionali o di visibilità/invisibilità, ma è piuttosto una condizione di subordinazione in una ipotetica gerarchia spaziale. Secondo Mubi Brighenti, gli interstizi urbani sono spazi minoritari all'interno delle gerarchie che stabiliscono con altri spazi che sono più *potenti* perché più istituzionalizzati, più noti, più economicamente o socialmente rilevanti: «l'interstizio è un “piccolo spazio”: lungi dall'essere un concetto solo dimensionale, tale piccolezza implica di per sé una questione di potere» (Mubi Brighenti, 2013a, p. xvi).

Silva definisce gli interstizi urbani come «una serie di spazi vuoti, non sviluppati, meno sviluppati o inerti – coesistenti con la (sub)urbanizzazione – che appaiono come sottoprodotti apparentemente casuali dell'espansione frammentata» (Silva, 2016, p. 12). Gli interstizi urbani possono essere pensati come il negativo della città (Stalker, 1996), paesaggi non intenzionali (Gandy, 2016) che per il loro essere apparentemente vuoti o inutili non riescono ad attirare le attenzioni della pianificazione e degli investimenti (de Solà-Morales, 2014), o ne sono esternalità negativa e non voluta, risultando spazi secondari, marginali e marginalizzati. Ma insieme alla definizione quasi neutrale di interstizio come parte del non costruito suburbano Silva aggiunge:

La geografia interstiziale è spesso trascurata o definita come vuota, sottosviluppata, residuale, marginale, isolata, prodotta casualmente, vacante o semplicemente inerte. Niente potrebbe essere più lontano dalla verità [...]. Gli interstizi sono spazi inesplorati di integrazione, socializzazione e incontro, e configurano un sistema urbano parallelo che opera all'ombra delle narrazioni mainstream dell'“urbano”. (Silva, 2022, p. 23)

Gli interstizi infatti non sono mai solo e semplicemente *spazi* ma hanno sempre anche una connotazione *evental* (di evento): «l'interstizio non è semplicemente un luogo fisico, ma piuttosto un fenomeno “sul campo”, un “evento”, una “combinazione” o un “incontro”. Questo è il motivo per cui studiare gli interstizi come semplici spazi residuali non è sufficiente» (Mubi Brighenti, 2013a, p. xviii). La condizione interstiziale non è infatti una condizione meramente spaziale ma è il risultato di una composizione relazionale di una molteplicità di attori che coesistono in una particolare e specifica configurazione spazio-temporale. L'interstizio è infatti sempre dipendente dal contesto (Silva, 2016): ciò che lo rende interstiziale è proprio la presenza di un intorno rispetto al quale risulta in una posizione minoritaria o subordinata. Spiega Lévesque che «non può esistere uno spazio interstiziale senza un rapporto differenziale con l'esterno, poiché la natura dell'interstizio è etimologicamente quella di trovarsi tra le cose, nel mezzo» (2013, p. 24). E infatti «uno spazio *interstiziale* è uno spazio di relazioni; uno spazio

che assume significato in relazione al “dove” – o tra cosa – si trova» (Silva, 2022, p. 22). Le possibilità spaziali di un interstizio dipendono pertanto dalle specificità spaziali del loro intorno, che può rendere gli interstizi più o meno vivibili, più simili a delle enclave o a delle soglie variamente permeabili (Mubi Brighenti, 2013a).

Ma al di là della stretta dipendenza dal contesto, gli interstizi non sono solamente risultato passivo di processi di urbanizzazione, ma contengono anche un forte potenziale politico e trasformativo. Torna qui utile il concetto lefebvrino di residuo. Gli interstizi possono infatti essere letti come residui spaziali, intesi come quello che rimane dopo l’eliminazione delle «occupazioni altamente specializzate» (Lefebvre, 1977 [1947], p. 100). Gli interstizi però come già detto non sono semplicemente il prodotto di scarto dei processi di urbanizzazione capitalista. Il residuo lefebvrino, che altro non sarebbe che la vita quotidiana, contiene in sé un vero e proprio potenziale rivoluzionario. Leggendolo oltre il loro essere prodotti del capitalismo, gli interstizi si rivelano così spazi generativi che possono mettere in discussione o trasformare i processi di cui sono essi stessi un prodotto (McFarlane, 2018; Gandy, 2016).

Letti in quest’ottica, gli interstizi sono spazi in cui gli interessi politici o di investimento sono più rarefatti e il fatto di non ricevere le attenzioni del capitale crea le condizioni per costruire spazi e pratiche al di fuori dei circuiti convenzionali del valore, diventando «parte di un esplicito discorso contro-utilitarista» (Gandy, 2016, p. 434) e disponibili per altre modalità di produzione di significati urbani. Gli interstizi urbani, precisamente grazie al loro essere a margine dei discorsi e delle pratiche consolidate, integrano la possibilità di dinamiche sociali più fluide perché inevitabilmente sottoposti ad altre normative e controlli differenti da quelli del sistema istituzionale o meno soggetti a tentativi di normalizzazione.

Se, come si è detto, gli interstizi non sono spazi al di fuori delle logiche di produzione spaziale ma sono spazi di mezzo e soprattutto relazionali, sono precisamente le condizioni al contorno che ne modificano o influenzano le possibilità spaziali (Nuvolati, 2019). E così come gli interstizi sono spazi minoritari, possono essere anche spazi per pratiche minoritarie, e per tutti quei gruppi che quotidianamente devono negoziare un loro diritto alla città (Mitchell, 2003). Proprio per il loro essere spazi potenzialmente flessibili e più liberi, integrano anche la possibilità di dinamiche ecologiche differenti, facilitando interazioni più-che-umane e multispecie. Sono infatti spazi che mostrano possibilità per ibridazioni ecologiche, nuove configurazioni, o come terreno per pratiche di uso non normative e non normabili (Jorgensen e Tylecote, 2007; Shaw e Hudson, 2009). Spazi in cui l’ambiguità urbana di margine si mescola ad ambiguità di paesaggio, in cui si può individuare una natura che non risponde al paradigma per cui la natura o

serve come risorsa, o serve come bene, o è da riconfigurare riportandola a uno di questi due modelli (Loi, 2023b). A partire da questo assunto, diverse letture degli interstizi hanno posto l'accento proprio sulla diversità di specie che possono riappropriarsi degli spazi lasciati indietro dai processi di urbanizzazione più regolatori. Mi riferisco in particolare a quelle nature interstiziali, definibili come terzo paesaggio (Clément, 2018); paesaggi non intenzionali (Gandy, 2016); *wasteland* o *brownfield*; *friche urbaine*; *terrain vague* (de Solà-Morales, 2014); *marginalia* (Gandy, 2022a, 2013); *urban wilderness* (Jorgensen e Tylecote, 2007; Metta, 2022; Hinchliffe *et al.*, 2005). Sono spazi scartati sia da un punto di vista simbolico (attraverso l'adozione di terminologie spesso connotate negativamente), ma anche materialmente (non attirando gli interessi del capitale e dei piani urbanistici che ne sono l'espressione), proprio perché «destabilizzare il terreno familiare dei paesaggi culturali, degli spazi progettati e della logica organizzativa della modernità» (Gandy, 2013, p. 1311).

Ribaltando la storica connotazione negativa di *wilderness*, nel rileggere gli spazi di selvatico urbano Jorgensen e Tylecote ragionano di come «questi spazi interstiziali [...] [sono] aree in cui la crescita spontanea della vegetazione attraverso processi naturali suggerisce che sono gli agenti naturali, piuttosto che quelli umani, a conformare il territorio» (2007, p. 453). Gandy, nel parlare di *paesaggi non intenzionali*, una definizione che ben si connette al discorso del selvatico urbano, spiega come questi spazi rappresentino «un incontro estetico con la natura che non è stato creato appositamente» (Gandy, 2016, p. 434). Proprio per il fatto che sono incontri con una natura non progettata o pianificata, usare una lente estetica legata alla cura dello spazio può significare leggere questi spazi come «una rottura completa nell'ordine sociale» (Jorgensen e Tylecote, 2007, p. 454). Adottando invece uno sguardo attento alle differenze e alle specificità, si possono individuare negli spazi apparentemente vuoti, perché incolti, non costruiti o abbandonati, dei residui che, nella lettura di Clément sul terzo paesaggio costituiscono un «territorio rifugio, [...] luogo dell'invenzione possibile, situazione attiva» (Clément, 2018 [2005], p. 28). Spiega infatti Clément che

se si smette di guardare il paesaggio come l'oggetto di un'attività umana, si scopre [...] una quantità di spazi indecisi, privi di funzione, sui quali è difficile posare un nome. Quest'insieme [...] si situa ai margini. [...] Tra questi frammenti di paesaggio, nessuna somiglianza di forma. Un solo punto in comune; tutti costituiscono. un territorio di rifugio per la diversità. Ovunque, altrove, questa è scacciata. (*ivi*, p. 10)

Il terzo paesaggio rappresenta lo spazio dell'indecisione, dell'indeterminatezza e della imprevedibilità generativa. Da un punto di vista urbano mette in evidenza la difficoltà di inquadramento di spazi non funzionalizzati o pia-

nificati risultando uno spazio dalla grande variabilità: contemporaneamente “naturale” e improduttivo, ma anche potenzialmente disponibile per il tempo libero. Ma proprio questo statuto di indeterminazione «non modifica il suo divenire, lo rende possibile» (*ivi*, p. 54). Così come gli interstizi sono spazi in cui la vita non-umana può proliferare e costruire nuove relazionalità e ibridazioni, così anche le pratiche di uso degli spazi resi più liberi dalla loro posizione minoritaria si possono rivelare impreviste e generative:

Quando si penetra nel sistema degli spazi interstiziali e si inizia ad esplorarlo, ci si rende conto che ciò che è stato definito “vuoto” non è poi così vuoto. Al contrario, racchiude una vasta gamma di utilizzi: luoghi dove gli abitanti delle periferie coltivano ortaggi, portano a spasso il cane, fanno picnic e percorrono scorciatoie da una struttura urbana all'altra. (Sousa Matos, 2014, p. 66)

L'idea di *terrain vague* (de Solà-Morales, 2014) risulta particolarmente evocativa in questo senso. De Solà-Morales usa il termine francese *vague* per la grande mutevolezza di significati del concetto e l'apertura alle possibilità spaziali. Anche Metta, nell'affrontare la *vacanza*, ossia gli spazi urbani vuoti risignificati dalla vegetazione spontanea, sottolinea questa duplice significatività dell'assenza, dell'indeterminatezza e quindi delle potenzialità: «vacanza è in realtà laddove l'assenza si faccia possibilità» (Metta, 2022, p.118).

Leggere gli interstizi come rifugi di diversità e più-che-umana) può aiutare a demistificare quella che Ruddick (2015) ha definito “macchina antropologica”, il dispositivo discorsivo alla base dell'urbanizzazione occidentale contemporanea che si basa da una parte su una distinzione netta tra ciò che è umano e ciò che non è umano (giustificando così uno sfruttamento del non umano, ma anche di alcuni gruppi umani razzializzati intesi come *meno-che-umani*); dall'altra su una costruzione dell'urbano come “macchina delle differenze” e produttore di alterità, confini e differenziazioni. L'attenzione per gli interstizi come spazi che contemporaneamente sfuggono alla costruzione di confini e accolgono marginalità umane e più-che-umane, permette di ripoliticizzare questi spazi come parte di un discorso di critica verso i processi capitalisti urbani che costruiscono gerarchie spaziali e sociali.

In sintesi, gli interstizi sono spazi difficili da inquadrare, da definire e in ultima istanza da conoscere (Sousa Matos, 2014; Tonnelat, 2008). Destabilizzano le convinzioni sullo spazio urbano che abbiamo e mettono in crisi il sistema di pianificazione che cerca di inquadrare ogni porzione di territorio in una funzione, in un uso o in una destinazione finalizzata all'estrazione di qualche tipo di rendita. Da una parte infatti c'è la lettura che le teorie urbane più orientate alla pianificazione e al progetto fanno di questi spazi, come spazi di risulta, *leftover*, non attraenti, che vanno risignificati o modificati in senso operativo. Dall'altra,

un approccio più critico ed esplorativo vede questi spazi come terreni di sperimentazione e che possono avere un senso in quanto tali. La stessa *wilderness* della vegetazione che si riappropria di questi spazi non è necessariamente un elemento da normalizzare o trasformare, ma è un dato in sé da riconoscere e conoscere (Barchetta, 2021), senza adottare la lente del degrado, dell'abbandono o del decoro. È in questa frizione tra il desiderio di trasformazione e riordino e l'invito all'esplorazione e alla scoperta imprevista (Tonnelat, 2008) che gli interstizi destabilizzano e mettono in crisi i processi di produzione spaziale da cui vengono dominati. Tutti questi spazi apparentemente secondari, e che pure appartengono all'urbano e lo caratterizzano, disegnano una città parallela, in cui vigono regole e dinamiche proprie (Careri, 2006).

Per concludere, non sono spazi carenti in valore e significato, anche quando sono spazi apparentemente vuoti, ma sono componenti attive nella produzione di urbanità contemporanee. E in ogni caso, «vuoto vuol dire anche possibilità» (Mubi Brighenti, 2013b, p. xvii):

Il rapporto tra l'assenza di utilizzo, di attività, e il senso di libertà, di aspettativa, è fondamentale per comprendere il potenziale evocativo del *terrain vague* della città. Vuoto, assenza, ma anche promessa, spazio del possibile, dell'aspettativa. (de Solà-Morales, 2014, p. 26)

1.3.2. Le infrastrutture come produttrici di interstizi

Cosa succede quando si stringe il focus di osservazione sugli interstizi urbani per concentrarsi sugli interstizi *attorno* alle infrastrutture? Che spazialità si incontrano? Quali configurazioni assumono questi spazi? Quali significati producono?

Gli spazi su cui ho deciso di concentrare il mio lavoro sono conseguenza non sempre voluta della costruzione di opere infrastrutturali, nello specifico una superstrada urbana, e diventano elementi da queste dominate. È sempre Lefebvre a individuare la distinzione tra spazio dominante e spazio dominato (Lefebvre, 2018a [1974]): Lefebvre parla di dominazione nel caso di uno spazio modificato secondo il disegno di un "padrone", mediato da tecnicismi e pratiche imposte dall'alto. E, nel portare alcuni esempi, identifica proprio lo spazio infrastrutturale come esempio perfetto della dialettica dominante-dominato.

Nell'epoca moderna i casi e gli esempi, leggibili come tali, saltano agli occhi: una lastra di cemento, un'autostrada. La dominazione diventa completamente dominante. Per mezzo della tecnica, si arriva a questa perfezione del "dominante". [...] Non esattamente opera, e non ancora prodotto in senso stretto, moderno e industriale, lo spazio dominante è il risultato dei progetti di un padrone. [...] Per dominare uno spazio, la tecnica introdu-

ce una forma in uno spazio preesistente, in generale una forma rettilinea o rettangolare. L'autostrada brutalizza il paesaggio e il paese: taglia, come un coltello, lo spazio, che, dominato, risulta chiuso, sterilizzato, svuotato. (Lefebvre, 2018a [1974], p. 169)

Esemplificando rispetto al campo di indagine, interstizi possono essere gli spazi sotto le grandi strutture di cavalcavia, piloni, rampe, ecc.; le fasce di rispetto tra gli insediamenti e la sede stradale, aree spesso ri-conquistate dalla vegetazione spontanea o che diventano discariche informali; ma anche i grandi lotti di campagna peri-urbana, non ancora investiti da progetti di costruzione, in attesa di trasformazioni d'uso, o semplicemente vacanti.

All'idea di spazi dominati, si possono contrapporre le pratiche di appropriazione: «possiamo dire che un gruppo si riappropria uno spazio, quando da spazio naturale lo modifica secondo i propri bisogni e le proprie possibilità», *ivi*, p. 169). Nel caso degli interstizi attorno alle superstrade urbane però altrettanto interessante è la pratica di riutilizzazione, ossia il processo che porta uno spazio caratterizzato da un'utilizzazione precedente a trovarsi vacante o privato della sua funzione, che per questo può essere utilizzato con altre modalità e da altri gruppi. Lefebvre vede in questo processo «una portata maggiore dei tentativi di creazione (di produzione)» (*ivi*, p. 171). Gli interstizi urbani, anche quando dominati dallo spazio infrastrutturale, contengono quindi un loro potenziale trasformativo che si manifesta nel momento in cui vengono appropriati o riutilizzati con pratiche dal basso e che sfuggono al controllo normativo dei processi più istituzionalizzati.

Lo statuto ibrido che mostrano questi spazi permette anche di leggere, da una prospettiva decentrata e proprio per questo privilegiata, i processi di urbanizzazione estesa. Infatti, se nelle letture dell'UP non è epistemologicamente più possibile costruire una vera e propria distinzione tra l'urbano e il suo *altro*, sul piano locale queste differenze emergono comunque, anche se sempre più mescolate e ibridate. Questi spazi di margine rappresentano proprio questa tensione e contraddizione tra forme spaziali comunemente note (la campagna, la città, la periferia, ...) e storicizzate, che in parte permangono, e nuove letture epistemologiche che provano a decostruire le tassonomie spaziali.

Può essere utile riprendere l'idea di *Zwischenstadt* di Sieverts per capire in che modo i processi di urbanizzazione contemporanei stiano trasformando le frange di margine delle città e gli interstizi che qui emergono potentemente come spazialità-simbolo di questi processi. Gli interstizi intorno alle strade urbane rappresentano infatti perfettamente l'idea di *Zwischenstadt* (Sieverts, 2003 [1997]), teoria per alcuni versi superata perché ancorata a morfologie definite e decisamente città-centrica, ma ancora parzialmente valida per la lettura di queste aree meno nettamente definite. Come per gli interstizi, an-

che lo *Zwischenstadt* si trova in una situazione intermedia, e non a caso la traduzione inglese più utilizzata è “in-between city”. Il termine *Zwischenstadt* viene usato da Sieverts per descrivere le nuove forme di urbanizzazione che non sono né città né campagna ma piuttosto “paesaggio urbanizzato”, dimensioni caratterizzate da mescolanza d’uso e una condizione intermedia «tra i centri storici e la campagna aperta, tra i luoghi come spazi di vita e i non-luoghi del movimento, tra i cicli economici locali e la dipendenza dal mercato mondiale» (Sieverts, 2003 [1997], p. xi). Sieverts sembra qui anticipare il paesaggio degli *hinterland* del Capitalocene di Brenner e Schmid, caratterizzato da una tensione tra usi diversi, componenti locali e dinamiche planetarie, mescolanze, conflitti e situazioni interstiziali. Nella lettura di Sieverts, che in alcuni passaggi sembra quasi mostrare una vena nostalgica e di critica verso la perdita di chiara leggibilità dei luoghi, centrale è il ruolo delle infrastrutture (Keil, 2022) e in particolare dell’auto che rende possibile i diversi pattern di uso di questo paesaggio urbanizzato e che contemporaneamente frammenta lo spazio, esclude e taglia fuori chi non può conformarsi alle pratiche previste. Le superstrade urbane emergono qui come l’emblema di questa urbanizzazione intermedia e produttrici di spazialità talvolta violenta e più spesso semplicemente secondarie. Sieverts però non si limita solo a riconoscere la perdita dei tratti identitari e unitari della città tradizionali per evidenziare le criticità e la frammentazione della *Zwischenstadt*, ma cerca innanzitutto di demistificare il mito stesso della città tradizionale per poi evidenziare come «la *Zwischenstadt* può anche essere letta come un testo aperto che richiede la collaborazione attiva del lettore con il testo stesso per poterlo comprendere e apprezzare» (Sieverts, 2003 [1997], p. 109). Questa è esattamente la carica destabilizzante e profondamente politica degli interstizi che, nel loro essere spazi che non rispondono al paradigma della modernità funzionalista e zonizzatrice, hanno bisogno di essere letti secondo chiavi differenti, come un testo aperto.

2. Ri-leggere gli interstizi urbani come spazi di possibilità

2.1. L'approccio dell'ecologia politica urbana (estesa) per un nuovo incontro con la natura urbana

Senza voler reiterare inutili retoriche e facili discorsi, è impossibile negare che ci troviamo in un momento storico in cui è sempre più evidente come il rapporto tra l'umanità e l'ambiente che abita sia in una fase critica. Ma come tutte le crisi, anche questa (che è una crisi climatica, oltre che economica e sociale, ma anche una crisi più profonda di alcune delle ideologie su cui si è fondato il mondo *occidentale* e la sua spinta incrementale e dissipativa al progresso e al consumo) comprende una fase di frizione destabilizzante ma che contemporaneamente permette l'incubazione anche di una sempre più lucida consapevolezza, contesa tra narrazioni disfattiste che condannano l'umanità e fabulazioni che cercano di inventare un futuro di convivenze e co-abitazioni differenti. In questo scenario sconcertante, con i movimenti sociali che chiedono a gran voce un cambio radicale di paradigma, i governi congelati in un immobilismo e un'incapacità di posizionamento che avvantaggia solo le grandi aziende, e modelli urbanistici che vedono nella svolta *green* (rigorosamente in inglese) delle città una risposta universalmente valida per risolvere la crisi climatica (Angelo e Wachsmuth, 2020), diventa indispensabile trovare nuovi strumenti e codici per leggere il mondo; mettere in pratica nuove modalità di convivenza e sperimentare metodologie di ricerca che riescano a tenere conto della tentacolarità delle soggettività implicate in questa matassa (Haraway, 2019a) e le geometrie di potere che le gestiscono o ne celano gli effettivi meccanismi (Swyngedouw e Ernstson, 2018).

Per studiare uno spazio infrastrutturale, quindi ad alta complessità, alta tecnologia, alta politicità e anche alto potenziale di conflittualità, con l'interesse a prestare attenzione alle dinamiche e alle soggettività implicate, è stato necessario costruire un quadro interpretativo solido ma variegato e flessibile. Piuttosto che cercare un quadro concettuale unico, stabile, un *-ismo* da adottare,

ho preferito adottare «nessuna ideologia» (Pickerill, 2017, p. 252) cercando di ibridare teorie e approcci utili alla costruzione di un mio personale quadro epistemologico e interpretativo. Un primo valido strumento per rispondere a questa esigenza di tenere assieme diversi mondi concettuali e leggere con più lenti fenomeni ibridi e non lineari, è stato rintracciato nell'approccio critico fornito dall'Ecologia Politica Urbana (UPE) come prima lente per leggere gli aggrovigliati rapporti che si instaurano tra infrastrutture, spazi urbani, processi di produzione, elementi naturali, pratiche e politiche. L'UPE, a partire dalla decostruzione della separazione tra urbano e natura, si concentra infatti sulle interazioni tra ambienti urbani, natura, relazioni sociali e relazioni di potere, investigando gli intrecci tra processi ecologici, economici e politici che producono e gestiscono lo spazio urbano. Così come le teorie sull'Urbanizzazione Planetaria hanno permesso di superare la distinzione storicizzata tra città e non città e gli studi critici sulle infrastrutture hanno mobilitato i significati sociali, culturali e politici delle reti tecnologiche, l'UPE può aiutare a rileggere e decostruire la distinzione, ormai "naturalizzata", tra natura e urbano e tra naturale e sociale mettendo invece in evidenza le co-produzioni reciproche, le rispettive co-evoluzioni, e anche i rapporti di potere, per andare verso una rilettura critica e politica dei processi socio-ecologici urbani. A partire dalla ipotesi degli interstizi come spazio privilegiato per studiare le dinamiche di urbanizzazione intorno alle infrastrutture urbane da una prospettiva situata, l'UPE può aiutare a entrare ulteriormente nelle pieghe di questi interstizi e a leggerne i processi ecologici, intesi come processi che non riguardano unicamente il mondo della "natura" (come si è solitamente portata a pensare quando si parla di *ecologia* o *ambiente*) ma riguardano precisamente le relazioni che si instaurano tra il mondo non umano e le materialità e soggettività che vi interagiscono.

Le infrastrutture urbane possono essere considerate come i «mediatori materiali tra natura e città» (Kaika e Swyngedouw, 2000, p. 120). In quanto mediatori, le infrastrutture costituiscono una importante componente degli «intrecci di componenti sociali, spazi e processi metabolici materiale che concorrono alla formazione dei paesaggi siconaturali urbani» (Swyngedouw e Heynen, 2003, p. 906). L'UPE, intesa come approccio per studiare «le nature urbane a partire da una rottura della divisione tra società e natura» (Wachsmuth, 2012, p. 507), è in questo senso una potente lente attraverso cui leggere la complessa relazione tra macro-processi socio-economici e condizioni socio-materiali locali, prestando particolare attenzione a «chi guadagna e chi perde (e in che modo), chi beneficia e chi subisce i vari processi di trasformazione socio-ambientale» (Heynen, Kaika, e Swyngedouw, 2006, p. 10), sollevando così questioni rispetto alle relazionalità (e alle iniquità) sociali, spaziali ed ecologiche connesse alle reti infrastrutturali.

2.1.1. Alle origini della storicizzata distinzione tra natura e società

La natura, storicamente e nel linguaggio collettivo, è spesso stata vista come vera e propria antitesi della città (Wachsmuth, 2012; Keil, 2003). È una storia che rimanda indietro almeno fino a Louis Wirth e alla scuola di Chicago (Park *et al.*, 1925), con un'origine individuabile nei processi di industrializzazione e urbanizzazione del XIX secolo (Angelo, 2017; Gandy, 2004). In particolare, Wirth inizia il suo *Urbanism as a Way of Life* con una importante e assolutamente non neutrale affermazione: «in nessun altro luogo l'umanità è stata così lontana dalla natura come nelle condizioni di vita tipiche delle grandi città» (Wirth, 1938, pp. 1-2). La città, in queste visioni binarie, viene spesso connotata negativamente rispetto agli attributi positivi della natura (Cronon, 1996): vista come agente inquinante; come luogo di malcostume e degrado rispetto alla tradizionale e moralmente sana vita rurale (Angelo, 2017, 2021); ma oggi vista anche come possibile risposta al cambiamento climatico, come fonte di innovazione e resilienza (Keil, 2020). La divisione urbano-natura trova infatti una eco e si fonda nella più generale e ampia separazione tra il sociale e il naturale¹, la “grande partizione” (Stengers, 2011) alla base delle ideologie che hanno permesso uno sviluppo industriale capitalista basato sullo sfruttamento delle *risorse* naturali e che è diventata nel tempo luogo comune e dato di fatto raramente messo in discussione. Per poter affrontare in maniera critica e politica il rapporto tra urbano e natura è necessario indagare le ragioni storiche e le contingenze che hanno portato alla costruzione di questa separazione tra natura e società, poi traslata anche alla separazione tra natura e urbano.

Il mondo della geografia, da sempre interessato alle relazioni tra i mondi apparentemente distinti di società e natura (Bonati, Tononi, e Zanolin, 2021), a partire dalla ricerca di una possibile conciliazione tra questi, ha iniziato a ragionare sull'ipotesi di una costruzione sociale della natura (Demeritt, 2002), o sull'idea di “natura sociale” (Castree e Braun, 2001), intendendo

¹ A monte e a complemento di questo discorso c'è anche la distinzione tra natura e cultura, che fonda in particolare il mondo occidentale ed è stata oggetto di studio soprattutto da parte di antropologia. Nei discorsi vicini al mondo dell'UPE però si tende soprattutto a parlare del binomio natura/società, intendendo le strutture sociali, le istituzioni politiche ed economiche e le loro interazioni con l'ambito urbano, con una enfasi sulle dinamiche di potere, le gerarchie sociali e le politiche urbane che hanno un impatto sulle questioni ambientali. Ragionare di cultura, in questo ambito, rimanda soprattutto a riflessioni su come i valori, le norme e le pratiche culturali influenzano le ecologie urbane, i comportamenti sostenibili e le risposte alle sfide ambientali. Per questo, assumendo un posizionamento più politico e attento anche alle disuguaglianze urbane, ho preferito ragionare del binomio natura/società, come elaborato dalle teorie sulla natura sociale e dell'UPE.

con questo termine il meccanismo alla base della divisione inconciliabile tra natura e società. Per poter sopporre una differenza tra il naturale e il sociale è infatti necessaria una precedente definizione di *natura* che ne giustifichi la separazione dal sociale, definizione che è però inevitabilmente una costruzione sociale/culturale/politica/economica e per questo funzione del sistema socio-culturale di riferimento.

Neil Smith (2008), tra i primi a studiare il rapporto tra natura, spazio e processi di produzione capitalista, individua una prima fondamentale suddivisione della natura secondo diversi attributi, funzionali alla costruzione della divisione con il mondo sociale. Smith individua una separazione, anti-tetica eppure complementare, tra una natura *esterna* e una natura *universale*. Con natura esterna si intende il principio secondo cui naturale è il «regno di oggetti e processi extraumani, esistenti al di fuori della società. La natura esterna è incontaminata, creata da Dio, autonoma» (Smith, 2008, p. 11). Ma allo stesso tempo esiste un'ipotesi che la natura sia *universale* e quindi che «gli esseri umani e i loro comportamenti sociali sono naturali tanto quanto i cosiddetti aspetti esterni della natura» (*ivi*, p. 12). Questa distinzione, insieme all'associazione della natura esterna con gli attributi del selvatico e del mostruoso, e la connotazione morale che assume l'idea universale di natura, sono stati i presupposti per la possibilità di una dominazione umana sulla natura e di uno sviluppo capitalista in tal senso: «l'ostilità della natura esterna ha giustificato il suo dominio e la superiorità morale della natura universale è stata un modello di comportamento» (*ivi*, p. 28). Con questi stessi presupposti Smith identifica un'ulteriore distinzione, basata questa volta sui processi di produzione, tra una *prima* e una *seconda* natura. La distinzione tra le due è semplicemente quella tra un mondo non-umano e quello creato e modellato dall'attività umana, ma inoltre

la distinzione è tra una prima natura concreta e materiale, la natura dei valori d'uso, e una seconda natura che è astratta e la cui astrazione deriva dal valore d'uso incamerato nel valore di scambio. (Smith, 2008, p. 78)

La natura esterna, o la prima natura, quella pre-umana e del valore d'uso, viene storicamente vista come spaventosa, selvaggia e selvatica, antitesi della civiltà, da conoscere prima con gli strumenti della scienza, e poi da dominare con la tecnica: mostruosa, non-umana, ma soprattutto disponibile a buon mercato (Moore, 2017), quindi appropriabile e attraverso cui estrarre un valore di scambio. Il posizionamento econometrico e marxista di Smith si appoggia alla lunga storia occidentale del rapporto tra scienza, cultura, società e natura. La separazione tra umano e naturale ha attraversato tutta la storia occidentale moderna con diversi esiti sul pensiero, che alternativamen-

te cercavano delle influenze reciproche e un parallelo tra le leggi naturali e i comportamenti umani o una più forte inconciliabilità. Quale che sia la corrente filosofica ed epistemologica e il grado di compenetrazione tra il mondo umano e quello naturale, l'assunto di base rimane una separazione di qualche tipo tra ciò che è umano (e quindi anche razionale) e ciò che è naturale. Sarà la consapevolezza post-moderna a spiegare come dietro il progetto della razionalità illuminista ci fosse in realtà una logica funzionale alla dominazione e all'oppressione tanto tra gruppi umani, quanto della natura (Harvey, 1989a), portando alla decostruzione della distinzione tra umano e naturale e alla costruzione dell'idea di natura sociale.

Noel Castree individua similmente tre attributi alla base della costruzione ideologica della natura, riprendendo in parte la trattazione di Smith. Il primo attributo è l'idea che la natura sia sostanzialmente *esterna*, e quindi «vista come qualcosa di intrinsecamente non sociale e non umana, come espresso dal termine “ambiente”» (Castree, 2001, p. 6), attributo che da sempre si associa ad altri binomi fondativi come «rurale-urbano, campagna-città e selvatico-civilizzato» (*ibidem*). In secondo luogo, la natura può anche essere identificata come l'*intrinseca* qualità di qualcosa, e in questo senso come *fissa* e stabile e definita da alcune specifiche qualità. Infine, la natura può essere letta come *universale*, «nel senso di comprendere tutto ciò che esiste, compresi gli esseri umani» (*ivi*, p. 7). Quello che hanno in comune questi tre attributi è che rappresentano dei caratteri *essenziali* che possono essere studiati oggettivamente in funzione della produzione di giudizi di valore, funzionali alla costruzione di una relazione di dominazione tra umanità e natura.

Questa rassegna di esempi può aiutare a spiegare come la distinzione tra ciò che è umano (quindi sociale, culturale, ma anche politico, economico e urbano) e ciò che è naturale si sia nel tempo costituita come dispositivo discorsivo, retorico e governamentale per giustificare l'azione umana di dominio sopra la natura, e di conseguenza i processi capitalisti di urbanizzazione della natura (Heynen, Kaika, e Swyngedouw, p. 2006). Sintetizza perfettamente Haraway:

La natura non è nascosta e pertanto non necessita di essere svelata. La natura non è un testo da decifrare in base ai codici della matematica o della biomedicina. Non è l'alterità che offre origine, materie prime e servizi. Né madre né curatrice, né schiava né matrice, la natura non è risorsa o mezzo per la riproduzione dell'uomo. (2019b, p. 40)

Uno degli esempi più emblematici di questa ontologica separazione tra sociale e naturale e delle conseguenze sui modelli di sviluppo si può individuare nel contesto degli Stati Uniti in espansione durante l'Ottocento, con riferimento proprio alle ideologie fondative, e all'idea di *wilderness*, a sua volta collegata al mito della frontiera, intesa come dimensione propria del territorio ame-

ricano specie nella fase della sua espansione verso Ovest. La *wilderness* viene fortemente connotata in senso morale e non solo estetico, in quanto espressione di un mitico passato incontaminato e unica «alternativa naturale alla brutta artificialità della civiltà moderna» (Cronon, 1996, p. 15) rappresentata dal paesaggio industriale sempre più urbanizzato e antropizzato.

La distinzione tra umano e natura è stata con il tempo, e a causa dei sempre più pervasivi processi di urbanizzazione, traslata anche alla relazione tra urbano e naturale considerati come due poli antitetici e opposti e a sua volta progressivamente decostruita per indagare il ruolo co-costitutivo della natura nei processi di urbanizzazione. D'altronde, sebbene le teorie sull'Urbanizzazione Planetaria non siano del tutto convincenti, non si può negare che sia sempre più difficile parlare di un mondo non urbano e identificare una separazione netta tra l'urbano e il "rurale" (usando questo termine come sineddoche di tutto il mondo non urbano). Anche contesti distanti dall'idea di città in realtà sono totalmente connessi alle dinamiche urbane e inevitabilmente ne subiscono l'influenza. Per questo il passaggio dal piano sociale/culturale a quello urbano, in antitesi al mondo naturale, è possibile ed epistemologicamente rilevante. La divisione dicotomica tra società e natura, la "questione della natura"² come la definisce Fitzsimmons (1989), viene infatti progressivamente traslata anche al binomio città-campagna, con questi due termini usati in maniera pressoché univoca rispetto all'altro binomio (sociale=urbano; naturale=campagna). Wachsmuth (2012), nel proporre una lettura della storia del rapporto urbano-natura secondo l'evoluzione di tre ecologie, sottolinea come «la serie di tre ecologie mostra una crescente consapevolezza del ruolo della natura nell'urbanizzazione e quindi nella società, ma anche un reale cambiamento nel rapporto tra questi termini» (Wachsmuth, 2012, p. 507). In epoca industriale, periodo coincidente con la prima importante fase di urbanizzazione in senso contemporaneo, si assiste anche a una separazione spaziale del lavoro (Fitzsimmons, 1989), processo che creerà le entità città e campagna come due apparentemente autonome entità sociali. Questa suddivisione avrà inoltre anche un sempre più forte riflesso negli attributi sociali associati a queste sfere e che ancora permane e ancora viene mobilitata nei discorsi e nelle politiche urbane e ambientali:

Particolari insiemi di referenti (gli elementi naturali e "verdi" dell'ambiente costruito [...] o il "grigio" sociale degli edifici, delle strade e delle infrastrutture) vengono associati alle corrispondenti caratteristiche sociali (il verde significa comunità; il grigio significa anomia). (Angelo, 2017, p. 165)

² Fitzsimmons sfrutta qui il doppio significato della parola inglese *matter*, che significa contemporaneamente "questione", "argomento, ma anche "materia" e "importanza".

Una prima decostruzione (per quanto comunque profondamente tecnocratica) di questo binarismo natura/cultura-società-urbano arriva dagli studi sul metabolismo urbano degli anni Sessanta (Wolman, 1965). Quello del metabolismo urbano è un approccio interessato allo studio dei processi di conversione della natura nell'urbano, un approccio a sua volta ispirato alle elaborazioni di Marx sulla conversione delle risorse naturali in beni, tramite lavoro. Secondo i teorici del metabolismo urbano, la città può essere assimilata a una macchina (o anche a un organismo riprendendo le metafore organicistiche ottocentesche) che produce la sua crescita convertendo risorse naturali in risorse urbane e poi in rifiuti o elementi di scarto, in un processo lineare di *input-output* che può e deve essere progressivamente ottimizzato in un'ottica di sviluppo sostenibile. Inizia in questo modo a emergere una prima ipotesi di co-produzione tra urbano e natura, per quanto spiegata in termini puramente energetici e di processualità lineari.

A partire dalle teorie sul metabolismo urbano, il campo di studi dell'Ecologia Politica Urbana dagli anni Novanta ha iniziato a ragionare sulla possibile ibridazione e contaminazione tra natura e società (Angelo, 2017) e ha permesso di demistificare così le narrazioni essenzializzanti su queste come entità antitetiche, per metterne altrimenti in luce le dinamiche di co-produzione e interazione. Assunto di partenza dell'UPE è infatti l'idea che il mondo sociale, comprese le città, sia prodotto a partire da elementi naturali e quindi l'urbano sia costitutivamente contemporaneamente sociale e naturale (Harvey, 1996a). Secondo le ipotesi dell'UPE infatti, l'interezza delle materialità non umane vengono progressivamente integrate nei circuiti di accumulazione capitalista attraverso cui vengono trasformate e de- o ri-territorializzate come risorse funzionali ai processi di urbanizzazione. Questo è possibile attraverso la combinazione di lavoro e processi fisici e tecnologici in un «frattura socio-metabolica [che] muove ogni tipo di risorsa naturale – ad esempio uranio, petrolio, cibo, rame, sabbia – nel processo di urbanizzazione» (Swyngedouw, 2019, p. 549). Oltre a comprendere le città come entità sempre più aperte e connesse (Amin e Thrift, 2002; Graham e Marvin, 2001), le teorie dell'UPE permettono di rileggere l'urbanizzazione come un processo che si dispiega attraverso una vasta rete relazionale, attraverso flussi di energia e materialità (Kaika, 2005), ma anche di capitale, merci, persone e idee, e soprattutto come un processo che mette in connessione le nature e gli spazi urbani tramite ecologie complesse e attraverso contesti spesso distanti tra loro (Braun, 2005). Nel sintetizzare questi processi, spiega Swyngedouw come

la città e l'urbano sono una rete di processi intrecciati sia umani che naturali, reali e immaginari, meccanici e organici. Non c'è nulla di "puramente" sociale o naturale nella città, e ancor meno di asociale o innaturale; la città è sia naturale che sociale, reale e immaginaria. (Swyngedouw, 1996, p. 66)

Nel fornire questa reinterpretazione critica, relazionale, ma anche tecnologica, del metabolismo urbano, Swyngedouw apre la strada ai concetti di *cyborg* e di *ibrido* di Haraway (1991) e Latour (2015), che applicati all'urbano permettono una nuova interpretazione della coproduzione tra urbano e natura. Così come il *cyborg* harawaiano e gli ibridi di Latour (cf. Zitouni, 2004) rappresentano entità intermedie che incarnano e mediano tra natura e società innescando nuove alleanze e associazioni, così la città può essere letta come *cyborg*, parte sociale e parte naturale, senza confini netti tra questi, «interiorizzando continuamente le molteplici relazioni contraddittorie che ridefiniscono e rielaborano ogni corpo e ogni cosa» (Swyngedouw, 1996, p. 70). La metafora *cyborg* permette di concettualizzare le interazioni tra processi sociali e biofisici che costituiscono le basi per la vita quotidiana urbana. Il *cyborg* può infatti essere definito come un intermediario che media tra natura e società (Haraway, 1991), «composti di organico, tecnico, mitico, testuale e politico» (Haraway, 2019b, p. 61), e in questa mediazione è capace di intrecciare un complesso tessuto di trasgressioni (Haraway, 1994), divergenze e spazi liminali (Swyngedouw, 1996). Ma oltre a essere un *framework* analitico può anche entrare a far parte di una strategia immaginativa e figurativa (Gandy, 2005; Wilson, 2009) che «apre una nuova arena per pensare e agire sulla città» (Swyngedouw, 1996, p. 80). L'idea del *cyborg*, nel suo accogliere ontologicamente ed epistemologicamente l'ibridazione e la complessità (Wilson, 2009), permette infatti di costruire consapevolezze sull'urbano come prodotto di interazione di sistemi differenti e anche contraddittori, e permette inoltre di continuare a sottolineare la continuata importanza della sfera pubblica intesa come assemblaggio di materialità e *agency* differenti, un "parlamento di cose" (Latour, 2015a).

Insieme al concetto di *cyborg*, l'idea di *ibrido* permette di alimentare ulteriormente il quadro epistemologico per la lettura delle relazioni tra urbano e natura alla base dell'UPE (Zimmer, 2010). Per Latour, gli ibridi possono essere definiti come una combinazione di natura e cultura, intrecci e assemblaggi di entità differenti che non possono essere ascritti a uno dei due poli (natura-cultura), non rappresentativi di nessuna entità ontologicamente definita ma solo «punti di riferimento relativi» (Latour, 2015a, p. 72). Nella lettura di Swyngedouw (2004) del concetto di ibrido applicato all'urbano, il concetto assume fondamentalmente un carattere processuale. Comprende infatti processi naturali (biologici, fisici, chimici); pratiche materiali, culturali e discorsive di vari attori, e relazioni sociali. Si possono quindi individuare tre dimensioni relazionalmente interconnesse tra loro: «una dimensione fisica e materiale; una dimensione pratica e mercificata; e una dimensione discorsiva e costruttivista [...]». I processi appartenenti a queste dimensioni sono mediati dalle relazioni sociali, nonché dai rapporti sociali con la natura.» (Zimmer, 2010, p. 346).

I concetti di ibrido e di cyborg permettono di arricchire e informare le discussioni sul concetto di natura, perché riconoscendo in particolare una *agency* propria dei processi naturali di fatto salta ogni distinzione tra ciò che è naturale e ciò che è sociale (Latour, 2005). Così come le città sono frutto di processi ibridi e *cyborg* di urbanizzazione, allo stesso modo la natura non può essere considerata a prescindere dai processi materiali, metabolici, culturali e simbolici che la definiscono e la significano e soprattutto non può essere definita come entità passiva, immobile e immutabile. Proprio per superare definitivamente questa *impasse*, Swyngedouw propone di adottare il termine “socio-natura” per indicare le ibridazioni e le forme di co-produzione che caratterizzano i rapporti tra società e natura (Bear, 2017).

A partire da queste considerazioni, tutti i discorsi sull’urbanizzazione della natura derivanti dagli studi sul metabolismo, non possono essere considerati unicamente fatti tecnici o tecnologici, ma sono «parte integrante della politica della vita come qualsiasi altro processo sociale» (Swyngedouw, 2006, p. 107) e profondamente intricati in complesse e spesso inique configurazioni di potere.

2.1.2. Oltre il metabolismo e il marxismo: rileggere le nature urbane

Dalla rilettura dell’UPE dei rapporti tra natura e urbano emerge come questi non possano essere considerate entità ontologicamente distinte e non esista nessuna effettiva separazione tra i due ambiti. Sottolinea a questo proposito Harvey che «non c’è nulla di innaturale a New York» (Harvey, 1996a, p. 186) e aggiungono coerentemente Tzaninis *et al.* «non c’è neanche nulla di “naturale”» (Tzaninis *et al.*, 2021, p. 242).

In questo contesto, l’apparentemente ossimorico concetto di natura urbana emerge non più come contraddittorio o come assurda sintesi di elementi antitetici, o come mero risultato di operazioni di rinverdimento della «città clorofillica» (Metta, 2022, p. 88), ma come un interessante ambito su cui ragionare in una maniera critica e politica. Nel primo paragrafo di questo capitolo, più che ricostruire pedissequamente la genesi dell’UPE mi è interessato mobilitarne i fondamenti epistemologici, per poterlo informare con il posizionamento più femminista, attento alle differenze, alle ibridazioni e al più-che-umano che ho iniziato a introdurre e che è possibile leggere nei concetti di *cyborg* e *ibrido*. Ho cercato in particolare di mettere in evidenza l’attenzione alle processualità su cui si fonda il rapporto urbano-natura, l’impegno a mettere in luce i rapporti di co-produzione e la costruzione di disequilibri e geometrie di potere che da sempre permettono e giustificano lo sfruttamento di risorse naturali, insieme alle modalità con

cui la natura è stata prodotta e acquisita dal capitalismo nei processi di urbanizzazione (Smith, 2008; Moore, 2015). A partire da queste premesse mi interessa soprattutto operare uno spostamento dalle (ormai spesso criticate) posture più strutturaliste (Zimmer, 2010; Farías, 2010) e legate alla matrice neo-marxista dei primi studi (Heynen, 2014) per andare verso un'attenzione più posizionata e reticolare per gli assemblaggi complessi e le reti (Heynen, 2018).

Affiancare l'approccio dell'UPE con elementi provenienti da posture più latouriane, e quindi informate dall'Actor-Network Theory, e più harawaiane, e quindi attente alla costruzione di parentele e alleanze affettive tra soggettività umane e non-umane (Haraway, 2003), può infatti aiutare a sviluppare una UPE più situata, femminista e meno legata alle sue origini strettamente marxiste. Se infatti i primi studi dell'UPE erano principalmente interessati all'indagine sulle forme di mercificazione della natura nei processi di urbanizzazione, ragionare sulle dimensioni di ibridazione permette di tenere conto delle diverse *agency* che agiscono nell'urbano, costruire associazioni e connessioni (Farías e Bender, 2010), mettere in evidenza «questioni di interesse» (Latour, 2010, p. 479) e costruire così nuove figurazioni e alleanze che possano tendere verso un'arte del vivere su un pianeta *danneggiato e infetto*, a contatto con le turbolenze (Tsing, 2015, 2017; Haraway, 2019a).

L'urbano emerge qui come spazio più-che-umano (Whatmore, 2002), multiforme e multispecie (Van Dooren e Rose, 2012; Barua e Sinha, 2023), in senso vegetativo (Mubi Brighenti, 2018) o come *zoöpolis* (Wolch, 1996). Questo non solamente perché l'urbano mobilita metabolicamente (Gandy, 2004) la natura nei suoi processi di produzione spaziale, ma soprattutto perché attori non umani costantemente circolano nei suoi spazi, interagiscono con questi e contribuiscono alla loro evoluzione. In particolare, a partire dall'informazione delle teorie più marxiste dell'UPE con elementi provenienti da approcci più legati all'Actor-Network Theory (Holifield, 2009) e agli assemblaggi urbani (Farías e Bender, 2010; McFarlane, 2011), il riconoscimento di un'*agency* della natura e di tutti gli elementi non-umani che interagiscono con l'urbano ha permesso di costruire una nuova lettura della natura urbana, non solo come recipiente passivo dei processi di urbanizzazione, ma come vero e proprio soggetto urbano attivo. Esorta Metta:

Si tratta di accogliere i disturbi, le interferenze problematiche e le conflittualità, smarcandosi dalla dimensione della neutralità verde, della levigatezza antibiotica, consumabile e spendibile di molte interpretazioni progettuali delle nature urbane contemporanee. (Metta, 2022, p. 13)

Si possono a questo punto individuare alcuni tratti fondanti della natura urbana. In relazione ai “significanti della natura”, intesi come le entità semanticamente associate alla sfera di significato della natura (es. alberi e piante, parchi, aree verdi) e spesso connessi alle pratiche urbane di *greening*, Angelo (2021) definisce la natura urbana come un bene:

- indiretto e morale («contenitore di sentimenti morali e veicolo di azioni moralmente valide»; *ivi*, p. 21);
- universale, ossia benefico per tutti e per tutti nello stesso modo;
- aspirazionale, ovvero come bene verso cui tendere con atteggiamenti orientati al perseguimento di un futuro ideale, riproponendo la visione morale e borghese già incontrata.

Queste tre caratteristiche sono rese concepibili e possibili perché basate sulle costruzioni sociali che pongono la natura all'esterno del mondo sociale e per questo universalmente riconoscibile come valore cui tendere, proprio perché non legato alla imperfetta natura umana. Questo ha permesso anche il paradosso per cui

sebbene i progetti *green* siano tecnologie di controllo che incanalano idee molto specifiche (storicamente e socialmente) su ciò che costituisce una buona città e un buon cittadino, vengono comunque rappresentati come investimenti universalmente vantaggiosi per il bene pubblico. [...] Apparendo come “naturali”, vengono considerati progetti tecnico-ecologici apolitici piuttosto che operazioni di controllo. (Angelo, 2021, p. 23)

La lettura di Metta del paesaggio come “mostro” (2022) mi permette di introdurre un ulteriore binarismo presente nella lettura delle nature urbane. Metta parla infatti di una doppia costruzione della domesticazione della natura come fondamento dell'urbanità: da una parte la natura è stata addomesticata in forme produttive (tramite le pratiche di agricoltura e tutte le attività a questa connesse); dall'altra la natura è stata addomesticata e integrata allo spazio urbano, in forma monumentale, decorativa, come bene da fruire e proteggere collettivamente, come giardini, parchi o in generale “verde” urbano, sempre controllato, normato e irregimentato. Questo binarismo innesca un dualismo anche negli atteggiamenti che si manifestano nei confronti della natura urbanizzata: «da un lato, il riduzionismo predatorio che considera il non-umano una miniera di risorse consumabili a volontà; dall'altro l'immobilismo nostalgico della colpa, che rimpiange uno stato di natura perduto perché irrimediabilmente alterato dall'azione umana» (Metta, 2022, p. 58). Quindi appropriare e capitalizzare, o proteggere e tutelare; sempre mantenendo un paternalismo di fondo che garantisce le condizioni di possibilità di entrambe le relazioni. Nessuno spazio

in ogni caso è lasciato per quello che è selvatico o mostruoso (la già vista *wilderness*), che infatti rimane relegato a un contesto completamente estraneo a quello urbano, e quindi anche civile e civilizzato. Emerge un doppio livello di lettura della natura urbana. Da una parte abbiamo le costruzioni che separano nettamente urbano e natura come regni complementari e antitetici e che, a partire dall'idea della natura come bene aspirazionale e moralmente "buono", hanno garantito lo sfruttamento delle risorse naturali ma anche l'attuazione depoliticizzata di politiche di *greening* e la costruzione dell'intero discorso intorno allo sviluppo sostenibile (attraverso, ad esempio, *nature-based solutions* e servizi ecosistemici). Dall'altro lato abbiamo una lettura interna alla considerazione della natura come elemento moralmente e urbanamente "buono" se, e solo se, produttivo (agricoltura, risorse ecc.) o decorativo (parchi, giardini).

In entrambi i casi, non è contemplato nessuno spazio per le nature urbane improduttive, irrilevanti, non progettate o marginali. In un sistema urbano orientato al profitto e alla produzione di valore, che cerca di incasellare ogni spazio in una funzione o in una categoria urbanistica, è difficile trovare un inquadramento per tutte quelle configurazioni socio-naturali che scivolano tra le definizioni, specialmente se sono spazi improduttivi per *natura* e pertanto scartati dal sistema capitalista. Come gli spazi interstiziali, anche le "nature interstiziali" si trovano in una condizione minoritaria e di subordinazione e quindi poco attraenti per i paradigmi di piano produttivisti e attenti quasi unicamente all'estrazione di valore fondiario. Le nature interstiziali non producono valore perché non sono immediatamente appropriabili né in un senso produttivo/metabolico (non sono ad esempio aree agricole o facilmente trasformabili in quel senso) né in un senso di fruizione urbana comunemente intesa, perché non sono aree convenzionalmente verdi come parchi, né sono immediatamente trasformabili in termini di edificabilità. Sono semplicemente nature interstiziali, che in quanto tali rimangono in una posizione intermedia e ibrida rispetto a tutti i significati urbani, acquisendo però così una propria specificità. Mi riferisco in particolare a quelle *nature interstiziali* già parzialmente incontrate nel primo capitolo, definibili, ad esempio, come terzo paesaggio (Clément, 2018); paesaggi non intenzionali (Gandy, 2016); *Brache* (Gandy, 2022c); *friche urbaine*; *wasteland* o *brownfield*; *terrain vague* (de Solà-Morales, 2014); *marginalia* (Gandy, 2013, 2022a). Sono spazi scartati sia da un punto di vista simbolico (attraverso l'adozione di terminologie spesso connotate negativamente, cf. Mahmoudi Farahani e Maller, 2019), ma anche materialmente (non attirando gli interessi del capitale e dei piani urbanistici che ne sono l'espressione), proprio perché mettono in discussione «il telos organizzativo della modernità» (Gandy, 2016, p. 435). In tutte queste definizioni è sempre presente una certa tendenza, talvolta mani-

festa talvolta solo allusiva, alla descrizione di questi spazi come spazi vuoti, inoccupati o improduttivi, quando si tratta in realtà di spazi che in potenza sono estremamente ricchi di vita e popolazioni, specialmente non-umane, talvolta anche in misura superiore a spazi artificialmente naturalizzati.

L'adozione di un paradigma ecologico-politico verso le nature urbane interstiziali e l'abbandono di uno sguardo utilitarista, permette contemporaneamente di rileggere la natura come dinamica e in evoluzione e di rivalutare anche il suo ruolo costitutivo nelle dinamiche materiali e culturali dell'urbano. Non a caso infatti, «luoghi che sembrano “inutili” allo sguardo fugace dei passanti possono diventare spazi di avventura, immaginazione e scoperta di sé per [...] gli esploratori dell'urbano» (Gandy, 2022a, p. 88). Questa felice ambiguità, che destabilizza anche lo stesso statuto epistemologico della geografia e mette in discussione molte delle concezioni borghesi e utilitariste sulla natura, emerge in maniera pregnante nell'idea di *terrain vague* di de Solà-Morales. De Solà-Morales usa infatti il termine francese *vague* per la grande varietà di significati che il termine comprende, a sottolineare la mutevolezza del concetto. *Vague* significa innanzitutto *onda*, rimandando all'oscillazione, alla fluidità e all'instabilità. Ma contemporaneamente significa anche *vago* e *vacante*: vago nel senso di indeterminato, incerto, mutevole; vacante come vuoto, inoccupato, e allo stesso tempo disponibile e libero. Tutti i significati contengono un'ambiguità di fondo che assume una connotazione non esclusivamente e non puramente negativa, ma anzi contiene il seme e il potenziale evocativo delle possibilità. Le nature interstiziali e indefinibili spesso si riappropriano degli spazi di scarto del processo di urbanizzazione. Si insediano e proliferano in spazi che contemporaneamente mostrano possibilità per altre dimensioni ecologiche, ibridazioni, nuove configurazioni, e come terreno per pratiche di uso non normate e non normabili. Spazi in cui l'ambiguità urbana di margine si mescola ad ambiguità ecologiche e di paesaggio, in cui si può individuare una natura che non risponde al paradigma per cui la natura o serve come risorsa, o serve come bene, o è da riconfigurare riportandola a uno di questi due modelli.

La rilettura della natura urbana «in sé piuttosto che in termini di ciò che può fare per “noi”» (Gandy, 2022a, p. 33), ovvero come non necessariamente e non solo sussunta e integrata nei processi di urbanizzazione, permette di

passare dal paradigma del “paesaggio in quanto è visto” a quello del “paesaggio è in quanto agisce” (Celestini, 2018), con un ribaltamento radicale del rapporto soggetto-oggetto e una riscrittura delle nostre attese e dei nostri desideri, come delle nostre competenze. (Metta, 2022, p. 95)

Le nature urbane interstiziali consentono questa traslazione di senso, questa destabilizzazione, proprio in virtù del loro statuto intermedio che, nello scivolare tra paradigmi consolidati e sfuggendo a ogni tendenza appropria-

tiva, mostra una sua propria *agency* e una sua propria capacità di risignificare gli spazi con cui entra a contatto. Riconoscere l'*agency* della natura, in particolare nella sua declinazione interstiziale, fa emergere l'urbano sempre più come una vera e propria formazione ecologica: «un insieme di forze e intensità allo stesso tempo spaziali, materiali ed etologiche, costituito da pratiche eterogenee che includono relazioni, se non alleanze, con compagnie non umane» (Barua e Sinha, 2023, p. 2207). L'idea dell'urbano come una formazione ecologica riprende e risuona con tutti i ragionamenti dell'UPE sull'urbano come prodotto di società e natura intrecciate, ma assume un posizionamento più profondamente legato alle diverse *agency* e soggettività che animano l'urbano, alla vibrante materialità (Bennett, 2009) degli oggetti, degli umani e dei non-umani che abitano lo spazio e alle ecologie impreviste che compongono (Jorgensen e Tylecote, 2007).

Costruire e adottare una lettura situata e politicizzante degli assemblaggi socio-naturali interstiziali, senza usare una lente retorica e romanticizzante delle nature selvatiche e residuali, ma prestando attenzione alla loro *agency*, al potenziale politico e trasformativo che possiedono, permette anche di mettere in luce le logiche inique dietro alla produzione e significazione della natura urbana insieme a una rilettura critica dei progetti *green* delle città.

2.1.3. Verso un'ecologia politica situata e più-che-urbana

L'approccio dell'UPE è stato adottato come approccio che può aiutare a leggere i processi di urbanizzazione come una serie di dinamiche che implica uso di tecnologie, di potere, di politiche, di materialità e che mobilita umani e non-umani in flussi complessi e non sempre trasparenti. L'UPE emerge quindi non tanto come posizione teorica distintiva in sé, ma si configura piuttosto come lente critica attraverso la quale esplorare e interpretare i processi socio-ambientali di modifica dell'ambiente costruito (Gandy, 2022b; Keil, 2003). Questa particolare attitudine indagatrice e dubitativa permette anche di rileggere le nature urbane e non reiterare i discorsi che vedono nelle nature spontanee e interstiziali qualcosa di inutile e irrilevante per i processi urbani, ma come un elemento costitutivo in sé. È un approccio che permette di comprendere meglio le relazioni tra urbano e natura, le implicazioni reciproche, in vista di un superamento di queste divisioni verso nuove cooperazioni e nuove intersezioni generative. In particolare, ragionare sull'urbano in termini *cyborg* e ibrido significa tenere assieme urbanità differenziali, politiche, tecnicità, infrastrutture, nature, soggettività, interstizi, ecc. Proprio in relazione alle infrastrutture da cui questo lavoro prende le mosse, Gandy spiega come «il concetto di cyborg pone enfasi sull'interfaccia materiale tra il corpo e la città che si manifesta in

particolare nelle infrastrutture che collegano corpo umano e reti tecnologiche» (Gandy, 2005, p. 28) e in questo senso l'idea di *cyborg* permette di dare un senso a determinati paesaggi infrastrutturali prodotti dall'interazione tra evidenti e contraddittori sistemi sociali e culturali. Oltre a questo, il riconoscimento di altre *agency* oltre l'umano, nella lettura urbana che Zitouni fa di Latour, permette di ampliare e integrare lo studio sulle infrastrutture e sulle tecnologie. Ragionare di *agency* nell'urbano rende conto degli "arrangimenti" [*make-do*] urbani e che si dispiegano in catene e micro-decisioni che trasferiscono *agency* a soggetti sempre diversi. Seguendo le catene di attori (Latour, 2005) si decostruiscono soggetti e oggetti, padroni e servi, attori e non attori, e ci si pone all'incrocio di «molte improvvisazioni e arrangimenti, di cui siamo parte. La città come insieme di arrangimenti: potrebbe essere la frontiera del suo lavoro [di Latour, NdA] o almeno una sua interpretazione come ricercatore urbano» (Zitouni, 2004, p. 7).

Questo posizionamento implica un *queering* dell'UPE e degli studi urbani. *Queering* in questo contesto non ha un riferimento esclusivo alla sfera della sessualità (anche se è dal mondo degli studi della sessualità che deriva), ma significa interagire con gli spazi urbani con modalità dubitative, auto-critiche e auto-riflessive, e aprendosi alla possibilità della liberazione e del cambiamento (Gandy, 2012). *Queering* le ecologie urbane implica pertanto decostruire le categorie con cui si è soliti leggere lo spazio e le sue dinamiche e inserirsi in un insieme fluido tanto di contestazione, quanto di possibilità. Insieme a questo, ho proposto una modalità di rileggere le ecologie urbane a partire dal livello situato del quotidiano e dell'interstiziale, del mondano e del banale, e delle potenzialità generative e politiche delle dimensioni sotto-rappresentate. Partendo da una lettura dell'UPE sin da subito informata dai ragionamenti dell'Actor-Network Theory sulle diverse *agency* e soggettività, e su un'attenzione verso assemblaggi e concatenamenti sono approdata a una idea di UPE *estesa*, oltre le sue radici neo-marxiste. Recependo le critiche ai posizionamenti più strutturalisti, metabolici e città-centrici dei primi studi dell'UPE da parte delle teoriche femministe, *queer* e postcoloniali, e messe in evidenza, tra gli altri, da Heynen (2018), Tzaninis *et al.* (2021) e Connolly (2019), è possibile espandere le idee fondanti dell'UPE, arrivando a una ecologia politica *più-che-urbana* e *situata more-than-urban*.

L'invito a una ecologia politica *più-che-urbana* arriva innanzitutto dalle critiche di Angelo e Wachsmuth (2015) sul *methodological cityism* che ha permeato buona parte degli studi dell'UPE (stesso punto di partenza dei discorsi sull'urbanizzazione planetaria). Sebbene l'UPE sia riuscita a configurarsi come uno studio dei processi di urbanizzazione oltre la città, secondo linee anche legate alle trasformazioni socio-ambientali oltre al semplice studio delle nature ur-

bane, buona parte delle ricerche empiriche sono legate esclusivamente alla città, naturalizzando nuovamente questo oggetto come unico terreno di analisi possibile. Praticare una ecologia politica *più-che-urbana* significa pertanto superare la metrocentricità (Bunnell e Maringanti, 2010; Arboleda, 2016) che caratterizza l'UPE, dando importanza anche a contesti non necessariamente connessi alle città ma pure implicati nei processi di urbanizzazione. Seguendo Connolly (2019), una strada percorribile è quella di concentrarsi metodologicamente sulle pratiche quotidiane e sull'esperienza degli attori e delle loro geografie più-che-urbane, prestando alle pratiche urbane differenziali e alle modalità con cui uno spazio viene prodotto a partire e tramite le pratiche. Questo approccio

implica che noi ricercatori dovremmo determinare in anticipo solo il fenomeno empirico che ci interessa studiare, lasciando che siano i vari attori, oggetti e pratiche a dettare dove la nostra ricerca potrebbe condurci. Ciò potrebbe portarci in luoghi non considerati "urbani" in senso tradizionale, ma che allo stesso tempo non possono essere determinati con certezza prima di svolgere la ricerca. (Connolly, 2019, p. 68)

Un altro aspetto verso cui porta l'invito a una ecologia politica *più-che-urbana* è anche una possibile risposta alla necessità di posizionare e situare l'UPE in una cornice che contempli anche modalità urbane differenti e non necessariamente basate su paradigmi del Nord globale (Tzaninis *et al.*, 2021; Lawhon, Ernstson, e Silver, 2014). Non solo, invita a «concentrarsi sulle rivoluzioni quotidiane nelle ecologie politiche sub/urbane attraverso le quali possiamo riconciliare rivendicazioni apparentemente opposte tra un'UPE situata e la necessità di un'UPE post-urbana» (Tzaninis *et al.*, 2021, p. 243), potendo riconnettere così il planetario con il quotidiano attraverso l'attenzione alle pratiche e ai processi micro-politici.

Una discesa alla scala del corpo e delle situazioni urbane interstiziali locali e situate mette in evidenza come le dinamiche socio-ecologiche siano sempre profondamente situate e incorporate iniquamente, e stare su determinati micro-contesti li rende un ambito di indagine in cui si collocano strutture di potere più ampie (Truelove, 2019). Da queste considerazioni emerge l'ipotesi di una ecologia politica *situata* (Doshi, 2017) che utilizzi il corpo come un sito materiale e politico tramite cui ragionare di processi ecologici e politici, rivelando così, a partire dalle singole soggettività, come i flussi metabolici e i processi urbani si materializzino in forme diverse a seconda dei corpi e dei soggetti con cui entrano in relazione, innescando reazioni e contestazioni differenti.

Praticare una ecologia politica *più-che-urbana*, implica necessariamente anche decentrare il soggetto umano nella conoscenza dell'urbano, per andare così verso una ecologia politica più-che-umana, in cui anche le soggettività non-umane emergano come vere e proprie abitanti e produttrici dell'urbano.

Come già visto sopra, l'urbano non può essere pensato in termini unicamente umani, ma è necessario smantellare le distinzioni tra ciò che è umano e cosa no e tra ciò che è vivente e cosa non lo è. L'UPE ce l'ha ormai fatto capire: non è possibile considerare antitetivamente urbano e natura, ma è unicamente possibile ragionare in termini di configurazioni eterogenee (Lawhon *et al.*, 2018) e più-che-umane (Barua e Sinha, 2023). Dal punto di vista epistemologico, questo può voler dire assumere una «postura apertamente riparativa, che rifiuta di sapere troppo, che lascia spazio alla speranza e amplia le possibilità» (Gibson-Graham e Roelvink, 2010, p. 324). Tornerò su questo punto più avanti, ma qui è importante sottolineare che questa ipotesi implica, per dirla con Latour, «imparare a essere affetti» (Latour, 2004, p. 213; in Gibson-Graham e Roelvink, 2010) e leggere l'urbano in termini di *livelihoods* (Gibson-Graham e Miller, 2015), un termine di difficile traducibilità in italiano ma che significa sostanzialmente costruire modalità per sopravvivere e sostenersi in comune.

Senza voler entrare nel vivo del dibattito sulle *indigenous knowledges*, alcuni elementi possono qui essere riportati, come espressione di mondi e relazioni ontologiche che interrogano radicalmente le epistemologie dominanti. In quanto ricercatrice che si è formata con determinate letterature egemoniche, riconoscendo i limiti epistemici ed etici nell'accostarmi a forme di sapere indigene, queste possono essere lette come segnale di un altro modo possibile di relazionarsi alla terra, agli altri esseri viventi, e al sapere stesso. Per potersi rapportare all'urbano, decentrando il soggetto umano per ragionare in termini di alleanze e configurazioni eterogenee, le conoscenze basate sulla terra (*land-centred knowledges*) sono un approccio possibile per andare oltre le dicotomie urbano-natura e urbano-rurale, e così anche umano-non umano e vivente-non vivente, arrivando così anche a poter superare le ipotesi dell'Antropocene e pensare l'umanità come «incorporata nelle temporalità geologiche (piuttosto che semplicemente come loro autore)» (Springgay e Truman, 2018, p. 26). Pensare lo spazio (urbano) in questa modalità significa infatti considerare e riconoscere tutte le agency che hanno o hanno avuto un ruolo di custodia della terra, intendendo il concetto di *terra* non solo come spazio fisico, non solo in termini di paesaggio ma anche come spazio di formazione della comunità, spazio di coabitazione e riproduzione, spazio di cui prendersi cura e considerando anche le sue ineludibili “proprietà vitali”. Applicare delle conoscenze basate sulla terra allo studio dell'urbano porta ad andare oltre le concezioni convenzionali dello spazio urbano perché, scrive Yusoff (2015), «se superiamo i confini della vita stessa, considerando l'inumano non come uno step ulteriore, ma come parte integrante della composizione dell'umano, allora dal punto di vista ecologico esiste la possibilità di pensare relazioni diverse con la terra che, materialmente e concettualmente, non iniziano e finiscono con il soggetto» (p. 389).

2.2. La vita quotidiana negli interstizi urbani: tattiche e rivendicazioni politiche

2.2.1. Il quotidiano come terreno politico

Come si è visto nel primo capitolo, gli interstizi urbani possiedono uno statuto mediano e insieme plurale che li rende da una parte poco rilevanti per le politiche urbane e i processi di produzione di rendita urbana, ma dall'altra anche spazi di grande flessibilità e potenziale disponibilità alla messa in atto di pratiche che non trovano spazio in altri contesti più istituzionalizzati o controllati. Proprio per questa ragione, una lettura legata alla vita quotidiana che si svolge negli interstizi può aiutare a costruire visioni alternative sui campi lasciati liberi dalle logiche del capitale, mettendo in evidenza come gli interstizi possano essere risignificati come spazi di sperimentazione e rivendicazione politica, e ribaltando così le letture produttiviste dello spazio urbano. Il tema delle pratiche e del quotidiano è storicamente un ambito degli studi urbani orientato a un'attenzione agli aspetti "carnosi e disordinati" della vita quotidiana (Katz, 2017). Una ricerca che si vuole attenta al locale, al quotidiano e al mondano, tanto come categorie teoriche che come prassi politica (Whitehead, 2005), non può non prestare attenzione alle modalità con cui lo spazio viene utilizzato, vissuto e significato dalle pratiche, formali quanto informali, che vi insistono.

Nel primo capitolo ho messo in evidenza come gli interstizi urbani siano spazi in cui gli interessi politici o di investimento sono più rarefatti e questo crea le condizioni per l'instaurazione di dinamiche al di fuori dei circuiti convenzionali del valore, permettendo di costruire spazi e pratiche contro-egemoniche e contro-utilitaristiche. È bene comunque ricordare che non sono spazi totalmente al di fuori delle logiche di produzione spaziale, ma sono contesti di mezzo e relazionali rispetto a un intorno con cui si entrano in contatto. Per questo, le pratiche di risignificazione possono anche attirare nuovi interessi che possono quindi portare a tentativi di appropriazione istituzionale di quegli spazi prima ininteressanti, rendendo la condizione interstiziale sempre mutevole e mai indefinitamente stabile. La condizione interstiziale però è determinata dal fatto che, in un determinato momento, le maglie politiche e di controllo sono più larghe ed esiste pertanto un "margine di manovra" più elevato e uno spazio più libero e flessibile per innescare meccanismi di riappropriazione.

Insieme a questa idea di interstizio, ho iniziato a introdurre come il quotidiano possa essere il terreno di partenza primario per la costruzione dal basso di nuovi significati urbani, in quanto «ambito disordinato, complesso e contestato, della riproduzione sociale, del controllo e della formazione dell'identità» (Whitehead, 2005, p. 281; cf. Katz e Kirby, 1991). Il quotidiano ha

una doppia valenza ontologica, un po' come gli stessi interstizi urbani: da una parte è generato da una cultura dominante che si produce e riproduce nella reiterata adozione di abitudini e pratiche consolidate; dall'altra può assumere uno statuto di messa in discussione proprio di quello stesso sistema che tenderebbe, invece, all'auto-riproduzione e al mantenimento delle regole e delle norme che sostengono lo *status quo* (Nuvolati, 2019).

Lefebvre pone particolare enfasi alla differenza e alla vita quotidiana come parte fondante del suo pensiero urbano (Buckley e Strauss, 2016). In *La Rivoluzione urbana*, Lefebvre individua tre livelli che significano l'urbano: un livello globale [G] cui afferiscono le istituzioni e i rapporti astratti (mercati, Potere, ecc.); un livello di mediazione, o misto [M], il livello urbano in senso stretto, e un livello privato [P]. In quanto livello di mediazione, l'urbano rappresenta un livello di interfaccia che connette il privato, l'esperienza quotidiana degli attori urbani, con il livello globale delle istituzioni statali e dei flussi capitalistici. Ma, operando una importante inversione di senso, Lefebvre sostiene che il livello P, «che passa (a torto) per modesto se non trascurabile» (Lefebvre, 1973, [1970], p. 92) «non deve più essere studiato come residuo, come traccia o risultato dei livelli detti “superiori”. Dovrà [...] essere considerato come fonte, come fondamento, come funzionalità e transfunzionalità essenziali» (*ivi*, p. 97). La considerazione del privato e del quotidiano come residuo deve quindi essere rovesciata, perché «sono proprio queste forme di esperienza vissuta a costituire la base della rivoluzione latente nei processi di urbanizzazione del tardo capitalismo e nell'ascesa di quella che Lefebvre ha definito “società urbana”» (Buckley e Strauss, 2016, p. 626). Il livello delle pratiche quotidiane non è quindi solo “residuo”, manifestazione locale del livello globale mediato dal livello urbano, ma è quindi un terreno strategico per l'effettiva comprensione delle forze e delle dinamiche che regolano la vita urbana (Goonewardena, 2008) e ha un importante potenziale trasformativo, tramite «“momenti” nella vita urbana che sono irriducibili, indomabili e ricchi di potenziale per un'azione radicale» (*ivi*, p. 628).

Michel de Certeau nel suo *L'invenzione del quotidiano* (de Certeau, 2010 [1980]) arriva a conclusioni simili. Per de Certeau, un'idea di spazio urbano basata sulle attività quotidiane e la lettura della città come luogo di azione politica, attività incorporate ed emozioni, permette di costruire delle letture alternative che contrastino l'interpretazione della pianificazione modernista, considerata come uno sguardo statico dall'alto (Beebejaun, 2017). Nella lettura che de Certeau fornisce delle tattiche e delle strategie urbane risiede una delle possibili chiavi per l'interpretazione trasformativa delle pratiche quotidiane. Le *strategie* rappresentano i quadri e le strutture generali elaborati dalle forze e dalle istituzioni dominanti al fine di controllare lo spazio e le modalità con cui lo spazio può essere utilizzato. Le strategie sono l'espressione delle istituzioni e degli obiettivi

spaziali che cercano di raggiungere imponendo le proprie regole e prescrizioni. Le *tattiche* rappresentano invece le azioni, individuali o di gruppo, messe in atto dalle persone all'interno dello spazio dominato dalle strategie delle istituzioni. Le tattiche sono reazioni o risposte creative adottate per sfruttare le opportunità presenti nel contesto quotidiano. Esse si basano sulla capacità di utilizzare in modo flessibile e adattabile gli spazi e le risorse disponibili per raggiungere i propri obiettivi. Le tattiche possono essere considerate come un modo di *fare* con le limitazioni imposte dalle strategie dominanti e di appropriarsi degli spazi e delle pratiche esistenti in modi non previsti dalle istituzioni. In questo senso le tattiche possono sfidare e destabilizzare le strategie delle istituzioni dominanti, poiché offrono alternative e forme di resistenza micropolitica quotidiana. Le tattiche permettono alle persone di negoziare e riappropriarsi dello spazio sociale secondo le loro necessità e desideri individuali o collettivi. Mentre le strategie sono legate al potere e al controllo, le tattiche rappresentano la creatività e l'adattabilità delle persone nella loro quotidianità e degli spazi con cui interagiscono. Per de Certeau queste tattiche sono modi di rivendicare la città, di resistere allo sguardo pianificatore, rimanendo al livello della strada e dello spazio del quotidiano, dove lo scambio costante e le interazioni tra gli abitanti creano significato (Beebejaun, 2017).

2.2.2. Per un (rinnovato) diritto alla città

A partire da questi presupposti, il quotidiano può essere anche il piano attraverso cui è possibile costruire e realizzare un effettivo progetto di diritto alla città (Butler, 2012; H. Lefebvre, 2014 [1968]; Mitchell, 2003), inteso come «la libertà di fare e rifare le nostre città e noi stessi*» e «il diritto a cambiare noi stessi* cambiando la città» (Harvey, 2008, p. 23). Negli interstizi è ancora più evidente come il diritto alla riappropriazione dello spazio contesti le dinamiche capitaliste che contemplano unicamente il valore di scambio dello spazio urbano, attraverso la riasserzione della priorità del valore d'uso (Bain e Peake, 2022; Wiley, 2010). Allo stesso modo il quotidiano può emergere come parte della costruzione di una appartenenza spaziale (Dovey, 2010; Fenster, 2007). La considerazione del quotidiano come residuo deve quindi essere ribaltata perché è proprio nell'esperienza vissuta dei soggetti urbani che giace un potenziale fermento per l'inversione dei processi capitalisti di urbanizzazione e i suoi meccanismi di *espropriazione* (Purcell, 2014; Buckley e Strauss, 2016).

Quello del diritto della città è un concetto che si discosta in parte dal concetto di diritto secondo la cornice liberale-democratica (Espinosa, 2021) su cui si basano alcune delle società contemporanee. La cornice da cui partono, per poi discostarsi, i ragionamenti intorno al diritto alla città è centrata sull'i-

stituzione statale (e sue suddivisioni interne) che: gestisce la vita pubblica; riconosce alla popolazione un certo controllo democratico; e garantisce la libertà concedendo agli individui una serie di diritti volti a preservare quella stessa libertà individuale. In questa cornice, il diritto alla città potrebbe sembrare semplicemente un'ulteriore voce in una lista di *concessioni* da parte dello Stato e della sua espressione urbana. Ma, spiega Purcell (2014), per Lefebvre, il diritto alla città letto come prospettiva politica verso cui tendere (e mai del tutto raggiunta) è un elemento essenziale di una lotta politica più ampia per andare oltre lo Stato e il capitalismo e non solo come condizione da ottenere e non mettere più in discussione. E infatti, è l'esperienza quotidiana dell'abitare la città che permette di ottenere il diritto alla città, non la semplice cittadinanza o l'appartenenza a uno Stato (Chiodelli, 2013). Ad esempio, nella dimensione dell'abitare e nella vita quotidiana è possibile ribaltare il privilegio che il mercato concede al valore di scambio rispetto al valore d'uso di un bene materiale o meno che sia, decostruendo quindi anche l'importanza generalmente attribuita alla proprietà privata come (una delle) basi dell'appartenenza a una città. Laddove i diritti di proprietà rappresentano una forma di *alienazione* dello spazio urbano dai suoi abitanti, il diritto alla città punta alla sua riappropriazione da parte di chi lo abita. In questo senso il diritto alla città può essere letto come una lotta per dealienare lo spazio urbano frammentato dal sistema della proprietà privata e dalla priorità del valore di scambio, ricostituendo la trama delle connessioni sociali (Purcell, 2014). La dealienazione, spiega Lefebvre, si manifesta proprio tramite pratiche quotidiane di appropriazione dello spazio della città (H. Lefebvre, 2014 [1968]; 2018a [1974]). L'appropriazione è così di fatto un diritto di chi abita la città, mentre qualsiasi rivendicazione di diritti legati alla proprietà degli spazi della città risulta illegittima: ribaltando la prospettiva del paradigma urbano capitalista, Lefebvre afferma infatti come la città appartenga esclusivamente a chi la abita, che nelle pratiche quotidiane possono fare di nuovo proprio lo spazio alienato della città.

In particolare, mi interessano quelle specifiche pratiche che possono costituire delle modalità di azione *infrapolitiche* (F. Lefebvre, 2022; Scott, 1990) e *infraordinarie* (Perec, 1994 [1989]) contro relazioni urbane di potere e politiche urbane di pianificazione fondate sostanzialmente su interessi privati e opache dinamiche di potere, senza configurarsi o dichiararsi esplicitamente come atti politici. Quella che Felix Lefebvre definisce come *resistenza* consiste non nell'affrontare direttamente il potere e l'oppressione tramite contestazioni evidenti, ma piuttosto nel cercare di ottenere «il meglio dal gioco» (F. Lefebvre, 2022, p. 61) e piegare lo spazio urbano alle proprie richieste con tattiche meno manifeste. Per scoprire queste forme di resistenza (che si potrebbero definire

appunto interstiziali) è necessario prestare attenzione non tanto ai discorsi e alle rivendicazioni che si dichiarano esplicitamente politiche (come possono essere quelle dei movimenti sociali), quanto alle pratiche e alle modalità meno scontate e meno pianificate di attraversare e praticare lo spazio, all'*infrapolitica* (Scott, 1990).

Nell'utilizzare gli interstizi improduttivi in modalità differenti anche non espressamente contrastive, infatti si "gioca" con lo spazio urbano e si aprono possibilità imprevedute nella città. Le geografie di chi attraversa, utilizza e sfrutta quotidianamente gli interstizi sono caricate di significatività politica proprio perché queste pratiche hanno la capacità di contestare tacitamente le tendenze razionalizzanti delle politiche urbane che non incoraggiano l'uso di determinati spazi che rimangono per questo grigi e intermedi. Insomma, sfruttando le possibilità spaziali offerte dagli interstizi, si esercita e asserisce un diritto alla città *de facto*, inteso come le modalità con cui gli abitanti trasformano il loro modo di stare e utilizzare la città, e che si materializza ad esempio nella ripetizione quotidiana di gesti, l'adesione pratica a regole condivise, l'adozione di modi di occupare e occuparsi dello spazio. Così facendo, gli abitanti contribuiscono alla costruzione di nuove dinamiche sociali e spaziali. In questo senso, il valore d'uso attribuito da queste pratiche allo spazio può imporsi sul valore di scambio attribuito a quello spazio da logiche alloctone di produzione spaziale.

Anche Shaw e Hudson spiegano questo processo. L'occupazione dello spazio con modalità alternative ha la capacità di sovvertire il determinismo dello spazio pianificato, facendo così emergere uno spazio "contro-pubblico". Così facendo, gli abitanti «mettono in discussione chi ha diritto alla città, poiché mostrano modalità alternative di abitare all'interno dei limiti urbani» (Shaw e Hudson, 2009, p. 9). Naturalmente non si tratta di pratiche sempre vincenti, sempre positive e di processi vantaggiosi per tutt'indistintamente. Innanzitutto gli interessi su uno spazio, anche esterni alle logiche urbane capitaliste, possono essere divergenti se non conflittuali, ma soprattutto il capitale può sempre intercettare il germe del cambiamento e incamerarlo ai fini della produzione di profitto. Ma come ben spiegato da Lefebvre (2014 [1968]) quello per il diritto alla città è un percorso sempre e costantemente in evoluzione, mai raggiunto per sempre e che contiene sempre la potenzialità di un suo perfezionamento. Naturalmente è necessario riconoscere anche i limiti di questo ragionamento e non indulgere con la retorica sull'efficacia delle trasformazioni virtuose dal basso, ma è importante ribadire comunque il potenziale trasformativo che può esistere negli interstizi urbani e nelle pratiche d'uso di questi.

2.2.3. *La vita quotidiana negli interstizi urbani*

Al posto dell'agorà, della piazza o di altri luoghi pubblici solitamente associati al diritto alla città, acquisiscono importanza anche il quotidiano e ciò che non è mappato. Questi spazi [...] sono spesso trascurati nella pianificazione, ma esistono come luoghi della vita quotidiana prodotti dalle persone che li attraversano. Una gamma più ampia di spazi urbani merita attenzione. Tali studi possono aprire ad altri modi di analizzare lo spazio più radicati nelle pratiche spaziali. (Beebejaun, 2017, p. 331)

La lettura delle tattiche urbane, nella loro dimensione “spontanea, tacita e affettiva” (McFarlane e Waibel, 2016) e creativa, per i significati inediti che possono dare agli spazi, può far emergere come, anche in assenza di un vero e proprio progetto politico di rivendicazione degli spazi della città, nella vita quotidiana esista lo spazio per la trasformazione politica e la produzione di un altro urbano possibile. Parlo qui esplicitamente di urbano, oltre che per i motivi già affrontati nel primo capitolo, per il significato che lo stesso Lefebvre dà a questo termine. Come spiega in *La Rivoluzione Urbana*, esiste una importante distinzione tra la città e l'urbano. La città di cui parla Lefebvre altro non è che la città capitalista, industrializzata, e ormai nella sua declinazione neoliberista più spinta, che è solamente una manifestazione impoverita dell'urbano, ridotto ai suoi meri elementi economici manifestati nell'assoluta priorità data al valore di scambio e privato di tutte le componenti sociali e attive. Il capitalismo, come fattore tendenzialmente dominante nelle città contemporanee mercifica lo spazio agendo per separazione: «lo spazio si suddivide in luoghi assegnati (significati e specializzati), e in luoghi proibiti (a questo o quel gruppo della popolazione), in spazi per il lavoro e per il tempo libero, spazi diurni e spazi notturni» (H. Lefebvre, 2018a, p. 308) che rendono impossibile qualsiasi interazione o incontro. E anche se ormai la zonizzazione modernista è sempre meno chiaramente leggibile, i processi di mercificazione dello spazio delle città e la conseguente alienazione che producono sono sempre più impattanti e violenti.

L'urbano, invece, viene rappresentato come una prospettiva verso cui tendere, utopica per quanto possibile, caratterizzata dai rapporti sociali e non dominata da processi economici di scambio che ingabbiano anche le relazionalità e di conseguenza la vita quotidiana. Per Lefebvre, l'urbano si fonda sul valore d'uso e sulle necessità degli abitanti,

è uno spazio di incontro, connessione, gioco, conoscenza, diversità, sorpresa e novità. L'ambiente urbano coinvolge gli abitanti in interazioni significative, attraverso le quali si superano le separazioni, si impara a conoscersi e si riflette insieme sul significato e sul futuro della città. Questi incontri rendono evidente a ciascun abitante

la propria esistenza e dipendenza da una rete di relazioni sociali. Inoltre, attraverso questa crescente consapevolezza, ci si può rendere conto che tali incontri possono essere piacevoli e si comincia a desiderare, coltivare e lottare sempre più per queste connessioni. (Purcell, 2014, p. 149)

All'interno di questa conflittualità tra la città alienata dai rapporti di produzione e l'urbano come utopia *urgente* (H. Lefebvre, Brenner, e Elden, 2009), gli interstizi urbani si posizionano, nuovamente, in una condizione intermedia perché sfuggono ai paradigmi e alle maglie più stringenti della regolamentazione capitalista della città e si manifestano pertanto come spazi in cui questa utopia urbana verso cui tendere con urgenza è già, anche solo minimamente, tangibile.

In questo senso, forse gli interstizi non fanno del tutto parte della città e delle sue logiche, ma sono già una iniziale manifestazione di quell'urbano, «la società urbana, la città come valore d'uso» (H. Lefebvre, 2014 [1968], p. 77), proprio perché permettono dimensioni di vita urbana che nella città capitalista sono spesso negate o comunque profondamente regolamentate e connesse esclusivamente all'estrazione di valore. Come dice Purcell, «ci sono ovunque queste piccole esplosioni dell'urbano, brevi momenti in cui emergono e fioriscono il valore d'uso, le connessioni significative, il gioco e l'autogestione collettiva» (Purcell, 2014, p. 151), ma nella dimensione interstiziale si trova forse un terreno più fertile in cui il seme dell'urbano può effettivamente germogliare, in cui il potenziale trasformativo è già attuale e non solo *in nuce* e da costruire con la prassi.

Una lettura critica delle pratiche quotidiane di vita negli interstizi permette anche un possibile confronto con spazi istituzionali già presenti, specialmente nel caso in cui questi possono o potrebbero rispondere alle esigenze e ai bisogni di chi abita quello spazio. Ad esempio, il rapporto che negli interstizi si crea con gli elementi naturali (Jorgensen e Tylecote, 2007; Whitehead, 2005) mostra emblematicamente come spazi più controllati e normati (come potrebbe essere il caso dei parchi urbani) non sono necessariamente più attraenti o più funzionali, al punto che la preferenza negli usi può essere talvolta accordata verso dimensioni più spontanee (Mahmoudi Farahani e Maller, 2019), talvolta associate ad attributi di esplorazione, spontaneità, informalità e al senso di non essere del tutto dentro le stringenti maglie della città.

Le pratiche quotidiane, o le modalità di svolgimento di tali pratiche, che trovano difficoltà ad insediarsi nei contesti più istituzionalizzati e normativizzati che circondano gli interstizi, possono essere interpretate precisamente come le forme di riappropriazione dello spazio da parte dei suoi abitanti di cui si parlava sopra. Queste forme di riappropriazione mostrano così una possibile produzione di urbanità intesa come modalità di abitare lo spazio regolata da chi

lo abita e non da chi lo possiede o lo governa. Negli spazi scartati dall'urbanizzazione più normativa e regolativa, è così possibile mettere in evidenza come proprio in questi spazi più "morbidi" possano emergere forme sotterranee di ri-politicizzazione. Si tratta di una forma diversa di produzione di urbanità meno legata alle componenti normative che, in questo caso, hanno faticato ad attecchire, rendendo alcuni spazi, appunto, interstiziali. In questo senso, la quotidiana produzione e riproduzione dello spazio negli interstizi può essere intesa «come potenziale fonte di cambiamento» (Pink, 2012, p. 3).

Prima di passare alla sintesi tra la lettura ecologico-politica delle nature interstiziali e quella legata alle pratiche e al quotidiano, ritengo necessario fare un'ultima riflessione. Buona parte del paragrafo è basata sulle teorie di Henri Lefebvre e sulle interpretazioni più contemporanee che ne sono state date. È però importante ricordare come il progetto filosofico e politico di Henri Lefebvre nasca in un contesto molto differente da quello attuale, in cui la spinta neoliberale verso la città imprenditoriale e *smart* è molto più evidente e forte così come la tendenza alla programmazione, progettazione e pianificazione dello spazio ai fini dell'estrazione di valore da questo. Sono inoltre cambiati gli scenari politici di lotta e contestazione e la dimensione politica dell'arena urbana. Cionondimeno, lo si può ritenere un progetto ancora valido perché estremamente visionario, utopico, proiettivo e basato su una lettura della prassi come profondamente politica e trasformativa. Lefebvre ha sempre mostrato un'attitudine utopica, ma non esclusivamente speculativa, verso un'idea di mondo possibile, e questa tendenza all'utopia concreta, alle possibilità immaginative di un progetto urbano è ancora profondamente attualizzabile.

Nel parlare di diritto alla città, non bisogna però sottovalutare tutte le differenze che possono rendere l'accesso allo spazio urbano e la sua trasformazione iniqua o addirittura irrealizzabile. Ci sono state infatti diverse critiche a come Lefebvre, e anche de Certeau, abbiano considerato le pratiche urbane senza prestare particolare attenzione alle relazioni di potere sostanzialmente patriarcali, che sono connesse a questioni di genere, etniche e culturali (Fenster, 2007). Anche Beebejaun, nell'affrontare la dimensione genderizzata del diritto alla città, critica innanzitutto la prospettiva profondamente patriarcale che domina buona parte della letteratura lefebvrina e neo-lefebvrina sul diritto alla città (Beebejaun, 2017). Sottolinea infatti come nel tentativo di costruire una visione olistica della vita urbana, Lefebvre consideri la società come un insieme unitario complesso, evitando coscientemente la riduzione della comprensione dell'esperienza a sue frazioni differenziali, come il genere, la razza, le abitudini di consumo, ecc., sussumendo così tutte queste dimensioni (assolutamente non irrilevanti nell'esperienza) all'interno della

cornice della cittadinanza urbana. Eppure, spiega anche Mitchell (2003), tutte le rivendicazioni spaziali rivelano sempre le gerarchie, le regole e le norme che si basano precisamente sull'esclusione di alcuni gruppi al fine di mantenere un ordine stabilito. Gli stessi diritti vengono vissuti e reclamati in maniera differenziale e sono sempre mutualmente prodotti, rinforzando eventuali esclusioni e differenzialità.

Per poter quindi parlare effettivamente di diritto alla città, che sia anche un diritto alla differenza, senza reiterare narrative *mainstream* e retoriche neoliberali, è necessario sempre considerare e costantemente rivalutare l'accesso diseguale alla sfera urbana, considerando anche come la nozione stessa di diritto alla città possa e debba essere declinata incorporando la differenza e le diversità culturali, di provenienza, di genere, ecc.

2.3. Le politiche di possibilità adattate alla produzione dello spazio

Forze molto potenti tendono a distruggere la città. Una certa urbanistica, davanti ai nostri occhi, proietta sul territorio l'ideologia di una pratica che mira alla morte della città. Simili forze sociali e politiche saccheggiano l'*urbano* in formazione, il cui germe, a suo modo assai potente, può nascere negli interstizi che ancora esistono tra le forze quali lo Stato, l'impresa, la cultura (che lascia perire la città, offrendo la sua immagine e le sue opere al consumo), la scienza, o meglio, la scientificità (che si mette al servizio della razionalità esistente, legittimandola). La vita urbana potrà recuperare le capacità di *integrazione* e di *partecipazione* della città, quasi interamente scomparse, e che non si possono stimolare né con azioni autoritarie, né attraverso prescrizioni amministrative o interventi di specialisti? (Lefebvre, 2014 [1968], pp. 99-100)

Gli interstizi urbani sono stati definiti come spazi determinati e caratterizzati a partire dagli spazi del loro intorno e che ne stabiliscono lo statuto di subordinazione. Proprio questa caratteristica relazionale è la loro particolarità. Nei contesti infrastrutturali questo dualismo e le contraddizioni che ne derivano sono particolarmente evidenti. Proprio perché si tratta di spazi profondamente normati e superficialmente considerati solamente come operazionali, producono spazi interstiziali doppiamente di scarto: lo stesso spazio infrastrutturale "utile" non viene quasi mai considerato come uno spazio in sé, gli spazi "secondari" che produce sono pertanto doppiamente svuotati di significato.

Nei primi due paragrafi di questo capitolo, ho proposto due prospettive per leggere gli interstizi in spazi infrastrutturali. La prima è legata alle condizioni socio-ecologiche e alle nature interstiziali che qui è possibile trovare. Una lettura socio-ecologica o eco-politica degli interstizi urbani permette di rileggere tutte le dinamiche e le geometrie di potere che caratterizzano il

rapporto tra urbano e natura, a partire dalla decostruzione della loro separazione e attraverso la costruzione di una relazione con le nature interstiziali e apparentemente improduttive.

La seconda prospettiva assume uno sguardo che si concentra sulle modalità, si potrebbe dire socio-politiche, di uso che si possono verificare negli interstizi. Attraverso un'attenzione alla vita quotidiana in spazi considerati inutili e vuoti e le pratiche che invece ne risignificano i valori e potenzialmente la politicità, ho interpretato gli interstizi come spazi di potenziale rovesciamento dei paradigmi che caratterizzano i processi di urbanizzazione contemporanei. Con questo non voglio dire che gli interstizi esistano fuori dalle maglie dei processi capitalistici di produzione dello spazio urbano, ma ne sono un sottoprodotto, un rifiuto apparentemente inservibile, che però nell'analisi delle pratiche si mostra invece come appropriabile, secondo altre logiche extra-produttive.

La lettura e l'interpretazione degli interstizi urbani secondo queste due prospettive solleva una serie di questioni di ordine epistemologico. Innanzitutto, le due prospettive fanno riferimento a concezioni diverse dello spazio urbano e afferiscono a mondi concettuali diversi. La correlazione di queste due letture alla dimensione spaziale degli interstizi urbani però permette di far intersecare e potenzialmente comunicare questi due mondi. Non volendo assumere nessun paradigma come stabile e in grado di spiegare qualsiasi fenomeno socio-spaziale, mi sono affidata alle geografe femministe e alle loro pratiche decostruttive e contemporaneamente figurative. Questo mi ha permesso di informare tutti i diversi approcci con un'attenzione alle dinamiche nascoste o sotto-rappresentate; riconoscendo sempre le soggettività coinvolte; interrogando la provenienza dei saperi e la loro situazionalità (Haraway, 1988; Simandan, 2019). Con questi presupposti voglio quindi mettere assieme le diverse prospettive di lettura degli interstizi urbani in una cornice interpretativa che riesca a tenere conto dei presupposti epistemologici delle diverse letture, ma ibridandoli con elementi provenienti da altri mondi concettuali in modo da costruire un quadro, sempre parziale, ma più variegato. In entrambe le prospettive emerge un forte parallelismo tra le forme di marginalità, o meglio di interstizialità, geografico-spaziale che costellano gli spazi infrastrutturali; le nature marginali incontrate nel primo paragrafo, che destabilizzano i paradigmi utilitaristi di lettura e produzione delle nature urbane; e le pratiche marginali e nascoste che rendono gli interstizi spazi di vita quotidiana e di riappropriazione spaziale. Partendo da questi parallelismi emerge il potenziale politico per la risignificazione degli interstizi urbani.

2.3.1. *Gli interstizi urbani come spazi di possibilità*

È sempre Lefebvre che visionariamente aveva già individuato gli interstizi come posizionalità di partenza per un possibile cambiamento e per un superamento della città in favore di una più partecipata e appropriata società urbana. Gli interstizi nella lettura di Lefebvre non sono letti unicamente in senso strettamente spaziale, ma anche come simboli di maggiore libertà e minore istituzionalità, in cui le maglie di istituzioni come lo Stato, ma anche l'impresa, la scienza e la cultura faticano a imporre codici, modelli e comportamenti e in cui, di converso, è possibile mettere in campo tattiche di riappropriazione dal basso. Riporto una citazione di Ignasi de-Solà Morales:

Il rapporto tra l'assenza di usi, di attività, e il senso di libertà, è fondamentale per comprendere il potenziale evocativo dei *terrains vagues* della città. Vuoto, assenza, ma anche promessa, spazio del possibile, dell'aspettativa. (de Solà-Morales, 2014, p. 26)

A partire dalla tensione tra l'assenza, il possibile e l'aspettativa, letta sempre in chiave politica e femminista, ho sviluppato il concetto di "spazi di possibilità", come lente attraverso cui interpretare gli interstizi urbani come spazi di sperimentazione contemporaneamente creativa, politica e performativa; come nesso per connettere le prospettive eco-politiche e socio-politiche; e con l'obiettivo di superare tutte le narrazioni che connotano negativamente gli interstizi urbani. Precisamente per non voler reiterare le narrazioni che vedono gli spazi vuoti come carenti di qualcosa, ma piuttosto come spazi potenzialmente appropriabili e risignificabili, riprendo anche Mubi Brighenti quando afferma che «vuoto significa anche possibilità» (Mubi Brighenti, 2013, p. xvii).

L'idea di spazi di possibilità è una reinterpretazione delle politiche di possibilità che Gibson-Graham³ teorizza in *A Postcapitalist Politics* (Gibson-Graham, 2006a) e *The End of Capitalism (As We Knew It)* (Gibson-Graham, 1996, 2006b). Una politica di possibilità è l'ipotesi che esistano e siano immaginabili altre forme di produzione economica alternative al capitalismo, insieme all'impegno epistemologico e performativo di farle emergere (Gibson-Graham, 2008).

³ J.K. Gibson-Graham è lo pseudonimo condiviso dalle geografe economiche femministe Julie Graham e Katherine Gibson che, con questo pseudonimo, si sono dedicate all'indagine di economie diverse e di comunità all'interno della cornice capitalista, con l'obiettivo ultimo di destabilizzare l'egemonia del capitalocentrismo che caratterizza gli studi economici contemporanei, riconoscendo la molteplicità delle pratiche economiche che coesistono all'interno di uno stesso sistema.

Proponendo un passaggio dal campo economico a quello urbano/spaziale, con spazi di possibilità intendo quei nodi di rottura e frizione all'interno delle catene del valore (urbano e capitalista), in cui altre forme, dinamiche e pratiche spaziali si rendono concepibili, visibili, e quindi possibili. Il passaggio dalla prospettiva economica all'ambito spaziale è possibile perché è possibile fare un parallelo tra gli interstizi urbani e le *diverse economies* su cui lavora Gibson-Graham (Roelvink, St. Martin, e Gibson-Graham, 2015). Il progetto di Gibson-Graham muove dal desiderio di allargare la prospettiva economica includendo tutte le pratiche escluse o marginalizzate dalla teoria e dall'ipotesi (ideologica, perché essenzialista) dell'egemonia capitalista (Gibson-Graham, 2006b). Così facendo, il suo intento è di «scoprire o creare un mondo di differenze economiche e popolarlo con creature esotiche che, a un esame più attento, risultano piuttosto familiari (per non parlare degli esseri familiari che non sono ciò che sembrano)» (Gibson-Graham, 2006b, p. 3). Allo stesso modo, riconoscere le peculiarità degli interstizi urbani, le pratiche che vi si svolgono e le naturalità che vi si incontrano, è un modo per comprendere come esistono spazialità che seguono logiche diverse rispetto alla cornice egemonica del meccanismo di piano che vede ogni spazio urbano come inserito dentro un sistema più o meno rigido che ne individua una funzionalità orientata alla produzione di valore.

Se le *diverse economies* che cerca Gibson-Graham permettono di pensare spazi tanto di critica quanto di re-immaginazione in cui è possibile pensare l'economia diversamente e incontrare un paesaggio «popolato da una miriade di forme e interazioni contingenti» (Gibson-Graham, 2006a, p. 54), per gli interstizi urbani, il loro essere al margine degli interessi politici e di piano li rende un possibile terreno per la sperimentazione di condizioni e significati spaziali fuori dalle logiche politiche e di mercato, rendendoli così spazi di possibilità.

Nella letteratura sugli interstizi urbani esaminata nel primo capitolo è già evidente un'enfasi sulle possibilità spaziali. Per fornire alcuni esempi, Tonnelat riflette su come gli abitanti vedano gli interstizi come «spazi di opportunità» (Tonnelat, 2008, p. 303); il già citato de Solà-Morales si riferisce a uno «spazio del possibile» (de Solà-Morales, 2014, p. 26) nella sua definizione di *terrain vague*, e lo stesso Mubi Brighenti enfatizza come negli interstizi urbani ci sia margine per altre possibilità spaziali (Mubi Brighenti, 2013). El-Husseiny sviluppa l'idea di «spazi del forse» in relazione alle possibilità offerte da un mercato ai margini di una *gated community* al Cairo (El-Husseiny, 2025). Per quanto rilevanti per la concettualizzazione di spazi di possibilità, in queste definizioni manca l'approccio femminista e radicalmente trasformativo di Gibson-Graham che, per il suo essere anti-essenzialista, attento alle differenze, e basato sul concetto althusseriano di so-

svradeterminazione⁴, permette di costruire una altrettanto anti-essenzialista e situata lettura dello spazio e con questa generare «trame alternative, in grado di rilevare una proliferazione di [...] differenze» (Gibson-Graham, 2006b, p. 147).

Le possibilità date dall'immaginare figurazioni alternative sono centrali nell'idea di politiche di possibilità, in quanto pensare differentemente e produrre un linguaggio per la differenza (economica, nel caso di Gibson-Graham, spaziale nel mio) è funzionale ad ampliare gli immaginari, rendendo così evidenti tutte le alternative nascoste dai paradigmi dominanti e naturalizzati. In questo senso, pensare le differenze e le alternative è un modo per performare e rendere possibili queste alternative: «le rappresentazioni delle economie diverse hanno il potenziale di provocare un ribaltamento figura/sfondo sia nella percezione concettuale che nella comprensione affettiva della possibilità» (Gibson-Graham, 2006a, p. 68).

2.3.2. Ri-leggere lo spazio: un approccio femminista e performativo

Da un altro punto di vista, il percorso espresso fin qui mi rimanda al concetto di figurazione come esplorato da Donna Haraway. Per Haraway, le figurazioni sono immagini performative del futuro che incorporano un cambiamento epistemologico ed ontologico, e che agiscono, anche solo virtualmente, nel presente:

Le figure raccolgono speranze e paure e mostrano possibilità e pericoli. Sia immaginarie che materiali, le figure radicano i popoli nelle storie e li collegano alla storia. Le storie sono sempre più generose e capienti delle ideologie. (Haraway, 2004b, p. 1)

L'importanza di saper costruire delle figurazioni sta nel loro potere di offrire nuove prospettive e possibilità di immaginare il futuro. Si tratta di elementi che ci invitano a considerare come le immagini intese performativamente possano effettivamente influenzare il modo in cui percepiamo il mondo (Gibson-Graham, 2008) e le relazioni con umani e non-umani che stabiliamo (Thiele, 2021). Pensare a possibilità differenti e a figurazioni alternative è in questo senso «una tattica [...] per aprire orizzonti alternativi e diventare soggettività altre» (*ivi*, p. 232). La costruzione di figurazioni alternative, metafore e nuovi linguaggi, non va quindi intesa solo come processo puramente immaginifico, ma in maniera espressamente materiale e incor-

⁴ Gibson-Graham definisce l'idea di sovradeterminazione come «[che implica] una concezione delle identità come costellazioni in costante configurazione piuttosto che come preesistenti ai loro contesti o dotate di un nucleo immutabile» (Gibson-Graham, 1996, p. 16n33).

porata, «anche il linguaggio è un attore, i corpi come oggetti di sapere sono nodi generativi material-semiotici» (Haraway, 2019b, p. 49). Nel momento in cui si ragiona, si immaginano, si incontrano o si descrivono situazioni alternative, queste diventano in qualche modo più evidenti e possibili, alimentando in questo modo ulteriori immaginazioni trasformative.

Anche Isabelle Stengers e Philippe Pignarre riconoscono questa urgenza immaginifica per poter efficacemente ed effettivamente decostruire la cornice apparentemente ineludibile che si chiama capitalismo. Scrive Haraway al proposito:

Philippe Pignarre e Isabelle Stengers fanno notare che la sua condanna [del capitalismo, NdA] è stata inefficace, altrimenti sarebbe sparito da un bel pezzo. Un'oscura, ammalata dedizione alle tentazioni del Progresso (e del suo polo opposto) ci scaraventa verso infinite alternative infernali, come se non avessimo altri modi a disposizione per rifare il mondo, per reimmaginarlo, per rivivere e riconnetterci gli uni con gli altri nel benessere multispecie. Questa spiegazione non è una giustificazione per evitare di fare meglio tante cose importanti: semmai è il contrario. Pignarre e Stengers riconoscono la presenza di esperienze collettive dal basso capaci di inventare nuove pratiche di immaginazione, resistenza, rivolta, riparazione e lutto, oltre che per vivere e morire bene. Queste esperienze collettive ci ricordano che il disordine stabilito non è necessario: un altro mondo non solo è urgente, è anche possibile. (Haraway, 2019a, pp. 79-80)

In questa lettura, che mostra un atteggiamento molto affine a quello di Gibson-Graham (ma anche dello stesso Lefebvre), un'operazione decostruttiva per essere anche trasformativa, non può essere solo di denuncia ma anche e soprattutto di figurazione di alternative possibili, esistenti e solo nascoste o da rendere tali. Pensare agli interstizi in termini di spazi di possibilità permette precisamente questo: immaginare, scoprire e inventare mondi possibili, anche sbagliare e fallire ma sempre tenendo presente la possibilità di individuare qualche elemento di novità e figurazioni non altrimenti evidenti (Haraway, 2019a).

In questa luce, quindi, voglio introdurre un'ultima definizione di interstizio (in senso non strettamente spaziale, e per questo particolarmente evocativa), utile per completare un quadro sugli interstizi come spazi di possibilità. Sono Stengers e Pignarre a fornire una definizione immaginifica, figurativa, visionaria ed estremamente politicizzante dell'idea di interstizio che ben dialoga con il progetto di Gibson-Graham:

Un interstizio non è definito né in contrapposizione né in relazione al blocco al quale appartiene. Esso crea le proprie dimensioni a partire dai processi concreti che gli conferiscono consistenza, ciò che riguarda e chi riguarda. (Pignarre e Stengers, 2011, p. 110)

Quello che degli interstizi infatti destabilizza, ma contemporaneamente fornisce la spinta per la sperimentazione di altre forme spaziali, è che «l'interstizio non dà alcuna risposta, ma genera nuove domande» e che «ciò di cui è capace un interstizio è un'incognita, salvo che la nozione di interstizio richiede il plurale» (*ivi*, p. 111). Gli interstizi in questa lettura invitano a «non rispondere alla domanda dall'esterno, ma imparare a formularla in termini minoritari nel cuore dell'interstizio» (*ivi*, p. 112). È precisamente in questo senso che l'idea di interstizio come generato da una rottura o da una faglia all'interno di un sistema, e come elemento che scivola tra le definizioni, tra le materialità, e chiama altre risposte, risuona con il progetto delle *politics of possibility* di Gibson-Graham. Come gli interstizi di Stengers-Pignarre, una politica di possibilità è un invito e un impegno a pensare al diverso al di là dei vincoli che il sistema (urbano) capitalista impone e naturalizza. Sempre Stengers e Pignarre evidenziano come «ciò che conta è la creazione di modi di agire e di pensare che resistano all'imperativo di dover rispondere alla domanda nei termini in cui è stata posta» (*ibidem*). È questa attitudine e impegno a pensare e a cercare *diverse economies* fuori dai circuiti di valore soliti che è alla base politiche di possibilità e anche della mia lettura degli interstizi urbani come spazi di possibilità. Alla base di una politica di possibilità c'è infatti la convinzione che

il mondo non è governato da forze astratte o da una forma globale di sovranità. [...] Si tratta piuttosto di mettere in discussione le pretese di verità e universalità che accompagnano qualsiasi rigidità ontologica e di trasformarle in progetti di indagine empirica e di revisione teorica. (Gibson-Graham, 2006a, p. xxxiii)

Come l'interstizio nella definizione di Stengers e Pignarre, una politica di possibilità è un invito e un impegno a cercare le differenze al di là delle griglie imposte dal sistema capitalista (urbano) che produce categorie essenzializzate e "naturalizzate". L'approccio orientato alla ricerca di *diverse economies* fuori dai convenzionali circuiti di valore è precisamente quello che sta alla base delle politiche di possibilità e anche della mia lettura degli interstizi urbani come spazi di possibilità. Gli interstizi urbani infatti integrano proprio queste dinamiche di flessibilità e fluidità tra i concetti, le definizioni e le strutture. Sollecitano e incoraggiano inoltre una loro ri-lettura, portando avanti l'idea che l'attuale ordine capitalista delle cose non sia l'unico possibile e che anzi sia possibile e auspicabile immaginare delle alternative.

Adottare una lettura degli interstizi urbani come spazi di possibilità, invita a ripensare lo spazio, «leggere per differenza piuttosto che per dominanza» (Gibson-Graham, 2006a, p. xxxi), per portare così alla luce la grande varietà di pratiche, talvolta antagoniste, talvolta semplicemente nascoste, che giacciono ai margini delle dimensioni più rappresentate. La pratica di

rilettura dello spazio secondo questo approccio, tanto epistemologico quanto metodologico, si basa su un atteggiamento di curiosità, piuttosto che di ricerca di elementi di verità incontrovertibile e ha l'obiettivo di trasformare «gli oggetti impossibili in possibili» (*ivi*, p. xxxii) mettendo in evidenza tutti gli elementi attivamente negati ed esclusi, tracciando connessioni, e valorizzando le proliferazioni e le ibridazioni.

2.3.3. Tenere assieme le due prospettive sugli interstizi urbani

La lettura degli spazi interstiziali di un'infrastruttura urbana secondo l'ipotesi che possano essere *spazi di possibilità* permette di affrontare tutte le dimensioni di mezzo che vi si incontrano, fatte di mescolanze tra elementi dominanti (la materialità e presenza dell'infrastruttura, i piani urbanistici...), elementi dominati (le situazioni abitative *radicali*, cf. Lancione, 2020; le ibridazioni; le nuove nature urbane, cf. Gandy, 2022a) ed elementi appropriati, superando ogni binarismo, contestualizzazione insufficiente o categoria limitante.

È insomma un modo per seguire l'invito di bell hooks nel suo *Elogio del Margine*, insieme a quello di Cindi Katz di praticare una *minor theory*. Si è visto nel primo capitolo e in questa ultima definizione di interstizio, che questi possano essere letti come spazi minoritari, rispetto agli spazi più controllati e normati che li circondano. In questo senso, possono anche essere considerati come dei margini, per come li intende bell hooks. bell hooks infatti ribalta la prospettiva sul margine, intendendolo come uno spazio di apertura radicale (bell hooks, 2020). Il margine diventa così non solamente un luogo di subordinazione, gestito e controllato unicamente da dinamiche eterodirette, ma permette di costruire una prospettiva privilegiata, perché decentrata, sui processi che definiscono il margine stesso, permettendo però così anche di immaginare e intravedere alternative possibili. Il margine, o l'interstizio se si vuole, è in questo senso uno spazio radicalmente interessante. Stare nel margine permette inoltre un certo grado di libertà nello sguardo che si vuole assumere, nel linguaggio che si adotta per raccontare e nelle pratiche che si mettono in campo; ma in particolare capire che approccio adottare per parlare di margini e interstizi «è cruciale. Definisce e forma la nostra risposta alle pratiche culturali correnti e la nostra capacità d'immaginare atti estetici di opposizione nuovi e alternativi» (bell hooks, 2020, p. 121). Scegliendo di raccontare pratiche e situazioni contro-egemoniche negli interstizi si mette quindi in atto un meccanismo che permette di ribaltare le prospettive dominanti e disegnare questi spazi «come qualcosa di più di un semplice luogo di privazione» ma come «un luogo capace di offrirci la possibilità di una prospettiva radicale da cui guardare, creare, immaginare alternative e nuovi mondi» (*ivi*, p. 128).

Si torna nuovamente alle figurazioni come pratica semiotica, materiale e trasformativa e alle politiche di possibilità come attitudine e pratica tramite cui disvelare situazioni e modalità di praticare lo spazio urbano stando contemporaneamente dentro e fuori le sue griglie. Per usare le parole di Cindi Katz, si tratta di diventare minoritari^o. Per Katz, una *major theory* è una teoria dominante perché ritenuta tale all'interno di un particolare insieme di coordinate storico-geografiche (Katz, 1996); viceversa, una *minor theory*, che Katz definisce precisamente interstiziale, viene definita *minor* in relazione alle teorie *major* dominanti. Ma al cambiare delle condizioni, anche le relazionalità possono essere modificate. L'invito a diventare minoritari^o è un modo per produrre così una politica interstiziale, «un modo di negoziare e rielaborare uno spazio di mezzo per produrre qualcosa di nuovo» (*ivi*, p. 496). Stare in questo spazio di mezzo da cui far emergere nuovi e più situati sguardi sul mondo, significa in conclusione mettere in discussione il terreno tanto della teoria quanto della pratica attraverso forme di conoscenza incorporate, situate, ma soprattutto *messy*. Tutto questo senza dover smantellare complessivamente la *major theory*, ma posizionando la *minor theory* e il suo sguardo decentrato e destabilizzante, proprio al suo interno.

È bene mettere in evidenza come tutte queste visioni provengano da geografe e studiose femministe, e come questo non sia un dettaglio irrilevante. È infatti per buona parte merito loro se l'idea di un'unità di sguardi possibile e l'ipotesi della possibilità di una descrizione del mondo come unitaria e rispondente a un unico paradigma è stata messa in discussione. Assumere una postura femminista significa, in questo caso, indagare sempre sulle asimmetrie presenti, su chi e cosa subisce in maniera differenziale i processi di produzione economica e spaziale e non dare mai per scontati paradigmi interpretativi, comprendendone tanto i limiti quanto le potenzialità e cercando sempre di assumere sguardi decentrati, diversi, ma pur sempre incorporati e situati. È un approccio che risulta in parte condiviso anche dall'UPE, che in questo mi pare ben dialogare con diversi discorsi femministi, in particolare rispetto allo studio della città come entità multispecie e *cyborg* e all'instaurazione di legami con specie compagne, al fine di costruire un futuro in cui vivere e morire meglio. L'UPE nella sua declinazione più classica e ortodossa, ragiona sulle asimmetrie e sui diversi costi ambientali affrontati per supportare tutte le trasformazioni socio-ambientali alla base dei processi di urbanizzazione, ma assumendo spesso uno sguardo molto distaccato, di ampia scala e poco interessato alle effettive situazioni locali e a come impattano sulla vita quotidiana dei soggetti che quei cambiamenti li subiscono direttamente e sul loro corpo. Ho cercato quindi di accogliere nella prospettiva dell'UPE anche un taglio femminista, nella declinazione situata e attenta al quotidiano data dagli studi meno ortodossi e più interessati

alle dinamiche locali. Questa stessa tensione emerge ugualmente nello studio del quotidiano, che è stato presentato come terreno per una politicizzazione degli interstizi urbani e per la possibile costruzione di un diritto alla città, inteso come diritto alla differenza e all'appropriazione dello spazio urbano.

La possibile contaminazione prolifica tra temi ecologico-politici e socio-politici viene proprio dall'assunzione di una prospettiva femminista e situata e attenta all'individuazione delle differenze, delle relazionalità, ma anche delle possibilità immaginifiche che possono emergere da questa unione. In sintesi, assunto di partenza per la lettura degli interstizi urbani come spazi di possibilità secondo queste due prospettive è la stessa appartenenza degli interstizi a un sistema urbano normativo e produttivista, che produce gerarchie, significati ineguali, e rende così alcuni spazi, alcune pratiche, alcune ecologie, più potenti e altri minoritari.

A partire da queste considerazioni, uno degli obiettivi di questa tesi è riportare la produzione dello spazio all'*agency* dei suoi abitanti (umani e non umani), indagando le dimensioni specifiche, quelle interstiziali in particolare, su cui questi abitanti hanno effettivamente un ruolo di attori, nel senso che possono effettivamente innescare delle modifiche e non sono solo recettori di meccanismi dominati imposti dall'esterno. Chiudo tornando nuovamente a Lefebvre che continua a essere fonte di ispirazione e di immaginazione per futuri possibili:

L'urbano è quindi ciò che potremmo definire un mondo possibile, una società ancora da venire. È ciò che Lefebvre chiama un'utopia urgente, con un'attitudine orientata verso il possibile in tutti i settori. (Purcell, 2014, p. 148)

3. Scombinare la SS 554

3.1. Come si studia una superstrada?

Se è possibile porre “grandi” domande su “piccoli” dati, allora la differenza tra grande e piccolo scompare. (Strathern, 2005, p. xx)

Per approcciare la complessità di una superstrada urbana e per tenere assieme le diverse piste epistemologiche, è stato necessario strutturare una metodologia complessa, composita, *messy* (Law, 2004) perché complesso è innanzitutto il contesto con cui ho deciso di interagire, complessa e stratificata è la relazione che ho instaurato con questo e articolato è stato anche lo stesso quadro teorico. Ho messo assieme i pezzi di questa frammentata realtà con una modalità che Steele chiama da *bricoleur* (Steele e Keys, 2015; Steele, 2011). La modalità da *bricoleur* consiste nel mescolare “artigianalmente” diverse pratiche di ricerca, ibridando riflessività critica e creatività per riuscire a navigare i «complessi intrecci di conoscenze, ricerca e apprendimento» (Steele, 2011, p. 210). Nel mio caso si è trattato di mescolare delle esplorazioni in parte ispirate alle derive situazioniste, rilette in chiave riflessiva e posizionata, a metodologie visuali (foto e video); insieme a un lavoro ragionato di analisi di piani e documenti e a un successivo lavoro di scrittura, descrizione, e rilettura critica di queste esperienze. Un approccio femminista e attento alle minuzie del quotidiano non poteva che trasformarsi in una metodologia incorporata nella mia persona, nella mia personalità (Moser, 2008) e nella mia soggettività (G. Rose, 1997; Nast e Pile, 1998).

L’obiettivo principale dietro la costruzione del percorso metodologico è quello di superare la vista zenitale per far emergere discontinuità spaziali e zone critiche, insieme alle dimensioni microscopiche e minori che possono emergere solo a partire dall’incontro con lo spazio. Il percorso metodologico parte proprio dall’immersione nel campo, in maniera etnografica, adottando e mescolando pratiche e metodologie del camminare, con l’utilizzo di metodologie visuali.

Alla prospettiva situata ho affiancato un lavoro di analisi e interpretazione di documenti ufficiali, piani e progetti, e in generale la letteratura grigia reperibile sul contesto, per costruire una “storia della SS 554” da un punto di vista progettuale, di piano, tecnico e politico.

A partire dall’immersione nel contesto, ho quindi selezionato alcuni frammenti spaziali, significativi per qualche particolare aspetto che emergeva come prioritario, attorno a cui ho costruito delle interpretazioni situate, critiche e politiche. Ho considerato questi frammenti come dei nodi sensibili lungo il territorio variegato e multiforme segnato dalla SS 554, ho compiuto ulteriori osservazioni e su queste ho costruito il quinto capitolo di interpretazioni dello spazio. Questi frammenti sono stati riletti sulla chiave della *weak theory* con l’obiettivo di disvelare alcune (nuove) consapevolezze sull’urbanità negli interstizi urbani partendo e disvelando alcune trame, seguendo intrecci e fili e intrecciandomi a mia volta con gli spazi che mi sono trovata a scovare e percorrere.

Questo itinerario metodologico ha un obiettivo principale e alcuni secondari. In primo luogo ha l’obiettivo di dare una nuova lettura e costruire nuove narrazioni degli spazi della SS 554 che, visti oltre la loro tecnicità e il loro essere appartenenti a uno spazio infrastrutturale, sono anche contesti vissuti, abitati e che presentano le trame di una vita quotidiana costituita dalle pratiche umane e non umane che le significano, per quanto mascherate nelle pieghe nascoste della strada. All’interno di questo macro-obiettivo ho sviluppato una serie di obiettivi metodologici puntuali che hanno costituito l’ossatura del lavoro di terreno:

- Esplorare gli interstizi intorno alla SS 554 per portare alla luce situazioni urbane che non rispondono unicamente ai paradigmi di piano e alle norme urbane convenzionali;
- Costruire un resoconto etnografico degli spazi interstiziali, del quotidiano e delle nature interstiziali attorno alla strada;
- Individuare singoli frammenti spaziali utili per la costruzione di interpretazioni socio-eco-politiche sulla relazione tra l’infrastruttura, le tattiche e le pratiche quotidiane e gli assemblaggi socio-naturali;
- Costruire uno sguardo suburbano, decentrato e situato sulle modalità con cui le dinamiche (planetarie) di urbanizzazione si materializzano su un contesto provinciale.

Ognuno di questi obiettivi si è poi tradotto e materializzato nell’adozione di un particolare metodo (o una combinazione di alcuni), più o meno legato all’immersione nella materialità del terreno di studio.

3.1.1. Il gioco del ripiglino con lo spazio

Riprendendo la lezione delle geografe femministe, ho deciso di adottare un approccio che valorizzi principalmente la dimensione relazionale del sapere. Questo può voler dire imparare a fare a meno di schemi e modelli precostituiti o metodologie preimpostate, così da far emergere altre dimensioni: le relazioni più sottili e inaspettate, oltre alle trame e geometrie di potere che rischiano di sfuggire alle modalità più strutturate del fare ricerca urbana. Questa attitudine, insieme ai metodi specifici che ho adottato costituisce la mia specifica “tecnologia di pensiero” (Haraway, 2004a): l’insieme di competenze e tecnologie, anche materiali, che portano a costruire specifiche interazioni durante le quali alcuni piani del ragionamento vengono messi in evidenza rispetto ad altri. Si costituisce così una conoscenza esplicitamente situata (Haraway, 1988): una conoscenza parziale, localizzabile, critica e che sostiene e alimenta la possibilità di ulteriori reti di connessioni, sia su un piano politico che su un piano epistemologico. L’assunto di base del praticare una conoscenza situata è innanzitutto la messa in discussione della tradizionale idea di una conoscenza universale e oggettiva e il riconoscimento che nessuna prospettiva singola può abbracciare l’effettiva complessità del reale; il posizionamento di ogni sguardo e prospettiva all’interno del suo contesto culturale, sociale, e della soggettività che lo assume; l’attenzione alle dinamiche di potere, ai bias e alle narrazioni dominanti alla base dei processi di produzione di conoscenza.

Stare in questo posizionamento richiede di riconoscere le responsabilità delle proprie pratiche di conoscenza. È un posizionamento che non si pone come obiettivo quello di scoprire una qualche forma di verità, ma di restituire solo una delle tante possibili verità parziali, fatte di relazioni e di dinamiche di potere. La conoscenza situata di Haraway, e così quello che ho fatto nel mio incontro con lo spazio della SS 554, prende la forma di una conversazione tra soggetto e oggetto della ricerca. E infatti:

Le conoscenze situate richiedono che l’oggetto della conoscenza venga considerato un attore e un agente, non uno sfondo, un terreno o una risorsa, e mai come schiavo di un padrone che limita la dialettica unicamente alla sua conoscenza “oggettiva”. (Haraway, 1988, p. 592)

Fare una ricerca che metta in primo piano la dimensione relazionale e interattiva del processo di costruzione di conoscenze significa sostanzialmente imparare a fare un gioco del ripiglino (*a game of cat’s cradle*) con lo spazio (Haraway, 1994, 2019a; Loi e Salimbeni, 2022). Il gioco del ripiglino si svolge tra due o più coppie di mani che si passano ripetutamente uno spago intrecciato in vario modo, con l’obiettivo condiviso di produrre intrecci via via più

complessi che dipendono dalla bravura, dall'esperienza e dalla creatività dei soggetti coinvolti nel gioco. Ogni passaggio da una coppia di mani all'altra diventa un gioco di inventiva, logica e intuizione, in cui è sempre più difficile prevedere le mosse successive e le trame che da esse si generano. Giocare al gioco del ripigolino «equivale a trasmettere e a ricevere degli schemi, lasciando pendere dei fili, preparandosi a sbagliare, ma riuscendo di tanto in tanto a scovare qualcosa che funziona, qualcosa di congruo e magari bellissimo che prima non c'era» (Haraway, 2019a, p. 24). È un gioco potenzialmente infinito, ed è paritario: non esistono vincitorə e nemmeno sconfittə, ma solo la cooperazione e la reciproca sorpresa, l'emozione e l'incantamento nella costruzione di nuovi intrecci, di «nodi che annodano altri nodi» (*ivi*, p. 27) e alimentano «co-creazioni rischiose» (*ivi*, p. 30), imprevedibili, inattese e affascinanti. Haraway utilizza la metafora del gioco del ripigolino per ragionare delle modalità di pensiero creative e relazionali che, nel passaggio e nell'interazione tra corpi danno vita a configurazioni della realtà inaspettate e imprevedibili.

La metafora del gioco del ripigolino come modalità di pensare la ricerca negli studi urbani può aiutare a far emergere le relazioni inaspettate proprie delle modalità processuali di intendere lo spazio urbano. Questa metafora aiuta a spiegare l'«oggettività relativa» (Dematteis, 1985; cf. Harding, 1992), che secondo Haraway (1988) è l'unica oggettività possibile, dello spazio urbano rivelando e rivendicando con forza l'inevitabile parzialità delle sue interpretazioni. Così come la configurazione che il filo assume nel gioco del ripigolino dipende ed è prodotta dall'interazione fra chi sta giocando (attori umani, non-umani, viventi o meno, materiali o simbolici) e il filo stesso, anche la configurazione che lo spazio urbano assume è prodotta dallo sguardo e dal posizionamento di chi fa ricerca che, spesso inconsciamente «alzare il volume di alcune categorie e abbassarlo di altre» (Haraway, 2004a, p. 335). Con il gioco del ripigolino si fa quello che Bruno Latour invita a compiere nel suo *Compositionist Manifesto* (Latour, 2010): giocare al ripigolino con lo spazio è una modalità per tenere assieme e comporre tutte le soggettività umane e non umane che vi partecipano, senza la pretesa di scoprire «un mondo di realtà nascosto dietro un velo di apparenze» (Latour, 2010, p. 474-75). Più semplicemente, si accoglie la parzialità del processo e si valorizzano le diverse soggettività e le *agency* presenti, in una nuova figurazione non esaustiva né comparativa in senso stretto, ma generativa di nuove realtà (Robinson, 2016).

Nell'interfacciarmi con gli spazi della SS 554 ho provato a districare la matassa di tutti i fili che le vari giocatorə hanno messo in campo e le diverse figurazioni che ne sono risultate. È un lavoro che non si realizza mai compiutamente, ma è anche forse l'unico modo attraverso cui è effettivamente possibile annodare nuovi nodi e costruire nuove figurazioni di spago.

3.1.2. Le metodologie etnografiche: studiare lo spazio in maniera situata

Date le premesse teoriche e quelle espresse nelle introduzioni a questo capitolo, l'immersione nel campo della SS 554 non poteva che avvenire attraverso l'utilizzo del corpo come strumento di interazione con lo spazio. Ho deciso di farlo mobilitando le potenzialità offerte dalle metodologie etnografiche, applicate al campo geografico (Herbert, 2000; Hitchings e Latham, 2020; Valz Gris *et al.*, 2022). Anche se l'etnografia è stata per diverso tempo considerata una metodologia distante dal mondo geografico, non si possono negare le forti connessioni che esistono tra la geografia, l'immersione nel campo e la dimensione incorporata del fare ricerca (dimensione anche legata alla genesi tristemente colonialista della disciplina). Si possono quindi considerare etnografici tutti quei metodi che presuppongono l'immersione nello spazio per un tempo più o meno lungo (ma non necessariamente a lungo termine, Ingold, 2008; cf. Pink e Morgan, 2013) con il contesto, l'attenzione alle componenti politiche, sociali e culturali della relazione con lo spazio nel suo svolgersi quotidiano (Pink, 2013).

La scelta dell'adozione di un approccio etnografico (sia pure in senso lato) risiede nell'opportunità che offre di attingere fruttuosamente da diverse tradizioni epistemologiche. In un lavoro di stampo etnografico è infatti possibile far confluire sia l'attenzione verso le dinamiche spaziali, sia le razionalità politiche ed economiche che sono dietro alla loro produzione, sia, infine, l'interesse verso la storia sociale e culturale dei luoghi come dell'esperienza vissuta da chi abita e significa uno spazio (Low, 2016). In altri termini, si può interrogare lo spazio in quanto vissuto, in quanto concepito, in quanto percepito (Lefebvre, 2018a). Può servire a investigare i conflitti che emergono «tra lo spazio astratto (lo spazio pensato o concettuale, globale e strategico) e lo spazio immediato, percepito, vissuto, frazionato e venduto» (2018b, p. 53). Permette quindi quel passaggio e una necessaria contaminazione, già auspicata da David Harvey (2006a; in Low, 2016), da un'idea di spazio astratto tipica delle tradizioni marxiste più ortodosse verso le concezioni di spazio relazionale più vicine agli approcci femministi. A partire da un impianto teorico legato soprattutto alle geografie neo-lefebvrane ho sentito l'esigenza di mescolare questi paradigmi talvolta universalizzanti, macroscopici e astratti con uno sguardo alle dinamiche locali e quotidiane. L'adozione di un impianto metodologico di tipo etnografico è stato quindi un riflesso di quell'attitudine epistemologica.

Un approccio etnografico che si concentra sul tessuto minuto del quotidiano è in grado di rivelare alcuni processi e significati che sostengono la vita urbana, che permettono all'ordine sociale di essere (ri)prodotto o talvolta messo in discussione (Herbert, 2000). Se infatti l'etnografia permette di costruire questa connessione tra una scala macro (relativa ai processi econo-

mico-politici di produzione spaziale) e una scala microscopica (processi di significazione a partire dalle pratiche quotidiane) (Katz, 1992), è in genere su quest'ultimo livello che l'indagine etnografica si mostra più efficace. Infatti, l'analisi etnografica, insieme ai suoi dettagli dalla grana fine, permette di costruire quella connessione tra la vita quotidiana e lo spazio con cui si relaziona, e le modalità con cui le strutture vengono prodotte, riprodotte e/o contestate. Per fare ciò, e per resistere alle critiche spesso mosse alla metodologia come non sufficientemente rigorosa, è auspicabile riuscire però a costruire una conversazione vivace e ricorsiva tra teoria e terreno.

Il dialogo tra dati empirici e quadro teorico-interpretativo è però reso possibile dal fatto che adottare un approccio etnografico al campo significa anche lasciare che dal campo emergano le questioni, e la teoria che al campo si associa è spesso costruita a partire dal terreno stesso. Non è infatti possibile (né desiderabile) approcciarsi a un contesto sapendo già esattamente cosa guardare e a cosa prestare attenzione, così come pensare di possederne già le chiavi di lettura o gli schemi interpretativi. Fatto salvo questo, l'etnografia non può comunque considerarsi una metodologia totalmente e completamente induttiva. Nell'approccio al campo si arriva comunque con un portato esperienziale, soggettivo, politico e teoretico che inevitabilmente si riflette nel modo con cui osserviamo, interrogiamo il terreno e anche con il racconto che ne diamo. È infatti un punto critico e che è importante sottolineare sempre che in una ricerca etnografica che si vuole posizionata e attenta a riprodurre il meno possibile dinamiche di potere, riconoscere e rendere sempre evidente la nostra presenza nel campo, renderci sempre riconoscibili e interrogare il nostro posizionamento (G. Rose, 1997), realizzando un'etnografia "non innocente" (Haraway, 1988).

Rendere sempre evidente la situazionalità e parzialità della conoscenza che produciamo ci rende innanzitutto responsabili per le storie che raccontiamo, ma permette anche di mobilitare quelle stesse differenze in modalità politiche, critiche e potenzialmente trasformative. Se infatti nei primi tempi della ricerca sociale, l'etnografia era stata adoperata come metodologia funzionale alla costruzione di una "descrizione spessa" (Geertz, 1973) che si pensava fosse in grado di interpretare e fornire una conoscenza precisa ed esaustiva «di come le persone sentono, pensano, immaginano e percepiscono il loro mondo» (Kharel, 2015, p. 148), questa pretesa di spiegare l'*altro* è stata con il tempo profondamente decostruita, in particolare dagli studi femministi e postcoloniali (Rich, 1986; Spivak, 1988; Katz, 1992). Si può però continuare a ritenere interessante nelle teorie di Geertz l'attenzione al dettaglio e alla descrizione rigorosa, aspetti sottolineati anche da Gibson-Graham. Quello che auspica Gibson-Graham, riprendendo le indicazioni di Geertz e assumendo un atteggiamento che ricorda quello di Latour quando chiede «per favore, più dettaglio, voglio più dettagli»

(Latour, 2005, p. 137), è l'unione di possibilità interpretative situate con uno sguardo microscopico, attento alle differenze e alle peculiarità di quello a cui si guarda. Nell'immersione etnografica nel campo, quello che mi interessa non è tanto pervenire a un quadro interpretativo generalizzato e generalizzabile, una teoria forte (Gibson-Graham, 2014) o delle grandi narrazioni (Cameron, 2012), ma piuttosto produrre delle restituzioni dalla grana sempre più fine che possano portare a consapevolezze nuove e figurazioni possibili, annullando di fatto la distinzione tra epistemologia e ontologia (Gibson-Graham, 2008).

La scelta di un avvicinamento al campo con un approccio volto all'attenzione al dettaglio e alla raccolta di osservazioni e particolari è dovuta anche all'accessibilità del campo stesso. È un tema sempre più discusso rispetto alle modalità contemporanee di fare etnografia, metodologia che ha storicamente richiesto importanti periodi di immersione in campi spesso distanti, attività ormai sempre meno praticabile (Günel, Varma, e Watanabe, 2020; Valz Gris *et al.*, 2022; Pink e Morgan, 2013). Nel mio caso, il campo era estremamente accessibile, perché appartenente al mio stesso contesto di vita e della mia sede lavorativa stabile. Questa dimensione (forse) privilegiata mi ha portato a optare per un'etnografia dilatata più estensiva che intensiva, caratterizzata da interazioni puntuali e contemporaneamente di lunga durata con il contesto di studio, alternati a momenti di distacco e rielaborazione degli elementi osservati. Non è stata infatti costruita una fase "di campo" del tutto o quasi separata dalla fase di costruzione del quadro teorico e dalla fase di analisi dei dati. Le diverse fasi si sono coprodotte a vicenda in un processo circolare e profondamente interattivo. Questo ha permesso anche di osservare l'evoluzione stessa del campo nel tempo di questa ricerca di circa tre anni, elemento non irrilevante in un contesto in evoluzione costante come quello della SS 554. Ogni nuovo incontro con il campo della SS 554 è stato quindi informato dai precedenti incontri ma anche dalle progressivamente emergenti nuove consapevolezze.

La vicinanza (geografica e affettiva) al campo rende il mio percorso etnografico in parte anche *auto-etnografico* (Butz e Besio, 2009). Questo è stato possibile perché il mio risulta parzialmente un posizionamento di *insider*: come persona socializzata donna, sarda, che abita e lavora in Sardegna, gli spazi della SS 554 fanno parte del mio contesto di vita e con questi ho una relazione non solo di ricerca, ma anche affettiva e mediata da esperienze passate, narrazioni e ricordi. Il posizionamento da *insider* non è comunque totale, non trattandosi di spazi da me vissuti quotidianamente e in maniera totalmente incorporata, ma solo attraversati saltuariamente. Nel mio caso, oltre al banale percorso della strada in auto, ho sempre avuto una certa fascinazione per gli spazi interstiziali, ibridi, slabbrati come quelli intorno alla SS 554; da appassionata di ciclismo urbano mi piace esplorare i margini della città e ho spesso fantasticato sul mondo al di là

della 554; da abitante delle periferie di Pirri la mia infanzia scolastica si è spesso snodata intorno alle vie dei quartieri che lambiscono la strada; e da ricercatrice del mondo urbano tutto quello che destabilizza la nozione stessa di città mi incuriosisce e interroga. Ma sono consapevole che non basta questo a definirmi *insider* e a darmi titolarità e autorevolezza per compiere questo lavoro di ricerca. Nella fase di interazione diretta con il campo, quindi, se da una parte non ho negato la mia persona dentro al campo come non ho nascosto le mie conoscenze e frequentazioni pregresse dei luoghi, ho cercato comunque di costruire una *nuova* relazione con questi spazi, calandomi nella loro complessità in una maniera differente rispetto alla loro fruizione da cittadina cagliaritana.

E per questo, le pratiche etnografiche che ho adottato sono state individuate a partire da quelle che sono le mie propensioni personali, senza negare la persona che sono, considerando anche i miei limiti e cercando di non costringermi verso pratiche di ricerca che non mi appartengono. Ho fatto incrociare i miei interessi scientifici con le mie attitudini personali verso l'osservazione e l'interazione spaziale soprattutto attraverso le pratiche del camminare, la fotografia urbana e lo svolgimento di queste pratiche quasi sempre in solitaria. Ho quindi svolto delle esplorazioni in solitaria, a piedi o in bici e con la fotocamera appresso, senza preoccuparmi troppo della loro incoerenza. Ne risulta un'etnografia intrinsecamente frammentaria, proprio perché è frammentario il campo stesso e quello che vi si svolge (Strathern, 2005).

3.1.3. Camminare: conoscere lo spazio a 5 km l'ora

Amo camminare perché è lento, e sospetto che la mente, come i piedi, lavori a circa tre miglia all'ora. (Solnit, 2000, p. 10)

Perché camminare? E perché camminare lungo una superstrada urbana?

Ho scelto il camminare come primissimo approccio alla conoscenza dello spazio perché il camminare è uno degli atti più naturali e interiorizzati che un corpo umano può compiere nello spazio, pur essendo in realtà una pratica caratterizzata da un'estrema complessità. È anche il primo atto di conoscenza geografica, dato che si dice sempre che “la geografia si fa con i piedi”. Se si pensa al camminare come pratica, è semplice immaginare molte attività differenti, tutte estremamente familiari e tendenzialmente funzionali allo svolgimento delle attività quotidiane (M. Rose, 2022). È in genere un'attività a cui non si presta particolare attenzione (Loi, 2020); essendo una attività semplice quanto naturale non è ovvio esserne consapevoli, se non quando si perde la possibilità di farlo. Rebecca Solnit definisce il camminare come «l'atto intenzionale più vicino ai ritmi involontari del corpo, al respiro

e al battito del cuore» (2000, p. 5). Eppure, nel momento in cui si inizia a prestare attenzione a questi gesti così automatici, in cammino «la mente, il corpo e il mondo sono allineati, come se fossero tre personaggi finalmente in conversazione tra loro» (*ibidem*). Il camminare rappresenta infatti un «assemblaggio socio-tecnico di relazioni incarnate, materiali e tecnologiche» (Middleton, 2010, p. 590), è simultaneamente una pratica incorporata, un atto percettivo e performativo, un movimento relazionale (Yi'En, 2014), ma anche atto creativo di «lettura e scrittura del territorio» (Careri, 2006, p. 28).

Le continue relazioni e interazioni che si stabiliscono tra il corpo in movimento e lo spazio che attraversa fanno sì che il camminare segni e definisca lo spazio, mettendo assieme le tracce del corpo appena passato e la memoria del suo stesso movimento. In cammino, lo spazio viene costantemente acquisito istante dopo istante (Yi'En, 2014) e sintetizzato attraverso le sensibilità del corpo. Per la sua immediatezza e per la forte componente estetica e sensoriale, camminare è uno degli strumenti più semplici e immediati per conoscere e sintonizzarsi con l'ambiente urbano. Quando si cammina «un flusso continuo di “informazioni” ci passano davanti e ci attraversano [...] [Camminare] scioglie e libera i nodi mnemonici nel corpo, provocando un coinvolgimento attivo con i luoghi che attraversiamo» (Macauley, 2000, p. 8).

Derive e narrative del camminare

A partire da questi presupposti, mi sono dedicata a un lavoro negli spazi intorno alla SS 554, che si ispira alla deriva urbana Situazionista¹, teorizzata da Guy Debord (1956). Quello che succede intorno alla strada non segue regole e così ho cercato di fare pure io, derivando senza nessun tipo di traccia precostituita, alcuni spazi direttamente connessi alla superstrada che circonda Cagliari e la sua area vasta. Avevo con me giusto una fotocamera e poche confuse idee e ho iniziato a cercare di capire che tipo di spazi avrei incontrato.

Quella della deriva è una metodologia contemporaneamente ludica e analitica (Pinder, 2020) di esplorazione, interpretazione e messa a critica dello spazio delle città. Consiste in una passeggiata, solitamente a piedi, in gruppi o in solitaria, in cui si accetta per il tempo della deriva (che può andare da qualche ora a potenzialmente interi giorni) l'esperienza del perdersi volontariamente nello spazio. La natura stessa della deriva dipende precisamente dal tacito accordo di lasciarsi andare al disorientamento, come mezzo per far

¹ Per una ricostruzione delle origine storico-artistica della pratica della deriva rimando a Careri, 2006.

emergere la dimensione indagatrice che muove la deriva. Si tratta quindi di lasciarsi guidare dallo spazio, aprendosi all'inatteso, sospendendo il giudizio e le convenzioni note sullo spazio, moltiplicando così i percorsi possibili e le possibilità conoscitive. In una deriva si impara a giocare metaforicamente con lo spazio e si crea una *situazione* (come appunto auspicato dai Situazionisti) all'interno della quale è possibile lasciarsi catturare dallo spazio per poi offrirne una rappresentazione estetica, politica, immaginifica.

La deriva si posiziona all'interno della storia del camminare come pratica contemporaneamente simbolica, politica ed estetica (Wiley, 2010) ed è un metodo «che potrebbe supportare una sensibilità verso l'inconscio della città, costruendo al contempo una maggiore consapevolezza politica» (*ivi*, p. 12). La deriva infatti muove da un desiderio di costruire una critica alla alienante società industriale e alla cosiddetta società dello spettacolo (Debord, 1967), a partire da una pratica apparentemente innocua e quotidiana come il camminare. Spiega infatti Careri che la deriva «consentiva [...] di dirigere il punto di vista non *a caso* ma in quelle zone che più delle altre sembravano proporsi come un *altrove* in grado di mettere in crisi la società dello spettacolo» (Careri, 2006, p. 136). Nel mio caso, l'ispirazione al situazionismo è stata motivata anche dall'attenzione dei suoi componenti (tutti vicini al Marxismo) alla vita quotidiana come terreno di messa in critica della società urbana mercificata, ma anche come punto di partenza per un progetto potenzialmente trasformativo delle relazioni sociali, politiche ed economiche (Pinder, 2020; Goonewardena, 2008). Dietro al progetto delle derive situazioniste c'era sostanzialmente l'urgenza di salvaguardare l'utilizzo del tempo libero dalla sua mercificazione, attraverso il progetto di una rivoluzione basata sui veri bisogni che, creando situazioni ludiche e non produttive, facesse emergere gli effettivi desideri delle persone, sostituendoli così a quelli imposti dalla cultura dominante.

A questo proposito, anche De Certeau individua nel camminare una inevitabile forza urbana, in grado di ridefinire il tessuto urbano dal basso. Nel suo essere un'attività profondamente legata all'azione umana piuttosto che allo scambio economico, camminare permette di affermare la priorità del valore d'uso dello spazio urbano sul valore di scambio (Wiley, 2010). La figura (del tutto ipotetica) del *podista* si oppone, con le sue «procedure – multiformi, resistenti, scaltre e ostinate – che sfuggono alla disciplina senza essere tuttavia al di fuori del campo in cui essa si esercita» (de Certeau, 2010 [1980], p. 150), a una altrettanto ipotetica figura del *voyeur*. Il *voyeur*, vittima di quello stesso tranello di Dio che denunciava Haraway (1988), guarda, misura e gestisce l'urbano dall'alto guidato dalla pretesa di distaccata onniscienza della cartografia, risultando in realtà in una profonda alienazione e distacco dalle effettive dinamiche urbane. Il podista è così in grado di trasformare quegli

spazi che la vista aerea definisce come astratti e geometrici, in veri spazi vissuti. A questo binomio si può affiancare un'altra figura che completa il quadro delle relazionalità tra camminare e spazio urbano, ed è la figura del *flâneur*. Il *flâneur*, incarnato soprattutto nell'ideale dell'intellettuale urbano borghese come Walter Benjamin, è l'uomo borghese e raffinato che attraversa la città senza fretta, lasciandosi catturare dal fascino dell'imprevisto urbano e dall'arrivo della modernità, consumando visivamente (Springgay e Truman, 2018) i beni e le donne, ma allo stesso tempo resistendo alla banalità dell'industrializzazione (Solnit, 2000). È una figura mediana perché totalmente integrato nelle logiche del nascente consumismo urbano, ma ne rimane comunque distaccato (e superiore) nella sua osservazione improduttiva.

Applicare tutte queste riflessioni a un lavoro su spazi intrinsecamente progettati per il traffico veicolare ha sollevato diverse questioni sulla presenza di un corpo (socializzato femminile) in questi spazi e sulla capacità del contesto di impedire o meno l'accesso a piedi. La SS 554 non è uno spazio che mi ha fisicamente impedito di accedervi, ma ha solo reso la mia presenza profondamente fuori luogo, il mio ritmo non ha mai risuonato con il ritmo della strada (Loi e Salimbeni, 2023) e anzi è entrato spesso in aritmia col contesto (Salimbeni, 2023). A differenza di quando è dentro un'auto, ci sono spazi in cui una persona che procede a piedi è vista sospettosamente, come fosse "fuori luogo" perché «l'autostrada (*highway*) dell'auto che sfreccia è contraria alla strada lenta (*low and slow*) del passante che cammina tranquillamente» (Macauley, 2000, p. 14). Quello di una superstrada urbana è infatti uno spazio caratterizzato da un'estrema normatività e da numerosi vincoli che impone al movimento e alle pratiche dei corpi (Dalakoglou e Harvey, 2012): la strada è concepita, vissuta e percepita per le auto. La scelta di esplorare a piedi una superstrada urbana può però rappresentare, in questo senso, una dichiarazione politica contro lo spazio urbano capitalista, inteso come spazio di apparente razionalità omogenea (Middleton, 2010). Camminare in questi spazi permette di far emergere le contraddizioni dell'urbanizzazione contemporanea (Loi, 2023a), sovvertendo «l'ordine urbanistico fatto di blocchi e direzioni imposte, per proporre *détournements* improvvisi, smarrimenti» (Nuvolati, 2019, p. 25). La potenza del camminare sta proprio in questa possibilità di mettere in questione la rigidità delle norme e dei vincoli sociali e politici (Macauley, 2000).

Tim Ingold ragiona sulla differenza tra *sentiero* e *strada* (Ingold, 2021) e sulle connesse modalità di movimento del viandante e del trasporto, modalità quasi antitetiche che si riflettono nella pratica del camminare in relazione agli spazi della superstrada. Il viandante nella descrizione di Ingold è colui che negozia e improvvisa passaggi man mano che procede. Lungo il percorso del viandante, «si verificano eventi, si fanno osservazioni e la vita

si dipana» (*ivi*, p. 213). Il trasporto invece ha l'unico obiettivo di uno spostamento da A a B nel minor tempo possibile e «ciò che accade lungo la strada non ha alcuna importanza, è rimosso dalla memoria e dalla consapevolezza» (*ibidem*). Le derive lungo la SS 554 hanno precisamente avuto l'obiettivo di produrre una prospettiva da *viandante* su uno spazio vissuto unicamente come spazio di *trasporto*. Perché

se [...] le strade forniscono il supporto, l'infrastruttura necessaria per trasportare le persone e i loro effetti da un punto all'altro, la vita quotidiana procede per lo più lungo sentieri tortuosi che infiltrano il terreno da entrambi i lati. (*ivi*, p. 214)

Per compiere le mie derive intorno alla SS 554 oltre che agli esempi dei Situazionisti, mi sono ispirata anche alle esperienze, già brevemente descritte nel capitolo 1, di scrittori, giornalisti e urbanisti negli spazi attorno alle grandi superstrade urbane di Roma, Londra e Milano (cf. Sinclair, 2003; Ballantyne, 2006; Bassetti *et al.*, 2013; Biondillo e Monina, 2010; Careri, 2006; Stalker, 1996).

Camminare da una prospettiva di genere

In tutti i discorsi sul camminare come pratica estetica, politica e di ricerca che ho finora riportato, è del tutto assente la relazione che inevitabilmente si lega alle questioni di genere. Camminare per il piacere di farlo, e farlo nello spazio urbano pubblico, è infatti una pratica che è stata storicamente impedita alle donne (Salimbeni, 2023). L'associazione donne e spazio pubblico è storicamente una associazione connotata negativamente, in particolare nello spazio della moderna città borghese: le uniche donne che frequentavano lo spazio pubblico non accompagnate erano le prostitute, le operaie, o quelle dei ceti più bassi, ma sempre per periodi di tempo limitati e con uno specifico obiettivo. La stessa figura del *flâneur*, archetipo del camminatore urbano della modernità, è una figura che non può essere facilmente declinata al femminile. Le critiche femministe (Wolff, 1985; Wilson, 1992) a questa figura culturale hanno infatti evidenziato come la possibilità ontologica di una *flâneuse* è subordinata da una parte al suo inserimento in una cornice di consumo (ad esempio nei nascenti grandi magazzini urbani), che legittima la sua presenza sulla scena urbana, oppure a un'operazione di invisibilizzazione, adottando ad esempio strategie di mascheramento per resistere allo sguardo maschile (Carrera, 2021). Per quanto questa distinzione netta tra spazio pubblico maschile e spazio domestico femminile sia stata in parte superata, camminare nello spazio pubblico non è ancora una pratica del tutto neutra.

La pratica della *flânerie* ricorda per certi versi quella della deriva situazionista. Esiste però una differenza sostanziale tra la pratica della deriva e la *flânerie* e sta nel motivo stesso che spinge a camminare e nella postura assunta. Il *flâneur* va letteralmente «a zonzo» (Careri, 2006, p. 134) con il solo scopo di andare in giro a osservare la città, forte del suo privilegio borghese che gli permette di spendere il suo tempo in maniera improduttiva e dell'appartenenza alla città borghese in crescita. La deriva situazionista parte invece da una spinta politica, ma anche artistica e creativa, di rilettura della città del secondo Novecento, sempre più alienante e votata al valore di scambio. I Situazionisti si perdono nelle pieghe dello spazio urbano ma con l'obiettivo di stravolgerne le logiche mercificanti e con il loro approccio psicogeografico cercano di disvelarne l'inconscio e ribaltarne i significati. La spinta al camminare viene sostanzialmente da obiettivi diversi se non opposti, ma in entrambi i casi c'è una fruizione della città che si distacca dal pure consumo e ne rifiuta le logiche capitaliste.

La deriva ha per questo suo impulso critico trovato riscontro metodologico anche in geografia urbana e ha una sua storia consolidata come metodo di ricerca (Pinder, 2020). Per quanto la deriva parta da un posizionamento politico e attento alle logiche di potere che producono lo spazio urbano, è necessario però fare riflettere e sottolineare i limiti e le differenze che emergono nel praticare questo metodo a seconda di posizionamenti e soggettività diverse. I situazionisti infatti, pur proponendo (sebbene non esplicitamente) una pratica che sembra centrata sulle soggettività e sulla stessa corporeità delle persone coinvolte, non tengono in considerazione le differenze intersezionali che possono o meno rendere agevole l'accesso alla pratica del camminare in città (Pinder, 2020). Una deriva (ispirata a quella) situazionista che non sia espressamente posizionata come femminista (come quella proposta ad esempio dal collettivo Precarias a la Deriva) risulta una pratica intrinsecamente declinata al maschile e, nella sua disattenzione ai diversi piani intersezionali di oppressione, anche depoliticizzata. Se la deriva ha la grande forza di sfruttare il quotidiano come dimensione politica e come spazio di resistenza, privilegiando l'esperienza come categoria epistemologica (Precarias a la Deriva, 2003), è necessario però «hackerare la tattica della deriva per farne una pratica accessibile oltre i privilegi misconosciuti del *flâneur* [ma anche dei situazionisti, NdA], ma senza alterarne il potenziale critico» (Mistrello e Bosisio, 2021, p. 275). Nelle mie derive ho quindi cercato di non assumere uno sguardo universale, costruito intorno a una astratta (dunque plasmata su un corpo maschile, bianco, abile, cisgenere ecc.) figura di camminatore urbano, per andare verso una postura critica (Springgay e Truman, 2018) che si interroghi sui diversi dispositivi di potere che agiscono sull'urbano, prestando attenzione a tutte le soggettività (tanto umane quanto non umane) cui quel cittadino astratto non necessaria-

mente riesce a prestare attenzione. Riconoscendo anche il privilegio stesso di poter andare alla deriva, condizione che non è accordata a tutt'al più allo stesso modo (Precarias a la Deriva, 2003).

Oltre alla evidente questione di genere che crea disparità di accesso alla pratica della deriva (e in generale del camminare nello spazio urbano), non si può non citare l'intrinseca dimensione abilista di questa pratica di ricerca. La geografa Morag Rose, proprio in relazione alla possibile esclusività del camminare, sottolinea come «abbiamo bisogno di un approccio olistico che riconosca l'esperienza intersezionale e che agisca in due modi principali, sia rispetto al lavoro sul campo che alle stesse pratiche accademiche» (M. Rose, 2022, pp. 537-538). Camminare è infatti una pratica di ricerca che presuppone un corpo in grado di compiere una tale azione e di riuscire a gestire la complessità e la variabilità dello spazio che spesso non è pensato e costruito in maniera tale da accogliere corpi non conformi. Una ricerca che si fonda sulle derive urbane è quindi una ricerca che tendenzialmente può essere compiuta unicamente da persone senza disabilità motorie ed è per questo imprescindibile tenere presente nel proprio posizionamento anche di questo ulteriore livello di esclusione, o di privilegio per chi può invece svolgere tale pratica. Oltre a limitare l'accesso al campo, non è inoltre da sottovalutare in che modo l'esperienza dello spazio, su cui il camminare permette espressamente di ragionare, è mediata dalle differenze che i diversi corpi incarnano e incorporano. Come già detto, camminare non è una pratica neutra ma è invece una pratica con un forte portato simbolico e politico. Nel mio caso, la possibilità di poter svolgere le derive in maniera sufficientemente agevole è garantita, oltre che dalla mia condizione di persona abile, dal mio essere inserita in una cornice di ricerca istituzionale, che legittima e giustifica il mio camminare, pur in tutti i vincoli posti al mio corpo e alla mia soggettività.

Per portare avanti il progetto della costruzione del campo a partire da un metodo ispirato alla deriva ma posizionato criticamente, ho innanzitutto cercato di decentrare il soggetto astratto delle derive situazioniste, mettendo in campo il mio corpo e la mia soggettività. Questo naturalmente lascia fuori altri piani di marginalizzazione che io non incarno, ma permette di iniziare a mettere in discussione la visione universalizzante del soggetto maschile, bianco, borghese, cisgenere e abile. Come soggettività non eteronormativa mi sono talvolta trovata a sottrarmi al campo, talvolta per limiti posti dal campo stesso o come forma di *self-care*; o a decidere di rinunciare a determinate pratiche perché lontane dalla mia soggettività e dal mio posizionamento. Ne può risultare una deriva "incidentata" (Mistrello e Bosisio, 2021), fatta di blocchi e di deviazioni obbligate, ma in cui proprio quegli stessi incidenti possono essere mobilitati come nodi critici da cui partire per far emergere nuove consape-

volezze urbane situate. Non esiste una forma canonica di deriva, ogni deriva è funzione del gruppo o del soggetto che la compie e ogni deriva avrà i suoi limiti e i suoi blocchi. Ma nel caso di un soggetto non eteronormativo ci sono tutti quegli “incidenti” derivanti dalla stessa non eteronormatività. Ho inoltre cercato di decentrare lo stesso soggetto umano nelle mie derive, concentrandomi e sintonizzandomi anche sulle componenti non umane e più-che-umane che compongono lo spazio urbano (Ogden, Hall, e Tanita, 2013; Van Dooren e Rose, 2012; Van Dooren, Kirksey, e Münster, 2016; Gandy, 2022a). Ho cercato di camminare, pensare e osservare «in presenza d'altr*» (Springgay e Truman, 2018, p. 1), come modalità per creare uno spazio di esitazione e destabilizzazione che fosse contemporaneamente aperto all'imprevedibilità delle possibilità. Sono quindi partita facendo a meno della convinzione di conoscere lo spazio, o di poterlo effettivamente conoscere, con una postura *queer*, intesa non solamente come dimensione legata alla sfera della sessualità e relativa ai processi di formazione dell'identità (Oswin, 2008), ma come insieme di pratiche inserita in una cornice critica che metta in discussione e destabilizzi tutti i significati dati per scontati e le risultanti relazioni di potere. In questa dimensione attenta alle differenze e alle compresenze, mi sono progressivamente interessata tra le altre cose, alle nature interstiziali che proliferano attorno alla SS 554, realizzando così una forma di ecologia politica situata (Doshi, 2017). Come spiega Gandy (2012), le nature interstiziali hanno una forte affinità con l'idea di *queering* the space, nella loro dimensione di destabilizzazione di paradigmi consolidati e contemporaneamente alle possibilità che offrono a pratiche di riappropriazione e alla costruzione di alleanze ecologiche o politiche.

Camminare lungo un'infrastruttura

Le metodologie etnografiche e tutte quelle che presuppongono la presenza costante di un corpo in movimento nello spazio, sono spesso state associate e applicate ad ambiti di ricerca che si potrebbero definire più “culturalisti”, più interessati agli aspetti socio-culturali dello spazio. Il camminare è spesso adoperato come strumento per indagare le dimensioni più legate all'affettività, all'emozionalità dello spazio, o alle atmosfere urbane. Meno spesso si trovano esempi in cui il camminare viene mobilitato come metodo per affrontare ragionamenti di geografia politica o economica.

Lavorare su un'infrastruttura, attraverso metodologie etnografiche, ma con un occhio attento alle dimensioni ecologico-politiche, oltre che socio-politiche, rappresenta un approccio che si discosta dalle modalità solite con cui sono state studiate le infrastrutture e contemporaneamente è un tentativo di ampliamento delle potenzialità di questi metodi. Come discusso anche in un recen-

te dibattito sulla rivista *Political Geography* (Mason *et al.*, 2023), sebbene «gli aspetti incarnati del camminare possono consentire un rapporto creativo e critico con la natura, i luoghi, la politica e lo spazio, recuperando concetti chiave della geografia politica» (Mason *et al.*, 2023), sono pochi gli esempi di esperienze di geografia politica attraverso il camminare. L'utilizzo del metodo del camminare si è particolarmente consolidato all'interno della ricerca di paesaggio (Gandy, 2024) o nella costruzione di ritratti di città e questo ha portato ad associare tale metodo a prospettive più fenomenologiche, che privilegiano l'esperienza di chi osserva, ponendo particolare enfasi alla natura effimera e profondamente situata delle osservazioni prodotte (Castan Broto *et al.*, 2021). Risulta quindi meno diretta e lineare la relazione tra un caso studio come quello di una superstrada urbana e una metodologia etnografica e basata sul corpo, e non sono tantissimi gli esempi di ricerche geografiche etnografiche, con un focus espressamente sulla dimensione politica dello spazio infrastrutturale.

Eppure, quello del camminare è un metodo che può costruire uno sguardo situato sulle infrastrutture, oltre le letture che hanno spesso portato a leggere le infrastrutture unicamente come esito di politiche e processi economici. La stessa componente emozionale e sensibile connessa al camminare, può essere mobilitata per costruire competenze situate sui fenomeni politici e sulle strutture di potere che ordinano e controllano spazi e corpi, insieme alle modalità sovversive con cui tale ordine viene scardinato e che emergono a partire dalla relazione diretta con lo spazio. Così è stato utilizzato il camminare da Castan Broto *et al.* (2021): camminando lungo una condotta idrica a Bangalore, hanno ricostruito le modalità reali e immaginarie con cui la città è stata prodotta e vissuta da parte della sua popolazione, insieme a tutte le dinamiche di potere connesse alla realizzazione e alla gestione dell'infrastruttura e della vita intorno a questa. Nella loro lettura, camminare rivela ciò che è visibile lungo quello che di solito è nascosto (in questo caso, l'infrastruttura idrica) ed è quindi un metodo per rivelare gli aspetti sociotecnici e sociopolitici del paesaggio infrastrutturale, attraverso lo spazio e attraverso il tempo che si materializza nella storia incrementale dell'infrastruttura.

Camminare è lo strumento anche per costruire incontri e intrecci con il mondo non umano che popola l'infrastruttura. Nel tempo passato a muoversi o a sostare nello spazio, si disvelano tutte quelle condizioni e soggettività più-che-umane che hanno informato il discorso sull'ecologia politica urbana che ho sviluppato nel capitolo precedente. Springgay e Truman hanno lavorato con il loro *WalkingLab* precisamente sul camminare in un mondo multispecie (2018) e su come sia possibile, attraverso il camminare, acquisire conoscenze situate e basate sulla terra (*land-centred knowledges*) e in presenza d'altra. L'infrastruttura è uno spazio privilegiato per questa ipotesi, in quanto la sua

materialità e complessità comprende e incorpora un variegato sistema più-che-umano per cui camminare consapevolmente e con attenzione è un modo per smantellare le tassonomie e gerarchie di cosa è vivente e cosa no, e di cosa è considerato rilevante per la ricerca geografica e cosa lo potrebbe/dovrebbe diventare, così da poter immaginare una relazione più etica con lo spazio e chi lo attraversa (Yusoff, 2018). Spiegano a questo proposito Castan Broto *et al.* che «camminare coinvolge il soggetto che cammina in progetti politici situati che sfidano le prospettive antropocentriche ed evidenziano le possibilità potenziali di un ambiente urbano più fluido» (2021, p. 698). Così come nei paragrafi precedenti ho decentrato il soggetto egemone maschile, bianco e occidentale, in favore di conoscenze più situate e diversificate, è importante anche decentrare lo stesso soggetto umano che nella scena urbana è solo uno degli attori, per riuscire a camminare-con e a camminare in presenza di altrə.

3.1.4. Metodologie visuali: raccogliere e inquadrare situazioni interstiziali

Durante le derive che ho svolto attorno alla SS 554, ho sempre avuto con me la fotocamera. La macchina fotografica fa parte dell'equipaggiamento che in genere ho quando voglio esplorare lo spazio urbano, perché so che se ho la fotocamera con me sarò predisposta a un'osservazione più attenta e più "sintonizzata" dello spazio che ho attorno. Questo stato di sintonizzazione con l'ambiente poi non si converte necessariamente nella realizzazione di fotografie, ma l'assemblaggio composto dal mio corpo in movimento, con la fotocamera, una delle mie tecnologie di pensiero, fa sì che la mia esperienza dello spazio sia differente che in assenza di questo corpo tecnologico con cui mi accompagno.

Non si tratta comunque di una pratica particolarmente eterodossa, considerata la storica relazione della geografia con la visualità (G. Rose, 2003). Quanto detto rispetto alla relazione della geografia e la pratica etnografica e l'approccio al terreno può essere messo facilmente in dialogo con una riflessione, in parte analoga e sicuramente in coerenza, rispetto ai metodi visuali. Infatti, l'etnograficità della ricerca geografica trova una forte connessione con la produzione di immagini, e in particolare con la sua dimensione «performativa, aptica e affettiva» (Lorimer, 2010, p. 240) come supporto all'esplorazione e all'osservazione (Rouch, 2003). Un altro elemento che costruisce un'importante connessione tra la produzione di immagini e le metodologie incorporate (Chadwick, 2017) è la spinta e la necessità di concentrarsi sulla dimensione dell'essere presente e dello stare a contatto con il campo, diventando per qualche tempo parte di quello stesso campo. Per poter realizzare immagini utili alla ricerca geografica è infatti necessario *stare* nel qui e ora dello spazio, immergersi e accoglierne la dimensione emozionale (Crang, 2003), sensibile e incorporata.

Vista l'ampiezza del campo delle metodologie visuali è necessario qui introdurre alcune specifiche sul tipo di metodologie visuali con cui ho lavorato. Trattandosi di uno spazio infrastrutturale, quotidiano, banale, non interessante da un punto di vista storico-documentale o patrimoniale sul piano culturale, è molto difficile reperirne un archivio storico-visuale. Il mio interesse, oltretutto, è comunque rivolto alle attuali condizioni urbane che si esprimono attorno alla strada, pertanto ho ritenuto fin da principio non necessario dedicarmi alla ricostruzione di un archivio visuale sulla SS 554. In questa ricerca mi sono quindi dedicata unicamente a metodi visuali che presuppongono la mia produzione di immagini originali e *in loco* (escludendo quindi tutte le modalità remote di produrre immagini: droni, immagini aeree o satellitari, ecc.). Tra tutte le diverse tipologie che si possono produrre nello e sullo spazio, io mi sono dedicata soprattutto alla produzione di immagini fotografiche e in seconda battuta sulla produzione di immagini video. Questi due formati sono stati utilizzati in maniera differente ma complementare.

Come per il camminare, anche le foto fanno parte delle modalità che adotto solitamente per osservare e immergermi nello spazio urbano, a prescindere che sia per motivi di ricerca o per interesse personale. È stato quindi naturale iniziare il mio percorso di ricerca sulla SS 554 mettendo assieme derive urbane e fotografie, calandomi nell'osservazione che la fotocamera mi porta ad adottare. Le prime immersioni nello spazio si sono concentrate soprattutto sulle forme dell'abitare suburbano e le prime foto riflettono questa tensione verso le forme e la composizione per volumi dell'immagine. Questo non è però un fatto meramente stilistico-espressivo, ma è una modalità conoscitiva, di rappresentazione e di significazione. Nel comporre gli elementi dello spazio in una immagine si dà inevitabilmente importanza a determinati aspetti e si seleziona una porzione di mondo da separare e analizzare da tutto il resto. Quella stessa composizione di elementi non è pertanto un assemblaggio neutro, ma può potenzialmente avere un forte portato politico, se lo si riesce a rendere esplicito e mobilitare in tal senso. Nello svolgersi del percorso di esplorazione come si è evoluto il mio sguardo, si sono evoluti i miei interessi di ricerca e le fotografie testimoniano questo passaggio da una dimensione tipologico-costruttiva ad altre forme spaziali meno nettamente definite e definibili, alle mescolanze tra elementi umani e naturalità differenti, alle spazialità di scarto e interstiziali, dal costruito mi sono mossa verso elementi socio-naturali e verso dimensioni sempre più minute, più ibride e meno evidenti o convenzionali. L'infrastruttura è stata osservata da varie prospettive, da vicino e da lontano, da sopra e da sotto, quasi mai da sola (anche perché la strada non è mai *solo* la strada) e ho costruito così un archivio di diverse migliaia di immagini che ruotano attorno alla SS 554.

Lo stare nello spazio e la costruzione di quella cornice (virtuale ma che può diventare materiale) data dal frame dell'immagine fa sì che alcuni elementi spaziali vengano selezionati e resi più evidenti proprio dalla costruzione della cornice. Selezionando, con una foto, emerge un pezzo di realtà che diventa almeno temporaneamente elemento autonomo. Nel momento in cui si è immersi nello spazio ancora apparentemente omogeneo e si ricerca la giusta inquadratura, si produce una sensazione di consapevolezza e profondità diversa, che fa sì che l'esperienza dello spazio non sarà più lo stesso spazio di prima di iniziare a riprendere. E la stessa immagine fornisce una forma esperienziale differente della semplice osservazione. Questo meccanismo di selezione e separazione vale tanto per le foto che per i video, ma nel caso dei video c'è una dimensione temporale che modifica ulteriormente l'esperienza dello stare nello spazio con la fotocamera. Stare nello spazio con un oggetto filmante (che stia o meno filmando è relativamente importante, cf. Salimbeni, 2022a), fa sì che si produca una dilatazione dello spazio e del tempo, anche una loro certa densificazione. Si costituisce uno scollamento tra il tempo (o meglio la sua percezione) passato nello spazio a filmare, che sembra dilatarsi nella sua durata sempre più intangibile; quello dell'immagine ripresa; quello passato poi a ripassare e lavorare sul materiale prodotto; quello che rimane incorporato nella memoria e nelle sensazioni incamerate. La relazione che si instaura tra corpo e l'oggetto tecnico che filma e lo spazio compone un assemblaggio (Loi e Salimbeni, 2022) che modifica e potenzia quello che il corpo solo è in grado di ottenere dall'esperienza di campo. Innanzitutto perché, usando le parole di Simpson, «la videocamera ha registrato molti più dettagli di quanti ne avrei potuto osservare solo con i miei occhi» (2011, p. 345) e perché l'uso del video presuppone inevitabilmente di fare ricerca «attraverso il corpo» (*ibidem*), ma anche perché la presenza della camera, che si può considerare come un vero e proprio attante (Lorimer, 2010), ha la capacità di modificare il contesto e gli eventi che vi si svolgono (Ernwein, 2022). La rappresentazione prodotta quindi è sempre frutto della relazionalità tra me, che divento una «ricercatrice con una videocamera» (Rakic e Chambers, 2009), la camera stessa e tutti gli oggetti e le soggettività presenti nel campo (Salimbeni, 2022b). Io ho utilizzato i video durante la ricerca come una modalità per prendere «note visuali» (Loi e Salimbeni, 2023), come «finestre descrittive» (Katz, 1992, p. 503) sullo spazio, da accompagnare alle note *testuali* di campo. Ma queste note, sono allo stesso tempo anche una modalità con cui *scrivere* lo spazio (Kharel, 2015) e anche e soprattutto una diversa modalità di guardare e stare immersi nella sua materialità, che produce conoscenza non solo nelle immagini prodotte, ma soprattutto nel momento in cui si *sta* e si *filma* e negli stessi atti di stare e filmare.

La differenza nel mio uso tra foto e video sta sostanzialmente nell'utilizzo del video come nota visuale. Con i video ho costruito dei quadri (fissi) di osservazione dello spazio, che non sono mai passati a una diversa configurazione sintetica (e compositiva) come film o prodotto visuale di altro tipo. Ciononostante hanno contribuito all'insieme di tutti i documenti di ricerca che ho utilizzato e hanno avuto un ruolo fondamentale nella progressiva costruzione di nuovi significati spaziali. Inoltre, se le foto hanno accompagnato tutte le fasi di questa ricerca, come ausilio all'individuazione degli spazi su cui lavorare in dettaglio, l'uso dei video è stato molto più mirato: ho fatto video negli spazi che avevo interesse a esplorare più in dettaglio (li ho quindi adottati nella seconda parte del lavoro di terreno), usando la fotocamera sul treppiede anche come espediente per poter stare nello spazio durante i momenti di osservazione non in movimento, come oggetto legittimante ma anche mascherante della mia presenza sul campo.

Il diverso utilizzo di foto e video si manifesta anche nella scelta dei soggetti per ciascuno dei mezzi scelti. È una differenza non imposta a priori ma che si è naturalmente determinata dall'esperienza, come testimonia questo estratto dalle mie note di campo:

Con le foto riesco a ragionare sulle forme, sui colori, sui volumi e sui contrasti. E soprattutto lavoro spesso con le forme dell'abitare, con spazi specifici statici, su cui mi piace tornare a cercare minimi cambiamenti e le inevitabili evoluzioni. I video invece, almeno finora, mi hanno aiutato a ragionare sulle relazioni, sulle dinamiche, sugli assemblaggi di suoni, elementi e variazioni. Sui metabolismi e sulle stonature. Ecco perché ho video quasi solo di acqua sotto i ponti.

Le foto mi hanno infatti permesso di lavorare soprattutto sulla composizione delle forme nello spazio, per capire come si materializza l'urbano in questi contesti di margine e rappresentano in genere paesaggi abitati anche quando senza persone nell'immagine, in cui ho cercato di rendere conto dell'ibridazione degli spazi, delle diverse materialità e forme dello spazio costruito o no. Con i video ho lavorato in maniera più dinamica, cercando sempre soggetti in movimento (ecco il perché dell'acqua, ma anche piante animate dal vento, animali, persone, la stessa auto in movimento lungo la strada), in cui poter sfruttare la componente sonora e lo svolgersi del tempo per ragionare anche sulle dissonanze sensoriali e sulle diverse soggettività nello spazio.

L'importante campagna di raccolta di immagini ha accompagnato il mio lavoro di esplorazione ed osservazione dello spazio. Tutti i frammenti visuali che ciascuna immagine rappresenta sono una sorta di contraltare della stessa frammentarietà tanto del mio approccio allo spazio quanto dello spazio stesso. Tramite l'insieme dei quadri visuali che ho selezionato ed estrapolato

dallo spazio della SS 554 mi è possibile rendere conto visivamente del caleidoscopico mondo che gravita intorno alla superstrada. La produzione di numerose immagini su questo spazio poco rappresentato, perché anche poco visto e poco visibile, rende più manifesta l'incredibile microscopica varietà di spazi, situazioni, assemblaggi.

In maniera simile alla costruzione della composizione dell'immagine fotografica, dalla cornice del *frame* video che si decide di riprendere alcuni elementi verranno selezionati e altri verranno tenuti fuori. Ma per contro, l'esclusione che la cornice dell'immagine impone permette di entrare nella profondità di quell'immagine, microscopicamente, per usare il gergo di Gibson-Graham (2014), e seguire tutte le reti e i fili di attanti che in quell'assemblaggio visuale e spaziale hanno un qualche ruolo. Naturalmente questo è un processo che si sviluppa già nel momento in cui si è immersa nel campo e nell'azione di filmare, in cui si è sintonizzata con l'oggetto filmante, con l'immagine ripresa e con tutto quello che nella cornice non è inserito ma è contemporaneamente presente e guida l'azione. Nel percorso di costruzione e progressiva immersione nell'immagine, alcuni elementi tendono a emergere poi come prioritari, l'occhio, la fotocamera, l'attenzione e tutti i sensi ne vengono catturati; emerge un *punctum* (Barthes, 1980) attorno a cui è possibile costruire una trama di interpretazioni e narrazioni. Stare poi con la foto, entrarci in relazione nel momento in cui ci si ritorna, ci si rilavora, imparare a leggerla e a rileggerla permette proprio questo processo di stratificazione dei significati, di costruzione sempre più densa di reti di attanti che diventano attori importanti proprio perché sono stati selezionati ed estrapolati. Tutti gli elementi evidenziati possono poi entrare a far parte del processo di rilettura degli spazi nella fase più interpretativa e sintetica del lavoro di terreno.

Un aspetto che è stato rilevante nel mio percorso di ricerca visuale è stato anche il rapporto materiale-affettivo con l'oggetto-foto. La foto può infatti esistere anche come oggetto, con una sua propria vita materiale, una sua duttilità e facile fruibilità. Il video manca di questa materialità, può esistere solo come proiezione *istantanea*, mancando di quella tattilità e manipolabilità che invece può avere la foto. Ho infatti stampato diverse selezioni di foto, per rendere più tangibile quella cornice che inquadra un pezzo di realtà che ho selezionato come significativo, uscendo dalla virtualità degli archivi digitali. Ho così potuto toccare le foto, scorgerle come un album di figurine, mescolarle, accostarle in maniere differenti, ripercorrerle, tenerle a portata di mano e di vista, farle toccare ad altre persone, regalarle come cartoline del mio viaggio lungo la SS 554, ecc. L'importante mole di fotografie che ho prodotto, nella stampa mostra proprio la sua voluminosità, è in qualche modo «monumentale nel modo più prosaico» (Katz, 2021, p. 604). A partire da un singolo punto di vista si moltiplicano e talvolta

ripetono i soggetti, spazi non tipicamente fotografati o fotografabili, paesaggi terzi e potenzialmente banali. Come racconta Katz rispetto al progetto *Analogue* dell'artista Zoe Leonard: «La loro molteplicità [...] è “monumentale”, un gesto verso il globale o il generale. Ma ogni fotogramma è un intimo omaggio alla vita quotidiana, racchiudendo un presente particolare» (*ibidem*). Nella mia procedura ho cercato di costruire una visibilità aumentata, costituita dalla moltiplicazione delle immagini, di questi spazi nascosti che tengono assieme residui di spazialità storicizzate e dimensioni trasformative più globali, «rivelando le trame e le connessioni del “planetario”» (*ibidem*), sempre letto a partire dal piano quotidiano. Questa attitudine al disvelamento di contesti mondani, poco noti e poco visibilizzati, può per certi versi ricordare le pratiche di esplorazione urbana (anche dette di *urbex*), in cui gruppi di appassionati si dedicano alla scoperta, all'esplorazione e alla fotografia di ambienti urbani abbandonati, tipicamente rovine industriali, ma anche passaggi sotterranei, condotte idriche inutilizzate, o altri grandi manufatti industriali in disuso. Anche la fotografia degli spazi della SS 554 potrebbe essere assimilata a una forma di estetizzazione di paesaggi *ruinati*, con tutti i rischi connessi di sovraesposizione e successivo incameramento da parte logiche di sfruttamento. Nelle foto però ho cercato di non costruire una estetizzazione forzata di questi spazi, cercando di mostrarne piuttosto le componenti materiali e quotidiane in quanto tali, ivi compresi gli aspetti potenzialmente problematici o controversi, ragionando sul rapporto con il contesto e le relazionalità proprie degli spazi, senza nessun intento di monumentalizzazione nel senso inteso dai fotografi *urbex*.

Uno degli aspetti più interessanti, ma anche più aleatorio e forse per questo complesso da spiegare, legato alla dimensione esperienziale e fenomenologica del video come strumento di ricerca, è proprio la costruzione del processo contemporaneamente sintetico, analitico, aptico e immaginifico che dall'immersione nello spazio porta prima a una immagine selezionata ed estratta dal suo contesto e poi alla costruzione di consapevolezze e interpretazioni spaziali. Il continuo processo di *zoom in* e *zoom out* che video e foto impongono invita ad andare a fondo di tutti i significati ricompresi dall'immagine, per poi tornare al generale, dentro e fuori l'immagine, producendo nuove figurazioni e finendo per espandere la cornice (Banks e Morphy, 1997), ampliando interpretazioni e narrazioni, moltiplicando associazioni e connessioni oltre la stessa cornice dell'immagine. In questo processo, non lineare, ma costituito da continue deviazioni, involuzioni e rivoluzioni, la produzione di interpretazioni sullo spazio e su chi lo vive diventa solo uno dei possibili risultati della ricerca. Molto spesso quello che emerge sono narrazioni nuove, intreccio di quello che è nello spazio, quello che è nelle soggettività coinvolte e quello che si può anche solo immaginare.

La forza di una geografia visuale, fatta sul campo e per questo e radicale nel senso che va alla radice (Borghi, 2020), sta proprio in questo processo relazionale che innesca e che permette di mescolare una rappresentazione, da considerare né neutrale né oggettiva, con la sua capacità di stimolare meccanismi immaginifici e metaforici.

3.2. *Weak theory*: mobilitare il potere della narrazione e della descrizione

3.2.1. *Individuare singoli frammenti spaziali*

Uno degli elementi che è emerso con più forza durante le derive è l'estrema *frammentarietà* degli spazi attraversati dalla SS 554. Su un'estensione della strada di circa 15 km è possibile assistere a una grande varietà di situazioni urbane, con una non sempre evidente transizione dall'una all'altra, una grande ibridazione di funzioni e, in generale, l'impressione di non trovarsi in un contesto organizzato secondo un disegno urbano coerente e unitario, ma piuttosto davanti a tanti spazi nati in autonomia e senza necessariamente cercare una relazione con il resto. Del resto, la frammentazione è uno dei risultati dei processi urbani contemporanei (McFarlane, 2018; Amin e Thrift, 2017) ed è un processo particolarmente evidente in relazione alle infrastrutture urbane (Graham e Marvin, 2001) che mostrano come in un mondo urbano sempre più connesso e reticolare, le infrastrutture contribuiscono anche alla produzione di un'urbanizzazione fatta di "schegge" e frammenti che non può (e forse non ha bisogno di) tendere a qualche tipo di compattezza.

Ho quindi maturato durante le derive l'intenzione e il desiderio di stare precisamente dentro questa dimensione frammentata e caotica e utilizzare questa condizione come punto di partenza da cui poter rileggere gli interstizi della SS 554 in quanto spazi di possibilità. L'idea di frammento infatti, nella lettura che ne dà McFarlane, rappresenta precisamente questa tensione tra l'essere un (sotto)prodotto dei processi di urbanizzazione e l'essere uno spazio generativo che può mettere in discussione quegli stessi processi. È un'idea che risuona con la lettura che ho dato degli interstizi urbani come spazi di possibilità e di potenziale rovesciamento delle logiche urbane. Una delle stesse definizioni che McFarlane dà dell'idea di urbanizzazione per frammenti aiuta a chiarire questo punto: «l'urbanistica dei frammenti emerge come una discontinuità, in quanto è sia il prodotto di un mondo urbano danneggiato, sia un processo in evoluzione in cui possiamo vedere emergere delle possibilità» (McFarlane, 2021, pp. 66-67). Ragionare per e su frammenti permette di partire dal mini-

mo, dal banale e spesso trascurato e di mobilitare queste dimensioni sottovalutate come strumenti di critica politica. Sempre McFarlane (2019) riflette su come i frammenti urbani abbiano contemporaneamente una dimensione empirica e una funzionalità concettuale. Sono elementi empirici perché si tratta di «particolari episodi di lotta che riflettono diversi modi di conoscere e fare politica» (McFarlane, 2019, p. 225); e sono anche elementi concettuali perché possono essere mobilitati «come base per aprire altre modalità di concepire la conoscenza, la pratica e il pensiero politici» (*ibidem*). Durante le derive quindi ho progressivamente sintonizzato la mia attenzione su alcuni spazi, o meglio su alcuni temi, che hanno attratto il mio interesse e su cui ho iniziato a intrecciare delle riflessioni teoriche. A partire dalla stratificazione dell'esperienza dello spazio, ho individuato quegli spazi in cui la mia attenzione si andava progressivamente densificando e li ho selezionati come frammenti attorno a cui annodare delle ulteriori visite, osservazioni e un lavoro di interpretazione più approfondito. Sono emersi degli spazi interstiziali che si possono considerare precisamente come i frammenti descritti da McFarlane: un elemento che emerge da un sistema più ampio di relazioni politiche, sociali e culturali, ma che risulta costituito dai suoi residui, e quindi in qualche modo distante da quel sistema, che è per questo in grado di mettere in discussione o di sollevare nuove questioni. In questo non si vuole però pervenire a una nuova unità, ma rimanere nel potenziale generativo degli stessi frammenti, allo stesso modo in cui gli interstizi urbani non hanno bisogno di una ricomposizione all'interno di quel sistema urbano orientato al perseguimento di una qualche forma di unità e coerenza. Gli spazi che ho selezionato e che funzionano come frammenti sono spazi che mi hanno permesso di mettere in evidenza le relazioni socio-politiche e socio-ecologiche che si instaurano tra il governo della città e gli interstizi che sfuggono a questo controllo e le relazioni che nondimeno questi spazi continuano a intessere con la infrastruttura della SS 554. Mi interessava infatti proprio questo dualismo estremamente interrogativo e contemporaneamente generativo: la contemporanea uscita (seppur parziale) da determinati canoni urbani, uscita talvolta determinata da carenze nelle forniture urbane o da uno scarso interesse in termini di trasformazione, e le risignificazioni e relazionalità minute e dal basso che è possibile osservare.

I contesti sono stati selezionati secondo un approccio riflessivo, che non è però casuale. Nel corso delle derive sono infatti progressivamente emerse delle consapevolezza sul rapporto tra infrastruttura, interstizi e possibilità alternative manifestate in questi spazi. Ho quindi selezionato quegli spazi che, per contingenze ma anche per caratteristiche proprie, mostravano con più forza questa natura politica e trasformativa, i paradossi di questo rapporto ambivalente tra politiche e possibilità, o ancora spazio per riflessioni

di altra natura. Su questi spazi (di cui non tutti sono poi effettivamente confluiti nel presente lavoro, come ad esempio il caso in Loi e Salimbeni, 2023) ho quindi compiuto un lavoro di immersione più approfondito, con ulteriori visite e derive, per ampliare le mie osservazioni con condizioni differenti, un lavoro visuale (foto e video) più sistematico, e ulteriori note di campo. La scelta di una selezione più ristretta e puntuale di contesti su cui concentrare il mio sguardo, in seguito a un lavoro di osservazione ed esplorazione di più ampio respiro, è dovuta alla possibilità di concentrare l'osservazione su uno spazio definito e di riuscire a raggiungere così una maggiore profondità tanto descrittiva quanto interpretativa. È una modalità anche per contrastare la dispersione e la granularità difficilmente restituibile e maneggiabile della SS 554, compiendo così un lavoro più “microscopico” (Gibson-Graham, 2014) perché circoscritto. Tutti gli spazi, pur essendo come visto in parte fuori dalle logiche che gestiscono l'infrastruttura, mantengono comunque una forte relazione con la strada. Ho sempre cercato di tenere presente questa ambigua relazione tra il frammento e l'intero (McFarlane, 2018) a cui comunque appartiene (cf. Pignarre e Stengers, 2011), anche quando non si tratta di una vera e propria relazione “materiale” o di prossimità tra il contesto studiato e la strada. L'interesse per questi specifici frammenti è dovuto da una parte al fatto che siano spazi significativi in loro stessi, perché hanno permesso di affrontare le questioni centrali al mio ragionamento; ma sono anche spazi che hanno stimolato immaginazioni e riflessioni che spaziano oltre le caratteristiche dello spazio in sé, permettendomi di ragionare su questioni non esclusivamente locali, ma che sempre partono da quel terreno.

La ripetizione delle osservazioni ha permesso di costruire un processo di stratificazione e sedimentazione delle consapevolezze e la costruzione di una relazione più intima con lo spazio, le sue pratiche e le soggettività che lo abitano. Nel tornare e ritornare in uno spazio, specialmente in spazi caratterizzati da una certa inerzia e stabilità delle pratiche come sono quelli che ho selezionato, si costruisce progressivamente una relazione di prossimità con quello spazio, nuovi elementi entrano a far parte della “matassa” in configurazione, certe situazioni si ripetono e così si rafforzano, e tutti i dettagli si addensano e stabilizzano. Inizia così a costruirsi una trama sempre più complessa, ma anche più forte, che poi nel processo contemporaneamente di scrittura, descrizione, narrazione e interpretazione verrà nuovamente trasformata, arricchita e definita.

Questo processo di sedimentazione e contemporaneamente di arricchimento tanto delle osservazioni e delle riflessioni ricorda la pratica di rilettura come definita da Gibson-Graham (2006a). Il ritorno a Gibson-Graham è quasi naturale, vista la natura tanto epistemologica quanto performativa delle sue ipotesi.

Un tale progetto non può non essere tradotto anche sul piano metodologico. D'altronde, l'attitudine alla base di questa ricerca è sempre stata un'attitudine di matrice femminista a ricercare e riconoscere le differenze (spaziali, ecologiche e di pratiche) all'interno del sistema urbano e per portare avanti tale progetto è indispensabile incarnare e individuare una metodologia che rispetti questa attitudine. Con la pratica della rilettura si vuole ripensare e rileggere lo spazio, «leggere per differenza piuttosto che per dominanza» (Gibson-Graham, 2006a, p. xxxi). È una pratica che a partire dall'abbandono delle convinzioni consolidate punta a disvelare tutte quelle dimensioni differenti e quelle pratiche che la cornice egemonica tende a nascondere e a marginalizzare. Nel costruire questa rilettura non si cerca unicamente di produrre una nuova cornice completa e universale, ma di depotenziare la dominanza dei sistemi di pensiero egemoni e una “disidentificazione collettiva” (Gibson-Graham, 2006a) per «creare uno spazio per nuovi [...] sviluppi, che dovremo impegnarci a realizzare» (Gibson-Graham, 2006b, p. xii) e anche «trasformare gli oggetti impossibili in possibili» (Gibson-Graham, 2006a, p. xxxii). Si tratta, come sostiene anche Haraway, di costruire una critica che possa dare il senso che le cose potrebbero essere diverse (Zitouni, 2004). Nel rileggere lo spazio di una superstrada come popolato da una miriade di diverse forme e interazioni contingenti, si opera anche uno spostamento di senso, in cui spazi e individui vengono reinquadrati come soggetti piuttosto che come oggetti dello sviluppo urbano, producendo una nuova narrazione. È un modo con cui liberare nuove energie e innescare nuovi processi per pensare a una diversa vita urbana in comune. Muovendomi in un ambito interessato anche alla dimensione più-che-umane dell'urbano, accolgo anche l'invito di Latour a raccontare «le storie di Gaïa», in cui «tutti quelli che erano oggetti di scena e agenti passivi sono diventati attivi» (Latour, 2014, in Haraway, 2019a, p. 65; cf. Latour e Manghi, 2019).

È una modalità per fare una geografia *minima*, che parte dal minuto e da frammenti incontrati *per strada* e con questi cerchi non di confermare quello che già sappiamo, ma aiuti «a vedere le aperture, trovare la felicità, fornire uno spazio di libertà e possibilità» (Gibson-Graham, 2006a, p. 7). In questo, rileggere lo spazio in cerca di differenze si connette alla costruzione di una *weak theory* e di un rapporto privilegiato con la scrittura, la descrizione e la narrazione e le loro possibilità performative e trasformative. È un lavoro che per sua natura non ambisce ad essere esaustivo, ma che allo stesso tempo non rimane forzatamente circoscritto. Nel narrare, descrivere e quindi contemporaneamente interpretare gli spazi con cui ho interagito ho lasciato che le associazioni si succedessero e le ho inseguite finché mi è stato possibile, costruendo e insieme sbrogliando gli assemblaggi che progressivamente si costituivano.

3.2.2. *Descrizioni e piccole storie: intrecciare fili e costruire nuove consapevolezze*

In questo paragrafo vorrei riflettere sulle modalità con cui tutte le pratiche metodologiche che sono state adottate si convertono e confluiscono nella restituzione del lavoro di ricerca, questo libro nel caso specifico. Quest'ultimo paragrafo è anche una riflessione sull'ultima fase della ricerca stessa, in cui le diverse traiettorie che si sono alternate, influenzate e compenetrato a vicenda, atterrano e si sedimentano. La restituzione di un lavoro di ricerca non è però un momento puramente di esposizione di quello che si è fatto e dei "risultati" della ricerca. È invece parte fondante del lavoro di interpretazione che prende forma e si concretizza nel processo di scrittura e di restituzione.

Latour spiega il processo della scrittura del resoconto della ricerca (2005). Secondo Latour infatti «i resoconti testuali sono il laboratorio dello scienziato sociale» (Latour, 2005, p. 127) ed è per questo che il processo di scrittura e restituzione di tutte le fasi di ricerca sul campo è così fondamentale e allo stesso tempo profondamente complesso da realizzare. Scrivere il report di una ricerca è nuovamente come intrecciare nodi e fili, e ciascuno di questi nodi e fili deve avere e ha un ruolo attivo nella configurazione che si realizza. Quella metafora del ripigliano usata per ragionare dell'interazione con lo spazio e del momento di immersione in questo è valida e illuminante anche per ragionare di come tutti i fili, in questa fase di restituzione, vengano mantenuti (dopo essere stati sbrogliati dalla matassa indistinta in cui si trovavano) e riconfigurati in una nuova figurazione che assume la sua forma stabile nel testo scritto. È una nuova configurazione e non una riproduzione dello spazio in sé inevitabilmente mediata dalla mia soggettività, e in questo *oggettiva* proprio perché «riguarda particolari e specifiche concretizzazioni, non trascendenze» (Strathern, 2005, p. 32). Qualsiasi configurazione a cui si perviene sarà e rimarrà sempre parziale, con una sua temporanea stabilità, modificabile e aggiornabile, ma anche con una sua propria forma e forza. Mi ricollego a quello che può essere definito come il potere performativo della descrizione e alla sua (secondo Latour fallace e ideologica) opposizione al concetto di spiegazione. In un recente *tweet*, l'antropologo Ignacio Fariás spiega perfettamente questo punto:

Descrivere è inventare una scienza del concreto, che non cerca di generalizzare ma di penetrare sempre più profondamente nelle specificità dei luoghi e della storia²

² Il *tweet* è stato pubblicato il 11/11/2023 ed è accessibile al link <https://twitter.com/Ign-Farias/status/1723400126180229152>

Nel quinto capitolo ho volutamente lasciato ampio spazio alla descrizione dello spazio, al racconto del mio incontro con questo, al racconto dei diversi episodi di osservazione. Nel mio caso, da ogni elemento narrativo-descrittivo dello spazio si dipanano piccoli input di commento teorico, in una trama che dal racconto dello spazio passa a questioni di ordine teorico-interpretativo per poi tornare alla materialità dello spazio. Il passaggio da descrizione a processo interpretativo è un meccanismo che avviene pressoché in ogni ricerca, ma non è sempre reso esplicito e riconosciuto. In questo caso ho ritenuto utile riconoscere come anche il linguaggio ha una sua *agency* o attorialità (Haraway, 2019b) perché una descrizione «può procedere solo attraverso l'analisi, e l'analisi può essere informata solo attraverso l'intuizione teorica, ma la teoria in sé non è un fine, lo è invece la buona descrizione» (Strathern, 2010, in Borić, 2010, p. 281). Il pensare comune e il descrittivismo sterile della geografia più tradizionalista hanno portato a dare una connotazione tendenzialmente negativa all'idea di descrizione, vista come un processo neutrale, che non aggiunge nulla alla conoscenza e si ferma a una dimensione di superficialità non produttiva. È invece importante sottolineare come «la descrizione comporta elementi teorici quali l'uso del linguaggio per inquadrare e la scelta di concentrarsi su un aspetto piuttosto che su un altro» (Gibson-Graham, 2008, p. 630). Quello che ho cercato di portare avanti è infatti non quel descrittivismo conservativo, orientato al mantenimento di uno *status quo*, ma l'assunzione di una prospettiva critica all'inseguimento di contesti molteplici e cangianti e che riconosce come «il semplice atto di registrare qualcosa su carta è già di per sé una trasformazione immensa» (Latour, 2005, p. 136). La mia descrizione è sempre performativa, incarnata e soggettivata, punta a una critica del reale e insieme a una prefigurazione del possibile. Nella costruzione di queste reti di attanti e soggettività, informate da riflessioni critiche e politiche, prende forma quella che è una geografia non esclusivamente argomentativa, ma piuttosto evocativa, aperta a divergenze e possibilità e in grado di «creare trame alternative per prevedere nuovi futuri socio-ecologici» (Harris, 2022, p. 848).

Nella descrizione degli spazi che ho selezionato si compie anche un'operazione di disvelamento di dimensioni non sempre evidenti. Cosa raccontano i parrocchetti incontrati nei pressi del giardinetto di Monserrato? Sono degli elementi apparentemente incongrui in quel contesto ma evidentemente partecipano all'assemblaggio che ho avuto modo di osservare e se sono entrati a far parte di quella configurazione è perché sono degli attanti che hanno un ruolo nella matassa che ho sbrogliato e riannodato. Ho così costruito un nuovo montaggio, una concatenazione di eventi che si è annodata ai piccoli cenni e finestre interpretative che ho aperto. Questo gioco di alternanze tra esperienze sensibili, attanti spaziali e pensieri è una delle tante possibili configurazioni, una determinata forse dalle stesse contingenze che mi hanno portato in quegli spazi.

Emergono delle consapevolezza, indiziare, minime, che non cercano di spiegare lo spazio nella sua interezza o di determinare processi e dinamiche valide sempre e una volta per tutte. In questi quadri spaziali si vogliono unicamente disvelare dimensioni apparentemente nascoste e tendere alcuni fili verso delle teorie che mi hanno fornito una chiave di lettura, non in senso esplicativo e risolutivo, ma piuttosto di messa in discussione e di formulazione di ulteriori domande. D'altronde, nessuna teoria è in grado di spiegare tutto e sussumere ogni processo all'interno della stessa cornice concettuale. Sin dall'inizio ho ripudiato questo approccio positivista e la sua pretesa di esaustività. Mi piace piuttosto ragionare di una *weak theory*. E qui torno nuovamente a Gibson-Graham, uno dei pilastri e guide di questa ricerca. Ho già fatto un cenno a come la *weak theory* possa essere definita come «little more than description» (Gibson-Graham, 2006a, 6; cf. Sedgwick, 1997) ed è precisamente questo processo che ho provato a svolgere nella presentazione dell'analisi del caso studio nel quinto capitolo. L'idea di una *weak theory* parte dal desiderio di chiedere alla teoria di non inquadrare unicamente il presente e prevedere il futuro, ma al contrario di riuscire a contemplare la sorpresa, coltivare la speranza in alternative possibili, costruire connessioni e coesistenze e aprirsi alla novità. È infatti un approccio, una modalità di proiettarsi nello spazio che «osserva come siano sempre prodotti in modo diverso a seconda delle specifiche caratteristiche geografiche, storiche e delle pratiche» (Gibson-Graham, 2006a, p. 71). Infatti, una *weak theory* non cerca di spiegare o confermare quello che già si sa e non punta a costruire cornici, categorie, tassonomie, scatole; si pone anzi in aperta opposizione a una *strong theory* e ai suoi «discorsi potenti che organizzano gli eventi in traiettorie chiare e apparentemente prevedibili» (Gibson-Graham, 2014, p. 148) e che rinforza tutte quelle convinzioni viste come dominanti (Gibson-Graham, 2008). Al contrario, Gibson-Graham propone di partire senza sapere a priori le traiettorie verso cui si andrà, con l'idea che «partire da dove si è» sia un modo per riconoscere le potenzialità di ogni spazio e contingenza, ma anche per trattare tutte le differenze locali come risorse piuttosto che come ostacoli o limiti. Si tratta di assumere un atteggiamento di curiosità, di apertura alla differenza e di sorpresa, in una maniera in cui lo stesso processo di scrittura possa costituirsi di «proficui interventi ontologici» (Gibson-Graham, 2008, p. 614) senza il timore della proliferazione di nuove categorie e concetti, ma anzi accogliendo il moltiplicarsi delle possibilità ontologiche dello spazio.

Nel suo concepire e vedere tutti gli elementi come aperti, connessi, intrecciati e in flusso, la *weak theory* permette anche di tenere in considerazione anche tutte le contraddizioni e le inconsistenze dello spazio urbano e, ritrovando il filo che tiene insieme tutta questa tesi, «dissolve molti dualismi: natura/cultura; emozione/ragione; umano/non umano; vivente/non vivente»

(Wright, 2014, p. 392). Scrivere i saggi presenti nel quinto capitolo, seguendo questa modalità che si configura contemporaneamente come una «pratica di pensiero, metodo di ricerca e azione creativa» (Gibson-Graham, 2020, p. 482) mi ha permesso di provare a disvelare tutte le dimensioni sopresse o escluse dai discorsi dominanti, liberandole dalle strutture più essenzialiste (Gibson-Graham, 2006a) e mettendo così in luce configurazioni eterogenee, relazioni e traiettorie di possibilità.

3.3. Perché situarsi in un contesto provinciale. Cagliari e la SS 554

A partire dall'interesse per la decostruzione dei paradigmi teorici universalizzanti e astratti, e la volontà di porre maggiore attenzione verso le pratiche quotidiane e le micro-dinamiche localizzate, il caso della SS 554 "Cagliaritana"³ appare incisivo e coerente perché permette il passaggio da un piano generale e a grande scala (metropolitana, urbana e urbanistica, della pianificazione legata allo sviluppo, alla crescita e all'espansione) a un'altra minima, particolare, situata alla scala delle condizioni e delle prassi che esprimono e qualificano i luoghi. Questa transcalarità consente letture plurali e di porre in discussione i paradigmi teorici attraverso consapevolezze formate e informate nel e dal campo.

Il caso studio si situa nel contesto sardo, che a sua volta si inserisce amministrativamente in quello italiano, pur mostrando delle peculiarità geografiche, storiche e politiche che lo rendono un *unicum* all'interno della geografia italiana. Non è però semplice situare un contesto come quello della Sardegna nelle geografie globali, e neanche l'appartenenza al contesto italiano fornisce necessariamente un posizionamento chiaro. Cercando un inquadramento all'interno della canonica dinamica Nord Globale/Sud Globale in cui ormai il mondo pare dicotomicamente diviso, una città sarda come Cagliari (similmente ad altre città dell'Europa meridionale e mediterranea) si trova in una dimensione intermedia (Leontidou, 1996; Governa, 2021). Caratteristica delle città *mediterranee* è proprio il loro non rientrare «all'interno delle dicotomie dell'economia politica di sviluppo e sottosviluppo, centro-periferia o delle bipolarità della teoria urbana urbano/rurale, moderno/tradizionale, moderno/postmoderno» (Leontidou, 1996, p. 180-81). Il loro sfuggire a tali binarismi è leggibile anche nella diffusa attitudine anti-pianificazione (Leontidou, 1993):

³ Per semplicità, sarà chiamata di seguito SS 554, o 554 nel caso di numerose ripetizioni ravvicinate. Aggiungo, per completezza, che la strada viene comunemente chiamata, per semplicità, "cinque-cinque-quattro", scomponendo il nome nelle sue cifre.

Indisciplinati rispetto alle normative, contravvenendo alle leggi e ai controlli urbanistici, gli abitanti delle città mediterranee hanno sviluppato le loro città in modo spontaneo, ma anche speculativo. Hanno creato un paesaggio urbano frammentario con un uso misto del territorio, un collage di sviluppo urbano con abitazioni auto-costruite nella periferia urbana, in altre parole, un paesaggio urbano organizzato secondo l'ideale di Jacobs (1961). (Leontidou, 1993, p. 951)

Questa attitudine anti-pianificazione non implica un giudizio di valore connotato negativamente, ma implica semplicemente che non sia possibile leggere i processi urbani che caratterizzano queste città adottando i paradigmi con cui si è storicamente letta l'evoluzione urbana in città caratterizzate da dinamiche fordiste e poi post-fordiste che le città del Mediterraneo non sempre hanno seguito (Leontidou (1996) dice al proposito che queste città mostrano caratteristiche post-moderne, senza mai essere state davvero moderne). Il caso di Cagliari, pur nella sua contenuta dimensione, mostra alcune di queste caratteristiche di crescita spontanea in alcuni suoi comparti, di attività urbanistica spesso in deroga, di una gestione del territorio molto guidata dallo spontaneismo e dall'autocostruzione, elementi che si mostrano in particolare nelle frange più di margine e meno controllate che si incontrano soprattutto lungo la SS 554.

È un contesto *provinciale* (Sheppard, Leitner, e Maringanti, 2013), non solo per le caratteristiche urbane, ma anche rispetto ai contesti di produzione di conoscenze. Il contesto scientifico sardo è infatti storicamente sede di produzioni scientifiche quasi esclusivamente *sulla* Sardegna (e viceversa, gran parte degli studi sulla Sardegna provengono dallo stesso contesto). Unica eccezione sono forse gli studi antropologici e sociologici sulla Sardegna rurale da parte di studiosi europei, studi però connotati da un forte colonialismo e da uno sguardo orientalista. Pure nelle scienze cosiddette *dure*, i settori più importanti sono stati tali perché hanno sempre assunto uno sguardo molto localista e legato alle contingenze ed esigenze locali (ad esempio nell'ingegneria mineraria, nelle ricerche di medicina legate alle malattie regionali, o in biologia legate agli endemismi, ecc.). Scegliere un caso studio sardo per questa tesi è invece un modo di sostenere come un contesto provinciale sia una sede legittima per produrre conoscenze che vadano oltre il contesto stesso e che possano contribuire a nuove geografie della teoria (Roy, 2009). Riprendo l'invito di Jennifer Robinson a «pensare con altrove» (Robinson, 2022, p. 3) in cui parla esplicitamente di *elsewhere* (= altrove) e non semplicemente di *anywhere* (= qualsiasi parte) proprio perché non tutti i contesti sono uguali e l'invito di Robinson è di muoversi verso un decentramento della conoscenza e uno spostamento dai siti convenzionali di produzione della conoscenza.

L'invito di Robinson risuona anche con le critiche di *methodological cityism* mosse agli studi urbani e all'UPE. Una delle critiche che infatti sono state mosse all'UPE sin dalla nascita è il concentrarsi quasi esclusivamente sulla città come oggetto di studi, anche con un'importante ruolo di messa in discussione del sistema di produzione dell'urbano, ma che raramente è stata in grado di provincializzare questo ambito di studi andando a indagare oltre ai grandi centri del Nord Globale (Lawhon, Ernstson, e Silver, 2014). Secondo Lawhon *et al.* è infatti necessario smarcarsi dai modelli egemonici che hanno profondamente influenzato gli studi urbani. Una modalità per superare questo *impassé* potrebbe essere quindi quella di costruire una *situated UPE* che sposti lo sguardo verso il quotidiano considerato come «contesto socio-materiale attraverso il quale si realizza la città e che ospita una sfera di possibilità» (Lawhon, Ernstson, e Silver, 2014, p. 505). Ragionare su un contesto provinciale come quello di Cagliari può aiutare pertanto a costruire consapevolezze diverse e inedite su questi contesti periferici e provinciali, e contemporaneamente a superare il *methodological cityism* che impregna anche gli studi sull'UPE (Connolly, 2019). Su un piano simile si posiziona la critica alla *metrocentricity* sollevata da Bunnell e Maringanti (2010) nei loro lavori di pedagogia post-coloniale. Per *metrocentricity*, Bunnell e Maringanti intendono la tendenza, specialmente negli studi urbani nei contesti Anglo-Americani, a considerare quasi esclusivamente i principali centri finanziari e le reti economiche che organizzano le loro spazialità, senza prestare particolare attenzione a contesti che nella retorica delle città globali rimangono in una posizione minoritaria e contemporaneamente senza prestare attenzione alle componenti locale e quotidiane degli stessi contesti *globali*. In risposta a questa problematica, viene proposto un «impegno etnografico con gli spazi urbani e le loro vite al di là dei distretti finanziari “globali”» (*ivi*, p. 418), che si basa su «quei filoni della geografia femminista che considerano la ricerca come un lavoro incarnato» (*ivi*, p. 416).

Ritorno un'ultima volta a Robinson e alla sua idea di città ordinarie (Robinson, 2006) per concludere il ragionamento sulla scelta del caso studio. Robinson parte dall'assunto che se si tratta ogni città o contesto come ordinario, non esiste una motivazione valida per presupporre un sito migliore da cui produrre conoscenza, se non la storica egemonia di alcuni contesti. È possibile invece produrre nuove conoscenze dai contesti più disparati e dalle più inaspettate connessioni, così che anche contesti apparentemente secondari e provinciali possano diventare un luogo privilegiato per consapevoli geografiche e urbane.

Il caso di Cagliari, all'interno di una tesi sulle infrastrutture, potrebbe sembrare una scelta peculiare. Sicuramente non si tratta un caso particolarmente rappresentativo di qualche specifico fenomeno urbano, non rappresenta certamente un caso che si distingue per qualche particolarità urbana o sociale. La ricerca sulle infrastrutture ha spesso cercato di lavorare su esempi e casi studio rappresentativi di qualche tipo di fenomeno. Da una parte si trovano le già citate e già criticate ricerche sulle infrastrutture nelle città globali, area di studi molto anni Novanta, con i suoi recenti aggiornamenti sulla finanziarizzazione dei processi infrastrutturali; dall'altra un'importante area di studi sulle infrastrutture si è interessata alle infrastrutture del Sud Globale, con un occhio di riguardo verso le modalità di gestione improvvisate e informali e le forme di ingiustizia infrastrutturale che le città del sud si trovano a dover affrontare. In un contesto di studi di questo tipo, ormai profondamente polarizzato e con un impianto epistemologico piuttosto consolidato nella sua varietà, in cui i casi studio puntano all'eccezionalità, un caso banale e ordinario come Cagliari e la sua SS 554 supera le distinzioni formali che vedono un Nord globalizzato e finanziarizzato, il Nord dell'ideale infrastrutturale, verso un Sud informale e caratterizzato da incertezza e carenze strutturali (Niranjana, 2022).

L'obiettivo della ricerca stabilito sin dall'inizio era quello di non pervenire a nessun tipo di verità assoluta, quadro universale o che punta a diventare tale, ma piuttosto contribuire a smantellare categorie essenzializzanti, «non arrivare a un paradigma teorico, ma evidenziare l'eterogeneità e approfondire temi per un ulteriore pensiero critico» (Niranjana, 2022, p. 1556). L'apparente banalità di un'infrastruttura come la SS 554, che nel contesto sardo però appare come uno dei pochi esempi di "metropolitanità" e si distingue rispetto al sistema infrastrutturale stradale locale, ha permesso di lavorare sulla dimensione del quotidiano come terreno per la produzione dell'urbanità interstiziale e come sito per la riaffermazione costante del diritto alla città, in termini umani e più-che-umani. L'intera ricerca si svolge a partire dalla considerazione del quotidiano come terreno di studi privilegiato per la comprensione dei fenomeni di produzione spaziale oltre le forze ordinatrici dei piani, della politica istituzionale e degli investimenti, scegliere un contesto ordinario, quasi banale, è una scelta che deriva direttamente dalla postura *minor* di tutto il lavoro di ricerca che ha trovato negli interstizi la chiave di lettura per interpretare la vita intorno alle infrastrutture. Tornando ai fondamenti epistemologici della tesi, e quindi a Gibson-Graham, si spiega con questa postura l'idea di fare una *weak theory*, che privilegi le piccole storie quotidiane di un contesto "qualsiasi" e che possa aprirsi alle possibilità che emergono dal contesto. La banalità del contesto e il focus sul quotidiano e le

nature interstiziali non significano però non poter dire nulla di nuovo o riprodurre schemi noti. Tutt'altro, è l'esempio che si possano fare studi urbani da altrove, dalla Sardegna in questo caso, oltre il suo stretto localismo.

Cagliari, nel suo essere contesto provinciale, mi ha permesso di seguire le tracce segnate da Ananya Roy sulla moltiplicazione delle appena citate geografie della teoria (2009). La tesi di Roy è che sia ormai necessario «esplodere le geografie teoriche» (Roy, 2009, p. 820), in cui contesti diversi possono generare nuove cornici di senso che «prodotti sul posto [...] ma che possono poi essere appropriati, presi in prestito e rimappati» (*ibidem*). Questo implica teorizzare a partire dalla molteplicità, da una moltitudine di contesti in cui anche Cagliari trova un suo posto e assume una sua rilevanza, perchè non basata sulla rappresentatività o l'universalizzabilità delle sue condizioni. Tutto sta nell'individuare la lente più adatta per studiare un determinato contesto. Come sottolineato da Niranjana, «è quindi necessario provincializzare anche l'esperienza del Nord – collocare la città del Nord in un “mondo di città” (Robinson, 2011) – e allo stesso tempo lavorare alla globalizzazione degli studi sulle infrastrutture» (Robinson, 2022, p. 1559). A differenza di quanto sostiene, il punto di partenza non devono essere necessariamente le città del Sud del mondo, ma possono essere anche le città ordinarie del Nord o quelle città, come quelle dell'Europa del Sud e quindi anche Cagliari, che non si situano facilmente nelle geografie d'area. Quale sia il punto di partenza del progetto di provincializzare gli studi urbani, il risultato sarà «non solo l'inclusione di un maggior numero di città nell'ambito degli studi urbani o la diversificazione della loro portata, ma anche l'ampliamento degli strumenti e del vocabolario del pensiero critico degli studi urbani». (Niranjana, 2022, p. 1570)

Cagliari, con la sua SS 554, diventa così un nuovo oggetto urbano all'interno delle varie ontologie delle infrastrutture e degli interstizi urbani. Aggiungere nuove ontologie è una possibile via per moltiplicare le geografie della teoria e per poter teorizzare da ogni luogo, decostruendo egemonie e modelli. È ancora Gibson-Graham a proporre lo strumento dell'inventario come metodo per illuminare e rendere visibile la costellazione di *diverse economies* che permea il mondo capitalista, che si rileva così meno capitalista di quanto siamo portati a credere. L'inventario non è da pensare come un sterile elenco di situazioni, di casi, di pratiche o di contesti, ma è piuttosto uno strumento attraverso cui le possibilità conoscitive si moltiplicano, si ibridano e si correlano, in cui anche le esperienze più minime possono trovare spazio e alimentare. L'inventario non costruisce rappresentatività, ma molteplicità, ciascuna con le proprie peculiarità e che offre il proprio contributo ontologico ed epistemologico al dibattito, affermando come «accettando che il modo in cui rappresentiamo il mondo contribuisce a determinarne l'esistenza» (Gibson-Graham, 2014, p. 149).

Alle motivazioni epistemologiche si aggiungono anche delle motivazioni propriamente metodologiche. Un caso studio, che coincide con il mio contesto di vita e di lavoro, mi ha portato a costruire un approccio metodologico complesso, costituito di etnografia e metodi visuali, ricerca documentale e ragionamento teorico, con una particolare qualità intensiva e contemporaneamente estensiva, svolto su un tempo lungo e con la felice possibilità di poter tornare sulle cose, seguirne le evoluzioni, assistere allo svolgersi della vita di uno spazio. La componente temporale dell'etnografia, che è una componente fondamentale e sempre meno assicurata nelle modalità schizofreniche della ricerca attuale. Un lavoro svolto su un contesto distante, diverso, meno noto non avrebbe permesso il formarsi lento delle interpretazioni e il lavoro di osservazione lenta e attenta che ho potuto compiere. Una ricerca condotta in questo modo, con tempi lenti e con possibilità di permanenza sul campo, mette l'accento sull'osservazione attenta (Gandy, 2024), come modalità di stare al mondo e di attraversarlo con fare lento e dando importanza alle piccole storie del quotidiano. Spiega infatti Gandy che «notare cose apparentemente insignificanti o banali può ampliare la portata del pensiero geografico» (p. 1386). Tutta la tesi si è fondata sull'idea del quotidiano come punto di partenza per un progetto di diritto alla città e questa ipotesi non sarebbe stata percorribile senza riconoscere l'importanza della banalità, dell'attesa, degli spazi in cui sembra non succedere niente. Attraverso queste pratiche di osservazione attenta, che si rilevano particolarmente pregnanti anche in relazione al mondo non umano e le nature urbane, emergono differenze e particolarità. Non si punta a costruire generalizzazioni o generalizzabilità, nè tassonomie e matrici, ma far proliferare le possibilità ontologiche ed epistemologiche di quel particolare assemblaggio di infrastrutture, interstizi, pratiche ed ecologie che ho attraversato.

Grazie a questi presupposti una metodologia del genere, anche se applicato a un caso singolo e con una rilevanza apparentemente solo locale può essere esteso e applicato diffusamente, come strumento per indagare, a partire dal corpo, ma con uno sguardo extra-locale, dinamiche urbane e politiche su più ampie scale. Pur non essendo strettamente rappresentativo, è un approccio significativo perchè permette di tenere assieme considerazioni a scale diverse, evitando i rischi di un confronto diretto con un modello urbano predefinito, ma lasciando allo spazio una sorta di *agency* e capacità di costruire autorappresentazioni a partire dalla mediazione etnografica. Per tutti questi motivi, ho preferito concentrarmi su un caso unico, entrando nelle pieghe del contesto, senza l'urgenza di raccogliere informazioni su più spazi. Se si intende la comparabilità nei termini in cui è stata teorizzata da geografe come Robinson e Roy, la comparazione non si risolve costruendo

do conoscenze spaziali a partire dal semplice affiancamento A vs B di casi, scelti per ipotetiche similitudini o divergenze. Robinson sostiene infatti che «l'urbano è sempre particolare, possiamo conoscerlo solo attraverso la sua individualità» (Robinson, 2022, p. 5), per cui l'affiancamento di casi non necessariamente produce maggiori conoscenze rispetto a un lavoro che punti a «nuove concettualizzazioni, che partono da ovunque, con una forte propensione alla revisione dei concetti esistenti» (*ivi*, p. 6). Questa ricerca parte quindi dal presupposto di “portare Cagliari sulla mappa” e contribuire con un caso del genere al già ricco inventario delle possibilità urbane, moltiplicando le ontologie per poter far proliferare le differenze, intersecare i concetti e avanzare nuove concettualizzazioni: «una pratica comparativa riformulata va oltre l'immaginario territorializzato del confronto tra luoghi delimitati e prestabiliti (“città”) e si basa su una visione dell'urbano come risultante da circolazioni prolifiche, traiettorie, vicinanze socio-materiali e pratiche associative» (Robinson, 2022, p. 5).

4. Storia e storie di una strada e di una città

4.1. Lo spazio di una strada: storia e geografia della SS 554

Ricostruire la genesi di una strada come la SS 554, dell'iter progettuale fino alla realizzazione, non è stato compito semplice. Per cercare di chiarire il contesto storico e le operazioni con cui la strada è stata pensata e costruita, mi sono affidata in modo particolare a conversazioni esperte, affidandomi alla conoscenza diretta di chi ha avuto a che fare con ciò che interessa l'infrastruttura della 554. A queste fonti dirette, ho associato un lavoro di archivio e di ricerca e analisi della documentazione reperibile. La strada risale a una fase storica di importante investimento pubblico e privato contraddistinta quindi dalla produzione di una notevole quantità di documenti, progetti, piani e idee oltre che di un dibattito che investiva tanto la società locale e regionale ma che richiamava anche eco su scala nazionale. Molti enti e interessi intrecciavano l'indirizzo delle politiche territoriali e presumibilmente vastissima era la documentazione prodotta sia in termini discorsivi (dibattiti, idee, progetti, ipotesi), sia documentali archiviati negli uffici dei diversi enti competenti (e spesso confliggenti).

Questa molteplicità di sedi, archivi, iniziative, discorsi e competenze ha comportato la complessità principale nel ricomporre con linearità certa l'evoluzione della strada, tanto che non è stato agevole ricostruire con esattezza i primi ideatori del progetto e reperire tutti i documenti. Ma, del resto, trattandosi di un lavoro che ha l'obiettivo di indagare le condizioni contemporanee della strada, le attuali situazioni che la significano, la vita che le scorre accanto e dentro, ho preferito (più che costruire una impossibile esaustività documentale) cercare soprattutto di "mettere ordine" e comporre un quadro sintetico e coerente che rendesse conto della ratio alla base della costruzione di questa strada, e anche della complessità che si cela dietro un progetto infrastrutturale, dei diversi interessi e responsabilità intorno a questo impattante oggetto spaziale. La difficoltà nella ricostruzione di un quadro storico esatto è, del resto, sintomo della conflittualità tra organismi decisionali, di livelli di piano e normativi in contraddizione tra loro.

4.1.1. La SS 554 “Cagliaritana”. Lo spazio complesso di una superstrada urbana

La SS 554 “Cagliaritana” è una strada statale a scorrimento veloce a 4 corsie, di circa 15 km di lunghezza, che circonda e chiude la prima cintura di centri della Città Metropolitana di Cagliari, attraversando i territori comunali di Cagliari, Monserrato, Selargius, Quartucciu e Quartu Sant’Elena¹ che insieme formano una conurbazione di circa 350.000 abitanti senza soluzione di continuità. Trattandosi ormai di una conurbazione caratterizzata da dinamiche socio-economiche unitarie, sebbene con locali diversità amministrative e politiche ho assunto Cagliari come sineddoche dell’intera area. È una strada costruita tra la fine degli anni Cinquanta e l’inizio dei Sessanta, come asse di connessione veloce tra la neonata area industriale nella zona ovest della città, i centri del cagliaritano in crescita e la costa sud-est della Sardegna in vista di un suo sviluppo futuro in senso residenziale e turistico. La costruzione della strada era in sostanza una promessa (Anand, Gupta, e Appel, 2018) verso la metropolizzazione e la modernizzazione della regione o, almeno, del suo capoluogo. Costruita a nord dei suddetti comuni ma totalmente fuori dai centri urbani e in contesti al tempo ancora completamente agricoli, la 554 ha costituito per anni il limite ultimo dello sviluppo urbano e in questo senso un vero e proprio confine tanto simbolico quanto materiale della città. Col tempo, i centri sono cresciuti arrivando a costituire una conurbazione e fino a raggiungere quel limite solo apparentemente lontano, saturando lo spazio interno e estendendosi al suo esterno con frammentati tentativi di espansione. L’espansione ha seguito però logiche in parte differenti rispetto all’urbanizzazione delle aree più prossime ai centri consolidati e regolate in maniera più stringente dai piani urbanistici. Le aree attorno alla strada comprendono ora un complesso pattern di diverse situazioni urbane (fig. 4.1): episodi di autocostruzione di abitazioni poi condonate, attualmente in attesa delle opere di urbanizzazione ancora mancanti; sobborghi residenziali di medie e grandi case unifamiliari; piccoli distretti produttivi o episodi di edifici isolati in cui

¹ I centri urbani della conurbazione, pur con una struttura urbana ormai modificata a causa della progressiva urbanizzazione, hanno le caratteristiche dei centri urbani del Basso Campidano: storicamente caratterizzati da una economia agricola e vitivinicola che ancora in parte persiste. Il tessuto urbano storico è caratterizzato da un centro estremamente denso e compatto (con un’architettura di case a corte estremamente introverse) e un sistema agricolo-rurale nelle fasce di separazione tra un centro e l’altro. Le fasce agricole tra un centro e l’altro sono state ormai quasi totalmente saturate da un tessuto edilizio di espansione residenziale, con processi di urbanizzazione più o meno formalizzati.

sono attive piccole e medie imprese a conduzione familiare; aree ancora destinate alla dimensione orticola storica, talvolta in trasformazione; ma anche alcuni dei principali servizi dell'area metropolitana (l'aeroporto, il campus universitario con annesso Policlinico, l'osservatorio astronomico, un *hub* logistico in espansione); tante altre situazioni intermedie e un centro commerciale lineare diffuso lungo tutto l'asse stradale. Tutte queste situazioni però solo parzialmente costruiscono dei distretti tipologici e funzionali definiti, più spesso queste situazioni sono ibridate in un *multilayered patchwork* (Schmid *et al.*, 2018), un assemblaggio complesso e multiforme per il quale non è agevole stabilire zone omogenee. Se è possibile individuare alcuni comparti a vocazione tipologica più definita, anche questi casi non si esprimono come aree monofunzionali, ma piuttosto come contesti condizionati da ibridazioni funzionali.

Nelle narrazioni collettive, la SS 554 è unicamente la strada che si usa, inevitabilmente e il più delle volte contro voglia a causa del traffico sempre elevato, per evitare di attraversare i centri urbani del cagliaritano, o per raggiungere le attività commerciali localizzate lungo la strada. La complessità nella 554 sta infatti nel fatto che oltre a essere un asse che scarica i centri abitati dal traffico di attraversamento accentra ormai molte altre funzioni, risultando quasi un vero e proprio distretto commerciale, funzione che confligge con quella della mobilità. Un'altra peculiarità della strada è che, nonostante sia di fatto una strada a scorrimento veloce, la circolazione è ancora gestita con un sistema di semafori e incroci a raso che insieme all'assenza di guardrail in alcuni punti rende la strada estremamente pericolosa, oltre che rendere la circolazione faticosa e poco fluida. La commistione tra funzioni differenti e incompatibili, la gestione poco efficiente dei flussi, la presenza di vie secondarie con accesso diretto alla strada contribuiscono così alla configurazione estremamente caotica e complessa della strada probabilmente più rilevante per la conurbazione cagliaritana.

Come è prevedibile per tutti gli assi stradali di questo tipo, effettuando una ricerca sul sito de *L'Unione Sarda* (il più diffuso quotidiano sardo), la grande maggioranza degli articoli riguarda incidenti stradali o segnalazioni di traffico intenso nei periodi di maggiore flusso, con una minore percentuale di articoli di approfondimento e dibattito sulle prospettive di ridisegno della strada, sempre caratterizzati da un tono di disillusione, malcontento e non troppo velata polemica verso le lungaggini progettuali e decisionali che da sempre accompagnano la storia di questa strada. Anche nei diversi gruppi Facebook di discussione sulla città (come ad esempio *Parliamo di Cagliari*, il principale gruppo sulla città), il tenore dei post a tema SS 554 è molto spesso di polemica e di lamentela per le condizioni in

cui versa la strada, per le difficoltà che pone al traffico veicolare, ma anche per le situazioni di “degrado” che vi si trovano ai suoi margini (esempio lampante di questo è il campo Rom autorizzato nel 1995 e sgomberato nel 2012, ma ancora ricordato per le condizioni abitative e le pratiche che vi si svolgevano). Allo stesso modo, anche i piani urbanistici dei comuni che hanno competenza sulla strada e sui territori intorno, pur riconoscendo la presenza di situazioni urbane particolari, mostrano per lo più un atteggiamento quasi esclusivamente prescrittivo di intenzione di risanamento di questi spazi verso dimensioni inquadrare in modelli noti e con delle considerazioni spesso superficiali sulle proprie condizioni socio-spaziali che investono questi contesti. Il caso studio si presenta come uno spazio di frizione tra la dimensione normativa, che annovera i contesti attorno alla strada come degradati e da risanare/normativizzare, e le effettive situazioni localizzate, di cui spesso non c’è effettivamente contezza. Questa frizione rende pertanto necessario un importante lavoro di rilettura critica che presti attenzione alle effettive dinamiche relazionali che si instaurano tra la strada, le componenti ecologiche e le pratiche di utilizzo degli spazi.

Da una lettura cartografica a scala metropolitana, è evidente come quest’ultima abbia prodotto un importante “effetto-barriera”, una linea di confine che permette di distinguere una città *interna* e una *esterna* a questo confine. La parte interna è, in massima parte, caratterizzata da un’urbanistica pianificata e regolamentata che mostra morfologie compatte e consolidata cui si contrappongono, all’esterno, processi di una urbanizzazione dispersa in cui si sviluppa una sorta di “altra città”, differente, separata nonostante la contiguità e la continuità con quella consolidata (Secchi, 2011). Volendo cercare dei modelli urbani di riferimento, si può facilmente ricordare la città diffusa teorizzata da Francesco Indovina (Indovina *et al.*, 1990), o la post-metropoli di Soja: una città non più leggibile secondo i classici modelli della crescita urbana, con una progressiva erosione del confine tra urbano e rurale e una forma urbana ad alta densità di flussi, che solleva nuove questioni di giustizia spaziale (Soja, 2000).

Si è detto come non sia del tutto possibile identificare dei veri e propri comparti tipologici attorno alla SS 554 per la grande ibridazione e mescolanza di usi e funzioni che esiste lungo tutto l’asse. Cionondimeno esistono delle aree contraddistinte da caratteristiche che le rendono omogenee. In questo percorso, al fine di fornire un primo quadro descrittivo ma anche interpretativo del contesto, stati individuati 8 comparti, di seguito descritti. È una suddivisione che non ha un riscontro di tipo amministrativo, politico o normativo, ma segue soprattutto alcuni segni che sulla carta e nello spazio marcano in maniera formale e per certi versi funzionale il territorio. Si può pensare la presentazione

dei comparti come un viaggio lungo il tracciato della SS 554, in cui si mescola la prospettiva dall'auto di chi viaggia, con alcune deviazioni nelle aree direttamente connesse alla strada, e la lettura zenitale delle carte.

La funzione industriale/commerciale: Area commerciale e logistica tra Mulinu Becciu, la SS 131 e viale Elmas [1]

È l'area che lambisce e comunica con le ultime parti residenziali del quartiere di Mulinu Becciu, prima di immettersi totalmente nel traffico ad alto scorrimento della SS 131 (la principale arteria stradale extra-urbana della Sardegna) e del viale Monastir. Vi si trovano alberghi, negozi all'ingrosso o di grandi catene commerciali, depositi della logistica, una delle aree gestite dal consorzio CASIC per attività artigianali e produttive, ma è anche spazio per pratiche di tipo più informale (prostituzione, commerci informali, residenzialità marginali, ecc.).

C'è un profondo scarto percettivo e di fruizione tra le vie del quartiere di Mulinu Becciu, praticabili anche a piedi, e la grande barriera rappresentata dalla SS 131. In questa stessa area c'è poi il grande crocevia tra SS 554, SS 131, SS 130 e altre strade secondarie, molto intricato e molto esteso, da cui si dirama sostanzialmente tutta la viabilità stradale di ordine regionale che parte da Cagliari. Da questo stesso nodo è possibile inoltre raggiungere l'aeroporto di Cagliari-Elmas, situato sostanzialmente all'imbocco della SS 554 e all'intersezione tra questa e la SS 130. È anche la zona in cui si trova la motorizzazione civile, uno dei grandi contenitori del terziario che caratterizzano il tracciato della SS 554.

Residenze di classi media e bassa: Mulinu Becciu, Su Planu, Is Corrias [2]

Si tratta di tre quartieri residenziali, appartenenti ai comuni di Cagliari (Mulinu Becciu e parte di Is Corrias) e Selargius (Su Planu e la restante parte di Is Corrias). Mulinu Becciu nasce come ultimo episodio relativo alla stagione dei quartieri pubblici progettati tra gli anni Sessanta e Settanta (Saiu, 2018), ma cresce soprattutto in tempi più recenti, ospitando residenze popolari e della classe media. L'urbanizzazione di Su Planu è leggermente più recente (risale agli anni Ottanta e primi Novanta) e ospita soprattutto condomini per la classe media, villette a schiera e ha un piccolo centro commerciale e di servizi centrale intorno al quale si è costituita una vivace comunità di quartiere. Entrambi i quartieri sono cresciuti arrivando a lambire la strada (la SS 554 e poi lo snodo noto come il quadrifoglio che connette la 554 e la 131dir. Al momento l'unica separazione tra le ultime case e la strada è una fascia vegetale incolta che di fatto non costituisce alcuna barriera ma più un'area di abbandono.

A sud-est del quadrifoglio si trovano i sobborghi, nati in maniera informale e poi risanati, di Is Corrias (in territorio di Selargius) e Barracca Manna (in territorio di Cagliari). Entrambi i quartieri sono quartieri di case mono bi-familiari spesso autocostituite e poi condonate, di ampie metrature e sono attualmente interessati dai Piani di Risanamento Urbanistico che stanno dopo decenni provvedendo alle opere di urbanizzazioni mancanti. L'area specifica di Is Corrias, più a ridosso della 554, è attualmente in via di urbanizzazione con lottizzazioni e investimenti da parte di imprese edili e promotori immobiliari attratti, probabilmente, dalle ipotesi di futura riorganizzazione del tracciato della 554. Qualche complesso residenziale isolato inizia a urbanizzare le campagne tra Cagliari e Elmas a nord della SS 554, zona designata dal PUC a zona di espansione residenziale (San Lorenzo e Su Stangioni).

Funzione ospedaliera e universitaria: Cittadella Universitaria e Policlinico, il ponte strallato e il viadotto ferroviario [3]

Questa è la zona del più importante intervento architettonico e urbanistico nei dintorni della strada. È una zona di intenso traffico e molto frequentata da una popolazione molto particolare (studenti, lavoratori e frequentatori del Policlinico e dell'Università) e infatti è anche la zona che più è stata interessata da lavori di riorganizzazione della viabilità (prima con il ponte strallato dedicato a Emanuela Loi inaugurato nel 2011 e poi con il prolungamento della metropolitana di superficie che collega il centro di Cagliari con il Policlinico concluso nel 2015, attualmente in via di prolungamento fino alla stazione ferroviaria centrale di Cagliari). Queste opere hanno generato una grande serie di interstizi e spazi di risulta che sono oggetto di riappropriazione e di svolgimento di pratiche formali e informali, che presentano spazi privati (o forse appropriati) e chiusi da recinzioni per evitare intrusioni e in parte in situazioni intermedie tra l'incolto e il costruito.

“Dentro” la strada si incontrano le ultime propaggini della città di Monserrato, con l'istituto alberghiero, diverse attività commerciali e una collina che sovrasta la strada, in parte edificata in maniera variamente frammentata, in parte ancora coltivata.

Le aree peri-rurali: la stazione ferroviaria di Monserrato e il sobborgo residenziale nell'agro di Monserrato e Selargius [4]

Questa parte della strada è caratterizzata a sud dalla presenza del cimitero di Monserrato che lambisce la strada e dal complesso della stazione ferroviaria di Monserrato che, oltre a essere snodo di scambio e di passaggio, contribuisce a creare numerosi spazi liminali nel suo intorno.

A nord della strada invece è in atto da decenni un lento processo di urbanizzazione delle campagne di Su Tremini, tramite l'autocostruzione di case unifamiliari caratterizzate da grandi metrature, giardini privati e orti annessi. Il processo è avvenuto in maniera spontanea con episodi di auto-costruzione e successivo condono edilizio. Per questo motivo questo sobborgo è ancora privo delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Gli abitanti di questi territori spesso reclamano un maggiore intervento da parte dell'amministrazione per risolvere i problemi legati alla mancanza di opere di urbanizzazione e, anche se il piano di risanamento esiste, la sua attuazione è estremamente complessa e l'area si trova ancora in una condizione di marginalità, sebbene le operazioni edilizie nate abusive siano state tutte condonate e sanate. Le strade comunque, anche se non asfaltate sono tracciate ed esiste una toponomastica (con personaggi della politica italiana recente, in continuità con quello che è successo con le nuove vie del quartiere di Barracca Manna).

Il vuoto semi-rurale: le campagne in via di urbanizzazione tra Monserrato e Selargius [5]

Questo è il comparto più rurale e agricolo degli otto individuati. L'urbanizzazione però è in corso e sia nel territorio di Selargius che in quello di Monserrato si sta iniziando a saturare questa fascia verde. Non a caso questa zona è al centro di un dibattito politico e progettuale, svoltosi principalmente in sede di scrittura di piano ma arrivato presto anche sulla stampa locale, sollevato da chi vorrebbe preservare la vocazione rurale e agricola di quest'area e impedire le iniziative di urbanizzazione, giudicate di bassa qualità, che premono su entrambi i fronti. La zona al momento appare piuttosto statica, con le parcelle in parte recintate dai proprietari, alcuni canali e attività commerciali e artigianali distribuite in maniera non compatta. Molte aree sono informalmente utilizzate come discarica o per smaltire materiali edili.

Dai due lati della 554, il paesaggio è segnato dal tracciato della ferrovia a scartamento ridotto che si dirige verso Settimo San Pietro e poi verso la sub-regione interna del Mandrolisai, una linea ferrata che non risulta particolarmente caratterizzante o invadente ed è anzi totalmente immersa nelle campagne coltivate (o semi-abbandonate). Passa la metropolitana di superficie con un'elevata frequenza e si incontrano diversi passaggi a livello nelle intersezioni con le strade locali.

Un distretto commerciale: il corridoio industriale tra Selargius e Settimo San Pietro [6]

All'altezza dell'innesto tra la 554 e la strada provinciale SP 15 che da Selargius porta verso Settimo San Pietro e Sinnai troviamo un secondo (dopo Elmas) importante distretto commerciale e produttivo. Questo nasce in maniera più spontanea del precedente, ed è più specializzato in attività di rivendita di materiali edili e mobilifici, oltre che di piccoli capannoni industriali e artigianali. Poco distante, si trova il carcere minorile di Quartucciu che, anche se non in diretta connessione con la via principale, appare come una cattedrale in un deserto di campi tra l'abbandonato e il poco curato. L'edificio è difficilmente raggiungibile (per parenti dei detenuti e per gli operatori), è sovradimensionato e affatto integrato con il contesto rurale che vi insiste intorno.

Il tessuto interno alla barriera della 554 è totalmente saturato dal costruito, principalmente residenziale, che arriva a lambire la strada senza alcuna separazione se si esclude il *guardrail* e qualche incrocio a raso.

Il triangolo tra Quartucciu e Quartu [7]

Questa è una zona circoscritta da tre limiti: gli alvei dei due fiumi di Quartucciu e Quartu Sant'Elena, il Riu Is Cungiaus e una sua canalizzazione secondaria che perimetra gli ultimi edifici di Quartu e dalla SS 554 nell'area dell'importante svincolo per la nuova SS 554 e poi la SS 125 Orientale Sarda. È un'area rimasta legata all'agricoltura per tantissimo tempo, fino a quando negli ultimi decenni ha vissuto un primo processo di progressiva urbanizzazione, per quanto in maniera relativamente puntuale e frammentaria. Il versante di Quartucciu presenta una trasformazione in senso principalmente residenziale, con case monofamiliari o piccoli condomini, ma anche qui mancante di parte delle urbanizzazioni. Si tratta comunque di un comparto abitato da famiglie di ceto medio.

Il versante di Quartu invece ha più una vocazione produttiva, ci sono molte piccole imprese a conduzione familiare. Anche qui c'è un inizio di urbanizzazione ma poco formalizzata e molto spontanea. Avvicinandosi verso l'argine di Quartu lo spazio è molto meno costruito ed è un grande campo abbandonato, utilizzato principalmente come discarica di materiali edili, elettrodomestici e altri rifiuti domestici.

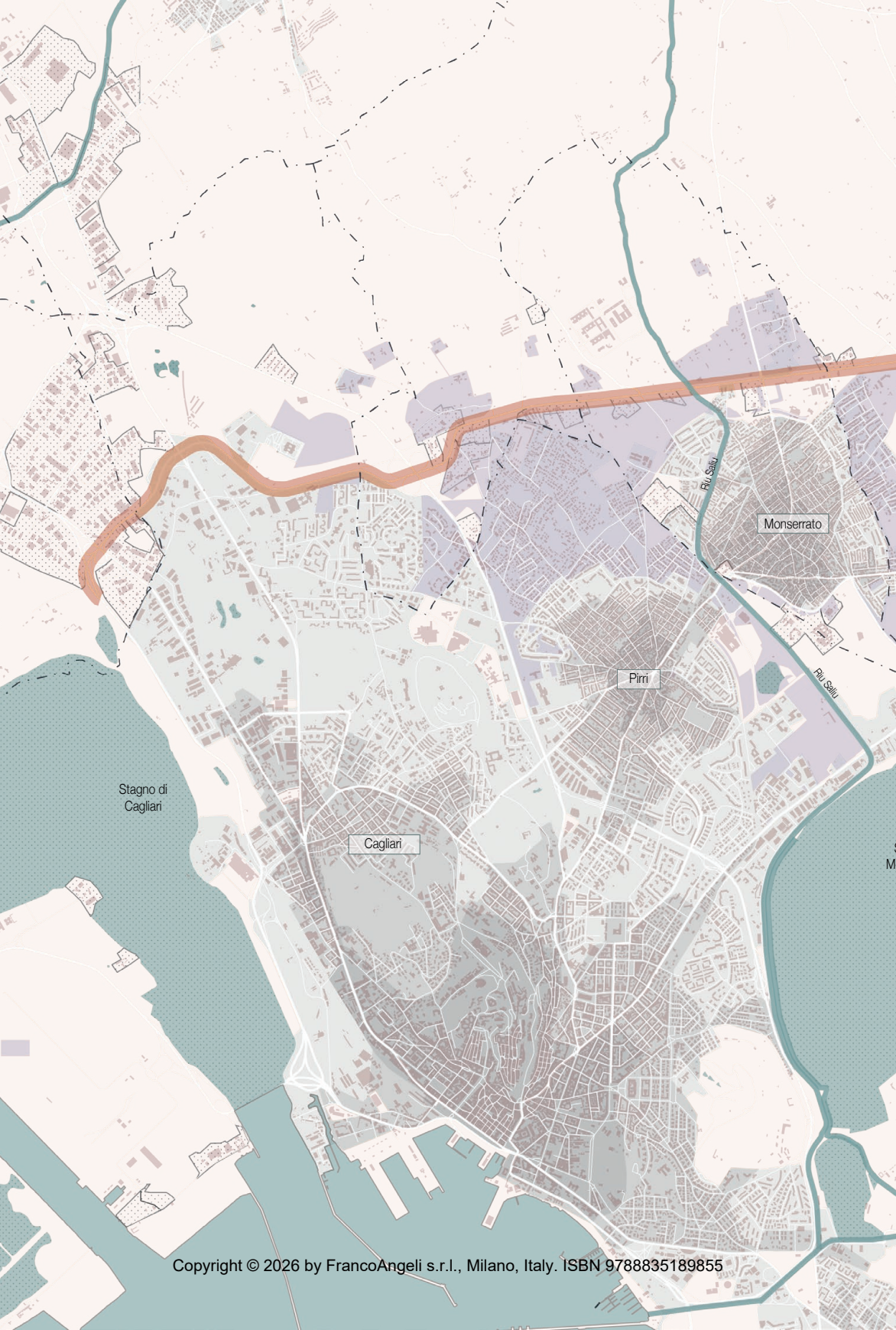
L'ultimo tratto della SS 554 è ancora in territorio di Quartu Sant'Elena ed è stato di recente declassato a strada comunale (e si chiama infatti Viale Europa, per quanto rimanga noto ai più ancora come 554). È attualmente in fase di progettazione la risistemazione di questo tratto con l'ipotesi di trasformarlo in un viale urbano, con piste ciclabili, corsie preferenziali, marciapiedi ampi e intersezioni gestite tramite rotatorie.

È il simbolo di come la città di Quartu sia cresciuta arrivando a inglobare totalmente la strada nel tessuto urbano. E infatti la città esonda totalmente dal confine della strada per espandersi verso le campagne e poi lungo la costa, in un tentativo di costituirsi come "città giardino" (come viene definita dal PUC). Verso la costa, si incontrano quartieri di case unifamiliari dalle grandi metrature, con grandi spazi di pertinenza. Questa zona è cresciuta in relazione alla vicinanza con il mare, cercando quindi una dimensione abitativa suburbana ma caratterizzata da un'elevata qualità ambientale data dalla vicinanza con la spiaggia del Poetto, la costa di Quartu e l'innesto con la strada litoranea. Verso lo stagno la dimensione permane ancora agricola. La densità abitativa è più bassa di quella già molto bassa della zona verso la costa, e molte case mantengono la relazione con gli orti e una qualità edilizia generalmente più bassa.

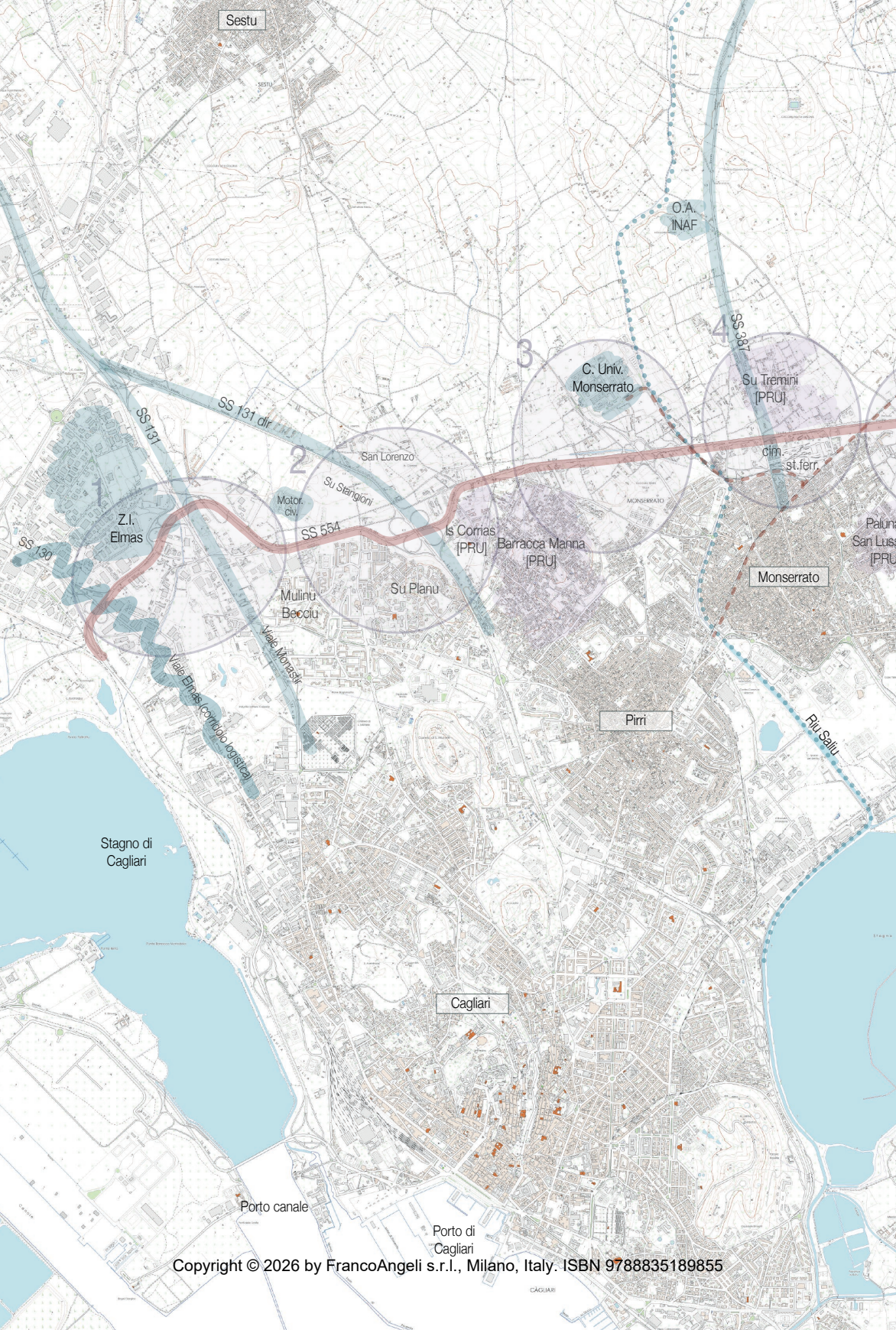
Al di qua del Viale Europa c'è il quartiere di Pitz'e Serra, quartiere di grandi complessi residenziali e sorto inizialmente fuori dal centro urbano (ma che ha ormai saturato i tasselli lasciati liberi). È un quartiere spesso stigmatizzato (come difficile e pericoloso) ma in via di trasformazione e riqualificazione. Nelle vicinanze di Pitz'e Serra si trova anche il nuovo rione di Quartello, pianificato con ambizioni di migliore qualità edilizia rispetto a Pitz'e Serra e risultato della pianificazione del PUC che ha cercato di inserire una quota di verde nelle espansioni edilizie della città.

Nelle pagine successive: Fig. 4.1. Carta tematica dell'area di studio

Fig. 4.2. Carta commentata con indicazione dei comparti individuati









4.1.2. Quadro geo-storico: la genesi della strada e la sua evoluzione

Non esistendo una storia scritta della nascita della strada, è stato necessario ricostruirla attraverso la lettura dei documenti. Tutte le diverse piste e ipotesi emerse sono state poi confrontate in maniera incrociata, mediando tra le varie interviste, e confermate o smentite dall'analisi dei documenti e dei progetti storici che è stato possibile recuperare.

Una prima grande questione da evidenziare è infatti la quasi totale mancanza della strada nella letteratura su Cagliari. Questo fa capire come questo oggetto territoriale che sembrerebbe fondante della Cagliari contemporanea, sia sempre stato trattato come marginale, un oggetto da trattare tecnicamente, come un manufatto da mantenere nel momento del bisogno e non come una struttura profondamente politica, che ha una risonanza non solamente infrastrutturale, ma urbana a tutto tondo, e che ha fortemente influenzato le dinamiche di espansione e crescita, marcando l'attuale configurazione spaziale e territoriale del sud Sardegna se non dell'intera regione. Non a caso infatti, la ricostruzione della genesi della strada si è rivelata una questione non semplice da dirimere e per cui non esiste tutt'ora un'unica ipotesi plausibile e del tutto verificata. A questo si aggiunge anche la possibile sovrapposizione di enti e di attori e la conseguente produzione di documenti e progetti in parallelo, elemento che contribuisce all'aumento della complessità.

Dallo studio dei documenti sono emerse principalmente tre ipotesi, anche se in parte smentite, che riporto per completezza e per rendere conto della complessità che persiste in questo processo di programmazione e pianificazione, ma anche della complessità nella costruzione della sua conoscenza.

La prima ipotesi è che la strada sia stata progettata contestualmente alla redazione del PRG di Cagliari² (1962-65). Il piano prevedeva un sistema infrastrutturale composto da una circonvallazione esterna al centro abitato (l'effettiva SS 554) e due assi di scorrimento interni, uno mediano e uno litoraneo (Colavitti e Usai, 2007). In un passaggio della relazione generale però si legge:

Preso atto dell'esistenza di una strada di circonvallazione esterna alla città, alle frazioni ed ai comuni contermini, si è ritenuto opportuno confermarne il tracciato ma potenziandolo e corredandolo di tutte le attrezzature necessarie a garantire un traffico veloce e sicuro. Questo asse attrezzato di scorrimento esterno costituisce un semianello a nord della città. Esso ha lo scopo di disimpegnare il centro urbano, le frazioni ed i

² Si segnala che, al 1962, al territorio del Comune di Cagliari appartenevano anche i territori di Elmas, Monserrato e Quartucciu (come frazioni), nel tempo diventati comuni autonomi rispettivamente nel 1989, 1991, 1983.

comuni contermini da quello che è il traffico extraurbano, evitando che si verificchino nei centri abitati incroci ed innesti fra le diverse strade statali e fra queste e le altre strade di carattere extraurbano. (Comune di Cagliari, 1962, pp. 11-12)

Questo brano farebbe pensare che in fase di redazione del piano, la strada fosse, almeno parzialmente, già esistente o quantomeno in costruzione.

La seconda ipotesi vagliata è che la strada sia stata progettata in conseguenza alle grandi opere legate alle aree industriali del CASIC, che ha iniziato le sue attività nei primi anni Sessanta. Considerata la posizione del consorzio industriale, la SS 554 potrebbe essere stata un'opera infrastrutturale complementare a quella industriale. In questo senso, la SS 554 sarebbe potuta servire a gestire meglio i flussi di distribuzione tra la zona industriale e i centri dell'hinterland, spezzando la radialità che caratterizzava la rete stradale precedente. Con questa bretella, il traffico delle aree industriali sarebbe riuscito a passare per intero tangenzialmente al centro abitato e raggiungere poi tutte le altre direttrici regionali. Emerge però una serie di questioni che la destinazione "industriale-commerciale" giustifica solo parzialmente. È sicuramente vero che la strada spezza la forte radialità che dai centri porta verso le campagne, alleggerendo le strade interne di collegamento tra i diversi comuni, ma dal punto di vista dei flussi commerciali-produttivi del CASIC la SS 554 ha una funzione non chiarissima. Innanzitutto la strada nasce in contesto totalmente extra-urbano e in cui non erano ancora presenti distretti industriali, e apparentemente non collega poli rilevanti commercialmente, se non costituire un raccordo diretto con la SS 125 (verso la costa orientale dell'isola). Le destinazioni dei flussi commerciali principali erano quelle delle grandi strade già tracciate: SS 130 (verso il Sulcis-Iglesiente), SS 131 (verso Sassari-Porto Torres), SS 195 (la sulcitana litoranea). La zona di Quartu era ancora molto irrilevante dal punto di vista della popolazione e la costa sud-est ancora troppo poco popolata per essere considerata turisticamente attrattiva. Si tratterebbe quindi di un'operazione efficace a posteriori per aver previsto un popolamento della costa (o, viceversa, potrebbe proprio averlo innescato), ma che non risponde esattamente alle esigenze del consorzio industriale.

La terza ipotesi, la più verosimile, è che la strada faccia parte della programmazione inserita all'interno del Piano di Rinascita (L. 588/1962), il grande piano di finanziamenti³ finalizzato a dare uno slancio all'economia sarda e a dare l'avvio a una stagione di industrializzazione che stava tardando ad arrivare.

³ «Sarebbe stata investita in Sardegna una spesa complessiva compresa tra i 1800 e i 2000 miliardi: circa 500-600 sarebbero stati messi a disposizione dai privati, 400 stanziati con la legge 588, 300/350 attraverso il bilancio della Regione, 400/450 provenienti da altri fondi ordinari e straordinari e 200 grazie alla Cassa per il Mezzogiorno» (Santucci, 2020, p. 32).

Questa ipotesi spiegherebbe anche il respiro sovra-comunale dell'opera e la visione più lungimirante orientata a un'idea di crescita urbana e di razionalizzazione dei flussi tra la città e l'hinterland. In ogni caso, sebbene il Piano di Rinascita venga ufficializzato nel 1962, della strada si discute già da prima. In diversi resoconti del Consiglio Regionale del 1957 si fa riferimento e si discute di come allocare i fondi destinati alla «costruzione di nuove strade provinciali e comunali e alla manutenzione di quelle esistenti», in base alla L.R. approvata dalla Delibera della Giunta Regionale del 9 aprile 1956. In questa legge non si fa esplicito riferimento alla strada in oggetto, ma permette di capire l'interesse del Consiglio e della Giunta verso uno sviluppo in senso infrastrutturale della regione. Dichiaro ad esempio l'Onorevole Brotzu, durante la CDXXIX seduta del 1957 del Consiglio Regionale della Sardegna:

Ci sono delle altre strade, oltre a queste [si riferisce alle strade oggetto della discussione sugli interventi da finanziare, NdA]. Strade di notevole interesse, come, per esempio, quella che deve congiungere la zona industriale di Cagliari con l'Orientale sarda. Questa è una delle strade più importanti che possano essere fatte, perché libera il centro cittadino da quel traffico che oggi si deve svolgere per forza attraverso la parte terminale della via Roma. (Regione Autonoma della Sardegna, 1957, p. 7723)

Da questo intervento emerge come esista già un discorso su una possibile circonvallazione che sposti il traffico sempre più crescente e voluminoso all'esterno dell'abitato cagliaritano.

Anche se la legge sul Piano di Rinascita è del 1962, detto piano era previsto già dallo Statuto Regionale (1948) in cui all'art. 13 si legge «Lo Stato col concorso della Regione dispone un piano organico per favorire la rinascita economica e sociale dell'Isola» (Regione Autonoma della Sardegna, 1948). Ci vorranno poi diversi anni perché le parole dello Statuto vengano effettivamente convertite in azioni sul territorio ma è importante notare come già dai primi anni di vita della Regione si ragiona in un'ottica di sviluppo e programmazione. Quindi probabilmente la strada era in qualche modo prevista, o inserita in qualche piano di sviluppo infrastrutturale, e con il Piano di Rinascita si riuscirà effettivamente a realizzare (la realizzazione sarà affidata al Provveditorato alle Opere Pubbliche i cui organi esecutivi sono gli Uffici del Genio Civile). Sarà però solo dal 1970 che la strada prenderà la sua denominazione SS 554 «Cagliaritana» e sarà classificata come strada statale con l'apposito decreto ministeriale.

È interessante notare come nelle varie narrazioni sembra che questa strada, a un certo punto della storia della città, semplicemente inizi a esistere. Ma sempre come oggetto unicamente funzionale a svolgere il suo compito e oggetto di ragionamenti puramente finanziari, che non viene percepita come vera parte di un piano più grosso di sviluppo urbano.

Un altro elemento da non ignorare, relativamente al processo di ideazione e costruzione della strada, è il fatto che la strada non sembra avere relazione con i tracciati viari storici e le trame agricole consolidate. Analizzando la situazione sulle carte storiche (IGM 1885; IGM 1958; CTR 1968; CTR 2020), sembrerebbe che la SS 554 altro non faccia che tagliare la radialità delle strade che dai villaggi portavano ai campi di pertinenza. Questa opera avrebbe quindi iniziato a interrompere la continuità che esisteva tra villaggio e agro, dando così il via a quel processo di conversione di terre da agricole a edificabili con il preciso scopo di renderle disponibili alla compravendita. È questo un tema che viene spesso affrontato anche dai documenti di piano che vedono come una grande problematica l'interruzione della trama agricola e la rottura delle relazioni tra centro urbano e agro.

La crescita urbana post-554

Per ricostruire quelle che sono state le vicende storico-urbanistiche conseguenti alla costruzione della strada, la CTR del 1968 è sicuramente un ottimo punto di partenza, rappresentando una sorta di *anno zero* cartografico per la lettura della vita della città post-554.

Per delineare questo quadro è fondamentale ragionare anche della città consolidata in crescita, che avviene soprattutto in aree senza apparente relazionalità con la SS 554. Un passaggio fondamentale per la crescita della città sono soprattutto i quartieri nati in seno alla legge 167/1962, i cosiddetti PEEP e le successive declinazioni (edilizia convenzionata, cooperative, ecc.). Cagliari infatti, nei decenni tra i Sessanta e gli Ottanta è cresciuta principalmente grazie alle grandi opere di edilizia pubblica. In questa prima vera fase di espansione della città, la SS 554 è ancora un elemento troppo distante e assolutamente non urbano e pertanto non è considerabile un attrattore per l'espansione residenziale. Viceversa, il "privilegio stradale" viene sin da subito intercettato dagli imprenditori che iniziano a costruire lungo la strada per godere della visibilità che l'asse poteva dare alle loro attività.

A Cagliari-città i principali poli che si sviluppano sono quelli di Bingia Matta (ampliamento del quartiere Is Mirrionis) e il primo nucleo di Mulinu Becciu. Ma non è solo Cagliari a crescere grazie all'edilizia pubblica. Anche gli altri centri iniziano a sviluppare Piani di Zona, PEEP e altri piani, facendo grossi investimenti nel settore dell'edilizia, che dopo un periodo dedicato fondamentalmente alla ricostruzione post-bellica (grazie soprattutto ai due quinquenni INAcasa), dà il via a una grande stagione di espansione, guidata fondamentalmente da investimenti pubblici e coordinati e che hanno dato vita ai nuclei di diversi quartieri ormai facenti parte del tessuto consolidato della città.

Il modello di espansione che (almeno sulla carta) viene adottato si costituisce attraverso le cosiddette “teste di ponte”, insediamenti non in continuità con il tessuto consolidato, ma pensati per orientare e mettere ordine alla futura crescita della città che avrebbe poi colmato i vuoti lasciati nel tessuto, saturandolo. Questo processo avrebbe agevolato, insieme ai diretti destinatari degli alloggi pubblici, anche i privati in cerca di aree edificabili, in quanto si sarebbero ritrovati già le opere di urbanizzazione, finanziate dal pubblico per i quartieri dei PEEP (Piano di Edilizia Economica e Popolare).

La grande stagione dei PEEP e successive evoluzioni saranno comunque le uniche operazioni di pianificazione controllata della città, per quanto episodi importanti dal punto di vista della consistenza. Contemporaneamente alla costruzione di tutti i PEEP, inizia a svilupparsi anche il primo nucleo di quello che sarà il rione Barracca Manna. Il quartiere nasce fondamentalmente dall’iniziativa privata e abusiva di alcune famiglie che iniziano a costruire le proprie case nei terreni che erano agricoli, a nord della città. Insieme al rione Barracca Manna (appartenente al territorio comunale di Cagliari), nel territorio di Selargius in continuità con quello di Pirri inizia a sorgere, con modalità analoghe, il rione di Is Corrias che si affaccia prioritariamente sulla SS 554. Barracca Manna e Is Corrias subiranno la stessa evoluzione e costituiscono ormai un unico grande rione senza soluzione di continuità.

Emerge così come, parallelamente alla città istituzionalizzata e pianificata, si insedi una seconda città che sfugge alle norme dei piani e fa a meno delle opere di urbanizzazione. L’abusivismo e l’informalità che guidano lo sviluppo dell’altra Cagliari possono essere letti come risposta a una certa insoddisfazione rispetto alle forme e alle modalità dell’indirizzo (e del controllo) pubblico, che non riesce a tenere sempre il passo con la crescente complessità urbana. Spiegano Chiodelli e Grazioli:

Le diverse forme dell’abitare auto-costruito mettono in luce l’insoddisfazione e le critiche di segmenti crescenti della popolazione urbana nei confronti del controllo pubblico, incapace di stare al passo con l’innovazione sociale nel gestire efficacemente la crescente complessità dei fenomeni urbani o nel rispondere alle richieste, alle esigenze e alle aspirazioni formulate dai diversi gruppi di abitanti e stakeholder urbani. (Chiodelli e Grazioli, 2021, p. 186)

Questa idea renderebbe l’elusione delle normative urbanistiche e le modalità informali di produzione dell’urbano un fatto sostanzialmente *politico*, una deliberata e intenzionale uscita dai circuiti normativi, verso la realizzazione di forme urbane più aderenti alle necessità e ai bisogni di una certa fetta della popolazione. Ma per quanto affascinante come interpretazione, non bisogna dimenticare anche un prioritario fattore di convenienza

economica: fuori dai perimetri del PRG (o meglio, nelle zone perimetrate come agricole, in cui l'edificazione è teoricamente permessa ma entro limiti molto stringenti) è stato possibile edificare, spesso con la connivenza della stessa amministrazione comunale che non riusciva a contrastare il fenomeno, senza dover versare gli oneri di urbanizzazione, dovuti nelle zone di espansione del PRG.

Si crea quindi un mercato immobiliare parallelo in cui, facendo a meno dei servizi primari connessi alle abitazioni, era possibile accedere a residenze (peri)urbane e quindi in qualche modo diventare comunque cittadini. È l'idea, alla base del concetto di *citadineté* di Lefebvre secondo cui «the fundamental rights of a person are no longer defined only by his/her membership in a nation, but are shaped *de facto* also by his/her belonging to a city» (Chiodelli e Grazioli, 2021, p. 187).

L'attuale situazione dell'area metropolitana di Cagliari si presenta come uno scenario in cui ancora si sovrappongono alcune nicchie di crescita urbana spontanea che hanno determinato una inevitabile saturazione del tessuto urbano; una ridotta capacità delle amministrazioni di gestire questi processi (oltre probabilmente a un generale disinteresse); la mancanza di programmazione e di progettazioni lungimiranti (in cui il caso della Cittadella Universitaria non è escluso). Tutto questo ha determinato una situazione di stallo e una serie di vincoli a tutte le possibili operazioni successive. Interessante ad esempio la descrizione dei nuovi paesaggi metropolitana nel Piano Paesaggistico Regionale:

S'impongono nuovi paesaggi metropolitani: dei grandi centri commerciali, dei cinema multisala, delle strade mercato da percorrere in auto, fatte di concessionarie d'automobili, capannoni commerciali e artigianali, depositi e rivendite di materiali edili, svincoli e parcheggi, guard-rail, cartelloni pubblicitari e grandi insegne luminose. Si evidenzia la criticità costitutiva di questi luoghi (o non-luoghi) privati dello spazio pubblico, di questi paesaggi non progettati, derivati dalla sommatoria di azioni individuali scoordinate e dalla banalizzazione delle regole edilizie basate esclusivamente sulla conformità ai criteri quantitativi degli indici urbanistici. (Regione Autonoma della Sardegna, 2006, pp. 10-11)

È in questo quadro contraddittorio che si inserisce il progetto di riassetto della strada che cerca di risolvere gli attuali problemi della strada (l'elevato volume di traffico, la pericolosità, le difficoltà di percorrenza), ponendo contemporaneamente le basi per uno sviluppo urbano più razionale e sostenibile.

In contemporanea alla crescita edilizia della città interna, anche la SS 554 inizia a vivere la sua esistenza e a interagire con il territorio, svolgendo funzioni di attrazione per attività produttive, residenziali, commerciali, ecc. Con l'isti-

tuzione del CASIC e la contemporanea costruzione della 554, inevitabilmente i flussi industriali, commerciali e produttivi si spostano in questa area ancora totalmente libera, economica e disponibile. Nella CTR del 1968 si nota come esista già una certa concentrazione di edifici produttivi lungo il viale Elmas e la direttrice della SS 130, mentre a ridosso della SS 554 esiste solo qualche elemento puntuale, ma si tratta principalmente di stabilimenti legati alla lavorazione e trasformazione dei prodotti agricoli e dell'allevamento. La SS 554 quindi modifica gli equilibri, sposta i flussi da alcune direttrici verso altre e quindi determina nuove forme di attrazione. Viale Marconi, infatti, viene scaricata dal traffico pesante e col tempo diventerà l'attuale via commerciale dei grandi magazzini, mentre gli stabilimenti produttivi e i poli della logistica si sposteranno soprattutto sulla direttrice Viale Elmas-SS 130, sulla zona tra Cagliari e Sestu lungo il tronco ormai dismesso della SS 131 e, col tempo, anche sulla SS 554.

Contemporaneamente alla crescita residenziale della città, l'asse viene quindi via via saturato dalle attività commerciali e produttive (rivendite di materiali da costruzione, concessionarie di automobili, grandi supermercati, negozi di vari generi, ristoranti, ecc.). Questo ha portato la strada, che era nata con una visione di stampo extra-urbano, a diventare una cosiddetta *strada-vetrina*, un asse attrezzato, ma ormai anche saturo e soffocato e che rappresenta un vincolo a nuove possibilità di intervento. E infatti il tema degli ultimi anni è proprio il progetto di riassetto, che mira a trasformare la 554 in una strada più contemporanea, fatta di cavalcavia, incroci regolati da rotatorie e così via.

Oltre alle vicende urbane e urbanistiche, non di secondaria importanza è l'evoluzione tecnica e tecnologica dell'infrastruttura stessa. La strada è nata come strada a due corsie per senso di marcia ma senza alcuna separazione dal contesto, nessun guardrail né altro tipo di barriera. Non erano neanche presenti le intersezioni regolate da semafori. Questo rendeva la strada da una parte estremamente pericolosa, in quanto l'attraversamento trasversale era estremamente difficoltoso (si racconta che rappresentava una sorta di sfida di coraggio per i ragazzi neopatentati) oltre che piuttosto lento; dall'altra parte la mancanza di separazione ha permesso il mantenimento di tutti i tracciati storici che erano stati tagliati dalla costruzione della strada, producendo però un'enorme quantità di accessi secondari alla strada, anche questi estremamente pericolosi.

La strada infatti, essendo ai tempi della costruzione totalmente periferica rispetto ai centri urbani era stata realizzata senza grandi accorgimenti o dispositivi di sicurezza, complice probabilmente anche il basso volume di traffico. Sarà poi l'ANAS (nel frattempo diventata responsabile della strada), tra gli anni Settanta e Ottanta, a occuparsi di aggiornare la strada e renderla progressivamente più sicura. È in questo periodo che vengono installati i guardrail (anche se ad oggi non tutti i segmenti della strada ne sono dotati), le

intersezioni semaforiche, e vengono chiusi anche diversi accessi alle strade secondarie, non senza polemiche da parte degli utilizzatori di quelle strade. Oltre al tessuto produttivo e residenziale minuto, ci sono state nel corso del tempo una serie di grandi operazioni progettuali, ipotesi di grandi contenitori urbani orientati all'attrazione di flussi, persone, traffici e una progressiva urbanizzazione. L'esempio più emblematico di queste operazioni è sicuramente la Cittadella Universitaria e l'annesso Policlinico, operazione che ha veramente rivoluzionato i flussi urbani ed extraurbani, al punto da portare anche al forse unico vero riassetto della strada con la costruzione del cavalcavia e del ponte strallato dedicato a Emanuela Loi, inaugurato nel 2009. Il ponte rappresenta forse un primo tentativo di riassetto della strada verso una tipologia stradale a più alto scorrimento, senza incroci a raso e con un sistema di complanari per la gestione dei flussi verso le destinazioni commerciali.

Prospettive future: la riprogettazione della strada

La crescita di Cagliari, tanto quella pianificata quanto quella spontanea, ha determinato rispetto alla SS 554 una situazione in cui le esigenze del traffico, dei trasporti e dell'infrastruttura, non collimano e anzi confliggono prepotentemente con le esigenze di chi utilizza la strada per le attività che vi si trovano o per raggiungere le residenze (Schirru, 2015a). Quello della SS 554 nella sua conformazione attuale è pertanto un problema principalmente di gestione di flussi. Su questa strada infatti convergono sia i flussi di attraversamento (che quindi utilizzano la strada come collegamento tra punti fuori dal territorio attraversato dalla strada stessa) sia i flussi locali, interni all'area metropolitana. La SS 554 per come funziona adesso appare come un «asse urbano non attrezzato» (Schirru, 2015b), in quanto assolve un gran numero di funzioni ma tra loro incompatibili e senza averne le capacità infrastrutturali. Ci sono stati nel tempo riflessioni e tentativi operativi per risolvere i problemi di congestione e di conflittualità generati intorno alla strada. Le varie proposte fatte nel tempo sono poi confluite in un progetto di riassetto della strada, centrato sulla eliminazione degli incroci a raso e la trasformazione della strada in un asse extra-urbano di tipo B⁴.

⁴ Dall'art. 2.3. del Codice della Strada: «B - STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione».

Dopo l'adozione del Piano Regionale dei Trasporti nel 2008, un accordo di programma tra le parti coinvolte (Comuni con pertinenze sulla strada, Provincia, Regione e ANAS), e un primo progetto che passa positivamente la procedura di VIA, nel 2015 (per le classiche lungaggini burocratiche e amministrative) si rende necessario un aggiornamento del progetto, attualmente in fase di Valutazione di Impatto Ambientale⁵. Il progetto è però stato costantemente oggetto di discussioni, critiche e osservazioni, in sede di Consiglio Comunale dei vari comuni, da parte della stampa e di esperti. Di tutto questo iter infatti un punto veramente rilevante per tutte le questioni urbane che il progetto si porta dietro e per le dinamiche che potrebbe innescare, riguarda le evidenti discrepanze tra lo stato di fatto in cui si trova la strada e le esigenze della progettazione. L'attuale configurazione della SS 554 la rende assimilabile a un asse urbano attrezzato, con anche una elevata presenza di accessi a strade locali e/o private di penetrazione nell'agro. Il progetto prevede invece un complesso sistema di viabilità complementare, a carico dei singoli Comuni, per gestire i flussi da e verso le campagne.

Si sono progressivamente costituite nel dibattito intorno al riprogetto della strada due grandi fazioni. Da una parte ci sono i difensori del progetto, che vedono questa risistemazione come un modo per risolvere tutte le questioni di un asse effettivamente molto problematico (incidenti, lentezza di percorrenza, soste eccessive, ingorghi, intersezioni poco efficienti) e trasformarlo in un asse contemporaneo e adeguato alle esigenze della città metropolitana in evoluzione; dall'altra ci sono diversi scettici, che vedono il riassetto come un inasprimento dell'effetto barriera che attualmente la strada svolge, un'accentuazione della divisione esistente tra i comparti urbani a sud e a nord della strada, e una scarsa considerazione di mobilità alternative e percorsi destinati a tutti gli utenti. Per questi motivi, uniti a una generale fermezza (quasi ideologica) da parte di progettisti e tecnici, ogni step progettuale è stato accompagnato da vivaci dibattiti e polemiche, spesso nel merito di singoli episodi contestuali, dinamica che ha portato a una moltiplicazione delle problematiche, problema tipico del mondo dei trasporti (Ponti, Moroni, e Ramella, 2015). A detta dei progettisti il progetto del riassetto della strada ha come obiettivo quello di ripristinare la continuità territoriale e pone alla base della progettazione la permeabilità territoriale (Anas S.p.A., 2019). Nonostante le premesse progettuali sembrano smentire le perplessità da parte delle amministrazioni, queste non si sono esaurite e anzi il dibattito si riaccende a ogni avanzamento progettuale.

⁵ Il termine per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico è scaduto a luglio 2023. Dopo una richiesta di integrazioni a dicembre 2023, al momento la procedura risulta sospesa su richiesta del Proponente.

Emerge già chiaramente, ed emergerà ancora meglio nei prossimi paragrafi, come la SS 554 sia un asse che ha svolto e svolge una funzione di frammentazione del paesaggio che ha determinato una separazione spaziale tra forme urbane differenti. Le differenze nella gestione spaziale che si manifestano non hanno però ragione di essere mantenute separate, come entità non comunicanti e inconciliabili. Quello che è auspicabile (e verso cui anche il progetto di ridisegno potrebbe tendere) è una serie di azioni di *deframmentazione* del paesaggio, valorizzando questo limite e rendendolo strumento di unione. Questo obiettivo sarebbe perfettamente coerente anche con le linee di indirizzo indicate dalla pianificazione strategica. Un'altra prospettiva è piuttosto legata all'ipotesi che sia necessaria una nuova lettura degli spazi e delle dinamiche che la strada ha innescato e alla consapevolezza che i contesti che attraversa sono così pregnanti e significativi da meritare una attenzione e una cura che merita uno spazio complesso (nelle prassi, nelle pratiche, nei paesaggi etc.) e non solo riducibile alle sue qualità funzionali. Ciò che serve a questo spazio è una lettura non patologizzante, che faccia a meno di modelli urbani e soprattutto di paradigmi che contrappongono visioni duali (come l'antitesi compattezza-frammentazione o il modello di città diffusa come anti-città), per andare verso un'attenzione situata e attenta alle effettive pratiche di uso degli spazi, alle commistioni generative e a tutte le dimensioni interstiziali che in una visione di piano è difficile integrare, ma che restituiscono un quadro di questi spazi come spazi di possibilità e di performatività urbana e politica.

4.1.3. Una lettura geo-urbanistica delle urbanità della SS 554

Spostandosi adesso su un piano più interpretativo, si può dire che la strada sia stata costruita in vista della crescita della città e con uno specifico obiettivo di controllo dello sviluppo urbano. Nasce inoltre come risposta alla crescente necessità di snellire il traffico automobilistico all'interno della città per spostarlo all'esterno. Si è così avviato un tentativo di spostare il tessuto abitativo oltre i confini del centro storico, con la costruzione di importanti infrastrutture (il completamento dell'Asse Mediano di Scorrimento è proprio di questo stesso periodo) e la realizzazione di quartieri residenziali, sia per le classi popolari che per le fasce medie o più borghesi. In questo modo il centro sarebbe potuto rimanere come nucleo direzionale e di rappresentanza di un sistema conurbato di sobborghi residenziali e nuovi centri produttivi e commerciali.

Nella pratica questa evoluzione è stata piuttosto lenta, vista la dimensione demografica modesta, e ha iniziato a essere veramente visibile soprattutto a partire dagli anni Ottanta in poi, in cui lo spazio tra la città e la SS 554 ha iniziato a essere effettivamente saturato con i nuovi quartieri periferici e i

sobborghi pensati come città-giardino. Il risultato è un tessuto urbano in parte “irrisolto”, che rimane marginale, in parte nato spontaneamente (e abusivamente), in parte risultato di iniziative imprenditoriali di impersari o anche di singole famiglie, e senza che il territorio ne risulti quindi interamente e coerentemente saturato e ben urbanizzato.

Cellamare (2010) spiega bene questo processo di urbanizzazione “dal basso” per la periferia di Roma. E pur con volumi diversi, si tratta di condizioni applicabili anche al caso di Cagliari, perché forse valido per molte situazioni urbane e metropolitane dell’Italia di fine Novecento:

Alla fine si è creato un sistema, che è al contempo un regime abitativo e un sistema economico, intorno al fenomeno dell’abusivismo. Importante è anche il rapporto con il modello abitativo e con il processo costruttivo. Le fasi iniziali [...] sono legate alla necessità abitativa. Questo suo carattere di necessità, legato anche alla dimensione unifamiliare dell’operazione, ha indotto il prevalere di una tipologia edilizia ben definita, unifamiliare. Ma questa è andata progressivamente legandosi anche a un modello abitativo, fondato sulla casa di proprietà, sul riferimento all’abitazione isolata di qualità (in origine con orti e annessi agricoli e successivamente con vasti giardini molto curati e piscine), sulla destinazione a un nucleo familiare definito ed eventualmente allargato. Abbiamo quindi assistito, nell’evoluzione del fenomeno, al passaggio dall’abusivismo “per necessità” all’abusivismo che tendeva a realizzare il modello di abitare di una classe piccolo borghese all’inseguimento dei modelli della classe benestante. Ne sono testimonianza il fatto che alcune case più recenti hanno più il carattere di villini o ville di campagna (con, appunto, piscine ecc.), spesso realizzate da piccoli imprenditori edili. [...]

Ha influito sulla tipologia edilizia e sui processi costruttivi anche l’esigenza, che si è andata progressivamente affermando, non solo di vivere più comodi possibile ma anche di provvedere alle potenziali esigenze future della propria famiglia allargata, ovvero di provvedere per tempo alla casa per i propri figli. (Cellamare, 2010, p. 151)

Non trattandosi di una città capitale che ha subito e sofferto per decenni la questione abitativa, a Cagliari si stabilisce una modalità di costruire che non è propriamente definibile come l’ “abusivismo per necessità” descritto da Cellamare, ma si impianta più sulla sua evoluzione, legata alla realizzazione di un modello di abitare ben definito, proprio di una classe media che si proietta verso i modelli di settori sociali benestanti. La tipologia abitativa adottata è infatti quella della casa unifamiliare indipendente. La scelta di abitare in un contesto apparentemente così marginale è motivata da una parte probabilmente dal possesso di terreni agricoli in questa zona che vengono successivamente edificati in maniera quasi esclusivamente autogestita,

dall'altra proprio dal desiderio e dalla possibilità di realizzare case ampie con un certo margine di libertà nella costruzione e dalla ricerca di una modalità di vita che segua degli ideali legati alla vicinanza con un'idea di natura, per quanto profondamente controllata. Ma senza essere del tutto scollegati alla città vera e propria, grazie alla vicinanza e alla presenza della strada a scorrimento veloce. Si è così costituito un insieme di piccoli sobborghi, cresciuti senza un vero e proprio controllo da parte dell'amministrazione, che però ha implicitamente reiterato i modelli urbani tipici delle coeve periferie residenziali pianificate. È come se l'ideologia pianificatoria dominante nel tempo fosse stata introiettata e assimilata, al punto che anche in assenza di una normativa e uno strumento urbanistico, certi schemi fossero comunque reiterati e riprodotti (Pisu e Chiri, 2019).

I sobborghi (sia quelli più informali di Monserrato e Selargius che quelli più pianificati di Quartu) nati e cresciuti in seno alla SS 554 possono inoltre essere letti secondo i paradigmi che Harvey espone in *Consciousness and the urban experience* (Harvey, 1985). Le forme di questo tipo di abitare suburbano mostrano perfettamente il dispiegarsi della cosiddetta "coscienza di comunità", un meccanismo tanto spaziale quanto sociale, che permette al capitale di controllare il proprio dispiegarsi nello spazio, e permette agli appartenenti alla comunità stessa di localizzarsi e auto-legittimarsi. Andando parzialmente oltre al puro interesse personale di chi decide di insediarsi in contesti non ancora del tutto urbanizzati, può emergere anche un certo grado di interesse comune (senza che si arrivi necessariamente a una vera e propria coscienza di classe), spazializzato, orientato verso l'arginamento di comportamenti considerati devianti, o non appropriati per la comunità che si sta creando. Emerge così una forma di coscienza del luogo, o coscienza di comunità, come forza orientata alla protezione della comunità stessa in competizione con un generico "altro" o "altrove". È un processo che Harvey applica soprattutto nei confronti dei meccanismi di formazione della rendita urbana, ma che ha delle conseguenze anche a livello sociale: la coscienza di comunità crea tipicamente piccole isole caratterizzate da una serie di comportamenti morali o caratteristiche sociali ritenute adeguate e appropriate e pertanto accettate come parte della comunità. La scelta di insediarsi in questi contesti, è dovuta proprio alla capacità di questi spazi di permettere la costituzione di isole caratterizzate da un alto grado di libertà individuale (essendo in alcuni casi assente addirittura lo strumento urbanistico), da particolari caratteristiche ambientali (la vicinanza alla campagna e alla natura, ma contemporaneamente la connessione veloce con la città e in alcuni casi con il mare) e da un contesto sociale favorevole, composto da famiglie con

gli stessi obiettivi sociali e abitativi. Il meccanismo che si innesca è quindi la costituzione di distretti abitativi omogenei dal punto di vista delle tipologie residenziali e della produzione di rendita urbana, e in una certa misura anche delle modalità di utilizzo dello spazio, e che quindi acquistano maggiore forza anche in caso di negoziazioni con il decisore e il pianificatore centrale.

I sobborghi di Monserrato e Selargius sono infatti attualmente in una fase, di lunga durata ma a “bassa intensità”, di negoziazione con le amministrazioni comunali. Le aree sono nate in maniera spontanea, con meccanismi di abusivismo, che sono attualmente stati tutti condonati e sanati (in virtù dei cicli decennali di condono edilizio). Ciononostante, i due comuni hanno difficoltà, sostanzialmente economiche ma anche di gestione politica, a provvedere alla fornitura delle opere di urbanizzazione mancanti. Esistono attualmente dei tentativi di pianificazione orientati a una riqualificazione delle aree citate, ma si tratta di strumenti urbanistici in vigore solo sulla carta. E nonostante ci siano documenti strategici, caratterizzati da prospettive lungimiranti e di ampio respiro sulla direzione verso cui portare i sobborghi della SS 554, tali visioni rimangono ancora inattuati e gli abitanti rimangono al momento ancora in una condizione di marginalità costruita.

4.2. Un racconto visuale, etnografico e camminato della SS 554

A partire dall'idea che il proprio corpo che cammina possa essere usato come un vero e proprio strumento di ricerca (Thrift, 2008), reso *cyborg* dall'ausilio della fotocamera e di mezzi di trasporto differenti (principalmente bicicletta e automobile), mi sono introdotta negli interstizi generati dall'infrastruttura. In un primo momento ho cercato unicamente di fare esperienza degli spazi, raccoglierne frammenti visuali, scrivere note di campo, direttamente sul posto e a posteriori. Non ho in nessun modo e in nessun momento di questa ricerca preteso di arrivare a una sintesi e a una conoscenza completa del contesto, che è comunque piuttosto esteso, estremamente differenziato e anche piuttosto *denso*, con una elevata variazione di situazioni urbane, anche in areali molto limitati. Ho cercato comunque, a partire dalla formulazione di ipotesi a partire dalla carta, di muovermi in spazi differenti, per avere esperienza diretta delle diverse situazioni urbane presenti lungo la strada (attività produttive, comparti residenziali, aree agricole, spazi incolti e liminali, ecc.). Ho costruito così una raccolta di materiali visivi, foto e video, utilizzati come strumento di documentazione, di rappresentazione, di analisi e di memoria. In tutte le derive che ho compiuto ho sempre cercato di sospendere il giudizio, evitando di avanzare interpretazioni e supposizioni,

ma cercando unicamente di raccogliere frammenti e tracce di questi spazi, cercando di disvelare e raccontare le modalità proprie di vita nei singoli contesti, le pratiche, le forme e le spazialità. Per fare ciò ho adottato una modalità soprattutto narrativa. Ho raccolto note di campo, segnando ciò che vedevo, ciò che percepivo e ciò che pensavo, ma senza voler arrivare a spiegazioni processuali. Ho inoltre fatto foto e video, senza voler costruire un archivio visuale esaustivo e coerente, ma solo componendo quadri stimolata dalla mia sensibilità e ricerca visuale.

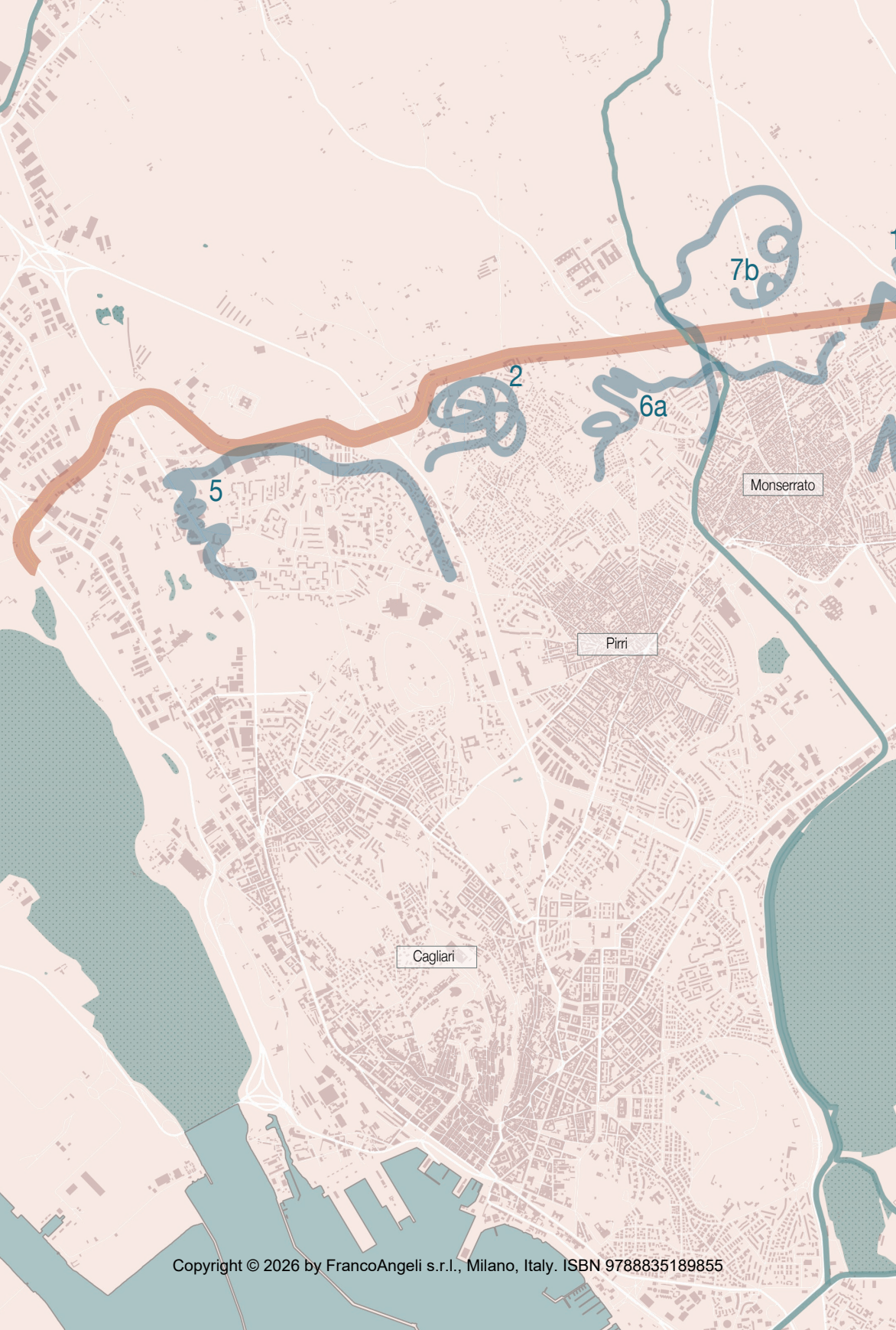
Solo a partire da questa prima campagna di indagine e raccolta visuale, ho lasciato che i miei interessi di ricerca facessero emergere dei frammenti spaziali specifici, con cui entrare maggiormente in relazione, indagandone le specificità territoriali, le pratiche di uso, le relazioni con la dimensione più normativa.

4.2.1. Il resoconto delle derive: note di campo e riflessioni a margine

Per il racconto delle derive, ho ritenuto opportuno tenere uno stile narrativo, coerente con quello delle stesse note di campo. Racconto qui le derive così come le ho vissute, con tutte le imprecisioni dovute alla parzialità della mia esperienza, gli errori, le preoccupazioni e le scoperte impreviste. Pur cercando di tenere una progressione temporale e cronologica che segua il processo delle derive stesse, tenendo così conto anche dell'influenza delle derive già effettuate sulle nuove, questo racconto non presenta comunque i singoli episodi. Ne rappresenta piuttosto una sintesi, fusione delle diverse derive che ho svolto in maniera tematica. La carta alla pagina precedente (fig. 4.3) non rappresenta per lo stesso motivo le singole derive ma indica i comparti più ampi cui le riflessioni qui presentate si riferiscono, con una rappresentazione simbolica e astratta dello stesso processo della deriva.

Il resoconto delle derive, per quanto voglia mantenere e di rendere l'idea della spontaneità e della serendipità della stessa esperienza di campo, è comunque una rielaborazione a posteriori e in forma scritta di una serie di situazioni estemporanee. In questo resoconto pertanto sono inevitabilmente confluite anche tutte le riflessioni successive, il lavoro di analisi sulle fotografie che ho scattato, la rilettura e la selezione delle note di campo, la stessa organizzazione del testo in una forma organica. Consapevole dell'inevitabile distanza tra la mia esperienza di campo e la restituzione scritta, ho comunque cercato il più possibile di rendere conto dell'esperienza per come l'ho compiuta e vissuta.

Nella pagina successiva: Fig. 4.3. Carta con rappresentazione simbolica delle derive





In cerca di segni territoriali: la ferrovia a nord di Monserrato [1]

La partenza di qualsiasi percorso è sempre il passaggio più complesso. È difficile sapere e decidere da dove partire quando si hanno davanti 15 km di strada, poche idee, e quasi nessuna ipotesi di ricerca.

Non è facile decidere dove andare, gli spazi sono tanti e assolutamente non definiti, sfumano in un non-urbano/rurbano/rurale in una maniera così graduale eppure così netta che è difficile capire dove ci si trova e dove si vuole andare, non si trova mai quel puntino che sulla mappa sembrava così chiaro e riconoscibile.

Mi sono lasciata quindi trascinare dall'impulso e dalle sensazioni che quella carta scarabocchiata mi ha trasmesso e mi sono buttata nelle campagne tra Monserrato e Selargius, seguendo la linea di una ferrovia che credevo dismessa e invece si è rivelata decisamente più attiva di quanto effettivamente quei paesi avrebbero necessità.

La prima esplorazione, quasi un esperimento, è stata fatta nella zona di confine tra i comuni di Monserrato e Selargius, una zona ancora prevalentemente agricola, ma in cui in alcuni comparti (soprattutto nel comune di Monserrato) sta iniziando a sorgere un piccolo sobborgo residenziale in formazione, dovuto all'iniziativa di pochi privati.

Uno dei pochi elementi territoriali riconoscibili è una piccola fermata ferroviaria con una casa cantoniera, attualmente convertita ad uso abitativo (figg. 4.5, 4.6). Proseguendo in direzione di Selargius il paesaggio è prettamente agricolo e i pochi edifici presenti sembrano tutti a servizio dell'attività produttiva, sebbene in parte destinati anche a un uso residenziale, con una buona percentuale di autocostruzione.

Al momento ho incontrato poche case, tutte grandi e tutte con orti annessi. Nessuna di queste case è particolarmente curata, il riciclo è la costante: reti di materasso come recinzione, sedie rotte abbandonate a loro stesse, vecchi cancelli arrugginiti a chiudere un privato irrinunciabile, lamiere, addizioni in pvc, volumi agglutinati come in quei fenomeni fisici che solo il concetto di entropia può spiegare. E poi zanzariere, e alluminio anodizzato. Qualche animale non proprio da compagnia, non ancora da allevamento (capre nello specifico, ma troppe poche perché siano effettivamente produttive, e galline, il grado 0 dell'allevamento da cortile).

Dall'altra parte della SS 554 la presenza della città incombe ed è massiccia, ma pur sempre distante (fig. 4.7). Qui la strada agisce veramente come confine e come barriera, da una parte il costruito lambisce la strada ma non riesce ad andare oltre e sull'altro versante, a parte qualche isolato capannone

commerciale o stazione di servizio, il tessuto agricolo è ancora la norma. La strada stessa mostra questa vocazione, con la presenza di incroci a raso verso le strade locali, spesso non ancora asfaltate, e l'assenza di guardrail.

Dalle analisi delle carte è possibile notare un piccolo assembramento di case nelle campagne di Monserrato. Si tratta di un insieme di case nato in maniera pressoché spontanea. Il PUC del paese evidenzia per l'appunto la necessità di un cosiddetto Piano di Risanamento Urbano, atto a stilare un regolamento edilizio e le operazioni da mettere in atto per garantire le opere di urbanizzazione, quantomeno primaria. In questo caso l'iniziativa personale è venuta prima della pianificazione su carta. Le modalità di costruire adottate però sono coerenti con i tipi dell'edilizia suburbana: case unifamiliari dalle grandi metrature e con ampi spazi aperti, ben delimitate rispetto allo spazio pubblico con muri di recinzione e cancelli. Molte di queste case adottano sistemi di videosorveglianza, come a sottolineare la distinzione tra pubblico e privato e il desiderio di proteggere la privacy. Le abitazioni, per quanto grandi e spaziose, a livello di finiture non adottano elementi di pregio e anzi, le modalità di costruzione sono spesso caratterizzate da addizioni successive senza un progetto unitario. Il principio che guida questa edilizia sembra essere quella *poetica* del "non finito sardo" (Medda, Bachis, e Pittoni, 2020) tale per cui la massima cubatura edificabile è il primo obiettivo (in vista di un'eventuale successiva suddivisione per le esigenze di una famiglia allargata) dei costruttori, le finiture e tutti gli elementi successivi attendono la presenza di nuove risorse economiche e decise di volta in volta.

Qui qualcosa sta cambiando, la densità di case aumenta (non che si possa parlare di tessuto denso), molta più introversione, tipica di quel paradigma sub-urbano a cui, mi sembra, questa zona voglia tendere, soluzioni architettoniche che vorrebbero sembrare ingegnose e ardite, archi, archi a profusione (simbolo di prestigio?), telecamere di videosorveglianza (la sicurezza del sobborgo prima di tutto), ma una devastante mancanza di ogni tipo di servizio essenziale. Non parlo delle Poste o di un parco attrezzato, manca proprio l'asfalto!

L'idea generale di questa parte di Monserrato è di trovarsi in una parte di città che sta nascendo, in cui le imprese sono nel pieno della loro attività di costruzione. Ma le case, le finiture, i segni del tempo, dicono altro. Non riesco a datare esattamente queste case, ma non credo siano così recenti come il resto del contesto, del tutto sfornito di opere di urbanizzazione anche primaria, lascia intuire. È uno strano contrasto e mi viene da chiedermi cosa abbia portato queste famiglie ad abitare (e a costruire direi) in questa zona del tutto rurale. Forse questioni di economicità e la disponibilità di un terreno di famiglia, forse la ricerca dello spazio aperto, forse il sogno della vita di campagna, senza dover rinunciare alle possibilità offerte dalla città.

Ai margini di Pirri: Barracca Manna e Is Corrias [2]

La zona è sempre stata al margine della città e ha sempre vissuto in una situazione di precariato urbanistico. Le opere di urbanizzazione primaria sono arrivate solo di recente ed è iniziata da pochi anni una grossa spinta edilizia che ha portato un notevole numero di nuove costruzioni residenziali (anche di una certa consistenza, figg. 4.8, 4.10). Si tratta quindi di una zona in espansione, caratterizzata da palazzine residenziali di modesto pregio, che si alternano ai vecchi edifici e villini semi-abusivi già presenti. Insieme a queste poche case (che hanno un carattere ibrido tra villette di periferia e case di campagna) le poche attività commerciali sono tutte correlate all'automobile (officine, negozi di ricambi o laboratori di modifica). Solo spostandosi più verso il centro di Pirri si trova qualche bottega di alimentari, una farmacia, un'edicola, dei bar e qualche pizzeria.

In direzione del territorio di Selargius, la presenza della 554 è più incombenza, siamo proprio al margine della strada e l'edificato lambisce la strada, in alcuni casi non esiste proprio mediazione, in altri le attività commerciali fanno da filtro tra i modesti quartieri residenziali e la carreggiata (figg. 4.9, 4.11).

Mi ricordo di questo quartiere: alle elementari avevo molta compagnia che abitavano da queste parti e prendendo il pullmino della scuola, ogni giorno passavo anche in queste strade. Ricordo che era un quartiere noto per essere "popolare" (qualunque cosa significasse per da bambino di 8 anni) ma ricordo ancora di più che sembrava di arrivare ai confini del mondo, quando si passava in queste strade ancora non asfaltate e di fronte a queste case che mi sembravano talvolta fattorie più che case di città.

La situazione è cambiata parecchio in questi vent'anni. Innanzitutto mi pare che ci sia stata una certa espansione costruttiva, molti condomini sono stati costruiti, questi decisamente recenti, e c'è stato un grosso lavoro di urbanizzazione: le strade ora asfaltate hanno un nome, passano degli autobus (e non è cosa da poco) e diversi cantieri sono ancora in piena operatività.

Molte parti sono ancora indecise, lasciate a loro stesse e al prossimo investitore (immagino privato), ma questo non disturba, si capisce che è tutto in divenire e l'impressione è che tra qualche anno questa zona che è sempre stata un po' malandata sarà un carino e ordinato quartiere residenziale di periferia come tanti altri.

Senza veri confini si arriva a Selargius (che fa una specie di ferro di cavallo, circondando Monserrato e accaparrandosi territori oltre Pirri e Su Planu). Se non fosse per un cartello di via Marmilla che sente il bisogno di sottolineare questa diversa appartenenza amministrativa, penso non ci sia modo di rendersene conto. In questa periferia indistinta, da sempre lasciata a sé stessa e al buon senso dei suoi abitanti, si inizia

a percepire un timido ingresso nelle dinamiche dell'urbano più convenzionale. Ma è ancora all'inizio e alcune strade sfuggono a questa operazione di regolarizzazione, rimanendo ancora sterrate e non servite, in quella dimensione ancora un po' sporca di fango ma che proprio per questo tiene vivo quel seme di avventura e sperimentazione delle periferie più ardite.

Le case no, le case ci tengono a essere curate, ad avere ognuna il proprio giardino e il proprio recinto, le piante in ordine, tutto quello che serve per dimostrare (a sé stessi prima che agli altri) il proprio status di cittadina.

Piccole industrie e mescolanze urbane: Selargius e Quartucciu [3]

La zona tra Selargius e Quartucciu ha una vocazione piccolo industriale, soprattutto nella zona di Quartucciu, ma permane la sensazione di ibridazione tra funzioni: residenziale, agricola, commerciale, produttiva e industriale. In tutti i contesti o comparti in cui si può ipoteticamente suddividere e analizzare questo spazio, è difficile trovare una funzione esclusiva. Per quanto esistano delle vocazioni, non c'è mai una presenza totalizzante.

A Selargius, l'abitato residenziale lambisce la strada e le piccole vie del paese arrivano ad interrompersi bruscamente all'incontro con la strada (fig. 4.13, 4.14). Su questa affacciano diverse attività commerciali e di ristoro a servizio degli automobilisti. Tutti gli elementi presenti sulla strada e nel suo intorno, sono prettamente funzionali, per quanto risultato di scelte estemporanee dettate dalla contingenza e non frutto di un progetto unitario. Il risultato è un complesso confuso e senza omogeneità in cui si alternano cartelli stradali, guardrail, aree lasciate incolte, capannoni industriali e cumuli di rifiuti. Trattandosi del margine di una strada ad alto scorrimento comunque è difficile avere la percezione di questa promiscuità e confusione e solo un'attività particolare, come quella del camminare in contesti non pensati per quello scopo, riesce a rivelare l'effettiva consistenza di questi frammenti urbani estranei ai paesaggi mentali consolidati.

Nonostante la condizione di difficile accessibilità, si può notare come lungo le strette fasce erbose che separano la strada dalle costruzioni si siano col tempo creati alcuni sentierini, realizzati dai passi di chi vi cammina abitualmente. È un segno del fatto che ci sia qualcuno che usa quello spazio anti-umano per muoversi, per raggiungere qualche proprietà o come scorciatoia, testimoniando di come le pratiche informali riescano ad arrivare anche in spazi liminali come una striscia erbosa di un metro tra strada e cemento.

L'imbocco della 554 da Selargius è un incrocio denso di automobili, cartelli, semafori e insegne. In questi spazi di transizione si dispiega tutta la potenza visiva di una segnaletica che indica ciò che principalmente si deve

fare in quel luogo: andare via, possibilmente rapidamente, facilmente e senza intralciare la circolazione degli altri. Per questo è necessario fornire il massimo delle indicazioni per orientare chi guida (figg. 4.15, 4.16).

Le insegne la fanno davvero da padrone, c'è proprio una corsa all'extra-visibilità, è questione di frazioni di secondi perché un'automobilista decida di fermarsi o capisca che quella è la sua destinazione, o scelga un rifornitore piuttosto che un altro. È come un grande mercato in cui ogni venditore deve alzare la voce e trovare la formula migliore per far arrivare a sé più clienti degli altri banchi. Queste insegne, le forme, le posizioni, scombinano moltissimo lo sguardo e la scansione dei piani è completamente confusa, ma è una cosa che gli automobilisti imparano presto a gestire e diventa subito tutto molto chiaro, muoversi in auto in questa strada non deve essere così complesso, si impara velocemente a orientarsi in questa colorata selva di plastiche e metalli.

Mi sono poi spostata verso la zona industriale di Quartucciu, un piccolo distretto di piccole imprese artigianali e proto-industriali. Spazialmente, la zona è organizzata su un reticolo di vie ampio in cui trovano sede numerosi capannoni, ma anche terreni agricoli (o semplicemente incolti) e qualche residenza. Oltre a questi grandi capannoni pre-fabbricati, a farla da padrone sono i cartelli stradali e i grossi pali che servono per farli stare su. Non ci si rende mai conto delle vere dimensioni di questi oggetti finché non li si osserva da vicino, e soprattutto da fermi. Il movimento a certe velocità distorce completamente la realtà che percepiamo e stare in questi spazi per macchine, da pedone, è davvero una sensazione straniante. Ma permette davvero di capire le forme, i ritmi, le proporzioni, gli strumenti che sono necessari per far vivere in quel modo lo spazio.

L'architettura è assolutamente spartana e senza pretese. È presente anche un museo, annesso allo scavo di una necropoli punico-romana, ma che dalle cronache pare non abbia avuto una grande fortuna ed è anzi al centro di polemiche da parte di attivisti e appassionati. La costante di questi spazi rimane sempre una grande commistione di funzioni ed elementi e la totale mancanza di unitarietà e connessione tra le parti. Tutto mostra come queste parti di città siano frutto delle singole iniziative imprenditoriali e edilizie personali, senza un coordinamento centrale. E questo vale sia per quelle zone che sono nate prive di statuto urbanistico, ma anche in quelle normate dallo strumento del piano non si è cercato di costituire dei comparti omogenei e coerenti e pertanto il risultato è quello di una zona marginale, lasciata a se stessa, incoerente e degradata, caratteristiche che si riflettono anche nelle narrazioni collettive associate allo spazio 554 (fig. 4.17).

Il paesaggio è un misto di capannoni e campi semi-coltivati insieme ai loro edifici di servizio. Quello che permane è questa aria di semi-abbandono, i campi non sembrano davvero coltivati e anche le attività commerciali hanno una certa ambiguità di fondo, che accomuna tutti i giri che sto facendo. Direi che c'è qualcuno dentro, ma potrebbero anche essere abbandonate da anni. Rimane sempre tutto sospeso, e mi piace questa sensazione. Perché c'è davvero tanto di tutto, molti edifici, molti campi recintati, molti parcheggi e aree di lavoro, e sia che centinaia di persone lavorino qui oppure nessuna, sembrerebbe che niente cambierebbe davvero.

Non c'è molto altro, scassi di automobili e rivenditori di ricambi o di materiale edile. Ma non può mancare il classico bar-tavola calda sempre aperto (o sempre chiuso, che è quasi la stessa cosa), vecchia insegna e menu a prezzo fisso. Una garanzia di questi luoghi che diventa quasi un tratto identitario. Questi locali hanno sempre esercitato un certo fascino su di me: mi piacciono perché non hanno paura di essere fuori tempo, lo sono sempre stati, hanno sempre una ragione di esistere. Non piacciono a nessuno ma alla fine prima o poi capita di volersi o doversi fermare per un caffè, un pranzo di emergenza o qualsiasi cosa e a causa delle bassissime aspettative che si hanno nei loro confronti si esce sempre un po' soddisfatti. Non si spende mai tanto, (con qualche eccezione) non si mangia mai particolarmente bene, ma loro stanno lì, stoici, quello è il loro posto e i gestori non potrebbero fare altro che gestire quei locali, sembrano fatti per quello, sarà che in genere è quello che hanno sempre fatto. Sono molto più fastidiosi i locali tipo autogrill, patinati, pieni di cianfrusaglie, dai prezzi esageratamente pompati, e in cui è matematico si uscirà più nervosi di prima. I localini di serie B invece sono rassicuranti, non vogliono attirare nessuno, e forse mi piacciono per quello, sono sinceri.

Verso la città-giardino: Quartu Sant'Elena [4]

Un altro comparto esplorato in questa prima fase di esplorazioni è quello dei sobborghi-giardino del comune di Quartu. Si tratta forse della zona più complessa, essendo costituita da numerosi piccoli quartieri quasi indipendenti l'uno dall'altro e con delle vocazioni leggermente diverse a seconda della zona. Il comune di Quartu ha avuta una vicenda urbana leggermente diversa rispetto a Monserrato, Selargius e Quartucciu, più vicina a una vera e propria città rispetto a quanto successo agli altri comuni del cagliaritano e caratterizzata anche da numeri decisamente più importanti.

Le pertinenze di Quartu lungo la SS 554 hanno sviluppato caratteri diversi. La zona più a ridosso della città mostra una certa integrazione con il centro urbano, come una vera e propria espansione. Vi si trovano scuole e diversi servizi destinati sia ai residenti di una "sponda" della SS 554 che dell'altra. Una delle cose che colpisce di più di questi spazi è che il paesaggio varia moltissimo a brevissima distanza: ci si infila in una strada secondaria e

ci si ritrova in un isolato residenziale di villette ordinate e pulite, oppure la via successiva immette in case più propriamente “di campagna” con annessi campi coltivati (figg. 4.18). C'è davvero una grande mescolanza di tipologie architettoniche, abitative e urbane.

Sono nella parte più agricola. Mi colpisce molto come il paesaggio possa cambiare con tale velocità. È chiaramente una zona di espansione che sta crescendo senza una vera e propria consapevolezza. Ma mi affascina anche per quello per lo scarto che esiste tra la città come entità teorica e la sua consapevolezza e il mercato e la spinta costruttiva che dà vita a questi strani insiemi di case che atterrano in questi spazi di campagna da chissà quale universo parallelo.

Anche qui una viuzza secondaria dà via a un altro grappolo di case. È uno schema abbastanza ricorrente: a partire da una via che si può considerare principale, una seconda via si allontana e da lì si dà vita a un agglomerato di case, innervate da stradine talvolta asfaltate, per concludersi in un indistinto campo, o in spiazzali in costruzione o in una autochiusura, con un vicolo cieco di case, spesso in forma di parcheggio pseudocircolare.

La grande disomogeneità che caratterizza questa parte di semi-agro di Quartu si perde leggermente spostandosi progressivamente verso la costa. Qui le lottizzazioni sono più importanti e frutto di una stagione costruttiva ben più lunga e consolidata. L'abitato prende la forma di un vero sobborgo residenziale, più denso e sicuramente più abitato (figg. 4.19, 4.20, 4.21). C'è una maggiore attenzione e cura nella realizzazione delle case, appartenenti a una classe medio-alta che ha preferito la tranquillità dell'estrema periferia al caos del centro. La presenza della SS 554 permette uno spostamento relativamente rapido (soprattutto con auto privata) e la possibilità di avere case grandi e spaziose, e sicuramente più economiche, ha fatto sì che un gran numero di famiglie scegliesse di abitare in un contesto così marginale rispetto alla città. Si può vedere qui il perfetto paradigma suburbano, fatto di strade larghe, case unifamiliari spaziose e auto private. Manca però tutto quello che non è strettamente privato e personale: le case sono tutte curate, pensate e ben rifinite, ma a livello urbano non esiste nessun tipo di servizio: c'è un'edicola all'imbocco della 554, una trattoria sempre sulla strada, ma per il resto nessuna fornitura di comunità. L'impressione generale è quella di uno spazio appena urbanizzato, ancora in attesa di un completamento. Eppure la zona esiste da diversi decenni, nuove costruzioni vengono realizzate ma senza alcun servizio aggiuntivo.

Sarebbe da indagare questo scarto importante tra la cura verso il privato e la totale assenza di elementi pubblici, oltre alle semplici strade neanche troppo curate.

La strada è ampia e oltre alle villette ci sono molti spazi vuoti. Mi colpisce proprio questa totale assenza di forniture e rifiniture urbane. Come se la strada e un accesso comodo alla 554 fosse l'unica cosa di cui questo quartiere ha bisogno. L'edicola stona quasi in questa totale assenza di servizi di base. Oltre all'edicola solo un campo da tennis, tipico sport di queste zone, ce ne sono diversi tra qui e le residenze verso il mare.

Alcune viste da dove mi trovo verso le colline sembrano delle vedute che mi fanno pensare a quei film girati in California, con grandi ville accatastate, palme, un bel sole e dall'altro lato la vista sul mare. Proprio un sobborgo borghese con tutti i crismi.

Dopo una prima fase di derive orientate ad avere una prima esperienza, precedente alla costruzione di competenze sulla storia e le effettive caratteristiche della strada, di alcuni macro-comparti, ho deciso di densificare il volume di queste, infilandomi in ulteriori spazi tra i comparti più leggibili come unitari per provare a stressare quella ibridazione già molto evidente dalle prime derive.

L'incontro con la SS 131: intrecci infrastrutturali nella città logistica [5]

Riprendo le derive dalla zona di Su Planu, spingendomi a ovest verso Mulinu Becciu e l'area industriale e commerciale intorno alla SS 131, come per voler toccare la pietra del km 0 della 554 (che si rileva però irraggiungibile a piedi). La partenza di queste derive è da un contesto molto noto perché da me vissuto e frequentato quasi quotidianamente, ma mai davvero esplorato da un punto di vista critico e geografico-derivante. Come nel caso della deriva a Barracca Manna, ho effettuato la scelta di partire da esperienze "non consapevoli" di vita, per riviverle e rileggerle con un posizionamento differente e attento ad altri aspetti spaziali e sociali. Il contesto di partenza è sostanzialmente l'importante crocevia che connette prima l'Asse Mediano di Scorrimento, le due vie che portano ai quartieri di Su Planu (via Peretti) e di Monreale (via Stamira), con la SS 131dir. Provando a seguire lo stretto marciapiede per raggiungere il quadrifoglio di connessione tra SS 131 e SS 554, vengo presto fermata dall'interruzione del marciapiede, che mi costringe a deviare verso l'interno, nel quartiere Su Planu e riprendere a costeggiare la SS 131 più avanti.

Sono in mezzo a una strada sotto un fico – non è il posto più piacevole ed ho come la sensazione che non debba stare qui. Le auto mi sfiorano e neanche mi vedono [si chiama via Araolla, credo].

Si sente il rumore delle auto che sfrecciano sulla SS 131 che si intravede anche. Volevo costeggiarla fino a qui ma il marciapiede si interrompe quindi sono passata dal liceo Euclide poco distante e su per la stradina.

La SS 131 costituisce il confine est, insieme alla SS 554 che ne rappresenta quello nord, di Su Planu, quartiere residenziale per la classe media realizzato negli anni Ottanta. Nelle aree più di margine, quelle a ridosso delle importanti strade, le ultime propaggini residenziali (quelle meno di pregio) si mescolano a botteghe e piccoli laboratori artigiani che sfruttano la visibilità dovuta alla vicinanza con la superstrada (in cui, in questo tratto, la velocità è ridotta a causa dello svincolo verso l'Asse Mediano).

Un dislivello tra la quota residenziale e quella della strada costruisce una sorta di fascia di rispetto e una separazione visiva e spaziale rispetto alla strada, la cui presenza è comunque piuttosto evidente e inevitabile (fig. 4.22). Laddove il dislivello diminuisce sono le strutture di servizio (come i parcheggi) o la vegetazione a mitigare l'incombenza delle strade.

Un blocchetto di cemento sotto un albero è una sosta perfetta. Ho seguito un sentierino che costeggia la strada (131). Sterrato, e le case danno sul sentiero e sulla strada. Sono leggermente più in alto e vedo quel quadrifoglio che ho visto mille volte e ho attraversato altrettante. Ma da questa prospettiva sembra essere tutta un'altra cosa.

Ci sono diversi tentativi di mitigazione e protezione dalla presenza dell'infrastruttura, ma la strada è comunque estremamente presente, inondando e caratterizzando tutto il paesaggio sonoramente, olfattivamente e visivamente. Ciononostante, in questa area, gli accessi diretti alla strada sono piuttosto limitati.

Verso Mulinu Becciu si incontrano nuove urbanizzazioni e una ricerca di maggiore collegamento con la SS 554, attraverso piccole vie complanari di penetrazione verso il quartiere, che da una parte mitigano la densità di traffico, ma dall'altra amplificano la presenza infrastrutturale. Le piante spontanee e non curate sono l'unica separazione esistente, le specie presenti fanno ipotizzare la presenza di qualche fonte d'acqua sotterranea (figg. 4.23, 4.24). Continuando a costeggiare la strada si arriva alla zona più commerciale e industriale che si connette al ramo principale della SS 131 (la 131dir è il ramo di raccordo realizzato per connettere l'Asse Mediano con la SS 131). Se su questo versante, le case e gli edifici arrivano a lambire la strada, dall'altro lato si percepisce unicamente un tessuto agricolo ancora ineditato, in parte abbandonato o in situazioni di semi-abbandono, con minime architetture puntuali e molto residuali, con qualche residuo di un possibile accampamento informale. Per la città residenziale (Su Planu e la prima parte di Mulinu Becciu), paradossalmente la strada è un limite all'espansione, oltre che un elemento

di disturbo visivo e acustico, nonostante sia anche l'innescò che ha fatto sì che quella zona di città diventasse desiderabile e trasformabile. Oltre questa infatti non esistono episodi residenziali, se non estremamente frammentari e minimi. Emergono limiti anche morfologici alle tipologie edilizie ed è costante la ricerca di tentativi di protezione e mitigazione. Al contrario, per il comparto commerciale, la strada è una vera e propria risorsa. I grandi magazzini spingono per avere il privilegio stradale e cercano un rapporto diretto con l'infrastruttura. Il passaggio tra queste due dimensioni funzionali non è però gestito e risolto in nessun modo, il che rende la zona di transizione piuttosto irrisolta e di difficile lettura, oltre che di difficile fruizione, in particolare a piedi.

Residenzialità di margine e nuove urbanizzazioni [6]

Proseguo sulla scia della residenzialità e del rapporto tra questa, l'oggetto-infrastruttura, e gli spazi che ne risultano. Questo è emerso come un tema molto forte rispetto a tutto l'asse stradale e in diversi comparti è possibile evidenziare diverse modalità di interazione (o di protezione) con la strada. Il confine tra Pirri (frazione del comune di Cagliari) e Monserrato è una città in via di trasformazione: la toponomastica è recente, le case sono in costruzione o esistono da anni e si sta solo ora procedendo alla progressiva fornitura di servizi. È qui evidente (come a Barracca Manna, che segue una vicenda urbanistica molto simile) il contrasto tra le nuove costruzioni (soprattutto palazzine residenziali) e le residenze pre-esistenti (case singole probabilmente autocostituite). Anche i nuovi interventi però risultano molto puntuali e immersi in un contesto ancora molto confuso e di ibridazione città-campagna. I lotti urbanizzati si interrompono spesso bruscamente lasciando spazi incolti intorno senza nessun tentativo di saturazione e cucitura del tessuto che risulta così estremamente disomogeneo (figg. 4.25, 4.26).

Anche in questo caso i limiti fisici e morfologici fanno da barriera. Il colle Cuccuru Terra 'e Teula crea un dislivello che costituisce un vincolo all'urbanizzazione, per quanto ci siano tentativi di utilizzo e di fruizione di questo spazio "difficile", con piccoli episodi costruttivi e forme di resistenza e abitare "alternativo" (fig. 4.27).

A un certo punto però l'asfalto lascia il posto a uno sterrato dissestato per poi riprendere poco oltre.

È un'urbanizzazione strana che forse arriva forse no... Un po' per punti, un po' autonoma, anche un po' anarchica.

C'è un piccolo colle che non avevo mai notato. Il colle però in qualche modo è vissuto. Lattine di birra, cartoni di pizze, fazzoletti.

È effettivamente un buon luogo di ritrovo. O di nascondimento.

La cima del colle offre una bellissima (almeno per me) visione della città in formazione:

il ponte

la cittadella

le palazzine al di qua e al di là della 554.

Le auto sono lontane. Ma ci sono. E si sentono

Poi succede una cosa strana.

Ci sono queste grandi opere (la ferrovia, la strada, ecc.) che nascono. E basta. Poi intorno il nulla. Questa parte di città continua la sua vita di campi, attività commerciali e poco altro e sembra non accorgersi della città che vuole crescere. Succede lo stesso con le case e le micro urbanizzazioni. È un paesaggio maculato. O come un dalmata. Piccoli spot nel magma indistinto della campagna periurbana.

L'importanza dell'infrastruttura (intesa proprio come oggetto massivo in un paesaggio minuto) innesca un rapporto non del tutto risolto tra questa e la città. In questo caso in particolare, vista la presenza non solo della SS 554, ma anche del ponte Emanuela Loi e della ferrovia sopraelevata a breve distanza. La costruzione di queste grandi opere non è stata accompagnata dalla costruzione di strumenti e meccanismi di comunicazione con le case, le vie e gli edifici preesistenti, che in alcuni casi si ritrovano semplicemente davanti a una barriera non attraversabile (fig. 4.28).

Le nuove lottizzazioni e i nuovi interventi edilizi rimangono anche questi episodi isolati, ancora da ricucire al resto, tramite operazioni edilizie e urbanistiche non demandabili al singolo operatore immobiliare o al singolo proprietario, ma di responsabilità pubblica e forse proprio per questo ancora spesso assenti. Risultato è un tessuto a chiazze, con episodi edilizi che si ergono ma non si connettono. Le strade sono, come in molte periferie, realizzate semplicemente dai passi degli abitanti che hanno selezionato il percorso più veloce per attraversare il campo sterrato che ancora circonda i palazzi di nuova costruzione (fig. 4.29).

Le strade a volte si interrompono lasciando sentierini sterrati che non si sa se sono percorribili o no, fitti di canne e di rifiuti.

Ne prendo uno. Un signore che cura il suo campo credo non capisca cosa ci faccia una ragazza in bicicletta.

Saluto e proseguo.

È un posto strano. I palazzi ci sono ma sono immersi nell'incolto. Le strade sono sentierini definiti dall'abitudine. Mi stupisce eppure io vivo in una situazione che è praticamente la stessa: il mio palazzo confina con lo stesso tipo di non-costruito e i miei percorsi quotidiani hanno fatto loro questo pezzo di non-città che non ho mai pensato di chiamare città.

Finalmente arrivo di nuovo alla ferrovia. Passo sotto i piloni e la ferrovia è una linea aliena tra questi campi recintati in modo artigianale e queste palazzine che guardano al futuro (della città?)

C'è contrasto eppure anche i piloni hanno trovato il loro posto, forse contestato, forse desiderato.

Ma le palazzine continuano a vendersi, i campi a essere coltivati e i treni a passare.

Una costante che si ritrova anche nelle periferie di Selargius (non distinguibili da quelle di Monserrato se non per la conoscenza implicita dei limiti amministrativi dei due comuni) è il cambio repentino di paesaggio, con un tessuto ibrido e sfrangiato che lascia talvolta spazio a complessi di vicoli ordinati, con una risultante sensazione di disorientamento, accentuata dall'interruzione costante delle strade accompagnata da incolti e non costruiti abitati da piante spontanee che impediscono il passaggio. È un paesaggio costituito di interstizi che impone un costante riorientamento mentale (fig. 4.30).

La ferrovia (sia quella sopraelevata verso la cittadella universitaria, che quella che corre verso Settimo S. Pietro) è l'unica linea estranea tra le trame consolidate di residenziale minuto e agricolo. Rappresenta anche questa, come la SS 554, un elemento di confine. I piloni della sopraelevata creano spazi di interstizio, che sono spazi di nessuno, ma forse anche spazi per pratiche differenti. Mentre la ferrovia a livello chiude il paese generando vicoli ciechi, sbarramenti e strade che diventano semiprivate e utilizzate come annessioni alle case che vi affacciano (fig. 4.31). Su queste grandi linee direttrici si innesta (o è la ferrovia che si è imposta sopra) una trama secondaria di percorsi sterrati funzionali alle attività di margine.

Frammenti, frammentazioni e interstizi: in cerca di una chiave interpretativa [7]

Il tema del frammento, della frammentazione e degli interstizi emerge forte come possibile asse interpretativo in questi contesti. È un contesto di forte commistione di elementi ex-agricoli o agricoli in progressivo declino (e correlate trame territoriali storiche); residenzialità “di transizione” (dall'agricolo al residenziale); nuove residenzialità; infrastrutture (consolidate e di recente progettazione); urbanizzazioni in divenire; spazi dimenticati; barriere forti o al contrario assenza di confini; mescolanza, frizioni e convivenze non sempre facili. C'è un rapporto molto complesso, difficile, di resistenze reciproche tra il *vecchio* e il *nuovo*. Con il vecchio spesso risultato di contingenze, di scelte estemporanee e successive modifiche e integrazioni, norme consuetudinarie e una appropriazione e gestione dello spazio informale, e il nuovo pianificato,

lottizzato e normato fino alla fine. Le situazioni più marginali e irrisolte vengono progressivamente riportate a una norma sanificata e ritenuta universalmente valida e giusta, innescando potenziali resistenze da parte di residenti precedenti.

In questo contrasto, e nelle difficoltà che derivano dal normare con regolamenti a posteriori spazi che hanno già una vita consolidata, emerge però anche una componente propria degli spazi residuali. Si manifesta in una certa libertà e creatività, tanto costruttiva quanto nelle pratiche di uso degli spazi, che porta da una parte a comportamenti potenzialmente considerabili produttori di degrado in una visione schiettamente regolatrice, ma anche profondamente caratterizzanti l'abitato di queste aree intermedie e in un certo senso anche territorializzanti e volendo "identitarie".

Ho capito che sono inconsciamente attratta da questi vuoti campestri, forse perché so che qui succedono o succederanno delle cose. E infatti ci sono case che crescono come piante spontanee.

E questo è un pezzo di città selvatica. Le strade sono solo battute nella terra eppure qui si vive. E forse pure bene. Le case sono di tutti i tipi, dalle quasi baracche in blocchetti e recinzione in lamiera alle villette con finiture di pregio (o quasi).

La città nasce prima che la città la pensi. Ed è bello così.

Procedendo verso est, sulla carta emerge chiaramente una sorta di triangolo, quasi del tutto non costruito, segnato da due fiumi e dalla SS 554. È la zona che separa i due comuni di Quartucciu e Quartu Sant'Elena, area storicamente adibita ai campi direttamente connessi al centro abitato. È pertanto una zona di confine che solo di recente sta diventando una zona di espansione, ancora in via di trasformazione. Sul lato di pertinenza di Quartucciu, questa espansione è già in atto con le modalità già incontrate: strade non ancora asfaltate e in alcuni casi senza toponomastica; case unifamiliari di ampie metrature con pertinenza esterna (fig. 4.32). Il tutto sempre accompagnato e segnato da grandi porzioni non ancora costruite, campi incolti, usati come scorciatoie, parchi informali per i cani o piccole discariche. Ma oltre a un limitato gruppo di case, il resto di questo grande spazio ex agricolo è sostanzialmente incolto e completamente invaso da piante selvatiche.

Il lato più vicino al centro abitato di Quartu mostra invece una vocazione più produttivo-commerciale. Le strade, sempre sterrate e spesso dissestate, sono punteggiate di capannoni di officine, rivendite di materiali, attività commerciali di vario tipo, ma che non hanno bisogno della visibilità della SS 554 per richiamare clienti (fig. 4.33). Nondimeno, sono riusciti a mantenere alcuni accessi diretti alla strada, tramite quei pochi svincoli che ancora non

sono stati chiusi dai progressivi interventi dell'ANAS (fig. 4.34). Tra questi capannoni, alcuni tratti di questo areale sono completamente ridotti a discarica, compreso il piccolo alveo del fiume che scorre ai margini di Quartu.

Continuando in queste stradine-non stradine si arriva al versante di Quartu che si riconosce perché cambia proprio l'organizzazione dello spazio, come se questo grande incolto riconosca il confine amministrativo.

Qui funziona sostanzialmente per assi che puntano alla 554 e vi si immettono, su cui si trovano officine, botteghe, falegnami, cose edili, palestre (di crossfit ovviamente). Tra queste stradine produttive, i soliti campi incolti, fichi d'India e così via, più alcune case sparse qua e là, alcune anche fintamente ricche.

Non so dire cosa sia più estraneo: la città che prova a prendere la campagna o l'incolto che non viene sistemato.

È una città non ancora finita o è una campagna in cui alcune famiglie hanno casa?

Con l'obiettivo di continuare a esplorare la componente abitativa delle aree residuali e meno strutturate, ho fatto una deriva nell'agro di Monserrato, nei terreni segnati dalla piccola ferrovia, sull'altro fronte della strada.

I comparti residenziali sono tutti molto limitati per estensione, ma mostrano tutti delle modalità di uscita (o di evitamento) dalle norme e dai piani, non sempre e unicamente per necessità, ma forse anche come scelta consapevole, che porta a domandarsi cosa porti a scegliere di rimanere fuori da qualsiasi tipo di cornice normativa, assumendo però un posizionamento quasi pionieristico, da mito di fondazione o di frontiera.

La domanda che mi faccio costantemente è cosa spinga le persone a costruire e abitare qui.

Non credo siano solo questioni economiche, è palese che alcune di queste famiglie siano sufficientemente benestanti per costruire casa con tutti gli oneri.

Ma forse è proprio questo interessante, la scelta di abitare consapevolmente fuori dalle norme, in una situazione liminale, non la necessità o l'espulsione dalla città.

Qui l'esperienza è arricchita da un altro forte elemento sensoriale: il ritmo scandito dal frequente passaggio della metropolitana di superficie. È un elemento di straniamento in questo paesaggio statico e apparentemente inerte di campi (poco) coltivati e case sparse. Il passaggio del piccolo treno scandisce il passare del tempo ed è l'unica presenza nel silenzio costante delle campagne periurbane. Allo stesso tempo, insieme alla vicina e sempre percepibile e risonante SS 554 (Loi e Salimbeni, 2023), la ferrovia segnala e dichiara l'urbanità ancora latente ma potenziale di questi spazi.

Nel mescolamento di comparti già residenziali e parcelle ancora agricole, anche la forte presenza simbolica e fisica della Cittadella Universitaria, con le sue infrastrutture di collegamento, segnala nuovamente il desiderio di urbanizzazione che pervade queste aree, un desiderio che forse non trova corrispondenza nelle effettive esigenze e pratiche della popolazione.

Continuo, vorrei a questo punto arrivare fino alla cittadella [universitaria], ma mi ritrovo in un cul-de-sac di campi recintati. Sembra che questi campi abbiano bisogno di difendersi dall'avanzare della città e per questo si chiudono.

Torno indietro e mi trovo un po' inaspettatamente a costeggiare i piloni della metro sopraelevata. La mappa non segna una strada nell'intersezione con la 554, spero di non rimanere bloccata...

NO! Sono dall'altro lato di quel sottopassaggio, che scopro essere anche il letto di un fiume, che avevo visto qualche tempo fa. Finalmente lo posso percorrere e mi ritrovo come in un portale dall'altro lato della 554. Non devo tornare indietro e anzi ho accorciato parecchio. Una bella soddisfazione e una altrettanto bella scoperta.

Oltre alle derive in solitaria, ho deciso anche di farmi accompagnare da altre persone, organizzando delle derive collettive in gruppi di varie composizione. L'immersione nello spazio con altre persone modifica inevitabilmente l'esperienza, ma permette anche e soprattutto di spostare l'attenzione verso aspetti a cui in solitaria probabilmente non si avrebbe pensato, per diversi interessi, diverse sensibilità, diversi sguardi e anche semplicemente diverse contingenze.

È proprio in occasione di una di queste derive nell'agro di Monserrato (uno tra i contesti ricorrenti, proprio per un crescente interesse verso le pratiche dell'abitare) che si accende una curiosità verso alcune composizioni multispecie che in qualche modo significano un paesaggio sempre molto agricolo, ma in via di trasformazione dalla residenzialità. Due assemblaggi in particolare ci portano a riflettere: prima un mandorlo isolato al centro di un crocevia, abitato da un gruppo di pappagallini verdi (fig. 4.36); poi una piccola composizione di piante in vaso, oggetti decorativi da esterno e panchine, che troviamo davanti a una delle poche case che compongono questo quartierino residenziale.

Emerge anche un'altra consapevolezza. Queste aree hanno subito un'evoluzione urbana e territoriale che è simile a quella di molti altri contesti (italiani, ma non solo). Eppure, nella materialità dei dettagli e dei particolari si può notare molte cose che rendono questo uno spazio profondamente locale e *sardo*. Le piante. Le piante, in particolare quelle spontanee, o quelle risultato di colture anche non più in essere, sono tipicamente sarde. I fichi d'India storicamente utilizzati per delimitare le proprietà sono ancora presenti anche se non assolvono più a quella funzione, idem i mandorli. Anche i fichi sono

molto presenti, e nella zona di Selargius è immancabile il famoso capperò. E dove la vegetazione si è inselvaticata è la macchia mediterranea a prevalere. Lo stesso si può dire degli animali, tra tutti le pecore, che ancora pascolano nei ritagli erbosi presenti a margine della strada (fig. 4.35).

Similmente, anche le modalità costruttive localizzano gli spazi nel contesto sardo. Oltre al già citato non finito sardo, o l'utilizzo di oggetti di recupero come materiale edile (la cui massima espressione è la rete da letto usata come recinzione), gli stessi rifiuti che si incontrano (tra tutti, le bottiglie di birra marchiate *Ichnusa*) denunciano questo localismo materiale e posizionano questa strada inequivocabilmente in Sardegna. E il contrasto di questa micro-materialità locale con i pappagalli, che sono una specie aliena e ormai invasiva pressoché ovunque, rende tutto questo ulteriormente affascinante e interrogativo.

Insieme alle derive collettive, decido di costruire delle interazioni con gli abitanti che ho incontrato durante le derive. Incontriamo soprattutto persone intente a lavorare nelle piccole aziende agricole ancora presenti, che non sempre hanno piacere e possibilità di fermarsi a parlare, ma anche alcuni dei residenti. La narrazione che emerge dalle chiacchierate fatte è innanzitutto costituita da un posizionamento di legittimazione e di protezione della propria posizione rispetto all'amministrazione. Tutti gli abitanti raccontano infatti di aver costruito la casa in assenza di qualsiasi traccia di urbanizzazione, ma col tempo ogni possibile abuso è stato sanato o condonato. In questo sistema, l'amministrazione avrebbe ora il compito di fornire tutte le urbanizzazioni primarie, che però nella maggior parte dei casi sono ancora mancanti. Emerge quindi una forte disillusione rispetto alla pubblica amministrazione, grande malcontento per l'incuria degli spazi pubblici, che consistono quasi solo delle poche strade sterrate che servono le case e le aziende. Insieme alla frustrazione, però emerge anche una forte tendenza alla rivendicazione di una forma di mito di fondazione rispetto alla scelta di abitare nelle campagne a nord della SS 554. Ogni famiglia si racconta come se fosse stata la prima ad essersi insediata lì, come a fondazione di quell'insediamento, come la prima ad aver compreso le potenzialità abitative di quello spazio, supportate dai numeri sempre crescenti di nuovi residenti. E i racconti tornano indietro di 30-40 anni, in cerca dei ricordi dell'esperienza di frontiera che ha spinto oltre il confine della strada verso terre molto note e contemporaneamente altrettanto ignote. Ci sono inoltre nuovi abitanti che hanno scelto solo di recente di costruire e venire ad abitare "in campagna", a causa della disponibilità di tanto spazio, di poter costruire liberamente una casa in funzione delle proprie esigenze e di avere la possibilità di una connessione veloce con la città.

Le interazioni con i commercianti hanno invece rivelato alcune istanze rispetto al progetto del ridisegno della strada. Già dalle brevi chiacchierate con le persone per cui quella strada è il luogo di lavoro, emerge chiaramente una forte disillusione rispetto alle prospettive proposte dall'amministrazione e ai progettisti dell'Anas che non sono riusciti a comprendere le reali esigenze della strada per come è adesso, dei suoi fruitori. I proprietari delle attività lungo la strada raccontano che la loro scelta di installarsi lungo la strada è dovuta alle possibilità offerte dalla strada stessa che, nata senza alcuna separazione tra la sede stradale e l'intorno, ha permesso di far evolvere la strada verso una dimensione di viale commerciale, piuttosto che di asse di scorrimento veloce. Le progressive chiusure delle vie secondarie per motivi di sicurezza, l'installazione dei guardrail e il progetto di ridisegno attualmente in discussione hanno determinato una progressiva separazione tra la strada e la città che però nel frattempo ha pressoché inglobato la strada innescando diverse relazionali urbane attualmente a rischio a causa dell'accentuato effetto-barriera della nuova SS 554.

Proviamo ad avvicinarci in uno strano negozio di artigianato che non sappiamo se funzioni o no ma che ci incuriosisce sempre.

Sembra chiuso ma in realtà si può entrare e ci accoglie un anziano signore.

Ci racconta che è lì da almeno 50 anni, da quando la strada era appena stata costruita, lui è stato tra i pionieri di quella strada e lì ha aperto il suo laboratorio di ceramiche artistiche.

Si lamenta delle progressive chiusure della strada da parte dell'Anas e di come questo ha danneggiato le attività, togliendo l'accesso diretto dalla strada.

Su suo suggerimento ci avviciniamo anche dal marmista a fianco. Anche lui è lì da 40 anni e ha visto la strada cambiare. È molto risentito nei confronti dell'amministrazione e dell'Anas e delle decisioni che hanno preso senza tenere conto delle esigenze degli abitanti.

Similmente ci ha raccontato il proprietario dell'officina dall'altro lato della strada: la sua principale preoccupazione è quello che potrebbe succedere con la chiusura prevista dell'accesso alla strada (purtroppo spesso usato in maniera impropria). Per tutti i commercianti la strada è una risorsa importantissima e naturalmente il progetto dell'Anas adotta un approccio che non riesce a tenere assieme le diverse esigenze.

Tutti i commercianti sono d'accordo che ormai la dimensione urbana è prevalente e sarebbe da agevolare con un'altra sistemazione, e non ostacolarla come sta facendo l'Anas.

Ecologie più-che-urbane e urbanità multispecie: piccoli fiumi e vie d'acqua [8]

Insieme all'attenzione per le diverse residenzialità, anche l'attenzione verso le componenti fluviali e quelle socio-naturali emerge da queste derive come una potenziale pista di indagine per ulteriori ragionamenti e riflessioni, anche in luce del quadro teorico in progressiva costituzione.

Dopo l'esperienza inaspettata di Monserrato, serendipica e per questo molto potente e rivelatrice, il tema dei fiumi riemerge in varie altre forme. L'obiettivo implicito delle derive era proprio quello di trovare qualche intuizione e qualche spazio privilegiato per dei ragionamenti più strutturati. In questi nodi di acqua e infrastruttura emerge una sintesi dei diversi ambiti teorici ed epistemologici su cui sto riflettendo da un punto di vista teorico: pratiche di uso dello spazio non normate e non previste, forme di residenzialità differenti, dimensioni socio-ecologiche particolari, mescolanze cyborg, e una potente interstitialità generativa.

Tutte le volte che è stata incontrata dell'acqua durante le derive è stato sempre in momenti estremamente casuali, l'acqua non è mai stata cercata (per quanto Cagliari sia notoriamente considerata una "città d'acqua"). Spesso l'acqua non è visivamente identificabile ma la sua presenza è denunciata dalla presenza di piante tipicamente fluviali o palustri (confermabile consultando le carte del Piano di Assetto Idrogeologico). Nei casi in cui questa è visibile in forma di canali o piccoli *rii*, la relazione con l'infrastruttura stradale è sempre molto particolare e costituisce dei nodi in cui la dimensione tecnica dell'infrastruttura è portata a confrontarsi con una componente socio-ecologica non trascurabile (fig. 4.37).

La dimensione ecologica rappresentata dai fiumi nella loro relazione con l'infrastruttura e la città è una pista di indagine che può aiutare a leggere le modalità spaziali della SS 554. Il cagliaritano presenta un gran numero di vie d'acqua e canali, oltre a tutto il sistema di lagune e stagni, e ogni centro che ha delle pertinenze sulla SS 554 ha un piccolo rio che attraversa il centro ed è storicamente sempre stato un elemento di organizzazione territoriale. Anche se tutti questi fiumi segnavano anticamente un confine e un limite del centro abitato, sono ormai completamente integrati nel tessuto residenziale esteso che ha dovuto gestire questo rapporto, talvolta agendo con separazioni e/o tombature.

Mi interessa però soprattutto capire che cosa succede dove la via d'acqua incontra l'infrastruttura e lo spazio che ne risulta, le eventuali pratiche d'uso e le letture che ne danno i piani. Per questo decido di interagire sistematicamente con le tre vie d'acqua di Monserrato, Selargius e Quartucciu, sia dentro al centro abitato che nel nodo di incontro con la 554 (fig. 4.38).

Sono a Selargius, lungo quel fiume che tanto mi ha attirato e che tanto mi affascina. Il fiume è forse il motivo per cui Selargius è Selargius e anche la strada lo sa, tanto che ci passa sopra e si conforma in modo da non disturbare il suo incedere lento e costante. Questa è una cosa molto forte e questo nodo in cui l'acqua (la natura?) incontra l'infrastruttura per me è potentissimo.

Sono passata diverse volte da queste parti ma credo di non essermi mai soffermata troppo. E non avevo mai notato che oltre al passaggio del fiume (poco più che un rigagnolo a dirla tutta) c'è anche un passaggio pedonale e ciclabile.

In quelle ore in cui sto lì diverse persone utilizzano quel varco, molto più efficiente del collegamento formale della strada. Non c'è un modo più veloce per attraversarla.

E il fatto che sia un passaggio immerso nel verde lo rende piacevole per ciclisti, sportivi, persone con cane e pedoni. Passano diversi signori in bicicletta, forse di ritorno dalle campagne e l'atmosfera, complice forse il sole del sabato mattina, è molto rilassata.

Stando sotto la strada è presentissimo il rimbombo delle auto che si mescola al gocciolio dell'acqua e della condensa.

Ogni tanto si alza prepotente della musica, pensavo fosse qualche auto al semaforo ma più avanti si scoprirà essere il meccanico (o non so che attività sia) poco più in là. Il contrasto tra il rumore delle piante mosse dal vento e la musica forte è straniante, ma anche molto affascinante.

Al di là del ponte si arriva in piena campagna. Il passaggio è segnato da grossi esseri di metallo e cemento (tubi, strada, altri oggetti tecnologici che non so a cosa servano).

Ora si vede e si sente la causa di quella musica e nuovamente il contrasto con l'intorno è molto particolare. Come è molto particolare il contrasto tra un lato e l'altro: da una parte la campagna, dall'altra la sfilata di macchine rumorose.

Avevo già incontrato il fiume di Monserrato durante delle altre derive e il sottopassaggio realizzato per permettergli di scorrere sotto la strada aveva funzionato per me come una scorciatoia per tornare verso il centro di Monserrato, liberandomi anche da alcuni cani randagi che mi seguivano da un po'. Il fiume di Monserrato si inserisce in un intreccio infrastrutturale particolarmente complesso, perché precisamente in questo punto, e non so dire se sia un caso o una precisa scelta progettuale, si costruisce una triplice sovrapposizione di livelli: il fiume che qui riemerge dalla tombatura; il piano stradale della SS 554, con un ponte che lascia spazio al fiume; e, sopraelevata su tutto, la linea della ferrovia che collega Monserrato con la Cittadella Universitaria.

Ci spostiamo verso il ponte della ferrovia, un altro di quei nodi tra acqua e strada, che ormai ho capito essere di mio interesse.

Sono passata di qui in piena estate e naturalmente era tutto secco. Ora con le piogge degli ultimi tempi si è creato un vero e proprio fiume, che non impedisce però a qualche passante e qualche ardita auto di sfruttare la scorciatoia che taglia la SS 554. Ci fermiamo un po' a filmare quel nodo di acqua e infrastrutture e i suoi rumori. Ognuno di questi nodi ha delle sue particolarità, eppure c'è sempre qualche somiglianza. So che c'è un altro di questi incroci, a Quartucciu. Ci tocca.

L'ultimo fiume da conoscere è quello di Quartucciu. Dopo aver capito che i tre fiumi che gestiscono le tre municipalità di Monserrato, Selargius e Quartucciu sono una chiave di lettura per me molto interessante, decido di andare a capire come funziona quello di Quartucciu, con il mio corpo e le mie foto.

Il fiume di Quartucciu ha una conformazione simile a quella degli altri due fiumi. Nel punto in cui incontra la SS 554 scorre a cielo aperto come gli altri e la strada modifica la sua conformazione con dei piloni che permettono la continuazione del corso del fiume. A differenza degli altri casi però il fiume di Quartucciu non si configura anche come sentiero e scorciatoia per attraversare la strada, ma è unicamente abitato dalle piante e dagli animali che lì vivono, e non è possibile costeggiarlo a piedi (fig. 4.39). È una differenza importante e interessante. Guardando verso l'altro lato della strada non è possibile scorgere nessun tipo di attività o di via di comunicazione, lo sguardo si perde in una fitta coltre di vegetazione spontanea e recinzioni metalliche.

Continuo esplorazione fiumi. Ormai questa cosa dell'acqua mi ha preso parecchio e si sta rivelando particolarmente interessante. Credo ci si possa tirar fuori qualche intuizione niente male. Anche perché non mi sto inventando niente di nuovo.

Quello di Quartucciu forse è l'ultimo fiume che si relaziona veramente con la strada. Meno praticabile di quello di Selargius, è molto più *wild*. Una selva di ricino di vari colori (verde, rosso e viola) fa una bellissima composizione di elementi e colori.

L'acqua è bella vivace, limpida e scorre veloce, complice il maestrale fresco e sostenuto. C'è sole e questo fa brillare ancora di più il ruscelletto. Ma niente animali, ad esclusione di un gatto e dei miei amati pappagalli.

Si sta proprio bene qui e nonostante l'anonimità della periferia di casette mi ritrovo a fantasticare di fare passeggiate lungo il fiume e raccogliere erbe inquinate.

Il lavoro sui fiumi e sulle dimensioni di ibridazione socio-naturale mi permette di unire e riflettere con delle materialità specifiche sui rapporti tra urbano e naturale, sulle forme di metabolismo urbano di cui mi sto interessando su un

piano critico-teorico e anche sul rapporto simbolico con una precisa e artefatta idea di natura. Solleva anche questioni sulle nuove convivenze multispecie, sulle pratiche di uso che spazi interstiziali di questo tipo permettono, e permette così di arricchire e complementare il ragionamento sull'abitare e le residenzialità di margine, con consapevolezze di tipo territoriale ed ecologico-politico.

Convivenze, conflittualità e nuove residenzialità intorno allo Stagno Simbirizzi [9]

Le derive, per come si configurano dal punto di vista metodologico e per come sono state svolte, spesso portano a incontri inaspettati e a situazioni impreviste. Talvolta si sbaglia strada e ci si ritrova in un contesto completamente diverso da quello che ci si aspettava di incontrare, in particolare in un contesto così cangiante e multiforme come quello della SS 554. È quello che è successo durante una deriva verso i quartieri residenziali di Quartu Sant'Elena che ho svolto con la collega Alice Salimbeni. Mi interessava incontrare qualche residente delle lottizzazioni più strutturate e borghesi dell'agro di Quartu, per capire le motivazioni dietro la scelta di abitare in un contesto del genere, il rapporto con l'amministrazione, i pregi e gli svantaggi di quel tipo di periferia.

Per un banale errore nella scelta dello svincolo di uscita ci ritroviamo invece in una zona di piccoli lotti incolti, aree semi-abbandonate e piccole strutture operazionali (sfasciacarrozze, l'isola ecologica del comune di Quartu, un canile, e le solite piccole imprese artigiane). Tra questi volumi funzionali e che non hanno nessun interesse a guadagnare un giudizio estetico di nessun tipo, alcune (poche) case, piccole abitazioni economiche con già qualche decennio di vita. In una di queste case abita un anziano pastore, che pascola il suo piccolo gregge in uno dei pochi spazi erbosi non ancora recintati e privatizzati. È uno dei primi residenti di queste terre che lambiscono lo stagno Simbirizzi. E ormai anche uno degli ultimi, ci dice. In seguito all'insediamento informale di alcuni gruppi di migranti nomadi, e a causa di alcune pratiche ritenute non adeguate per quella comunità (accumulo di materiali da rivendere, smaltimento di rifiuti non formalizzato, pratiche abitative differenti), insieme alle trasformazioni in direzione produttiva del resto dei lotti, diversi residenti hanno deciso di trasferirsi altrove, abbandonando questo comparto già piuttosto marginale. Il pastore ha però deciso stoicamente di rimanere, nonostante le progressive chiusure dei terreni che erano a pascolo, nonostante le nuove convivenze e nonostante le sempre maggiori difficoltà di utilizzo di queste aree di mezzo. Le sue parole sono rassegnate ma anche attraversate da un profondo amore per queste terre su cui ha deciso

di costruire tutta la sua vita, nonostante tutte le progressive difficoltà imposte da una città che avanza dove forse non era previsto succedesse. Questa è una pratica abitativa ancora differente rispetto alle altre incontrate e la sensazione di straniamento che ci ha suscitato mi lascia più domande che risposte, ma forse anche la consapevolezza di voler lasciare andare questo campo un po' troppo complesso.

I residenti di quelle poche centinaia di metri più avanti che volevamo inizialmente incontrare mostrano proprio modalità di abitare differenti, un altro stile di vita, altre configurazioni edilizie e urbane, e un'appartenenza a una città diversa, pur essendo veramente a poche centinaia di metri di distanza da quell'altro mondo appena incontrato. Nonostante una condizione che a uno sguardo esterno potrebbe sembrare estremamente privilegiata, non mancano le rimozioni rispetto alle carenze da parte dell'amministrazione che, come negli altri casi, pare non riesca a rispondere alle reali esigenze degli abitanti. Si tratta di rimozioni sempre legate alla dotazione di servizi primari ed è una costante che accomuna, pur con le dovute e doverose differenze, tutti i comparti residenziali extra-554. Insieme alle rimozioni però, anche in questo caso come succede altrove, c'è anche una dose di rivendicazione di comunanza e di senso di appartenenza a un quartiere che, pure nelle difficoltà, rappresenta uno spazio di vita *felice*.

Il resto delle derive che ho compiuto è stato finalizzato quasi esclusivamente ad approfondire l'esperienza dei comparti ritenuti più interessanti e sui quali costruire gli approfondimenti interpretativi. In particolare mi sono concentrata sull'abitato a nord di Monserrato e Selargius, e soprattutto sul crocevia in cui si sono incontrati i pappagalli e il giardinetto auto-costruito; mentre su un altro fronte investigativo ho continuato a esplorare le vie d'acqua, anche con derive in cerca di ulteriori tracce *umide*. Esiste un sistema di altri fiumi o torrenti che si innervano nelle campagne e alcuni di questi fiumiciattoli sono in connessione con le vie principali, in altri casi sono piccole linee funzionali alla gestione delle attività agricole. Non sempre è rintracciabile *in loco* la rete fluviale effettiva e la gerarchia tra le vie d'acqua, perché capita che tratti di fiume siano stati interrati o siano temporaneamente in secca. Ma la nervatura idrica rappresenta sempre un importante riferimento, una linea spazializzante e territorializzante e anche un elemento che dona sempre vivacità al paesaggio, modificando (tendenzialmente in meglio) l'esperienza di questa natura-quasi-urbana.

Sono seduta lungo un fiumiciattolo sconosciuto, tra Selargius, Settimo e Quartucciu. È inaspettato, ma veramente sorprendente, visto che sto ragionando da mesi su questi fiumi semi-urbani.

L'acqua è invitante, anche se torbida ma non so da dove arrivi quindi non so se osare e bagnarmi qui.

Anche se vorrei veramente farlo.

Ora, con la scusa di andare a vedere anche l'altra faccia del fiume di Quartucciu ho continuato a pedalare. Ho scoperto nuovi posti, nuovi orrori architettonici, nuovi pezzi di fiume e soprattutto questo ruscello vivace che non so da dove venga e non so dove arrivi e mi piace così.

Già da questo resoconto emerge come le mie osservazioni si siano naturalmente e progressivamente inspessite attorno ad alcuni punti (o ad alcuni temi) specifici. Ascoltando e prestando attenzione a questo processo di progressiva consapevolezza, ho selezionato ed estrapolato alcuni frammenti spaziali che risultano come pregnanti per la costruzione di un ulteriore ragionamento di tipo critico-interpretativo sulle dinamiche già evidenziate nei capitoli teorici-epistemologici. Per quanto esistano delle propensioni personali verso alcuni spazi o verso alcune letture dello spazio, non è mai possibile prevedere del tutto l'esito di una deriva, o di un percorso articolato su più derive. Anche quando si crede di conoscere uno spazio e ci si aspetta che succedano delle cose, la forza della deriva sta precisamente nel riuscire talvolta a scombinare quelle certezze di cui si cerca di fare a meno durante la deriva stessa. I frammenti selezionati mostrano come si è svolto questo processo nel mio caso. Pur attraversando lo spazio con uno sguardo orientato ai processi ecologico-politici o alle pratiche di riappropriazione dello spazio dal basso, le derive mi hanno comunque portato verso direzioni e spazi in cui non credevo di trovare le evidenze che ho effettivamente trovato e selezionato come spazialità significative.

Ho scattato questa foto (fig. 4.4) alla fine di una lunga e calda mattinata di luglio. Non so bene come affrontare gli spazi a margine dell'autostrada urbana che sto studiando, così ho deciso di prendere la mia bicicletta, attraversare e lasciarmi attraversare dallo spazio, in compagnia della fotocamera, di un registratore e un taccuino.

Quel giorno, dopo una serie di giri tra palazzine malandate e ferrovie, ho preso un sentierino sterrato che devia dalla strada principale e ho trovato subito uno sbaramento artigianale (uno dei tanti che si incontrano da queste parti). All'ennesimo cambio di direzione imposto dalle reti di materasso e dalle lamiere arrugginite, ho capito che era la fine del mio percorso di quel giorno. Ho scattato una foto senza pensarci troppo e sono tornata a casa.

Quando ho rivisto la foto dopo qualche giorno mi è sembrata in qualche modo illuminante e una sintesi di alcuni ragionamenti che stavo cercando di fare senza riuscire a concretizzarli. Rappresenta perfettamente quell'assemblaggio di esseri umani e non-umani, barriere, recinzioni, connessioni, elementi tecnologici, infrastrutture, simboli, mobilità, residui, interstizi. È quella produzione reciproca di natura e urbano, in cui uno è prodotto dell'altro e viceversa.

E quel corvo, che sta lì, non sa dove si trova (o forse lo sa molto meglio di me), non sa che mi sta insegnando tantissimo, che sta costruendo un mondo e sta producendo quella città di cui sto cercando di raccogliere qualche frammento e di cui continua a sfuggirmi sempre qualcosa. Vorrei sapere tutto di quel corvo, vorrei sapere tutto di quel cartello (e perchè è più nuovo rispetto a quello sotto) e vorrei sapere tutto sulla relazione tra il corvo e il cartello, tra il pilone e l'avena che gli cresce attorno e tra me e tutto quanto.





Fig. 4.4 (a pagina precedente). Rampe di accesso al ponte Emanuela Loi e abitanti più-che-umani
Fig. 4.5. La stazione ferroviaria dismessa lungo la ferrovia a scartamento ridotto in agro di Monserrato



Fig. 4.6. La stazione ferroviaria dismessa e i sentieri lungo la ferrovia in agro di Monserrato
Fig. 4.7. Ferrovia e nuove costruzioni nella periferia di Monserrato a ridosso della SS 554



Fig. 4.8. Nuove costruzioni tra Is Corrias (Selargius) e Barracca Manna (Cagliari)

Fig. 4.9. Condomio a Is Corrias (Selargius) e attraversamento pedonale sopraelevato sulla SS 554



*Fig. 4.10. Condominio a ridosso della SS 554 a Is Corrias (Selargius) e nuove costruzioni
Fig. 4.11. Urbanizzazioni informali a Is Corrias (Selargius)*



Fig. 4.12. Casa unifamiliare in territorio di Selargius in diretta connessione con la SS 554
 Fig. 4.13. La SS 554 in territorio di Selargius



Fig. 4.14. La SS 554 in territorio di Selargius





Figg. 4.15 e 4.16. Intersezione semaforica tra Quartucciu e la SS 554



Fig. 4.17. Insediamenti produttivi in agro di Quartucciu

Fig. 4.18. Edilizia spontanea a nord di Quartu S.Elena





Figg. 4.19 (a pagina precedente), 4.20, 4.21. Edilizia spontanea a nord di Quartu S.Elena



Fig. 4.22. L'intersezione "a quadrifoglio" tra la SS 131 e la SS 554 vista da Su Planu (Selargius)





Fig. 4.23. Vegetazione spontanea tra Mulinu Becciu (Cagliari) e la SS 554

Fig. 4.24. Viabilità complementare tra Mulinu Becciu (Cagliari) e la SS 554



Fig. 4.25. Lottizzazioni residenziali ai margini di Monserrato

Fig. 4.26. Lottizzazioni residenziali ai margini di Monserrato



Fig. 4.27. La collina Cuccuru Terr'e Teula (Monserrato) con il ponte Emanuela Loi sullo sfondo







Fig. 4.28 (a pagina precedente). Il ponte Emanuela Loi e la viabilità locale ai margini di Monserrato

Fig. 4.29. Edilizia spontanea tra Barracca Manna (Cagliari) e Monserrato

Fig. 4.30. Interstizi sotto i piloni della metropolitana leggera a Monserrato





Fig. 4.31 (a pagina precedente). Vicolo cieco a Monserrato. Sullo sfondo la SS 554

Fig. 4.32. Edilizia residenziale al confine tra Quartucciu e Quartu

Fig. 4.33. Attività agricole o commerciali al confine tra Quartucciu e Quartu



Fig. 4.34. La SS 554 in territorio di Quartu S.Elena (tratto attualmente declassato a strada comunale)





Fig. 4.35. La SS 554 e pecore al pascolo nella fascia di rispetto lungo la strada in territorio di Selargius





Fig. 4.36. Parrocchetti nei sobborghi spontanei a nord di Monserrato

Fig. 4.37. Il Riu Saliu e la metropolitana leggera tra Monserrato e la Cittadella Universitaria



Fig. 4.38. Ponte tra il Riu Nou a Selargius e la SS 554

Fig. 4.39. Il Riu Is Cungiaus a Quartucciu e la SS 554

5. *La SS 554: costruzione di una weak theory negli interstizi urbani*

5.1. Individuare frammenti di spazialità significativa

Attraverso il racconto delle derive ho cercato di rendere conto del percorso di produzione della conoscenza che ho seguito rispetto al contesto della SS 554. Ho iniziato a svolgere le mie derive piuttosto presto nel percorso di ricerca, proprio perché ho deciso di dare priorità allo spazio e lasciare che anche questo contribuisse a guidare la costruzione del quadro epistemologico. Le prime derive erano orientate soprattutto alla costruzione di impressioni generali sullo spazio e all'osservazione delle forme dell'abitare suburbano. Mi sono interessata espressamente alle forme materiali della residenzialità, che ho iniziato a raccogliere nelle prime foto. Col tempo, entrando sempre più a contatto con lo spazio della SS 554 ho capito che l'aspetto che più mi stava attraendo e guidando nelle esplorazioni erano le dimensioni interstiziali e gli spazi semi-nascosti o poco visibili che la strada ha contribuito a far nascere e ha poi nascosto dietro una certa idea di tecnicità e operazionalità.

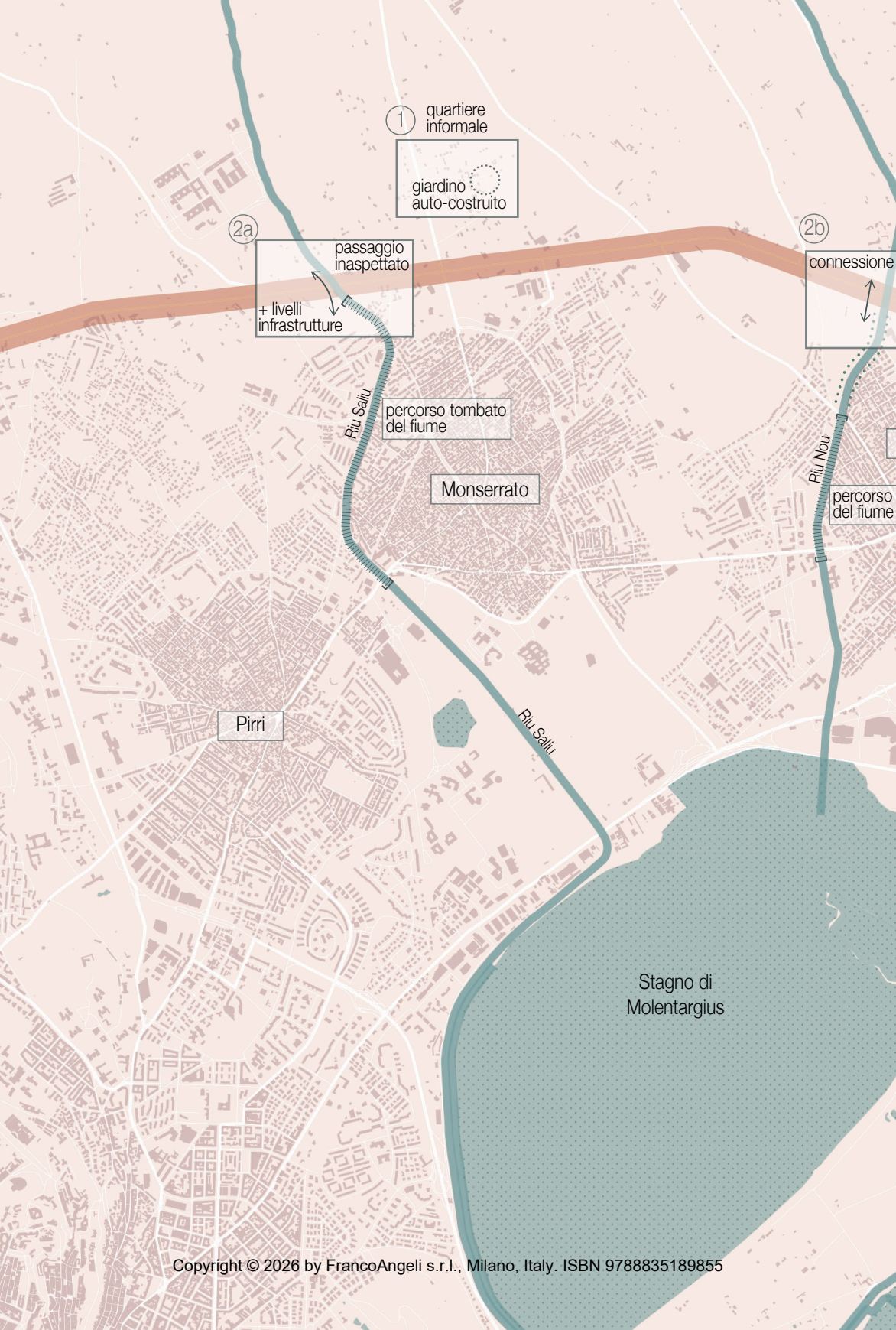
Le prime consapevolezze emerse dal terreno sono state strutturate nel lavoro di costruzione di un quadro teorico-epistemologico, che è stato così orientato in funzione delle esplorazioni e ha nutrito e guidato il mio sguardo nelle successive uscite. La dimensione interstiziale verso cui mi stavo rivolgendo mi ha portato a scoprire pratiche e modalità di uso dello spazio che mi hanno fornito un nuovo quadro di questa strada, molto più vivace e variegato di quello che accade quando si va in auto. Gli incontri con una natura sempre molto poco normata e le intersezioni di questa natura *selvatica* e libera con le pratiche che vi si svolgono mi hanno portato a interrogarmi sulle relazioni tra umano e non-umano che in questi interstizi emergono come estremamente particolari e differenti rispetto a quello che succede ad esempio nei parchi cittadini. Quadro teorico ed immersione nel contesto si sono costantemente intrecciati e influenzati a vicenda, realizzando quel

gioco del ripiglinio di nodi e compenetrazioni reciproche che è ogni ricerca sul campo (Loi e Salimbeni, 2022; Haraway, 2019a). Ho progressivamente ristretto il campo delle tante esplorazioni compiute, ad alcuni spazi particolari nei quali ho svolto diverse osservazioni e raccolto ulteriori materiali visuali, insieme ad interazioni con la abitanti. Ho selezionato alcuni spazi in cui emergono componenti di pratiche e di residenzialità differenti, che sollevano questioni sul vissuto quotidiano e sul ruolo delle pratiche nella costruzione dal basso di un diritto alla città. Insieme a questi, mi sono concentrata su spazi caratterizzati da dimensioni socio-ecologiche particolari e con un particolare rapporto con l'infrastruttura della SS 554. Come già visto nel secondo capitolo, la dimensione delle pratiche e quella socio-ecologica per quanto possano sembrare apparentemente slegate rientrano e si combinano nella stessa lettura anti-essenzialista, critica e interrogativa che ho assunto e tesa produrre nuove narrazioni delle dimensioni interstiziali che popolano lo spazio di gravitazione di una superstrada urbana. Questo capitolo è strutturato sotto forma di saggi di approfondimento, analisi e interpretazione dei frammenti che sono stati individuati come significativi (fig. 5.1).

Il primo saggio racconta di un quartiere nato in maniera spontanea e informale (ma poi formalmente sanato) nei sobborghi a nord di Monserrato. Nonostante gli abitanti abbiano tutti provveduto al versamento degli oneri di urbanizzazione, il comune non ha ancora provveduto alle opere di urbanizzazione mancante, pur nell'esistenza del controverso strumento del Piano di Risanamento Urbanistico, e alcuni cittadini hanno iniziato a prendersi autonomamente e informalmente cura dello spazio pubblico attraverso delle micro operazioni di riappropriazione e di auto-costruzione di uno spazio pubblicamente accessibile. La mia lettura è quella di un tentativo di auto-legittimazione dal basso e di produzione di una forma di cittadinanza attraverso la auto-produzione di forme riconoscibili come urbane.

Il secondo saggio è sui tre *rii* che attraversano i comuni di Monserrato, Selargius e Quartucciu e incontrano l'infrastruttura della SS 554 in tre intersezioni che rappresentano tre assemblaggi differenti, con una diversa relazione tra l'infrastruttura-fiume e l'infrastruttura-strada, diverse relazionalità tra umano e non-umano e anche diversi paesaggi di pratiche. I tre nodi mi hanno permesso inoltre di ragionare del complesso rapporto tra urbano e natura e nelle sue diverse declinazioni all'interno dei centri urbani consolidati e come si evolve allontanandosi dal centro comunemente inteso. In questa particolare relazionalità, le pratiche spaziali si modificano a loro volta, mostrando anche in questo caso forme di riappropriazione e una risignificazione dei nodi in modalità non progettate e non pianificate.

Nella pagina successiva: Fig. 5.1. Carta con indicazione dei frammenti selezionati





Come è stato per il paragrafo dedicato al resoconto delle derive, anche per questo capitolo ho deciso di tenere un registro linguistico piuttosto narrativo, che cerca di rendere conto di come si è svolto il processo conoscitivo e interpretativo, rendendo anche conto dei cambi di direzione, degli errori, dei ripensamenti e delle deviazioni.

Infine, sebbene i saggi siano strutturati in maniera indipendente e hanno una trattazione che si può definire auto-conclusiva, fanno comunque parte sia dello stesso contesto spaziale, ma anche e soprattutto dello stesso quadro conoscitivo e di studio. Per questo, alcune riflessioni fatte rispetto a uno dei frammenti possono essere estese anche agli altri. I saggi costituiscono così un discorso unitario, costruito per episodi, che porta poi a conclusioni comuni, esito dell'unione e intersezione dei diversi quadri.

5.2. Un quartiere-opera informale: l'auto-produzione di una forma di cittadinanza

5.2.1. Un frammento rivelatore in una urbanità in formazione

Il primo spazio che voglio raccontare appartiene alla piccola area residenziale di *Su Tremini* (let. *il confine*) nei sobborghi della zona nord di Monserrato, al di là del confine della SS 554. Il quartiere potrebbe sembrare ancora in formazione, anche se le prime case risalgono ormai agli anni Ottanta. Il sobborgo è nato grazie all'iniziativa pionieristica di singole famiglie che hanno deciso di costruire la propria casa in un'area al tempo non ancora urbanizzata. La maggior parte delle case è stata costruita senza titolo abilitativo e quindi senza aver ottenuto le necessarie autorizzazioni dal Comune. Di conseguenza non sono stati pagati gli oneri di urbanizzazione per la fornitura delle urbanizzazioni primarie e secondarie. I cittadini hanno quindi operato abusivamente secondo una modalità che Rosa definisce da *cheapstakes* (Rosa, 2016), ossia tipica di chi costruisce in aderenza ai regolamenti edilizi e le norme tecniche di attuazione dei piani urbanistici, ma senza aver effettivamente ottenuto il titolo abilitativo richiesto, risparmiando quindi sulla parcella dei professionisti incaricati di seguire la pratica e sul versamento degli oneri di urbanizzazione. Nonostante le case siano state costruite abusivamente senza autorizzazione, seguono comunque un preciso modello abilitativo piccolo borghese (Cellamare, 2010) che talvolta si proietta verso una classe superiore attraverso l'adozione di particolari comfort, come grandi giardini, piscine e altre attrezzature. Ma non manca anche una buona dose di non-finito e di utilizzo di materiali di recupero o soluzioni *artigianali* come è tipico delle periferie e delle campagne sarde.

Per il fatto di aver costruito nel rispetto dei regolamenti urbanistici, tutti i residenti sono riusciti a ottenere uno dei tre condoni voluti dai Governi Italiani nel 1985, nel 1994 e nel 2003¹ e poter così regolarizzare la loro situazione. Ciononostante, il quartiere ha mantenuto non solo la reputazione di quartiere abusivo, e mantiene l'aspetto di quartiere non ancora del tutto compiuto. L'Amministrazione infatti non ha ancora provveduto alla fornitura di tutte le infrastrutture primarie e secondarie mancanti. Risulta così un quartiere in cui la dimensione privata non solo prevale, ma al momento è anche l'unica possibile. È infatti ancora solo un grappolo di case unifamiliari e poco altro. Le case hanno tutte grandi giardini recintati e sono ben protette da telecamere e cani da guardia (o la loro minaccia leggibile nei cartelli). È virtualmente impossibile sbirciare attraverso le recinzioni per cogliere qualcosa di quello che accade nei giardini. Fuori dalle case si incontrano solo strade sterrate, qualche campo ancora coltivato e svariati terreni incolti.

È un quartiere molto simile a tanti altri sobborghi nati e cresciuti in maniera simile, in Sardegna e nel resto d'Italia. Solo restando nell'areale limitato della SS 554 si può citare il caso di Barracca Manna e Is Corrias, aree storicamente urbanizzate in maniera abusiva e ora in fase di risanamento; le aree nell'agro di Quartu S. Elena e lo stesso proseguimento dell'area di Su Tremini nel territorio di Selargius. Ma quello che mi ha fatto selezionare questo particolare frammento è un piccolo angolo di un lotto non coltivato, che è stato arredato e trasformato in un grazioso giardinetto; curato e fatto evolvere da uno degli abitanti delle case davanti al campo (figg. 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6). Il piccolo giardinetto non è niente più che l'area intorno a un vecchio fico, sotto la cui ombra è stata posizionata una panchina di legno (che sono progressivamente diventate diverse), qualche pianta in vaso e le tipiche decorazioni *shabby* da giardino. Incontriamo questo spazio particolare durante una deriva collettiva, in cui avevamo per lo più attraversato spazi già noti, ma una deviazione suggerita istintivamente da qualcuno ci ha portato a imbatterci in questo angolo. Colpisce fortemente in questo paesaggio di (apparente) abbandono un piccolo gesto di cura da parte degli abitanti e il tentativo di rendere lo spazio pubblico (che in questo caso è tale solo perché non costruito) abitabile e adatto a qualche tipo di socialità o dinamica di comunità.

Incontrare una forma di cura di questo tipo è stranianti in un contesto in cui lo spazio pubblico è generalmente trattato come residuale, spazio di nessuno e non di tutti, e in cui quella privata è la vera dimensione urbana. Nonostante questa forte tendenza all'introversione e allo spazio privato, tendenza

¹ Si tratta delle leggi 47/1985, 724/1994 e 326/2003.

tipica dell'urbanità tradizionale campidanese e variamente ritrovabile in tutto il Mediterraneo, è un quartiere in cui la strada rimane luogo da controllare: le persone si conoscono, si riconoscono e soprattutto riconoscono gli estranei. Per questi motivi l'appropriazione di un pezzettino di spazio pubblico è così inaspettata e rivelatrice, forse anche potenzialmente contestata.

Nel prendersi cura dello spazio pubblico, sopperendo alle carenze di un'amministrazione inadempiente e quindi riappropriandolo, gli abitanti mettono in atto una forma non conflittuale di politica, intesa come una pratica quotidiana di produzione spaziale in divenire. L'assenza di un conflitto o di un esplicito discorso di contestazione non diminuisce la significatività politica di questa pratica. Infatti, anche se queste forme di riappropriazione non mostrano un intento esplicitamente politico o dissidente, hanno comunque rilevanza politica (Moreau, 2023; Certomà e Giaccaria, 2024), per i diversi significati che possono proiettare sullo spazio e sulle modalità con cui è (o meno) gestito e governato.

5.2.2. La produzione dal basso di una forma di cittadinanza

Il piccolo giardinetto può essere letto come tentativo di dare allo spazio una qualificazione "pubblica", ovvero dargli configurazione adatta alla socialità e a qualche tipo di scambio comunitario. È inoltre interessante notare come, anche in questi spazi di margine, slabbrati, fuori da ogni possibilità di inquadramento in modelli urbani e tipologie note, ricorrano comunque alcuni *topoi* tipici delle forme più facilmente associabili al concetto di "città". In questo caso si può ad esempio ritrovare l'idea di una piazza, intesa come luogo di sosta e di incontro, di socialità e di scambio, di controllo e di conoscenza reciproca, proprio come quelle che si animano tra gli edifici e le vie del centro cittadino. In questo contesto però risulta evidentemente un'idea svuotata del suo pieno significato, dal momento che in questa piazzetta, ancora incerta e solo abbozzata, una dinamica di socialità ("da città", se vogliamo) non si sia ancora innescata. La piazzetta appare come un *simulacro* (Baudrillard, 1981; Loi e Memoli, 2022), una realtà svuotata di tutti i suoi pieni significati ma che mantiene una sua forza simbolica ed evocativa. Nonostante l'urbanità (intesa come dimensione sociale) dello spazio di una piazza sia ancora da costruire, quello spazio dimostra come anche qui sembra non si voglia rinunciare a un elemento noto, a un segno riconoscibile e rassicurante, forse anche legittimante, che proietta lo spazio verso una dimensione di città convenzionalmente intesa. La piazzetta quindi, per quanto ancora priva dei suoi pieni significati sociali e pubblici, è un elemento che fa sì che quell'incrocio di strade sia un po' più *urbano*.

La rilettura dei significati urbani incarnati in questo oggetto, che emerge nel percorso di questa ricerca come puro *objet trouvé* ma che nell'analisi si carica di significato, rende la piazzetta una vera e propria "zona critica" (Latour e Weibel, 2020), un elemento di novità e discontinuità che destabilizza la supposta controllabilità della vista zenitale e delle proiezioni di progetto e contemporaneamente innova l'apparente omogeneità e banalità del margine.

Si tratta, dal mio punto di vista, di un elemento dirimente circa la possibile appartenenza urbana di questi margini perché permette di sollevare alcune questioni e riflessioni sull'urbano. Non si tratta, infatti, di individuare qui il tentativo di riprodurre una piazza (e come sineddoche, l'urbanità tutta) in opposizione alle piazze, quelle vere, progettate, delle nostre città. Si tratta, piuttosto, di riconoscere la volontà di innescare qualche forma di comunità come dichiarazione politica di esistenza e di diritto a una cittadinanza più completa. La zona intorno è ancora un quartiere "in formazione", privo di infrastrutture e servizi di base: il quartiere è connesso all'acquedotto ma vive frequenti disservizi cui gli abitanti sopperiscono autonomamente con cisterne o pozzi privati; l'elettricità subisce spesso sbalzi e interruzioni; le strade (tutte sterrate) sono spesso dissestate o allagate; la posta è recapitata solo fino alle cassette all'ingresso del quartiere; non c'è un sistema di trasporto pubblico e per tutti i servizi (negozi, scuole, spazi verdi) è necessario spostarsi e raggiungere con il mezzo privato Monserrato o Cagliari. Gli abitanti sono quindi ancora in una condizione interstiziale, in attesa che l'amministrazione provveda alle urbanizzazioni ancora mancanti e più volte reclamate dai cittadini riuniti in piccoli gruppi². In queste condizioni, il tentativo di produzione di uno spazio pubblico adatto alla socialità, e l'appropriazione materiale di un luogo per destinarlo a questo scopo disvela il desiderio e la spinta verso l'aggregazione, la costituzione di uno nodo cui dare potere di auto-legittimazione e di auto-rappresentazione nel percorso di riconoscimento dello status urbano. Il posizionamento degli abitanti in una condizione di abusivismo risanato ma artificiale (perché formalmente condonato, ma di fatto mantenuto per il carattere non finito e le carenze dell'amministrazione nella strutturazione dell'area) mostra come questo insieme di famiglie rivendica nei fatti e nelle pratiche il riconoscimento della loro cittadinanza più urbana che politica.

² Come è ormai tipico per i piccoli centri, la maggior parte delle discussioni a cui è possibile avere facilmente accesso si svolge sui *social media* e in particolare nei gruppi Facebook. Il gruppo *La Voce di Monserrato* è il punto di riferimento per tutte le discussioni concernenti la zona di Su Tremini. La maggior parte dei post segnala disservizi all'illuminazione, alla rete idrica, o denuncia la condizione precaria delle strade e la scarsa attenzione da parte del Comune di Monserrato verso i residenti dell'area. Non mancano inoltre discussioni sulla legittimità di avanzare richieste al Comune da parte di gruppi di residenti abusivi.



Fig. 5.2. Dettaglio del giardinetto autocostruito

Fig. 5.3. Il giardinetto autocostruito e le strade del sobborgo residenziale



Fig. 5.4. Vista d'insieme del giardinetto e della strada su cui affaccia

Fig. 5.5. Il giardinetto e le case del sobborgo



Fig. 5.6. Vista d'insieme del giardinetto



Questo impegno verso un riconoscimento è evidente da una parte nell'aderenza *nomotopica* delle singole case alle norme urbanistiche e ai regolamenti edilizi (Pisu e Chiri, 2019; Chiodelli e Moroni, 2014), fatto salvo il non aver preliminarmente ottenuto il titolo abilitativo. L'appropriazione di un piccolo pezzo di terra, mettendo in pratica una forma di abitare alternativa alle norme, e per questo politicamente rilevante, (Gutiérrez Sánchez, 2022; Fernández-Savater, 2020) completa il quadro del contesto. La dimensione politica qui intesa comprende non solo discorsi, rappresentazioni o dibattiti e scontri pubblici, ma racchiude anche e soprattutto una vasta gamma di pratiche che contribuiscono ugualmente a espandere le tipologie e le possibili forme di vita urbana in comune (Gutiérrez Sánchez, 2023). Il piccolo giardinetto è il tentativo di produrre uno statuto di cittadinanza dal basso (Chiodelli e Grazioli, 2021), iniziando proprio con l'auto-produzione di forme spaziali urbane note e riconoscibili come tali. Nel costante produrre e riprodurre lo spazio attraverso le pratiche quotidiane, in implicita opposizione alla rigidità normativa (Buckley e Strauss, 2016; Zieleniec, 2018), sta il potenziale trasformativo e politico di queste pratiche in questi spazi, che emergono come spazi di possibilità e manifestazione di forme urbane in parte svincolate dai processi di piano.

Basandosi sul concetto lefebvrino di diritto alla città, Shaw e Hudson spiegano precisamente questo processo. L'occupazione e l'utilizzo dello spazio in modalità alternative ha la capacità di sovvertire il determinismo e la rigidità dello spazio pianificato e regolamentato, facendo così emergere uno spazio «contro-pubblico». Così facendo, gli abitanti «mettono in discussione chi ha diritto alla città, poiché mostrano versioni alternative di abitare all'interno dei confini urbani» (Shaw e Hudson, 2009, p. 9). Sempre a partire dalle teorie di Lefebvre, Chiodelli fornisce un'interpretazione simile di come le pratiche collettive possano trasformare la città da semplice “prodotto” (*produit*) a “opera” (*œuvre*). Per Lefebvre, la città-prodotto è semplicemente il risultato di uno schema mono-direzionale proposto da un gruppo dominante, mentre la città-opera è il luogo in cui è effettivamente possibile arrivare a una forma completa di cittadinanza, contemporaneamente «urbana, spaziale, and attiva» (Chiodelli, 2013, p. 490), democratica (Purcell, 2022) e che sia non solo legata a una nazione, ma «plasmato *de facto* anche dalla sua appartenenza a una città» (Chiodelli e Grazioli, 2021, p. 187). L'appartenenza alla città-opera può e deve essere ottenuta attraverso azioni auto-organizzate che possono rovesciare la narrazione dei gruppi e delle logiche dominanti.

La distinzione tra prodotto e opera riecheggia anche la distinzione che sempre Lefebvre fa tra spazi “dominati” e “appropriati” (Lefebvre, 2018a [1974]; Busquet, 2013). Gli spazi dominati sono quegli spazi mediati e trasformati dalla tecnologia (intesa in senso lato, come dispositivo governamentale e di

potere), risultato di un progetto dominante ed egemone, e solitamente «chiuso, sterilizzato, svuotato» (Lefebvre, 2018a [1974], p. 169). Interessante, in questo caso, il fatto che per spiegare l'idea di spazio dominato Lefebvre faccia riferimento esplicito allo spazio delle autostrade come esempio di dominazione: «l'autostrada brutalizza il paesaggio e il paese: taglia, come un coltello, lo spazio» (*ibidem*). A contrappunto di questa idea, «un gruppo si *appropria* di uno spazio, quando da spazio naturale lo modifica secondo i propri bisogni e le proprie possibilità» (*ibidem*), ponendo su un piano leggermente diverso la dicotomia tra città prodotto/opera, ma mantenendo la stessa enfasi sulla capacità delle azioni collettive e quotidiane di modificare lo spazio, trasformandolo dall'essere un prodotto (o dominato) all'essere un'opera (o appropriato).

Questo processo di riappropriazione e di trasformazione quotidiana di uno spazio in funzione dei bisogni e desideri di chi lo abita (Moreau, 2023) è possibile precisamente grazie alla dimensione interstiziale che possiede questo spazio. Se da una parte, l'abbandono da parte delle istituzioni rappresenta una fonte di disagio e malcontento per gli abitanti che si trovano quotidianamente ad avere a che fare con condizioni urbane complesse; dall'altra proprio questa marginalità permette di trovarsi in una situazione di minor controllo, minor regolamentazione, minore normatività e quindi maggiore libertà e flessibilità nell'appropriazione dello spazio, caratteristica come si è visto tipica degli interstizi urbani.

Non è da dimenticare o sottovalutare neanche che questo interstizio emerge da una particolare relazionalità con la SS 554, anche se apparentemente non esiste una relazione diretta e materiale tra i due spazi. Il quartiere di Su Tremini è infatti una precisa conseguenza della costruzione della strada. Se un gruppo di famiglie ha deciso di trasformare questi lotti, urbanizzandoli in maniera autonoma e spontanea, è proprio perché la connessione con la strada ha reso questi spazi immaginabili e desiderabili in un'ottica di proiezione verso l'urbano. Nonostante l'iniziativa privata, questi spazi permangono ancora marginali rispetto ai meccanismi di rendita urbana, privi come sono di servizi e, quindi, anche di attrattività per ulteriori investimenti e trasformazioni. Questo ha determinato la dimensione interstiziale evidenziata, in risposta alla quale alcuni residenti hanno capito come risignificare lo spazio attraverso queste quotidiane e spontanee attività di cura. Detto ciò, anche se apparentemente non c'è una diretta relazione tra la strada (o meglio la sua operazionalità) e le pratiche interstiziali di questo quartiere (che sono semplici pratiche residenziali e di piccola produzione agricola), assumendo uno sguardo a scala più ampia, gli spazi di Su Tremini sono funzione proprio della costruzione della strada e delle dinamiche di disconnessione che questa ha generato. Ribaltando la prospettiva, le pratiche quotidiane degli abitanti che navigano gli spazi attorno alla SS 554,

negoziando la propria presenza tra i vincoli imposti dalla SS 554 e le libertà garantite dai suoi interstizi, possono potenzialmente contribuire a rovesciare quello sguardo tecnocratico solitamente adottato rispetto alle infrastrutture, per mostrare le effettive potenzialità e possibilità politiche che l'infrastruttura permette (Lawhon *et al.*, 2018; Graham e McFarlane, 2015).

5.2.3. Il rapporto con la natura come strumento e dispositivo di legittimazione

C'è un ulteriore elemento che arricchisce il quadro interpretativo di questo frammento. La pratica di appropriazione e cura del giardinetto autogestito si manifesta materialmente nella costruzione fisica e nell'uso quotidiano, ma mostra contemporaneamente dei tratti di gravidanza e significatività simbolica. La piazza è composta da alcuni arredi tipici (sostanzialmente delle panchine in legno e qualche decorazione) ma prende forma grazie anche alla disposizione organizzata di piante. Piante in vaso e piccoli alberi da frutto piantati in attesa di crescere. In tutta la zona non manca la dimensione vegetale spontanea e selvatica alternata a qualche episodio di orti privati. Ma la condizione principale che colpisce nel disegno della piazza è la dimensione di cura, di attenzione posta alla realizzazione dello spazio collettivo: se tutt'intorno la vegetazione è quella che è, così com'è e come si comporta nella sua naturalità, qui l'opera degli abitanti prova a dirigerla, a sistamarla, a organizzarla.

Come ho esplorato nel secondo capitolo, la natura (e in particolar modo il mondo vegetale) in rapporto allo spazio urbano è storicamente stata vista principalmente come strumento di gestione e di governo della città, caricata di significati simbolici e, secondo alcune letture (Certomà, 2011), utilizzata in chiave biopolitica come dimostrazione della capacità di governo e controllo, oltre che degli spazi, anche dei corpi umani e non-umani in città. In un contesto come quello delle città contemporanee, in cui lo strumento di piano impone a ogni porzione di spazio una destinazione d'uso, anche il "verde" per poter essere reso valore deve rientrare in un perimetro ben preciso e deve essere poi mantenuto e gestito da un'amministrazione che in questo modo dimostra di avere cura tanto dello spazio quanto dei suoi abitanti. Non a caso il verde rappresenta praticamente uno degli strumenti principali (forse l'unico), ma trattato quasi sempre in maniera del tutto a-critica, per il miglioramento delle condizioni di vita urbane (Angelo, 2021).

Quella dell'ideologia della natura come intrinsecamente e universalmente positiva in ambito urbano (quando è controllata, voluta, e messa in valore) è così pervasiva e *naturalizzata* (Angelo, 2019) che si ritrova anche nelle

micro-pratiche quotidiane di riappropriazione degli interstizi di cui mi sto occupando. Adottando il linguaggio positivo della natura, convertendo il campo incolto in un piccolo parco con piante in vaso e alberelli, si riproduce una precisa idea di natura in città, nuovamente legittimando e sanificando quella dimensione di degrado e abusivismo associata al quartiere. L'utilizzo di piante e le pratiche di giardinaggio urbano sono una modalità tipica di miglioramento della qualità urbana e di riduzione del degrado, specialmente in contesti e quartieri in cui è forte il desiderio di risignificazione e il superamento di narrazioni negative. Non è infatti raro incontrare vie o interi quartieri in cui gli abitanti hanno appropriato lo spazio semi-pubblico davanti alle abitazioni arredandolo con piante e altre decorazioni. A Cagliari si può citare il caso del quartiere di Villanova, in cui l'iniziativa delle residenti ha contribuito alla riqualificazione del quartiere³ che ora è noto precisamente per questa sua dimensione di quartiere verde e caratteristico. Il caso di Villanova è emblematico anche dell'ambivalenza di queste pratiche di *greening* urbano (Certomà e Giaccaria, 2024): infatti l'iniziativa di singole residenti da una parte ha dato vita a un vivace dinamica di quartiere, in cui ogni anno si elegge la casa più "fiorita"⁴, ma ha anche contribuito ad accentuare le dinamiche di *gentrification* che già stavano trasformando il quartiere in zona turistica, di affitti brevi, locali *hipster* e negozi di artigianato contemporaneo. Un caso simile è quello di Via Stretta, nel quartiere di Castello. In questo caso non ci sono in corso forti dinamiche di *gentrification* (anche perché si tratta di un unico piccolo vicolo), ma la strada fiorita è comunque diventata attrazione turistica, promossa sempre più da parte di *influencer* e post sui *social*⁵. Un caso più vicino a quello del caso studio di questa tesi è quello del quartiere di Tuvumannu e dell'area delle "casermette", residuo delle strutture militari costruite durante la guerra e poi occupate da famiglie sfollate dopo la Seconda Guerra Mondiale. Alcune delle case sono ancora presenti e attualmente occupate e affittate, solo in parte regolarmente, da alcune famiglie. Come nel caso di Su Tremini, le famiglie lamentano disagi e scarsa manutenzione del quartiere. Eppure si sono occupate autonomamente di abbellire le strade

³ Nel caso del quartiere di Villanova è comunque da segnalare che la riqualificazione è avvenuta anche e in prima battuta per iniziative imprenditoriali e di investimento pubblico, che hanno dato l'avvio alla rigenerazione cui hanno aderito anche le residenti con le loro pratiche.

⁴ Si tratta dell'iniziativa *Balconi fioriti a Villanova*, organizzata per iniziativa di un piccolo gruppo di residenti e che al 2023 conta 8 edizioni e circa 100 partecipanti (<https://www.facebook.com/balconifioritivillanova>).

⁵ A titolo d'esempio, l'hashtag *#viastretta* su Instagram conta più di 1000 post raffiguranti la strada e le turisti che la visitano.

sterrate che portano alle loro case con piante e fiori. Anche in questo caso, il desiderio di riconoscimento e legittimazione viene supportato dall'adozione del verde come strumento di risanamento e auto-produzione di una forma di cittadinanza "accettabile". Le pratiche di *greening* mostrano infatti questa ambivalenza: se possono essere facilmente intercettate e captate da dinamiche urbane neo-liberiste e incamerate in processi di aumento della rendita urbana (innescando la cosiddetta *green gentrification*), in alcuni casi più interstiziali possono mantenere anche un certo potenziale trasformativo e di contestazione di quelle stesse logiche. Nel caso del giardino a Monserato, non è facile capire quanta intenzionalità e progettualità ci sia in quel gesto quotidiano di cura verso lo spazio pubblico, ma è comunque simbolo di come «l'impegno politico non sempre si manifesta in azioni radicali» (Cerotomà e Giaccaria, 2024, p. 275).

La cura quotidiana di quello spazietto è in conclusione caricata di diversi significati simbolici e politici, che portano tutti in una direzione di legittimazione della condizione abitativa a Su Tremini. Un esempio simile è quello illustrato da Barchetta che, nel raccontare delle pratiche di coltivazione degli orti comunali lungo il fiume Stura a Torino, segnala come «anche la cura dell'abbandono materializza una rivendicazione di proprietà che contribuisce a trasformare un problema, l'orto abbandonato, in una risorsa per mantenere nel tempo il proprio diritto di "stare" in un luogo» (Barchetta, 2021, 99). A Su Tremini allo stesso modo, il vuoto, o l'abbandono, che al momento compone lo spazio pubblico (quello non privato), va contrastato e appropriato come strategia di palesamento e manifestazione. E va fatto in una modalità che possa configurarsi ed essere letta come pacifica e associabile a una idea di "buona" cittadinanza e di impegno attivo, in contrapposizione all'abusivismo di cui si sono resi colpevoli quarant'anni prima. In conclusione, il giardinetto risulta un progetto di architettura del verde spontaneo, che innesci un processo di riterritorializzazione di un'urbanità deterritorializzata (Simone, 2020): è uno spazio che non appartiene più a quella campagna peri-urbana, ma non è ancora completamente inserito nelle logiche urbane, risultando in un interstizio di difficile inquadramento. Proprio per questo, il piccolo gesto di appropriazione risulta così pregnante e significativo e potenzialmente radicalmente trasformativo.

5.2.4. Un assemblaggio di pratiche e tattiche in un urbano in divenire

L'assemblaggio che ho provato a sbrogliare, è composto da un contesto interstiziale che è direttamente relazionato a un'importante infrastruttura materiale (la SS 554), ma che si trova ad affrontare un «infrastructural gap» (Dalakoglou, 2016), reale o artificialmente costruito, a causa di un'amministrazione che non

riesce a garantire dei servizi urbani adeguati. In questo vuoto si inserisce un'ulteriore infrastruttura, una micro-infrastruttura di cura (Gutiérrez Sánchez, 2023) dal basso dello spazio pubblico che, superando un'idea di infrastruttura come fornita e garantita unicamente dall'alto, si pone piuttosto in una dimensione relazionale, di trasformazione e riparazione quotidiana. Questa particolare configurazione (Lawhon *et al.*, 2018) è la dimensione attraverso cui è anche possibile innescare ulteriori immaginazioni e figurazioni future, per poter continuare a sopravvivere e navigare in contesti e regimi di crisi. In conclusione, lo svolgersi di pratiche quotidiane di appropriazione in questo interstizio urbano non è da considerare unicamente come combinazione di particolari condizioni spaziali cui rispondono le pratiche degli abitanti, ma come vere e proprie tattiche spaziali e politiche messe in campo dall'abitanti che cercano di produrre una differente modalità urbana a partire dagli elementi di scarto dei processi urbani.

C'è un ultimo elemento che voglio aggiungere alla matassa. È un elemento che non ha una diretta relazione con quanto detto sinora, ma permette di arricchire il quadro aggiungendo un elemento di complessità e turbamento. Una delle cose che mi ha colpito all'arrivo nell'area durante la deriva è stata una colonia di parrocchetti monaci (*Myiopsitta monachus*) che si era stabilita su un mandorlo al centro di una piccola aiuola che funge da rotatoria tra le strade bianche e a pochi metri di distanza dalla "piazza" (fig. 4.36). Il parrocchetto monaco non è una specie autoctona sarda, ed è uno degli esempi più noti di *feralità*: quel processo che porta alcune specie a sfuggire alla cattività e diventare (in un altro contesto) nuovamente selvatiche, passando quindi dall'essere soggette a forme di selezione artificiale, a nuovi processi di selezione naturale in un contesto nuovo (Barua, 2022). È una condizione tipicamente antropocenica, ossia innescata dall'azione umana sulle dinamiche ecologiche del pianeta. La diffusione dei parrocchetti negli ambienti urbani cui non appartengono ecologicamente è infatti conseguenza della fuga (o della liberazione) di alcuni esemplari da allevamenti o ambienti domestici.

Anche questa è una scoperta inattesa e impreveduta e forse proprio per questo si manifesta come un'epifania. Ed è una scoperta che incuriosisce e destabilizza mentre permette anche di aprire ulteriori piste di indagine e sollevare nuove domande. È un'esperienza che stupisce, perché fa capire come anche in territori così di margine, così apparentemente provinciali, statici e inerziali, ancora immersi in una dimensione che è difficile leggere chiaramente come urbana, in realtà si siano innescati processi, flussi e scambi tipicamente globali (per non dire globalizzati). Anche Su Tremini è quindi parte di quella rete di mescolanze planetarie e scambi multispecie che sembra non lasciare fuori nessuno spazio. Anche in questi spazi riescono ad arrivare processi globali e che spesso hanno una storia coloniale e di sfruttamento alle

spalle, come è il caso dei parrocchetti importati nel Nord Globale dall'India e dall'Africa Occidentale. I parrocchetti forse non appartengono davvero a questo spazio, il loro insediamento è semplicemente frutto di contingenze, eppure hanno contribuito a costruire un assemblaggio complesso nuovo e “paradossalmente” *urbano*.

Eppure, in questa globalità urbana che sembra eliminare tutte le distinzioni, in nome di un'universalità egemonica (Gibson-Graham, 2003), le differenze (e le iniquità) territoriali permangono e si rendono fortemente evidenti alla scala locale e quando si presta attenzione alla quotidiana materialità dello spazio. E infatti anche questo micro-assemblaggio è parte delle logiche planetarie, eppure non può che trovarsi precisamente dove si trova. Lo raccontano le modalità di costruire, il non-finito e le piante usate come strumento riabilitativo e legittimante; le piante che sono quelle e sono quelle da secoli (sono piante erbacee spontanee mediterranee, fichi, ulivi, fichi d'india, viti, mandorli, ecc.); e tutti i piccoli dettagli che sono emersi rimanendo a osservare quell'albero e quel giardinetto. Contemporaneamente però emergono anche queste nuove ibridazioni e nuovi intrecci che parlano linguaggi diversi. Sono intrecci in cui convergono infrastrutture vecchie e nuove, residenzialità, trame agricole storiche, rifiuti, specie autoctone e aliene, nuove tecnologie, abitanti, storie e tutto il resto che non si riesce ancora a vedere. Tutto grazie a dei pappagalli rumorosi in un quartiere sonnolento ai margini della città.

5.3. Tre fiumi: ecologie politiche, *agency* più-che-umane, selvatico e pratiche d'uso impreviste

Seguendo la lezione della teorica dell'UPE, l'acqua è un elemento e un tema simbolico sotto molti punti di vista. Swyngedouw (2004) considera l'acqua un oggetto “ibrido” che comprende e incorpora processi che sono simultaneamente materiali, discorsivi e simbolici. Esempio è la scomposizione che fa di un bicchiere d'acqua, rintracciandone le trame economiche, politiche, sociali:

Questi flussi racconterebbero molte delle storie della città: la storia della sua gente e dei processi socio-ecologici che producono l'urbano e i suoi spazi privilegiati o escludenti; di partecipazione ed emarginazione; di topi e banchieri; di malattie trasmesse dall'acqua e speculazioni finanziarie legate all'industria idrica; di reazioni e trasformazioni chimiche, fisiche e biologiche; del ciclo idrologico e del riscaldamento globale; del capitale, delle macchinazioni e delle strategie dei costruttori di dighe; degli imprenditori edili; delle conoscenze degli ingegneri; del passaggio dal fiume al bacino idrico urbano. (Swyngedouw, 1996, p. 67)

L'acqua in questo caso non è solamente un oggetto di analisi, ma è anche uno strumento epistemologico per ragionare di altri processi che nello studio dei sistemi idrici si rivelano (Gandy, 2014). L'acqua può quindi essere mobilitata come sentinella ecologico-politica per ragionare della relazione politica tra la produzione dell'urbano e la gestione delle diverse forme naturali che vengono metabolizzate e controllate.

L'interesse verso l'elemento idrico è emerso a partire dalla progressiva consapevolezza della forte e costante presenza di vari tipi e forme di acqua negli spazi attraversati dalla SS 554. In particolare, in questo paragrafo mi concentro su tre *rii* (il Riu Saliu a Monserrato, il Riu Nou o Riu San Giovanni a Selargius, e il Riu Is Cungiaus a Quartucciu) appartenenti allo storico sistema idrico del cagliaritano che, nella loro intersezione con la SS 554 danno vita a tre assemblaggi socio-ecologici dal forte valore simbolico, in cui convergono la materialità dell'infrastruttura, le trame territoriali storiche, pratiche d'uso interstiziali e informali, politiche urbane, in tre interstizi segnati e tenuti assieme dalla presenza dell'acqua e dell'infrastruttura. Ognuno di questi frammenti permette di mettere in evidenza alcune trame interpretative sulle diverse relazionalità che la nervatura idrica sviluppa con la materialità dell'infrastruttura, con l'immaterialità delle rappresentazioni simboliche e delle pratiche spaziali, e con le politiche urbane che gestiscono il sistema, ciascuno con qualche affinità e divergenza rispetto agli altri.

Sono tre frammenti che si possono definire umidi, *wet* (Steinberg e Peters, 2015), fluidi per la loro (ovvia) natura, ma anche e soprattutto per i rapporti che instaurano con il contesto. Sono infatti tre situazioni che, mentre evocano e mostrano una loro appartenenza a un sistema leggibile come tale, si sviluppano in maniera indipendente e integralmente situata nello spazio che investono.

5.3.1. Monserrato e il Riu Saliu

Il primo frammento è in territorio di Monserrato, nel punto di confluenza di più sistemi infrastrutturali: il Riu Saliu, la strada SS 554 e la linea sopraelevata della metropolitana di superficie che collega il centro cittadino con la Cittadella Universitaria e il Policlinico Universitario.

Il piccolo fiume ha storicamente costeggiato il centro abitato di Monserrato, in prossimità del confine con il territorio di Pirri, e ormai attraversa il paese che si è esteso, per poi proseguire come canale costeggiando lo Stagno di Molentargius e confluire infine nel Canale Palma che sfocia nel porticciolo di Su Siccu. All'interno del centro abitato questo fiume può essere letto, per usare le terminologie lynchiane, come un *percorso* (Lynch, 2008): è infatti un elemento di riferimento lineare importante all'interno della trama viaria

e del tessuto urbano del paese, pur non avendo mantenuto la sua unica conformazione fluviale. È stato infatti trasformato, attraverso un'operazione di tombatura avvenuta all'inizio degli anni Ottanta (Comune di Monserrato, 2018), in un ampio viale alberato (le attuali Via Sironi, Via Caracalla, Via Porto Botte e Via dell'Argine) ed è attualmente una piazza lineare che ospita svariate attività commerciali, il mercato settimanale ed è, esclusi i parchi e i sagrati delle chiese, uno dei pochi spazi pubblici all'aperto di Monserrato.

Il fiume riemerge per continuare a scorrere a cielo aperto precisamente nel punto in cui la SS 554 segna simbolicamente la fine del centro urbano compatto (figg. 5.9, 5.10, 5.13). Nello stesso punto si interseca anche la linea sopraelevata della metropolitana leggera (fig. 5.6). In un unico nodo si intersecano così tre diversi livelli di infrastruttura, con storie diverse e di diverso periodo, diverse materialità, diverse normatività e diversi utilizzi. Questa intersezione materiale e simbolica di livelli dai significati diversi è uno degli elementi che hanno fatto emergere questo specifico nodo come rilevante e meritevole di ulteriori indagini e osservazioni.

L'incontro con questo spazio è uno dei tanti esempi di serendipità che permeano questa ricerca. Durante una deriva in bicicletta nelle aree periferiche di Monserrato, ho deciso di lasciarmi guidare dalla linea della ferrovia sopraelevata che correva sopra la mia testa. La ferrovia sopraelevata parte dalla stazione di San Gottardo per arrivare fino alla Cittadella Universitaria. Poggia i suoi piloni, che ricordano le zampe di un elefante, su un viale sterato, reso inaccessibile da recinzioni in alcuni punti. Quando liberi da chiusure, gli spazi sotto la ferrovia fungono da parcheggio per le auto delle case vicine (fig. 5.6), o vi si trovano piccoli cumuli di rifiuti, come in tutti quegli spazi non particolarmente visibili o attraenti delle città. Proseguendo verso la Cittadella Universitaria in corrispondenza dell'unica fermata si incontrano alcuni tentativi di rendere quello spazio più fruibile e meno residuale, con pavimentazioni in calcestruzzo, aiuole (non mantenute e quindi inevitabilmente incolte) e panche in pietra. Continuando a seguire quel segno in elevazione si arriva a una situazione non progettata, o quantomeno non progettata per una possibile presenza umana (figg. 5.7, 5.8). Infatti mi trovo davanti il segno trasversale della SS 554, che mi impedisce di continuare a pedalare. La strada è proprio all'altezza dei miei occhi, se non fosse per delle strutture idrauliche parallele alla strada potrei letteralmente infilare le mani del guardrail e mescolarmi al flusso di auto che riempie orecchie e polmoni. Non mi era del tutto chiaro in quel momento di deriva sintonizzata sulla ferrovia, che proprio sotto l'ultimo segmento di ferrovia passa anche il fiume tombato e che precisamente nel momento in cui interseca la SS 554 riemerge riprendendo il suo corso a cielo aperto. Non avevo effettivamente considerato la

possibilità di passare sotto la strada, a fianco al fiumiciattolo. Il segno della strada ha rappresentato in quel momento il punto di interruzione simbolico della deriva, non senza che mi lasciasse una sensazione di incompiutezza e un desiderio di ulteriore indagine.

Ho reincontrato quello spazio, cambiando punto di vista e attitudine esplorativa, durante un'altra deriva, questa volta nelle campagne a nord della SS 554, quelle stesse zone sempre più urbanizzate e puntellate di residenzialità minuta ma in crescita già raccontate. Ho pedalato per le campagne dopo aver attraversato uno dei pericolosissimi semafori che regolano le intersezioni lungo la SS 554. Ho incontrato le strade bianche di campagna in via di urbanizzazione, villette e orti questa volta più coltivati, agricoltori incuriositi dalla mia presenza, e soprattutto un preoccupante gruppo di cani curiosi che mi ha seguito per qualche centinaio di metri. Ho rivisto dopo poco la linea della ferrovia (fig. 5.11) e forse nella speranza di un ricongiungimento con il centro di Monserrato ho cominciato a seguirla, come punto di riferimento noto e quindi anche rassicurante. Sono tornata così a quell'intersezione e ho così scoperto l'esistenza di un vero e proprio passaggio informale che sfrutta le opere realizzate per la riapertura del fiume per realizzarsi come connessione tra i due lati della SS 554. Questo passaggio, che non avevo davvero considerato nella precedente deriva, oltre che una importante risorsa per me in quel momento, permettendomi di tornare facilmente sulla via di casa e di liberarmi dei cani sempre più incalzanti e preoccupanti, mi ha anche fornito lo spunto per iniziare a riflettere sulle particolari e sempre diverse relazioni che la strada instaura con il contesto, e con le inaspettate possibilità che forniscono gli spazi che crea.

Ho scoperto poi durante altre osservazioni, che quella che per me è stata una risorsa estemporanea è in realtà un elemento che ha una certa rilevanza nelle dinamiche degli spazi che gli gravitano attorno. Il sottopasso alla 554 è infatti un utile passaggio informale per chi ha bisogno di attraversare la strada e non vuole o non può passare attraverso i normali incroci semaforici. È inoltre uno spazio segnato da tre diversi livelli infrastrutturali, simbolicamente differenti e stratificati (fig. 5.13). C'è il livello del Riu Saliu, elemento territoriale e "naturale" storicizzato; la strada, frutto della pianificazione e del progetto modernista di sviluppo della area metropolitana di Cagliari; la ferrovia, espansione urbana contemporanea e simbolo di una nuova mobilità metropolitana. Nella piega di questo incrocio di queste tre linee, trova spazio un frammento *generativo* (McFarlane, 2018) utile per passare da un lato all'altro del diaframma 554, ma anche soprattutto per mettere in discussione le dinamiche urbane di cui è frutto e mobilitare e risignificare pratiche e spazialità.

Nell'osservazione delle pratiche attorno a quel piccolo spazio che ho svolto a partire da quel primo incontro, ho iniziato a riflettere di come quello stesso spazio, nato per esigenze ingegneristiche di gestione dei diversi flussi infrastrutturali, possa in realtà essere ripopolato da una seconda costellazione di elementi (più che) umani, spaziali e sociali autonomi, che interagiscono in quel luogo e in una maniera indipendente da quelle che erano le intenzioni dei progettisti. Si tratta di uno spazio che appare rigido nelle sue strutture rispondenti unicamente a calcoli strutturali, statico, apparentemente impenetrabile, sicuramente non attraente per i canoni urbani abituali. Ma è altresì vero che, così piegato e risignificato in funzione delle esigenze di chi lo vive e pratica, il luogo è reso un po' più malleabile e flessibile, un luogo *possibile*. In questo intreccio di infrastrutture viene infatti sfruttato lo spazio sotto il ponte che permette alla SS 554 di scavalcare il Riu Saliu per attraversare da un lato all'altro della strada (non solo a piedi o in bici, c'è spazio anche per il transito in auto), come sentiero verso le campagne, utilizzato per necessità, per comodità o per svago, come connessione pedonale/ciclabile verso la Cittadella Universitaria; i piloni del ponte sono poi pareti perfette per *writer* che possono qui lasciare indisturbato i loro tag. Come è prassi per questo tipo di spazi poco visibili, non è assente anche l'utilizzo come discarica di rifiuti più o meno ingombranti.

La presenza del fiume, per quanto spesso caratterizzato da un regime minimo, dà vita ad assemblaggi ecologici e vegetali molto particolari, che si mescolano e intrecciano con le altre infrastrutture in composizioni particolari e talvolta dissonanti. Si incontra un paesaggio che è lontano dall'idea di area verde tipica delle città, con una vegetazione spontanea tipicamente fluviale (canne, ricini, salici, erbe spontanee, ecc.) e molto poco controllata, che contribuisce a trasmettere una sensazione di spazio innanzitutto interstiziale, ma anche svincolato da processi normativi particolarmente forti, risultando così anche spazio libero e *del possibile*. Anche le pratiche d'uso dell'interstizio devono tener conto della presenza del fiume e relazionarsi con questo elemento cangiante e non sempre prevedibile. Può capitare infatti che in concomitanza con precipitazioni importanti, la portata del fiume aumenti rendendo difficoltoso l'attraversamento. In questi casi si può incontrare un guado temporaneo, realizzato con assi di legno o frammenti laterizi recuperati in loco. Allo stesso modo, i sentieri che penetrano verso le campagne sono spesso dissestati e vengono mantenuti direttamente dallo fruitore, che si occupano di colmare i dislivelli che si formano periodicamente e rendere le strade più agevoli per le poche auto che li utilizzano. In una maniera simile a quanto visto per il quartiere residenziale spontaneo del paragrafo precedente, si può assistere a una fitta (per quanto spesso difficile da cogliere) rete di pratiche e processi di interazione con questo nodo solo apparentemente finalizzato all'ingegneria dell'infrastruttura.



Fig. 5.7. Il ponte Emanuela Loi e i sentieri che si allontanano dal Riu Saliu

Fig. 5.8. Il sentiero che costeggia la ferrovia sopraelevata sulla tombatura del Riu Saliu



Fig. 5.9. Dettaglio delle strutture per la riapertura della tombatura del Riu Saliu

Fig. 5.10. Intersezione tra il Riu Saliu, la SS 554 e la ferrovia sopraelevata, versante nord



Fig. 5.11. Strutture della ferrovia sopraelevata e il Riu Saliu che le costeggia

Fig. 5.12. Strutture della ferrovia sopraelevata. Sullo sfondo, il ponte Emanuela Loi



Fig. 5.13. Intersezione tra il Riu Saliu, la SS 554 e la ferrovia sopraelevata



5.3.2. *Selargius e il Riu Nou*

Il secondo frammento fluviale è il Riu Nou, che con una modalità geograficamente e storicamente simile a quella del Riu Saliu, cingeva prima e attraversa ora il centro urbano di Selargius. Similmente al caso di Monserrato, il fiume proviene dalle campagne a nord di Selargius, incontra l'infrastruttura della SS 554, attraversa il centro urbano per poi immettersi nello Stagno di Molentargius.

Per quanto storicamente rilevante per la geografia urbana di Selargius, il Riu Nou è ora una presenza evidente, ma contemporaneamente distante dentro il centro abitato. In alcuni punti scorre a cielo aperto, ma con un alveo molto profondo e ripido che lo allontana dalla città e non rende il lungofiume fruibile in nessun modo. Il fiume ha poi un regime spesso minimo che lo rende più un canale erboso che un vero e proprio fiume. In particolare, è rilevante notare come parte del fiume sia stata tombata tra metà anni Ottanta e metà anni Novanta (Comune di Selargius, 2016) per realizzare un ostile viale di cemento chiamato (in una modalità che pare quasi ironica, se non paradossale) Via Venezia, sepolcro del fiume che continua la sua esistenza sotterranea, celato alla vista, espulso dalla città cementata, calpestabile e potenzialmente costruibile (fig. 5.14). Anche laddove il fiume è a cielo aperto, è reso non accessibile da guardrail e abitato da soggettività non-umane non gradite (insetti, nutrie e altri roditori, anfibi, piante cosiddette *invasive*). L'espulsione del fiume dall'esperienza urbana è completata dalla recente apertura del Parco Lineare, un ambiente recintato, sanificato, in cui la natura è domesticata, rassicurante, messa in valore e quindi resa accessibile e fruibile, pacificata e che non crea problemi, salvo quando i giardinieri tardano con le potature e la lantana si appropria delle panchine infelicamente posizionate.

Il fiume riemerge e riprende a scorrere a cielo aperto e più liberamente ai margini del centro più compatto, precisamente nel punto in cui il costruito inizia a diffondersi in case unifamiliari e campi non (più) coltivati. Proprio qui dove è meno forte il controllo urbano e il bisogno di spazio calpestabile, il fiume trova una relazione diversa con l'intorno e anche la fruizione è resa nuovamente possibile, perché il fiume non toglie più spazio all'urbanizzazione, non è una presenza sgradita e da nascondere, elemento non interessante né produttivo; è un elemento di paesaggio, anche se non sempre e non necessariamente connotato positivamente. Costeggiando il lungofiume non più recintato, si costeggiano anche i campi periurbani ancora in una posizione intermedia tra una trasformazione in senso urbano e un mantenimento delle dinamiche territoriali storiche, soprattutto di piccola agricoltura e in parte di pastorizia.

A contrappunto della sottoutilizzata spianata di cemento di Via Venezia, l'argine del fiume che costeggia i campi è usato con modalità simili a quelle

di un parco lineare, come un sentiero per passeggiate e altre attività ricreative (figg. 5.15, 5.16, 5.17). In particolare, e questo dettaglio è stato tra gli elementi che hanno innescato la curiosità e l'interesse verso questo spazio, lo stesso sentiero a fianco al fiume passa sotto la SS 554 permettendo di attraversare la strada a piedi o in bicicletta, configurandosi come una soglia permeabile tra i due fronti della strada (fig. 5.18). In questo punto preciso si innesta la presenza materiale e massiva dell'infrastruttura stradale, imponente, rumorosa, inquinata e inquinante. In questa particolare giunzione, la strada modifica la sua conformazione, sollevandosi su piloni in calcestruzzo per permettere al fiume di proseguire il suo corso.

I pochi metri di attraversamento in cui ci si trova sotto l'impronta della strada, sotto il calcestruzzo e il metallo che sostengono il manto stradale, costruiscono una situazione di transizione non facilmente definibile, ma estremamente straniante. Sotto la strada il paesaggio visivo e sonoro cambia completamente. L'atmosfera è impregnata di umidità che dal fiume si condensa sulle pareti, il rimbombo delle auto proveniente da sopra il ponte si mescola al rumore dell'acqua che dal basso si riverbera sulle grosse murature. Riemergendo da questo "portale", la prima cosa che colpisce è il peso sonoro della strada che permane e continua a caratterizzare questa giunzione. Però lo spazio è cambiato: se dall'altro lato della strada si trovavano le ultime case di Selargius, mescolate ai pochi campi residui, da questo lato il paesaggio pare ancora molto più legato a quella storica componente agricola e rurale. Nonostante si tratti di campagne in diretta connessione con la strada e quindi ormai completamente integrate nelle dinamiche urbane, questa impronta rurale permane, sempre più intaccata da tentativi di investimento, trasformazione e ricerca di qualche valore economico e fondiario. È una ruralità sempre più decadente, che non riesce ancora a smarcarsi da quella dimensione, non è neanche più quella fonte di sostentamento per gli abitanti del paese, ma rimane segnata dalla presenza di quella poca acqua che ancora scorre e continua a disegnare il territorio.

La modalità costruttiva con cui viene gestita questa giunzione è sostanzialmente contraria al tratto urbano di Via Venezia in cui si è data priorità alla viabilità urbana portando il fiume sotto il livello stradale. Qui succede l'opposto e non è irrilevante perché fiume e 554 hanno costruito un dialogo e hanno dato vita a un interstizio di cui gli abitanti si sono appropriati e hanno risignificato come un percorso verso le campagne suburbane, luogo di socialità e per altre attività ricreative.

È uno spazio non progettato o pensato per nessuna delle attività che vi si svolgono, e in verità per nessun'altra. È stato creato semplicemente per permettere al fiume di proseguire il suo corso senza interruzioni senza doverlo coprire sotto il livello della strada. Qui è la SS 554 a essere modellata in funzione delle esigenze dell'acqua. Come se l'elemento ecologico e storico del fiume avesse

la priorità sulla moderna infrastruttura, più nuova, più flessibile e meno territorialmente radicata nella storia locale di queste aree. La precisa configurazione morfologica, territoriale ed ecologica ha fatto sì che gli abitanti trovassero un fertile terreno per costruire una relazione con lo spazio, favorendo l'emergere di un sistema di pratiche non normate e del tutto spontanee. Il sistema di pratiche incontrate durante le osservazioni comprende: persone che utilizzano l'argine per portare a spasso i cani e socializzare con la altrā padronā; ciclistā e runner che si allenano sui sentieri creatisi tra le piante selvatiche dal costante passaggio; persone che vanno o vengono dalla campagna; ragazzā che vanno in bicicletta o si incontrano per socializzare in uno spazio sufficientemente discreto; persone in cerca di erbe spontanee; e altri incontri e scambi di quartiere. Come è tipico in Sardegna per questi spazi interstiziali, non è raro incontrare un pastore che porta il suo gregge a pascolare nei campi tra il fiume e la SS 554. Ad accompagnare le mie osservazioni e lo svolgersi della vita quotidiana di questo interstizio il debole suono dell'acqua che scorre, del vento che si infila tra le piante, qualche cinguettio, ma anche e soprattutto il fragore della strada che agli intervalli regolari dei semafori poco distanti, invade e domina il paesaggio. Si costruisce così un assemblaggio sonoro molto particolare, che unisce elementi *naturali*, più-che-umani, a elementi macchinici e totalmente umani e urbani. Questo spazio fatto di dissonanze potrebbe non sembrare l'ambiente più piacevole in cui trascorrere del tempo: l'inquinamento atmosferico e acustico sono intensi, i sentieri diventano facilmente fangosi durante i giorni di pioggia e gli abitanti devono costruire piccoli ponti improvvisati per passare da una riva all'altra del fiume, così come le piante selvatiche non sono probabilmente le più genuine. Nonostante questo, gli abitanti hanno trovato delle tattiche per adattare lo spazio ai loro bisogni e desideri e sembrano avere grande familiarità con questo, utilizzandolo in una maniera estremamente spontanea.

La conoscenza di questo spazio attraverso uno studio delle carte non permette di coglierne la complessità e la sovrapposizione di livelli di significato che è invece possibile cogliere dall'osservazione ed esperienza diretta di quello che vi succede. Tutte le mappe che è possibile consultare mostrano unicamente la linea della strada e quella del fiume che si intersecano, senza fornire altre informazioni utili all'interpretazione di quegli spazi. Mentre invece stare lì, interagire con quello spazio, ha permesso di entrare in contatto con un paesaggio di pratiche poco note, ma spontaneo e quotidiano per gli abitanti delle ultime case di Selargius che, anch'essi in una posizione di marginalità come il piccolo interstizio-fiume, hanno trovato una nuova relazionalità con l'elemento ecologico del fiume, riappropriandolo e risignificandolo come parco, nonostante la presenza di un parco vero e proprio a brevissima distanza.



Fig. 5.14. Tombatura del Riu Nou e Via Venezia

Fig. 5.15. Il sentiero che costeggia il Riu Nou





Fig. 5.16 (a pagina precedente). Il letto del Riu Nou e i sentieri che lo costeggiano

Fig. 5.17. Ciclista lungo il sentiero che costeggia il Riu Nou

Fig. 5.18. Sentiero che costeggia il Riu Nou prima dell'intersezione con la SS 554



Fig. 5.19. Intersezione tra il Riu Nou e la SS 554



5.3.3. *Quartucciu e il Riu Is Cungiaus*

Il Riu Is Cungiaus è geograficamente simile ai due fiumi già incontrati: sorgendo dalle campagne, attraversa il paese segnandone il confine storico, fino ad arrivare allo stagno di Molentargius. Questo fiume ha in parte mantenuto la caratteristica di limite urbano di Quartucciu, disegnando quel “triangolo” descritto nel capitolo precedente, anche se sono già in atto da diverso tempo progressive erosioni di questo segno territoriale. L'avvicinamento per certi versi ricorda l'esperienza del fiume di Selargius, pur mostrando già delle differenze: alle ultime propaggini del paese, le case più recenti, frutto di nuove operazioni di lottizzazione non ancora del tutto complete, si avvicinano al fiume ma mantenendo una fascia di rispetto erbosa che accompagna il fiume e permette ai padroni di cani di passeggiare in una parvenza di area verde (figg. 5.20, 5.21). Dall'altro lato del fiume si ritrova un'altra area non ancora costruita e non più coltivata, come a Selargius.

Lo spazio occupato dal fiume però è piuttosto diverso rispetto a Selargius. L'alveo del fiume è molto più profondo e gli argini su cui si può camminare risultano diversi metri più in alto rispetto al livello dell'acqua, creando una certa distanza, accentuata dalla presenza di un guardrail di recente costruzione che separa la strada dall'effettiva sede fluviale (fig. 5.22). E infatti il fiume rimane separato e non riesce a produrre un ambiente che si relaziona con la presenza umana; l'acqua occupa totalmente la sede che gli è stata costruita attorno, alimentando le piante che hanno dato vita a una vera e propria selva urbana che si incanala sotto il cavalcavia e prosegue verso le campagne (figg. 5.23, 5.24).

Non si ritrova quindi quel passaggio sotto la SS 554 che si trova a Selargius, ma ci si scontra con un'imprevista selva che impedisce non solo di passare ma anche solo di scorgere cosa succede sotto la strada e al di là. L'impossibilità di accesso a quello spazio (a causa delle complesse pendenze dell'alveo che rendono difficile raggiungerlo e della presenza dei guardrail che segnala come quello spazio sia “proibito”), che nel caso di Selargius era diventato una risorsa per gli abitanti, qui viene di fatto negato dalle forme vegetali che si sono riprese quello spazio, realizzando una forma di *selva* urbana (fig. 5.23). Infatti, se a Selargius è possibile assistere a un certo grado di negoziazione e condivisione degli spazi tra le diverse soggettività che li abitano, a Quartucciu la presenza umana è astratta e allontanata e quello spazio non è di fatto fruibile. Le piante e gli animali hanno costruito una simbiosi con il fiume, realizzando una forma di filtro ambientale che ha però come risultato quello di mitigare la presenza sonora e visiva della strada. Le piante non sono sempre presenti nella forma di selva urbana. Durante le diverse osservazioni che ho compiuto mi è capitato di incontrare intricati rovi di grandi

arbusti e canne di fiume, distese di piccole piante erbacee frequentate da insetti (fig. 5.22), ma anche situazioni di quasi totale assenza di piante, segno che quella foresta è comunque sotto qualche forma di controllo (fig. 5.24). Nei pochi casi di assenza di piante è possibile notare qualche traccia umana: oltre agli ormai poco interessanti rifiuti (perché troppo diffusi per diventare rilevanti), qualche sparuto graffito, opera di *writer* forse in cerca del muro più esclusivo e inaccessibile su cui lasciare la propria firma, puntualmente nascosta nuovamente dalle piante in crescita.

Questa situazione porta a interrogarsi sulle differenze tra gli spazi di Selargius e Quartucciu e sui possibili processi per cui due nodi apparentemente molto simili dal punto di vista delle configurazioni spaziali si rivelino poi così differenti e si assemblino in ecologie totalmente distinte, per quanto composte dagli stessi elementi. La conformazione spaziale degli argini può aver avuto un ruolo così dirimente nella determinazione delle costruzioni socio-ecologiche che si ritrovano, le esigenze degli abitanti possono essere state diverse, o diverse quelle delle amministrazioni che hanno gestito quegli spazi portando a due situazioni differenti, impedendo a Quartucciu quella relazione e quelle geografie affettive tra il fiume e gli abitanti. Qualunque sia la motivazione delle differenze, questo ulteriore frammento caratterizzato dall'acqua è una presenza rassicurante e piacevole, che smorza l'imponente presenza della strada e vivacizza la banalità dell'abitato strettamente residenziale.

La presenza dell'acqua che scorre e scandisce il territorio mi si presenta infatti come un *landmark*, un elemento discreto in un insieme continuo e denso di urbanità di vario tipo, e realizza un nodo rilevante lungo il nastro della strada. È un nodo che è possibile intercettare solo da una posizione che non è quella del livello e del ritmo stradale da cui non è possibile comprendere pienamente la complessità di quell'intersezione che unisce acqua, piante, metallo, calcestruzzo. È necessario invece svincolarsi dal dominio longitudinale della SS 554 per smarginare e infilarsi in quegli interstizi scartati dai processi di urbanizzazione in cui sperimentare altre forme urbane, ma anche altre modalità di conoscenza dell'urbano.

Un'ulteriore differenza tra questo fiume e gli altri due già incontrati è che il Riu Is Cungiaus non è stato tombato in nessun segmento. Al posto della tombatura è presente però all'interno del centro abitato un'alta recinzione metallica a separare le sedi stradali delle vie che lo costeggiano e la sede del fiume. Similmente a Selargius, la presenza di quest'area "naturale" negata è compensata dalla recente costruzione di vari piccoli parchi, con vialetti segnati, erba tagliata e giochi per bambini.



Fig. 5.20. Spazio d'ombra autoorganizzato lungo il Rio Is Cungiaus

Fig. 5.21. Sobborgo residenziale che costeggia il Riu Is Cungiaus



Fig. 5.22. Il letto del Riu Is Cungiaus

Fig. 5.23. Il Riu Is Cungiaus e la sua selva urbana



Fig. 5.24. Intersezione tra il Riu Is Cungiaus e la SS 554



5.3.4. *Tre fiumi e tre relazioni con l'urbano*

A partire da quanto emerso dalle note etnografiche sui tre frammenti selezionati, vorrei ora avanzare delle interpretazioni che, fondate sulle letterature presentate nei due capitoli teorici, analizzano questi tre elementi fluviali nel loro rapporto innanzitutto con l'infrastruttura SS 554 e poi con il contesto urbano in generale.

Uno dei primi temi che emerge in maniera evidente è il rapporto dell'urbano con la natura, e ovviamente con l'acqua. È un tema che è emerso svariate volte durante il lavoro di terreno e che mi ha portato a sviluppare una cornice teorica che in parte si fonda sull'UPE, come chiave di lettura critica del rapporto tra urbano e natura (intese come entità non ontologicamente separate, ma anzi co-prodotte). L'approccio relazionale dell'UPE è funzionale a produrre consapevolezza politiche e ambientali su questi spazi marginalizzati, per metterli in evidenza come spazi di possibilità socio-ecologica e di sovrappiombamento dei paradigmi urbani che spesso non lasciano spazio alla creatività urbana e suburbana. Ho provato a mettere in evidenza nel racconto dei tre spazi fluviali come cambia il rapporto con l'acqua all'interno del centro abitato e nel progressivo allontanamento verso le aree più suburbane. In particolare questo vale nei due casi di copertura dei fiumi di Monserrato e Selargius all'interno del tessuto più denso (quello di Quartucciu non è tombato, ma è comunque in una condizione di allontanamento e separazione rispetto al paese). Quella di tombatura dei fiumi che attraversano i centri urbani, per costruire viali, passeggiate e strade carrabili, è infatti prassi consolidata e storicizzata, per le città moderne e contemporanee (Kaika, 2015). È un'esigenza che, nata per questioni igieniche e per simbolicamente separare l'acqua *buona* (quella delle singole case, che esce pulita dai rubinetti) dall'acqua *cattiva* da nascondere (quella dei fiumi, dei canali e delle fognature), è diventata col tempo una necessità frutto del cambiamento delle abitudini urbane, dell'aumento del traffico automobilistico e del bisogno di spazio calpestabile, carrabile o edificabile. I documenti di piano già citati, esplicitano la motivazione igienica dietro alla scelta di copertura dei fiumi avvenuta in entrambi i casi negli anni Ottanta.

Quell'elemento di *naturalità* interno ai centri urbani, che ne ha determinato la genesi e lo sviluppo, e simbolo dei rapporti socio-ecologici alla base dell'urbanizzazione della natura (Kaika, 2005), è stato così col tempo negato, o piuttosto nascosto alla vista, per poi lasciare, in questo caso, che riemerga ai margini del centro urbano, laddove non è più così necessario aumentare superfici utili alle esigenze della città. Si può così individuare un passaggio da un'acqua *urbana*, sotterranea, celata, ma soprattutto regimentata e controllata, a un'acqua *rurale*, che può scorrere più liberamente, perché il territorio che investe non ha bisogno di quegli elementi simbo-

lici di ordine, pulizia, normatività e potere che invece caricano la città⁶. L'acqua dentro la città, nelle letture dell'UPE (Gandy, 2004; Swyngedouw, 2004; Heynen, Kaika, e Swyngedouw, 2006), rappresenta proprio uno degli elementi alla base del metabolismo urbano su cui si fonda la costruzione moderna delle città. Il fatto che i fiumi siano stati tombati all'interno della città simboleggia il valore puramente utilitaristico di questi e quindi la necessità di essere nascosti alla vista, relegati al reame dell'osceno inteso come *ob-sceno*, fuori dalla scena (Swyngedouw e Ernstson, 2018; Ernstson e Swyngedouw, 2019), escludendo ogni possibile valore ambientale e sostenendo unicamente la loro dimensione operativa. Non a caso, l'unica acqua visibile nelle città è solo quella ornamentale, monumentalizzata e celebrata delle fontane (Kaika, 2015) o quella controllata (a suo modo monumentalizzata) dei grandi corsi d'acqua che segnano la geografia delle città fluviali, come se fosse l'unica forma positiva di acqua urbana. Quando quegli stessi fiumi però attraversano le campagne al di là della SS 554, la situazione si ribalta: nelle campagne produttive (o che erano tali fino a non troppo tempo fa) il fiume è fonte di vita, acqua da valorizzare nelle geografie materiali e simboliche, risorsa. E infatti i fiumi non sono più nascosti, ma rimangono evidenti perché segnalati dalla presenza di piante acquatiche e da una presenza sonora che significa quel paesaggio altrettanto segnato dalla presenza della superstrada. È elemento importante perché segna e disegna le trame del territorio, diventa *landmark* ma anche e soprattutto elemento vitale e vivace, che rallegra e rassicura, garantendo allo stesso tempo il sostentamento delle attività produttive.

Nel momento in cui la storica e naturalizzata distinzione tra città e campagna, simboleggiata dal diverso trattamento dell'acqua, viene progressivamente erosa dall'urbanizzazione che avanza, il fiume rimane sentinella simbolica di questo rapporto, se non più materiale sicuramente simbolico, tra spazialità diverse, indicatori della relazione politica con il territorio. È infatti proprio nel punto di contatto tra questi due sistemi, che ho individuato nei tre frammenti che ho esplorato, che si può assistere a una frizione che diventa però genera-

⁶ In questa tesi sono partita dalla decostruzione delle distinzioni ontologiche tra urbano, non urbano e natura, ragionando di urbanizzazione planetaria e di processi che influenzano anche spazi apparentemente non-città. Nel terreno degli spazi che ho attraversato in questa ricerca questa evidenza rimane però sempre potenziale, latente, e non si rende evidente nei discorsi, nelle pratiche e anche nelle forme di gestione dello spazio che ancora reiterano questa distinzione. Per questo, se utilizzo terminologie per me già decostruite non è per negare i miei assunti di partenza, ma è una modalità per sottolineare quelle che sono le effettive situazioni e significati con cui mi sono confrontata, i discorsi e anche le ideologie che ancora permeano i discorsi e le politiche urbane.

tiva. Ho individuato tre spazi che, proprio per la dimensione intermedia e di difficile inquadramento, non sono considerati nelle politiche e nelle economie urbane della città, diventando però di fatto spazi *altri*, con altre caratteristiche e soprattutto con possibilità di sperimentazione di nuove pratiche urbane, non produttive di valore e proprio per questo extra-produttive.

Questa lettura sui corsi d'acqua si può ampliare anche alla relazione che l'urbano intesse con le forme naturali che accompagnano la presenza di un fiume quando non è, come in questi casi, chiuso da sponde di cemento. La natura urbana è stata storicamente considerata "buona" quando produttiva di qualche tipo di valore (come risorsa agricola o come risorsa ambientale). Nonostante sia un fatto ormai comunemente riconosciuto, al punto da essere ormai considerato un assunto indiscutibile, che il contatto con la natura (o con gli spazi *verdi* o *blu*) sia positivo per il benessere umano, in realtà a una lettura più posizionata e critica, è il contatto con una certa idea di natura a essere considerato benefico (Couper, 2018). Tutte le nature di scarto o improduttive sono sempre state espulse, discorsivamente quando non materialmente, dall'urbano o marginalizzate in una posizione interstiziale. A partire da questo assunto, i fiumi quando non sono inseriti in questo sistema di valore (ad esempio tramite operazioni di rigenerazione del *riverfront* o trasformati in parchi) risultano elementi ambientali non graditi perché assumono una configurazione naturale selvatica e poco gestibile, e che talvolta attira specie non-umane non gradite, o popolazioni e pratiche considerate produttrici di "degrado". Barchetta dice proprio in relazione alle pratiche informali sviluppatesi attorno ad alcuni fiumi torinesi:

Sono fuori tempo [...] tutte quelle pratiche accusate di bloccare o rallentare quel percorso lineare verso un'idea dominante di innovazione tecnica e scientifica, di sviluppo urbano, di proprietà, socialità e abitabilità. "A tempo" invece è tutto quello che resta all'interno delle linee tracciate dalle logiche estrattive e dominatrici sia del colonialismo sia del neoliberismo. (Barchetta, 2021, p. 121)

Il fiume urbano non controllato, selvatico o inselvaticito, risulta quindi uno di quegli elementi naturali, ma di scarto, anch'esso fuori tempo come le pratiche che possono avervi luogo. In quella stessa dimensione, e in particolare in quei contesti in cui le griglie del controllo e della normalizzazione sono meno forti, è possibile trovare altre modalità di utilizzo che proprio di quegli elementi di scarto si appropriano e con cui costruiscono una specifica relazione socio-ecologica (Barua e Sinha, 2023). I tre fiumi che ho percorso e osservato rappresentano questa idea di natura selvatica, non di valore, e neanche valorizzabile.

Nel momento in cui ho passato del tempo a osservare quegli spazi, cercando di andare oltre a quella che sembrava una configurazione morfologica

e formale sterile e ostile a qualsiasi flessibilità negli usi (e in realtà a qualsiasi uso) fuori dalla stretta operazionalità che ne ha determinato la genesi, è stato possibile individuare una galassia di pratiche quotidiane interstiziali e in questo senso una diversa lettura da parte dei fruitori di quegli spazi. Lo spazio sotto la 554 a Monserrato diventa un percorso pedonale e ciclabile (elemento evidentemente necessario ma non previsto dai progettisti della strada), una delle tante possibili scorciatoie che gli abitanti delle aree non ancora completamente urbanizzate disegnano attraversando, ad esempio, i campi sterrati. A Selargius il fiume che passa sotto la strada è un vero e proprio parco informale, anche in questo caso seguendo modalità che possono ritrovarsi in tanti altri spazi (Mahmoudi Farahani e Maller, 2019). Sono spazi entrati a far parte degli strumenti del quotidiano di chi li abita, individuando delle risorse negli spazi a disposizione.

Similmente a quello che accade nel giardinetto di Monserrato, ci troviamo in spazi che sono stati *deterritorializzati* (Brighenti e Mattiucci, 2012; Simone, 2020) dalle logiche spesso macchiniche di governo del territorio, in questi casi attente unicamente alla dimensione infrastrutturale e senza alcuna riflessione sulle effettive condizioni urbane e di vita presenti. Le pratiche quotidiane però hanno riappropriato questi spazi che sono stati così *riterritorializzati* dal basso e in funzione delle effettive modalità di svolgimento della vita quotidiana in questi interstizi. La costante produzione e (ri)produzione della vita quotidiana in questi interstizi socio-naturali rappresenta così l'insieme delle tattiche messe in campo, in maniera del tutto spontanea e senza un vero e proprio progetto politico, per sfruttare gli spazi risultato di urbanizzazioni improvvisate, "stracciate" e non del tutto coerenti, ma non per questo non abitabili (Simone, 2016). Sono tattiche risultato del dover imparare a "fare con" quello che lo spazio fornisce, ma che ha come risultato quello di costruire una città parallela (Careri, 2006; Nuvolati, 2019), con altre regole e altri codici, noti solo agli effettivi fruitori di quello spazio.

Le diverse modalità con cui gli interstizi fluviali sono stati riappropriati variano anche in funzione del trattamento che l'elemento naturale del fiume, e dell'eventuale accompagnamento vegetale, riceve da parte del sistema urbano che lo gestisce. Sono infatti tre modalità diverse che oltre a determinare configurazioni spaziali diverse, determinano anche parte del "pacchetto" di possibilità abitative degli abitanti. Il fiume di Monserrato mostra una configurazione spaziale estremamente inquadrata, con il fiume rigidamente incasellato in sponde e coperture di calcestruzzo, almeno fino a quando non riesce a liberarsi di quelle gabbie e riappropriarsi dello spazio e delle piante che gli appartengono. Gli usi osservati in qualche modo paiono riflettere

questa tecnica rigidità spaziale. E infatti, si può osservare un uso, piuttosto sporadico, ma soprattutto che si potrebbe definire utilitaristico, come semplice passaggio, parcheggio per le auto della zona e poche altre attività.

Il fiume di Selargius è quello che mostra la complessità maggiore, sia da un punto di vista della sua configurazione spaziale, ma anche dell'associato insieme di pratiche osservato. Quello che ho definito parco lineare informale è infatti risultato di una variegata mescolanza di usi, arricchita da persistenze territoriali non sempre prive di conflittualità, una relazione con l'acqua e la natura evidente e radicata, e una dimensione residenziale suburbana che cerca una relazione con quello spazio blu-verde, mostrando l'evidente differenza con il tratto di fiume tombato di via Venezia. La possibilità di costituzione di quel parco è dovuta precisamente al particolare assemblaggio socio-ecologico che qui si può osservare: l'area è infatti un intreccio di edifici residenziali a bassa densità; il fiume che è parte del tessuto ambientale storico consolidato; pochi campi residuali, ultima rimanenza della storia produttiva e socio-economica del paese; e il forte segno territoriale moderno della SS 554, con tutto il suo apparato materiale, simbolico, affettivo e atmosferico. Questo particolare e complesso intreccio è completato da tutte le pratiche che qui trovano spazio e che, nella loro quotidiana riproduzione, rendono questo spazio significativo anche su un piano politico di produzione spaziale dal basso. Scrivono a proposito delle pratiche informali, osservate sul lungofiume di Trento, Mubi Brighenti e Mattiucci: «le pratiche urbane quotidiane negli spazi pubblici informali contengono un elemento di rivendicazione e aspirazione che costituisce una sorta di substrato dell'espressione urbana, dell'elaborazione e della resistenza» (Mubi Brighenti e Mattiucci, 2012, p. 225).

Voglio sottolineare come il discorso sulla relazione con la natura non si limita a ragionare sulla relazione con spazi che presentano semplicemente delle forme naturali selvatiche/interstiziali. È un ragionamento su come la dimensione socio-naturale che ineludibilmente caratterizza l'urbano, renda questi assemblaggi degli insiemi profondamente vissuti e abitati da diverse soggettività e che permettono di sollevare questioni su come le città siano politicamente gestite e realizzate. Proprio in questo intreccio di soggettività, la pratica quotidiana che «include alleanze e relazioni con entità non umane, svolge un ruolo altrettanto importante. [...] All'interno della stessa città, le pratiche, le ecologie e le politiche sono diverse e non possono essere ricondotte alla singola categoria di "natura"» (Barua e Sinha, 2023, p. 2220). Nel caso di Monserrato, si è visto come l'adozione di piante "domestiche" e per questo connotate positivamente può essere letta come una modalità di legittimazione e ripulitura dello statuto abusivo e interstiziale dei residenti. Nel caso dei tre fiumi, c'è una relazione con una natura che

viene scartata dai processi di urbanizzazione e appropriata e risignificata come risorsa dagli abitanti che hanno costruito una loro relazione con queste forme socio-naturali interstiziali. C'è inoltre un gradiente di naturalità che ha un ruolo nell'instaurazione di questa relazione con la soggettività-fiume. Il caso di Monserrato è estremamente inquadrato e lascia poco spazio alla creatività suburbana; il caso di Selargius è invece quello in cui si assiste alla più interessante contaminazione tra dimensione socio-naturale e pratiche; mentre a Quartucciu la dimensione di natura selvatica è al suo massimo per la separazione che è stata imposta tra parte abitata (da soggettività umane) e la città "vegetale" (Mubi Brighenti, 2018). In tutti i casi però, a contrastare con l'interstiziale libertà dei tre frammenti, i tre comuni hanno adottato delle soluzioni progettuali diverse ma che rientrano nella stessa dimensione di controllo della natura ai fini di miglioramento della qualità urbana. A Monserrato il percorso del fiume tombato è stato gestito con un sistema di viali pedonali realizzati al centro della strada, in cui si trovano alberi, panchine, fontane e i tipici arredi urbani delle piazze. Le vie sono anche abbastanza frequentate e ci sono diverse attività commerciali che contribuiscono all'utilizzo dei viali come luogo di incontro e socialità. A Selargius, a costeggiare il tratto di fiume aperto (ma separato dal guardrail) e il viale tombato si trova il Parco Lineare di recente apertura⁷. Il Parco Lineare è stato realizzato sfruttando una fascia incolta tra il fiume e le case poco distanti. È un parco che ha tutte le caratteristiche dei parchi urbani contemporanei: orari di apertura precisi, uno stringente regolamento, aree adibite a specifiche attività (area cani, area giochi, area pic-nic, area sport), piante sempre curate e anche una ricerca di una certa forma di gestione del verde attenta alle specie autoctone (nella forma del cosiddetto "percorso sensoriale" con piante aromatiche e fiori di campo). Il parco istituzionale però, come visto, non ha impedito il perdurare delle pratiche di uso del parco informale più avanti, pratiche probabilmente più radicate in quello spazio e difficilmente impiantabili in uno spazio più inquadrato. Il fatto che nel tempo gli abitanti abbiano spontaneamente sopperito alla mancanza di un parco urbano e di infrastrutture ciclo-pedonali, scavalcando gli strumenti di piano non adottati dall'amministrazione, non è stato infatti intaccato dalla successiva realizzazione del parco ufficiale, segno della pervasività delle pratiche quotidiane nel risignificare uno spazio. A Quartucciu, si incontra una situazione simile. Il fiume non è tombato, ma recintato e quindi comunque

⁷ Il Parco Lineare è stato inaugurato il 21 aprile 2017.

non fruibile in nessun modo, neanche in un suo sepolcro cementizio. Ma anche in questo caso, una delle prime aree non costruite ai margini del paese è stata acquisita dal Comune e trasformata in piccolo parco⁸, con le medesime modalità del Parco Lineare di Selargius. Nuovamente, una forma di natura già accessibile, perché *naturalmente* presente, è prima espulsa dall'universo urbano perché di difficile gestione, e poi sostituita con una sua simulazione controllata e artificialmente tenuta in vita.

È prassi ormai consolidata per le città contemporanee, che si vogliono “smart” e in linea con i trend urbani, quella di recuperare e riprogettare i lungofiumi (che prendono così il nome più accattivante di *riverfront*) per operazioni di riqualificazione e rigenerazione. La risorsa blu-verde dei fiumi urbani viene così messa in valore con pratiche di ridisegno degli argini talvolta con esperimenti di rinaturalizzazione, finalizzate alla realizzazione di passeggiate urbane. Questa pratica rappresenta sostanzialmente una delle tante operazioni di *environmental fix* (Castree, 2008): attraverso forme spaziali alternative e verdi e una maggiore connessione socio-ecologica si compensano variamente i problemi ambientali delle città, dandone una nuova immagine più sostenibile. Perché la sostenibilità sia completa (quindi ambientale, sociale, ma anche economica) è necessario che questo nuovo verde sia anche reso capitalizzabile tramite la concessione di spazi per le attività commerciali e di ristorazione, racchiuse nella stessa cornice esperienziale, subordinando la fruizione del verde all'accesso alle attività presenti (Kotsila *et al.*, 2021). Con una modalità simile sono state recuperate infrastrutture dismesse, realizzando passeggiate urbane, parchi lineari, spesso tramite la valorizzazione della vegetazione (apparentemente) spontanea sorta successivamente alla dismissione⁹.

Nel caso in esame questo meccanismo non si è mai innescato, forse per mancanza di risorse economiche o progettuali, o di progettualità politica, arrivando alla situazione già descritta. Nonostante questo, pur non riuscendosi a curare della naturalità selvatica dei fiumi, non si è comunque voluto rinunciare all'ideologia della natura e del verde come strumento di *ecological fix*, anche a costo di produrla e fornirla artificialmente nella forma dei piccoli parchi chiusi o viali alberati. Ma allo stesso tempo, non si può lasciare libertà alla natura selvatica del fiume, che non produce valore e soprattutto che rischia di attirare pratiche e soggettività non desiderate. E i fiumi sono così espulsi dalla cornice di senso della città, celati alla vista o resi inaccessibili. In un sistema urbano

⁸ È il Parco di Via Solarussa, inaugurato il 27 luglio del 2019.

⁹ È il caso, per fare due noti esempi, della *High Line* di New York e del *Coulée Verte* “René Dumont” a Parigi. In entrambi i casi si tratta di due antiche ferrovie urbane dismesse, poi riconvertite a parco e inaugurate rispettivamente nel 2009 e nel 1993.

neoliberale, orientato al profitto, all'efficienza e all'attrazione di investimenti, risulta più semplice ed efficiente costruire da zero un meccanismo naturale controllato e gestito, che interagire con una natura già presente che, proprio perché "naturale", risulta complessa da gestire e non immediatamente fruibile. Si risolve così semplicemente allontanando il problema, per poi provvedere a posteriori all'invenzione di una nuova natura, più posticcia, ma sicura e securitaria, decisamente più accettabile che una forma di natura effettivamente inselvaticita. Si tratta nuovamente di un'altra declinazione dello stesso processo di legittimazione della natura urbana, tramite meccanismi di controllo e inquadramento che la rendono una risorsa materiale, morale e estetica e in grado di sostenere tanto la produzione economica quanto la riproduzione sociale (Castree, 2008; Loughran, 2020; Angelo, 2017).

Un ultimo elemento che permette di completare questo quadro complesso, è la lettura che i documenti progettuali forniscono dei tre fiumi nel loro rapporto con l'infrastruttura della SS 554. Mi riferisco in particolare ai documenti connessi al progetto di riassetto della strada, già descritto nel capitolo precedente, che si fondano in parte sulle prescrizioni del Piano di Assetto Idrogeologico della Regione Autonoma della Sardegna. Per quanto unicamente su un piano puramente tecnologico, il progetto dedica un'attenzione particolare alla relazione dei tre fiumi con la strada, essendo il rapporto con l'acqua un problema ingegneristico tipico. I tre interstizi che ho avuto modo di osservare sono gli unici tre spazi in cui si è reso necessario costruire dei ponti. È un elemento che non mi era noto prima di selezionare i tre spazi, ma che a posteriori rende conto della particolarità degli spazi.

Il Piano di Assetto Idrogeologico segnala come le aree attraversate dai fiumi siano caratterizzate da una pericolosità idraulica "elevata" o "molto elevata" e da un rischio idraulico ugualmente "elevato" o "molto elevato"¹⁰. Il progetto di riassetto della SS 554 tiene naturalmente in considerazione questi elementi per il riprogetto dei tre ponti, che saranno quindi mantenuti anche nell'eventuale nuova conformazione della strada. Non è importante in questa sede l'analisi del progetto dei tre ponti, che hanno peraltro una configurazione estremamente semplice e orientata unicamente alla funzionalità. Quello che può essere utile segnalare è come, nel caso del Riu Saliu e del Riu Is Cungiaus siano previsti dei percorsi ciclo-pedonali. Anche in questo caso non è rilevante la soluzione progettuale adottata, quanto il fatto che sia previsto un (minimo) sistema

¹⁰ La pericolosità idraulica esprime quanto un'area sia più o meno predisposta a subire un evento naturale e di quale entità, in base alle sue caratteristiche proprie. Il rischio idraulico invece prende in considerazione gli effetti che un evento naturale può arrecare a cose e persone.

di mobilità ciclo-pedonale. La provvisione di questo tipo di infrastruttura è innanzitutto una risposta alle sempre più evidenti esigenze di fornire infrastrutture per altre mobilità. Ma è anche una risposta tecnica e contemporaneamente politica alle critiche mosse dagli amministratori locali alle prime versioni del progetto, prive di tali soluzioni. I progettisti della strada hanno quindi risposto a queste problematiche con delle soluzioni semplici, quasi di compromesso, per accontentare le diverse tipologie di fruitori della strada. Non è stato in ogni caso previsto un passaggio a Selargius, forse a valle della considerazione della già adeguata funzionalità dei sentieri presenti.

Fatte salve le considerazioni di carattere tecnico, c'è in queste soluzioni una (possibile? Probabile? Forse ingenua?) forma di riconoscimento delle pratiche spaziali già in essere in quegli spazi, e un conseguente tentativo di produzione di uno spazio specificamente progettato a quello scopo, come a volerle innanzitutto legittimare, autorizzare, ma anche controllare e inserire in una cornice spaziale definita. Come nel caso dei parchi, non è possibile prevedere se effettivamente queste opere avranno la capacità di incanalare tutte le pratiche nello spazio a queste destinato, ma è anche in questo caso evidente la ratio progettuale che la pratica associa necessariamente a uno spazio finito e limitato negli scopi. Non è naturalmente possibile immaginare se queste infrastrutture ciclo-pedonali diventeranno la porta verso un parco peri-urbano metropolitano, se aiuteranno gli abitanti delle periferie nei loro attraversamenti quotidiani, o se verranno comunque trovati altri spazi da appropriare e trasformare. Ciò che mi interessava sottolineare è intanto il riconoscimento delle pratiche di uso degli spazi già presenti e il conseguente tentativo di inserimento in una cornice spaziale precisa e "quantificabile" perché ingegnerizzata.

A partire dalla cornice epistemologica dell'UPE, i tre fiumi e gli interstizi da questi generati, collegano tutte le attorialità con cui interagiscono: le infrastrutture materiali, gli elementi socio-naturali, le soggettività umane e non-umane, le pratiche e le politiche. Questo è stato possibile perché l'acqua non è solo *oggetto* di analisi, ma è anche indicatore ecologico-politico in grado di mettere in evidenza i significati politici, ecologici e simbolici connessi alla gestione urbana della natura, ma anche le diverse spazialità che da questo trattamento emergono. Come detto a inizio paragrafo, alcuni dei processi urbani che ho analizzato non sono direttamente legati all'acqua in quanto tale, ma attraverso l'infrastruttura fiume, letta come assemblaggio socio-ecologico ed eco-politico più-che-urbano, si rendono manifesti.

Ho individuato nelle mie esplorazioni urbane tre frammenti di significato e generativi di domande e interrogativi. Sono tre frammenti che segnano un

passaggio da uno spazio pianificato a uno meno regolato, e per questo potenzialmente più flessibile, e in cui è stato possibile individuare assemblaggi e pratiche che fanno di questi contesti “spazi di possibilità”. I frammenti, però, non si limitano al circoscritto areale in cui i fiumi si incontrano materialmente con la strada. I frammenti infatti si sono espansi nel processo di interpretazione, hanno lanciato altri fili e provocazioni per diffondersi verso altre spazialità, altre processualità e altre relazionalità. I tre fiumi che segnano questi territori si costituiscono quindi come delle zone critiche che mettono in evidenza come la SS 554 possa essere letta anche come un anello segnato da spazi (socio-naturali, ma non solo) protetti dal capitale e pertanto libera e foriera di possibilità. Infatti quello che succede è che proprio laddove il controllo è meno forte, paradossalmente perché lo spazio è già segnato da un oggetto potentemente gerarchizzante, si può assistere a un ribaltamento dei significati e a una serie di possibilità immaginifiche e di trasformazione spaziale. L’acqua, elemento fluido, mi ha costretto a seguire la sua corrente, osservarne le variazioni, portandomi in direzioni che non avrei potuto prevedere, facendomi notare nuovi dettagli e portando nuove soggettività in questo gioco di intrecci e nodi.

5.4. Piccole storie e nuove consapevolezze: gli interstizi come spazi di possibilità

In questo capitolo sono entrata nel vivo del lavoro di interazione e osservazione dei frammenti selezionati nelle derive del capitolo precedente. In questo momento il processo di ricerca si concretizza nella sua interezza e il quadro teorico, la metodologia e il più ampio caso studio della SS 554 si intrecciano nella costruzione di questa rilettura di alcuni interstizi urbani come spazi di possibilità. Come si può vedere sono piccole storie su frammenti spaziali con cui ho deciso di voler interagire perché significativi da un punto di vista della relazione con la strada e con le politiche urbane, delle pratiche quotidiane d’uso, dei processi abitativi formali e informali e delle condizioni socio-naturali presenti.

Nel primo paragrafo mi sono concentrata su un particolare spazio (un piccolo giardinetto fatto di arredi da giardino e piante in vaso) realizzato in uno dei sobborghi nati informali a nord della SS 554 e mantenuto da uno degli abitanti del quartiere. Questo giardinetto, letto anche come possibile parco o piazza urbana, è stato interpretato come un tentativo di autoproduzione di una forma urbana nota e rassicurante (perché riconoscibile e perché fa uso di elementi vegetali curati), e come tentativo di rappresentazione di uno statuto di cittadinanza urbana che al momento risulta precario. Nell’adozione di modali-

tà urbane viste come legittime e nell'uso di una natura sanificata e produttrice di significati positivi si può leggere un tentativo di ribaltamento dei significati attualmente attribuiti al quartiere dall'esterno. Il tutto avviene in una modalità spontanea a partire da una semplice pratica di abbellimento di un quartiere carente di tutte le dotazioni urbane.

Nel secondo paragrafo mi sono concentrata sui tre fiumi che attraversano i centri del Cagliaritano e incontrano in tre nodi particolari l'infrastruttura della SS 554. Nei tre differenti nodi, connessi da alcune costanti e dall'appartenenza a uno stesso sistema idrico, si sviluppano tre spazi in cui l'infrastruttura della strada e l'infrastruttura del fiume danno vita a intrecci socio-naturali molto particolari e che sono stati in alcuni casi appropriati dagli abitanti della zona. La relazione tra fiumi e urbano è stata poi espansa a tutto il corso del fiume e alle modalità con cui all'interno del centro urbano compatto è stato gestito. In tutti i casi la naturalità del fiume è stata negata o celata alla vista, fornendo in risposta delle naturalità più "urbane", controllate e controllabili. Nonostante ciò, le pratiche quotidiane di uso degli spazi ancora accessibili mostrano una relazione non problematica, ma anzi ripolitizzante, con le nature fluviali interstiziali.

Il registro adottato, che tende al narrativo, è frutto dell'approccio metodologico che ho costruito e del mio posizionamento in questa ricerca. L'obiettivo di questo lavoro è quello di disvelare piccoli frammenti spaziali già presenti ma resi poco visibili dalle complessità che caratterizzano ogni spazio e dalla loro stessa condizione di interstizialità. A partire dal disvelamento e dalla rilettura degli spazi è possibile avanzare delle interpretazioni indiziarie ma informate dal quadro epistemologico costruito e evolutosi nelle esplorazioni.

I frammenti mettono in evidenza proprio quanto detto nei capitoli teorici sull'interstizialità leggibile come una condizione frutto di processi urbani che costruiscono gerarchie basate su relazioni di potere tra spazi e politiche. Queste relazioni differenziali sono leggibili sul piano dell'abitare e delle pratiche di uso dello spazio, ma anche su un piano più-che-umano, in quei contesti in cui la natura è resa interstiziale e privata del suo potenziale valore economico, ambientale e spaziale. Queste due dimensioni nel mio percorso e nei casi che ho incontrato sono inseparabili, si intersecano in vari modi e si supportano a vicenda. Le pratiche quotidiane sono spesso affiancate da un uso, una cura e una rappresentazione della natura come elemento funzionale al miglioramento delle qualità abitative e urbane ed è in questo senso parte del processo di costruzione di una forma di cittadinanza dal basso. In altri casi si incontra invece una natura messa da parte dalle logiche urbane che non ne trovano un utilizzo produttivo e la relegano alla dimensione interstiziale. Dimensione che però la rende disponibile per altre sperimentazioni e appropriazioni. E infatti le pratiche di uso di questi spazi coabitati da un certo tipo di natura contribuiscono alla creazione di nuove possibilità

spaziali, senza una progettualità eterodiretta, e in questo sono in grado di fornire figurazioni urbane alternative ai modelli più consolidati. Il tutto in uno spazio profondamente segnato dalla presenza di una infrastruttura estremamente regolatrice, in cui però è sempre possibile trovare spiragli di libertà e flessibilità per costruire e abitare una città parallela.

E infatti, risulta evidente come i progetti di strutturazione a parco (effettivi o anche solo potenziali) non necessariamente pervengono a uno stesso risultato di innesco e stabilizzazione di pratiche nate spontanee. Nel quotidiano di queste pratiche si può leggere anche una dimensione di uscita dalle norme e dalle logiche urbane, spinta che non è unicamente conseguenza dell'assenza di un servizio, e non necessariamente ha fini espressamente contrastivi. Il caso del Parco Lineare di Selargius è emblematico in questo. Sebbene buona parte delle pratiche che si possono osservare lungo il Riu Nou si possano svolgere anche all'interno del parco lineare, quelle pratiche non si sono completamente spostate all'interno della cornice del parco, ma sono almeno in parte rimaste là dove erano già radicate e stabilizzate. Può infatti succedere che pratiche che nascono in risposta a carenze nelle dotazioni urbane, arrivino con il tempo a rimanere impiantate sul territorio, a prescindere dall'effettiva necessità o di eventuali nuovi usi. O può permanere un doppio binario di usi tra spazi formalizzati e spazi ancora usati informalmente.

Come visto, pratiche quotidiane, uso e rappresentazione della natura nei casi che ho esplorato si intrecciano, si mescolano, si significano a vicenda e determinano assemblaggi e immaginari nuovi. Proprio per questo ho trovato che non sono due dimensioni del tutto scindibili, perché appartengono allo stesso meccanismo che prima costruisce gerarchie tra spazi e *nature*, creando anche questi spazi interstiziali, secondari, e paradossali perché appropriabili e malleabili, *spazi di possibilità*.

Conclusioni

Ho iniziato questo percorso sapendo quasi niente di come avrei voluto impostare la ricerca, se non che avevo bisogno di starci dentro, con il mio corpo e la mia soggettività e sapendo solamente che volevo interfacciarmi con quello strano oggetto che è la SS 554. Man mano che il percorso procedeva è cresciuta progressivamente la consapevolezza che ero inestricabilmente connessa allo spazio che avevo scelto, che la mia vita quotidiana ruotava sempre di più attorno a quella strada, che ogni volta che sentivo parlare di 554 le mie orecchie erano in allerta. Allo stesso tempo mi stavo evolvendo con la mia ricerca e il rapporto con la SS 554 stava cambiando anche il mio posizionamento nel mondo, non solo accademico. Nel processo di scrittura ho potuto assistere proprio alla mia evoluzione dentro questo percorso ed è stato anche un'importante lavoro di auto-osservazione e auto-riflessione. Durante il lavoro di ricerca e poi di scrittura sono emersi dubbi, questioni di posizionamento, riflessioni etiche e posture che ho capito non avrei voluto assumere e che mi hanno portato a riorientare costantemente il mio processo in maniera più coerente con i miei obiettivi. Ho iniziato pensando di voler fare una ricerca il più possibile partecipata, ma più mi immergevo in quello spazio complesso più sentivo di doverci entrare in punta di piedi, osservando silenziosamente quello che già stava accadendo negli angoli più nascosti di questa rumorosa superstrada. E così ho continuato a camminare, a fotografare e a interagire puntualmente con questi spazi già molto significati, e non da risignificare con un gesto dall'esterno. Ho così scoperto che questi spazi andavano soprattutto osservati e *raccontati*, non ripensati. E così sono arrivata alle piccole storie che presento nel quinto capitolo, in cui piccoli spazi hanno assunto grandi significati e una matassa di fili che ancora non credo di aver srotolato fino alla fine.

Le conclusioni del capitolo precedente sono già una prima chiusura del percorso generale, per cui vorrei qui avanzare delle ulteriori riflessioni sul percorso in generale, su come si è svolto e sulle piste che lo hanno segnato e attraversato.

La domanda che rimane aperta in chiusura di un percorso di ricerca è spesso, e in particolare per lavori che mirano soprattutto a “sollevare questioni” e non unicamente a risolvere problemi: a cosa serve tutto questo? L’obiettivo principale è stato quello di produrre una nuova narrazione di una superstrada urbana, come uno spazio in sé, non solamente come infrastruttura funzionale alla mobilità urbana, ma come spazio abitato e vissuto, come un campo su cui si dipanano pratiche, popolazioni, spazi e situazioni oltre la mera funzionalità stradale. Questo obiettivo è coerente con il punto di partenza teorico, secondo cui le infrastrutture sono oggetti non unicamente tecnici, ma anche sociali e culturali e con una profonda influenza nei contesti locali con cui entrano in relazione, talvolta anche sollevando conflittualità rispetto agli obiettivi di scala più ampia. Lo sguardo incorporato e orientato al locale, al quotidiano, al mondano è servito precisamente per superare tutti i discorsi astratti sulle infrastrutture e sui processi di urbanizzazione, che nel disegnare quadri globali e distaccati sui processi economici e politici urbani spesso non riescono a rendere conto di quello che accade sul terreno materiale e locale che produce ed è prodotto da quegli stessi processi.

Più nel dettaglio, attraverso il lavoro sugli interstizi di una superstrada urbana, il libro vuole contribuire ad arricchire le diverse ontologie degli interstizi urbani di un nuovo elemento, che viene contemporaneamente posto in dialogo con tutti quei discorsi sugli oggetti infrastrutturali intesi come “configurazioni socio-tecniche” (Lawhon *et al.*, 2018). La combinazione tra infrastrutture urbane e interstizi ha quindi permesso di rileggere le superstrade urbane, oltre che gli interstizi, come spazi di possibilità. La motivazione dietro il tentativo di connessione tra il campo degli studi sulle infrastrutture e la letteratura sugli interstizi sta nella profonda consapevolezza e convinzione dell’inseparabilità tra processi urbani planetari, dimensioni locali e pratiche quotidiane. Passare da un’idea di ideale infrastrutturale (Graham e Marvin, 2001) verso una lettura delle configurazioni situate in atto attorno alle infrastrutture può aiutare a dare un senso delle effettiva possibilità e opportunità che un’infrastruttura può offrire a chi naviga quotidianamente la sua socio-materialità. La lettura interstiziale delle infrastrutture basata sull’idea di interstizi come spazi di possibilità rende così possibile connettere le macro-logiche dietro la produzione delle infrastrutture urbane con le situazioni localizzate che le animano e le significano nel loro contesto. Mobilitare una lettura degli interstizi urbani connessa alle politiche di possibilità è stato un invito a ripensare e rileggere lo spazio infrastrutturare, cercando la differenza piuttosto che una qualche egemonia (Gibson-Graham, 2006a).

Vorrei quindi provare in chiusura a ri-tracciare alcune delle traiettorie che mi hanno accompagnato durante questo percorso, ragionando anche sulle possibili conversazioni che si possono attivare con altri contesti e altri mondi. L’idea di fondo di questo lavoro è stata appunto quella di ri-leggere la SS 554 e le strade

in generale non solo come una linea di connessione tra n punti, ma come un vero e proprio *campo*, con un suo spessore e una sua profondità. La strada ha infatti un suo spessore “orizzontale”, che espande l’area di sua influenza oltre la linea del suo tracciato. In maniera varia e variabile, tentacolarmente, la strada infatti trasforma quella che, almeno da un punto di vista di interesse politico urbano e trasformativo, è una *terra nullius* (le campagne suburbane), in una terra trasformabile. In questo senso da una densità politica molto bassa, la strada innesca processi di attivazione dello spazio e in questo senso lo politicizza, aumentandone il potenziale di urbanità, e quindi la sua desiderabilità. Nei processi di evoluzione urbana degli spazi attorno alla strada, i primi a essere stati trasformati e territorializzati sono stati quelli direttamente affaccianti sulla strada, acquisiti dalle attività commerciali che sfruttano l’effetto vetrina della strada stessa. Poi è toccato alle aree agricole trasformate dalle iniziative private di autocostruzione a scopo residenziale o produttivo con successiva urbanizzazione; agli episodi di terziarizzazione che creano polarità sempre più disperse nell’area vasta; e agli episodi più formalizzati di lottizzazione e urbanizzazione pianificata. Quello che risulta è un *pattern* non omogeneo di spazi caricati di una diversa politicità o attrattibilità. Processo che, come si è visto, lascia dei vuoti, dei segni o delle nodalità particolari, gli interstizi su cui ho deciso di lavorare.

Gli spazi della strada mostrano anche una certa profondità “verticale”, nello spazio e nel tempo. Ogni processo spaziale infatti agisce e si innesta su un livello che non è mai del tutto neutro o privo di segni, costruisce nuovi significati su quelli precedenti che vengono risignificati, o talvolta cancellati e riscritti. La profondità a cui mi riferisco emerge proprio nel momento in cui l’immersione nello spazio permette di evidenziare tutti i livelli possibili di lettura, che emergono in funzione della posizionalità, della sensibilità e degli interessi di chi in quel campo si immerge. È così che lo spazio della strada diventa una sovrapposizione di elementi naturali, elementi naturali trasformati, pratiche storicizzate e nuove pratiche d’uso, progettualità, interessi e simbolizzazioni. La strada quindi non è mai *solo* una strada ma è questo complesso intreccio tanto materiale quanto simbolico. A partire da queste premesse, ho voluto raccontare questi spazi meno evidenti, troppo poco raccontati, o raccontati spesso solo con i linguaggi dei piani, che non sempre riescono a cogliere tutte le sfumature che in uno spazio si depositano e stratificano. Tramite le derive ho cercato di far emergere alcuni di questi significati, mediati dalla mia esperienza, dal mio sguardo e dalla mia posizionalità.

Così come nel 1964 l’architetto Bernard Rudofsky (ri)scopriva l’architettura “senza architetti” (Rudofsky, 1964), la cosiddetta architettura vernacolare, così può essere un percorso generativo quello di pensare un’urbanistica senza urbanisti. Ragionare su questo piano implica naturalmente la messa in evidenza di conflitti

territoriali, della frizione tra i tempi, i modi e gli strumenti della pianificazione e le esigenze dei destinatari di quegli stessi piani; ma permette anche di far emergere le potenzialità creative del non controllato, del non normato e dello spontaneo e in generale delle minuzie del quotidiano (Grosz, 1998). Prestare attenzione al quotidiano permette quindi di far emergere rappresentazioni, immaginazioni, bisogni, e in questo senso anche di anticipare e di pre-vedere gli strumenti di piano che in questo modo possono riconoscere e incamerare altre visioni.

Anche se in questo percorso di ricerca non ho voluto proporre qualche tipo di “linee guida”, cionondimeno un approccio di questo tipo può avere anche dei risvolti operativi, di orientamento di scelte progettuali, o di costruzione di consapevolezze sui contesti a monte di interventi trasformativi. L’idea per questo libro si situa principalmente su un piano di riflessione teorica e i casi sono stati scelti in funzione di una loro pregnanza di tipo scientifico-interpretativo, eppure quegli stessi contesti esistono e vivono una loro vita all’interno di determinate cornici di piano che talvolta porta a progetti di rinnovamento o trasformazione. È notizia recente ad esempio che il Riu Is Cungiaus, a Quartucciu, è attualmente oggetto di un progetto di rinaturalizzazione del fiume e di realizzazione di un parco lineare, un progetto guidato da logiche puramente di spinta all’urbanizzazione e all’estrazione di valore fondiario tramite la mobilitazione di elementi naturali mercificati (Loi e Pierucci, 2025). È un progetto che non tiene infatti conto delle effettive condizioni territoriali, storiche e attuali, che insistono nella periferia di Quartucciu, definita degradata e senza identità. Un approccio esplorativo, attento alle nature interstiziali e alle pratiche quotidiane avrebbe aiutato a intercettare meglio le effettive condizioni su cui il progetto si andava a inserire.

Oppure, se nell’attesa delle ultime urbanizzazioni gli abitanti dei sobborghi informali di Monserrato hanno costruito il loro spazio pubblico dal basso, una lettura attenta a queste pratiche può individuare un possibile bisogno di una piazza o di un luogo adatto a forme di socialità e alla costruzione di una comunità. O gli abitanti che utilizzano il lungofiume di Selargius come il loro parco urbano possono diventare spia di quello che è ricercato in uno spazio “verde”. La città di Selargius ha un importante sistema di parchi, frutto di un intenso lavoro da parte dell’amministrazione. Eppure esiste comunque una frequentazione delle aree interstiziali, una diversa idea di spazio verde, forse più connessa al territorio e alle sue costanti e meno interessata al disegno urbano tipico dei parchi cittadini. Scrive Annalisa Metta a proposito del Parc André-Citroën progettato nel 1992 dal paesaggista Gilles Clément:

Qui la selva non ha nulla di metaforico, non è l’evocazione narrativa di un altrove, ma è la legittimazione dell’autodeterminazione del vivente facendo del giardiniere il custode dell’imprevedibile, accogliendo, assecondando e incoraggiando il continuo

assestarsi dell'equilibrio instabile tra tutte le forme di vita, residenti o in transito, la composizione dei suoli, il clima e i suoi effetti intermittenti, la frequentazione degli umani o il loro ritrarsi. Qui, il selvatico si fa prossimo e praticabile e richiede un giusto dosaggio tra gerenza premurosa e intenzionale distrazione, quella che consente la libertà altrui e la collaborazione semplice, né imposta né subita. (Metta, 2022, p. 134)

In questo senso la pianificazione e il progetto non devono necessariamente puntare a normare, ridisegnare e incasellare la dimensione dell'imprevisto, ma possono innanzitutto comprendere questa dimensione, capire come interpretarla e come eventualmente integrarla in progetti meno direttivi, ma anche astenendosi dal progetto e semplicemente riconoscendo le qualità dello spazio auto-formato e auto-gestito. Esiste infatti un'inegabile attrattività, quasi un feticcio, verso quello che è spontaneo, imprevisto, anche selvatico, così come nell'idea di costruire una contro-narrazione della città attraverso pratiche di uso non convenzionali. La scoperta di una breccia in una recinzione che permette di prendere una scorciatoia, un parcheggio sterrato che diventa un campo da calcio; un sentierino in periferia non ancora asfaltato in cui raccogliere erbe spontanee; il passaggio sotto la 554 che bypassa il semaforo e può contemporaneamente essere significato con graffiti e tag; tutte queste modalità costruiscono una città seconda, un divertimento per i suoi abitanti e anche una appropriazione di questi spazi spesso noti solo a chi quegli spazi li vive quotidianamente e li plasma con le sue attività. È un livello secondo, una contro-topografia (Katz, 2001), ma non per questo meno rilevante e meno significante. E se non è facile normare gli usi di questi spazi, forse non è neanche necessario impedirli o cercare di istituzionalizzarli, quanto riconoscere questi utilizzi e trovare modalità con cui integrare le dinamiche più sottili e più vibranti della città, in strumenti di piano flessibili e attenti alle diversità. Si tratta in sostanza di imparare a convivere con le perturbazioni (Haraway, 2019a), che non vuol dire convivere con qualche tipo di problema, ma con tutti quegli elementi di disturbo dello spazio urbano che lo rendono però così intrigante, vivo e in costante mutamento.

Va comunque riconosciuta una tendenza, in progressivo aumento, in ambito urbanistico e paesaggistico, a "lasciar fare" la natura, rispettando alcune necessità della vegetazione e della fauna che la abita, tanto in termini spaziali quanto alla scala delle temporalità. Una delle strategie di più semplice applicazione in ambito urbano, in parchi o aree coperte a vegetazione, è quella dello sfalcio ridotto o selettivo, in cui in determinati periodi dell'anno (ad esempio, quello della fioritura e della riproduzione di piante e insetti, o quando è necessario proteggere il suolo dalle temperature più estreme) alcune porzioni di vegetazione vengono lasciate crescere più liberamente, senza riprodurre il classico prato all'inglese. Questo fa sì che le piante possano sviluppare tutte le parti necessarie alla riproduzione, permette la diffusione degli insetti impollinatori, e apporta anche significativi

miglioramenti al comfort ambientale, oltre che richiedere una minore quantità d'acqua e una manutenzione meno costante. Un prato a sfalcio ridotto, con tutte le sue variazioni morfologiche e cromatiche sta diventando anche un elemento estremamente apprezzato, proprio per la sua (almeno presunta) autenticità e naturalezza. È una delle cosiddette *nature-based solutions*, soluzioni progettuali che mobilitano i processi e le funzioni della natura per affrontare problematiche socio-ambientali e promuovere un'idea di città sostenibile, attenta all'ambiente, inclusiva e abitabile. Quello delle *nature-based solutions* è uno degli approcci progettuali che a partire dall'emergere di una coscienza ambientale ed ecologista si adopera per trovare (attraverso soluzioni tecniche) il miglior modo di rispondere alle sfide poste dalla contemporaneità. Associate spesso alle *nature-based solutions* si trovano i servizi ecosistemici, intesi come i benefici che gli esseri umani ottengono direttamente o indirettamente dagli ecosistemi naturali e che soprattutto in ambito urbano possono essere valutati per determinare il grado di vivibilità e sostenibilità di un certo contesto. Qui la natura viene vista come fornitrice di benefici gratuiti per gli esseri umani e quindi da mobilitare e progettare in funzione di questi benefici (reiterando quindi una visione tendenzialmente produttivista della natura urbana).

Il selvatico sta quindi, timidamente, iniziando a essere introdotto attivamente in città. Si sta riscoprendo così il valore del selvatico, dal punto di vista ecologico (come riserva di biodiversità e di contrasto al cambiamento climatico), ma anche come parte di una nuova estetica urbana meno controllata, entrando così a far parte del lessico progettuale capace di valorizzare e rivitalizzare la città. L'introduzione attiva, e quindi anche in qualche modo controllata, è infatti quello che differenzia l'approccio progettuale al selvatico rispetto al selvatico che si incontra negli interstizi urbani. Anche se solo in termini estetici e di possibile fruizione, il gesto progettuale potrebbe diventare comunque uno strumento di estrazione di valore e di accumulazione. Manca infatti in questi casi la dimensione propriamente interstiziale e quindi anche la spontaneità e informalità che si accompagna all'essere fuori dai circuiti di estrazione del valore, che quindi non renderà mai il selvatico progettato (definizione che sembra quasi un ossimoro) uno spazio interstiziale nel senso qui discusso. Dal punto di vista delle relazioni ecologiche, del riconoscimento delle necessità delle soggettività non-umane, della giustizia ambientale e dell'accesso alla natura, sono approcci meritevoli e che stanno cambiando la relazione con la natura urbana, ma da un punto di vista più politico-economico rimane e rimarrà sempre una distanza, data proprio dall'interesse che viene riversato verso un determinato spazio e la natura che lo occupa, che quindi accumulerà e produrrà un determinato valore, cosa particolarmente vera nel caso dei progetti di paesaggio più strutturati e anche

più discussi e pubblicizzati. Rimane necessario mantenere uno sguardo critico rispetto a tali processi per demistificarne le retoriche e valutarne i rischi di potenziale *greenwashing* o di *commodification* della natura (Bonati *et al.*, 2025). In questo gli interstizi continuano a mostrare la loro carica critica e destabilizzante verso le logiche produttiviste dell'urbano.

Per costruire questa visione degli interstizi urbani ho sfruttato il potere contemporaneamente critico e creativo della narrazione e della descrizione, accompagnata da supporti visuali, come strumento tramite cui far emergere nuove consapevolezze sullo spazio. La forza di una geografia fatta sul campo sta proprio nel mescolare una rappresentazione con la sua capacità di innescare meccanismi immaginifici e metaforici. Proprio questi, riprendendo il classico di Dematteis *Le Metafore della Terra* (1985, cf. anche 2021), costituiscono il punto di partenza per la produzione di nuovi significati spaziali. L'idea di geografia di Dematteis è quella di una geografia contemporaneamente politica e poetica, in grado cioè di far «emergere dal fondo oscuro della Terra mondi nuovi che prima non esistevano» (Dematteis, 2021, p. 17). È un'idea di geografia che decostruisce la visione a-politica di una geografia puramente descrittiva che ha già scoperto e rappresentato tutto il conoscibile ed è per questo statica e ormai irrilevante. Al contrario, ogni tipo di descrizione geografica può e deve essere aperta verso l'inatteso e il mutamento (Governa, 2022), e per questo essere alla base di un processo creativo di creazione di nuovi mondi.

La costruzione di questi piccoli quadri su spazi interstiziali mi ha permesso di costruire un meccanismo apparentemente puramente descrittivo di piccole spazialità al margine urbano ma che contemporaneamente fa sì che vengano lanciati fili, provocazioni e inventate storie di mondi nuovi e possibilità. Nel processo di osservazione, lettura, rilettura e racconto dello spazio, che invita continuamente ad andare a fondo, di tutti i significati possibili, si producono inevitabilmente nuove figurazioni, ampliando significati e interpretazioni. La scelta di lavorare su spazi così minimali e nascosti è funzionale a questo progetto perché ha permesso di aprire singole finestre su dinamiche urbane più ampie, e generare consapevolezze a partire dalle pratiche quotidiana di chi vive e anima questi spazi. Inoltre, lavorare negli interstizi del sistema urbano contemporaneo è un posizionamento epistemologico che nasce dalla stessa attitudine performativa e interrogativa che ho portato avanti per tutto il percorso. Farlo lungo una superstrada urbana è un ulteriore livello di complessità e di innovazione (Castan Broto *et al.*, 2021): da una parte ha portato a costruire uno sguardo meno tecnicistico e meno legato alla componente normativa o economico-politica dei processi infrastrutturali, ma più attento alle dinamiche proprie degli spazi che ho attraversato, e che messe in connessione con la letteratura sulle infrastrutture e l'ecologia politica urbana

ha portato verso un quadro interpretativo che tiene assieme dimensione locale e dinamiche di più ampia scala. Allo stesso tempo, usare dei metodi (come il camminare) generalmente impiegati per indagare le componenti socio-culturali dello spazio e applicati il più delle volte in contesti diversi, che siano spazi urbani intesi nella loro forma più convenzionale (la città) o spazi totalmente non urbani. Mettere assieme un metodo e uno spazio che solitamente non vengono associati è uno degli strumenti che ho sfruttato per decostruire alcune convenzioni sull'urbano e sulla stessa ricerca urbana. Da questa posizione femminista e trasformativa è stato quindi possibile scavare dentro le storie degli interstizi urbani per fornirne una lettura come spazi di possibilità. E anche se gli spazi che ho individuato sono spazi con una rilevanza iper-locale, le riflessioni che ne emergono hanno una forza che è extra-locale. Si aggiunge così un ulteriore tassello per una lettura posizionata e critica degli interstizi urbani, delle nature interstiziali e delle stesse infrastrutture urbane e delle relazioni tra queste tre dimensioni intrecciate. Ho preferito non fare un lavoro di comparazione diretta tra più casi, ma ho scelto di concentrarmi a fondo su un singolo caso, una città ordinaria, che proprio perché ordinaria può diventare un nuovo spazio da cui far emergere teorizzazioni potenzialmente inedite. Ho così aggiunto un nuovo oggetto urbano alle diverse ontologie e configurazioni eterogenee delle infrastrutture e degli interstizi urbani. Da qui è possibile costruire nuove connessioni con i casi e le letterature già studiate, aprire nuove piste di ricerca, far emergere nuovi casi e continuare a moltiplicare e far proliferare le geografie urbane, intese rigorosamente al plurale.

Ho avuto inoltre modo di ragionare su come la concezione di spazio di possibilità che ho sviluppato si manifesti lungo due canali differenti. La prima è quella che ho avuto modo di esplorare nei capitoli precedenti ed è l'idea di spazio di possibilità in termini di potenzialità creative, politiche e spontanee di risignificazione di spazi interstiziali. Quelli che ho esplorato sono infatti spazi da cui è possibile far emergere un *possibile* differente, costruito su quei terreni sfaldati che sono gli interstizi. Ma diventa evidente anche come le possibilità di cui parlo si concretizzano anche in termini conoscitivi/epistemologici. Infatti, molte delle consapevolezze che emergono da questi spazi non sono risultati di un progetto politico esplicito e finalizzato a tali emergenze. La significatività politica emerge più chiaramente nel momento in cui ci si immerge negli spazi con l'obiettivo di produrne una rilettura critica e informata da teorie geografiche. Ho incontrato spazi che mostrano possibilità per nuove consapevolezze urbane e una lettura differente degli spazi di un'infrastruttura stradale. Queste consapevolezze emergono però a condizione di immergersi completamente in questi spazi, entrarci in relazione, con l'obiettivo di rileggerli in chiave critica e politicamente informata. Le conseguenze delle dinamiche spaziali che qui insistono, che chiaramente sono conseguenze non solo su un piano teorico-interpretativo, ma anche e soprattutto

conseguenze leggibili sul quotidiano, sulle forme urbane e sulle politiche, sono emerse proprio a partire da questa dialettica che si instaura tra il campo e chi fa ricerca, che mi ha prima portato a individuare alcuni spazi da approfondire; ha influenzato la costruzione del quadro teorico; ha permesso di inquadrare e definire l'ipotesi di spazi di possibilità; che ho poi verificato sul campo, pervenendo a tutte le ulteriori consapevolezze che ho portato avanti fino a qui e che comunque non esauriscono le potenzialità spaziali e conoscitive degli interstizi urbani.

Questa stessa postura mi ha portato anche a interagire con le componenti umane e più-che-umane che popolano e animano la strada e i suoi interstizi, come componente imprescindibile dei processi urbani. Ho sempre e quasi esclusivamente parlato di più-che-umano e non solo di non-umano proprio in ragione del particolare contesto in cui mi sono immersa. Infatti, anche in ragione di tutti i discorsi fatti sulla costruzione sociale della natura ma soprattutto in relazione al contesto, mi sono interfacciata con spazio in cui la componente umana è strutturalmente fondativa (ad esempio nella costruzione dell'infrastruttura, ma anche nella gestione del territorio, nella strutturazione dello stesso, ecc. e trattandosi in generale di spazi segnati da una forte ed evidente presenza umana più o meno "urbana"). Tutte le componenti non umane che si possono incontrare non si trovano per questo mai in una forma (idealmente) naturale, ma sono sempre in una qualche relazione con le componenti umane, che mi portano a considerare tutto il mondo non umano piuttosto più-che-umano, anche in riferimento alle teorie su *cyborg* e ibridi già affrontate. La strada è inestricabilmente intrecciata con elementi non umani che abitano le aree non costruite attorno a questa; interagiscono con le numerose vie d'acqua che a loro volta hanno imposto una modifica dell'infrastruttura; e la stessa materialità della strada non è più separabile dalle minime forme di vita che hanno reso la sua superficie molto più-che-umana. Le stesse pratiche che ho selezionato e osservato hanno mostrato una relazione particolare e privilegiata con le nature interstiziali, mostrando quindi un ulteriore parallelismo tra l'interstizialità ecologica e quella sociale e delle pratiche. Questo mi ha portato a dover mediare, non senza difficoltà, tra mondi concettuali differenti, ma allo stesso tempo mi ha permesso di connettere processi e dinamiche di fatto non separate che riguardano tanto il mondo umano quanto quello *naturale*, e che sono espressione delle medesime geometrie socio-politiche che generano spazi (e nature e popolazioni) con più potere di altri ma che contemporaneamente permettono di interpretare gli interstizi urbani tanto come spazi minoritari, quanto spazi di possibilità.

Infine, non ritengo irrilevante il fatto che le prime fasi della ricerca si siano svolte durante le fasi più intense della pandemia da Covid-19. Sebbene abbia da sempre avuto un interesse per i temi dell'ecologia urbana, della natura urbana e degli spazi interstiziali, ho scoperto l'UPE proprio in quel momento di sospensione in cui la stessa vita quotidiana e le misure politiche e biopolitiche

di contrasto all'epidemia stavano mostrando come non possa esistere una relazione a-politica con il mondo non-umano, in tutte le sue forme (comprese quelle microscopiche dei virus e delle epidemie) e la profonda relazione ecologica e politica che ci lega alla natura. E mentre il Covid mostrava sempre di più come per prevenire l'esplosione di ulteriori crisi pandemiche sia necessario un ripensamento ecologico e politico radicale, anche il mio atteggiamento verso gli spazi che stavo attraversando si è plasmato, diventando uno sguardo sempre più attento alle differenze, alle diversità e a che cosa produce o è prodotto da queste differenze, sempre ripetendomi la domanda tanto cara all'UPE di chi "guadagna" e chi "perde" in ogni processo o dinamica di urbanizzazione della natura, quali dinamiche di potere si innescano, quali narrazioni vengono proposte, senza mai dare per scontato lo stato di fatto o il suo equilibrio. Questo sguardo e questo approccio interrogativo, continua a informare quotidianamente il mio posizionamento e influenza il modo in cui leggo e mi relazio quotidianamente con la ricerca e con il mondo al di là dell'accademia. Questo libro è quindi un primo tassello utile per la costruzione di uno sguardo informato e critico sulle infrastrutture urbane, sulle spazialità che generano e sui processi socio-ecologici e socio-politici che vi si svolgono, ma è anche il tentativo di costruzione di un approccio geografico, femminista e informato dall'UPE, che permetta di leggere in maniera sempre situata, critica e performativa i più generali processi di urbanizzazione contemporanei.

È un primo tassello di tanti possibili perché lo stesso approccio qui applicato a dei casi estremamente specifici e di piccola scala può essere ulteriormente e proficuamente esteso alla riflessione su differenti configurazioni infrastrutturali o in contesti diversi. Ogni tipologia di infrastruttura ha infatti delle caratteristiche proprie e lavorare ad esempio su una diga non è come lavorare su un porto o su un sistema di produzione e distribuzione dell'energia.

Oltre che su diversi contesti geografici o diversi sistemi infrastrutturali, la cornice teorica delle politiche di possibilità applicate agli interstizi può essere declinata su altre linee interpretative. Io mi sono dedicata ai due campi delle pratiche quotidiane e dell'ecologia politica urbana, cercando di far dialogare e intersecare questi due ambiti. Le due linee interpretative presentate in questa ricerca sono state affrontate perché suggerite dallo spazio e dalle modalità che ho scelto per interagirvi, ma non esauriscono le possibilità epistemologiche dell'approccio generale. In sintesi, e in conclusione, un'ulteriore esplorazione e sperimentazione di differenti casi studio o su altre linee interpretative può contribuire ad arricchire ancora di più la collezione di infrastrutture come spazi di possibilità, contemporaneamente rafforzando le riflessioni sulla relazionalità tra le infrastrutture e la scala locale, senza perdere la connessione con i processi politico-economico di più ampia scala che producono tali spazialità.

Ringraziamenti

Molte, numerose persone, a vario titolo, in vario modo e in vari tempi sono entrate e hanno contribuito alla costruzione di questa ricerca e alla stesura di questo libro, molte più di quelle che posso effettivamente includere qui.

Voglio ringraziare in particolare:

Maurizio Memoli, che ha supervisionato questa tesi, per il suo supporto costante, attento e premuroso, ma che mi ha anche permesso tutta la libertà di cui avevo bisogno per esplorare i miei interessi e fare le mie scelte di ricerca in autonomia, restando sempre una spalla severa e attenta;

Alice Salimbeni, che mi ha accompagnato per tutto il percorso di questa ricerca, esplorando con me la 554 e i suoi spazi più assurdi, aiutandomi a risolvere tutti i dubbi, discutendo le mie scelte, dibattendo di geografia e politica. E la ringrazio soprattutto per accompagnarmi nella vita quotidiana, giorno dopo giorno, aiutandomi sempre a diventare una persona migliore;

Roger Keil e Linda Peake, che mi hanno accolto al CITY Institute alla York University durante il mio soggiorno in Canada, mi hanno aiutato a strutturare l'ossatura di questa ricerca, mi hanno incluso nei vivaci dibattiti intorno e sulla geografia critica, e mi hanno fatto capire ancora di più che è l'università il mondo a cui voglio appartenere;

Tutte le persone che a vario titolo hanno contribuito allo svolgimento di questa ricerca: chi mi ha accompagnato nelle sgangherate derive che abbiamo organizzato, gli studenti e le studente dei corsi di geografia per il loro sguardo attento, curioso e creativo, le persone che hanno partecipato alle interviste aiutando a conoscere sempre di più questa strana strada e tutte le altre persone che in qualche modo hanno aggiunto un tassello a questo percorso;

Marco Maggioli e Chiara Rabbiosi, che hanno letto e revisionato con attenzione e cura questa tesi, e con i loro consigli hanno contribuito a migliorare questo lavoro. Marco Picone, che ha meticolosamente letto e commentato il mio lavoro come membro della commissione dell'esame di dottorato, in una discussione che mi ha fatto sentire pienamente letta e compresa, come poche altre volte è capitato.

Le revisore e i revisori che mi hanno permesso di trasformare la tesi di dottorato in questo libro, con una lettura attenta e tutti i commenti puntuali che hanno contribuito a rafforzare questo lavoro.

Le compagne e i compagni dell'Assemblea Permanente Smarginando, con i quali stiamo costruendo una rete di supporto femminista per sopravvivere a questa accademia che tanto ci appassiona e tanto ci affatica, rendendoci respons-abili e consapevoli che si può stare in accademia senza farci sopraffare, sostenendoci e discutendoci a vicenda;

Ringrazio le mie compagne transfemministe che giorno dopo giorno mi aiutano a mettere in discussione il mondo che attraverso e a decostruirmi pezzetto dopo pezzetto;

Ringrazio le mie amiche e i miei amici per riuscire costantemente a rendere un po' più leggere e un po' più piacevoli le mie giornate. Grazie per i pranzi, le cene, le colazioni, le gite al mare, le escursioni, le scalate, le passeggiate al mercato, le chiacchiere, le risate, le avventure;

E infine, come sempre, ringrazio la mia famiglia per il supporto costante e per l'accettarmi e accogliermi sempre e comunque per come sono e per le scelte che faccio.

Riferimenti bibliografici

- Addie, Jean-Paul D. 2016. «Theorising suburban infrastructure: a framework for critical and comparative analysis». *Transactions of the Institute of British Geographers* 41 (3): 273-285.
- Addie, Jean-Paul D., Michael R. Glass, e Jen Nelles. 2020. «Regionalizing the Infrastructure Turn: A Research Agenda». *Regional Studies, Regional Science* 7 (1): 10-26.
- Amin, Ash. 2014. «Lively Infrastructure». *Theory, Culture & Society* 31 (7-8): 137-161.
- Amin, Ash, e Nigel Thrift. 2002. *Cities: Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity.
- . 2017. *Seeing like a city*. Cambridge: Polity.
- Anand, Nikhil. 2011. «PRESSURE: The PoliTechnics of Water Supply in Mumbai». *Cultural Anthropology* 26 (4): 542-564.
- Anand, Nikhil, Akhil Gupta, e Hannah Appel, edited by. 2018. *The promise of infrastructure*. Durham: Duke University Press.
- Anas S.p.A. 2019. *Relazione Tecnica Illustrativa. Nuova SS 554 "Cagliaritano": adeguamento dell'asse attrezzato urbano ed eliminazione delle intersezioni a raso dal km. 1+500 al km. 11+850*.
- Angelo, Hillary. 2017. «From the City Lens toward Urbanisation as a Way of Seeing: Country/City Binaries on an Urbanising Planet». *Urban Studies* 54 (1): 158-178.
- . 2019. «Added Value? Denaturalizing the "Good" of Urban Greening». *Geography Compass* 13 (8): e12459.
- . 2021. *How green became good: urbanized nature and the making of cities and citizens*. Chicago: University of Chicago Press.
- Angelo, Hillary, e Kian Goh. 2021. «OUT IN SPACE: Difference and Abstraction in Planetary Urbanization». *International Journal of Urban and Regional Research* 45 (4): 732-44.
- Angelo, Hillary, e Christine Hentschel. 2015. «Interactions with infrastructure as windows into social worlds: A method for critical urban studies: Introduction». *City* 19 (2-3): 306-312.
- Angelo, Hillary, e David Wachsmuth. 2015. «Urbanizing Urban Political Ecology: A Critique of Methodological Cityism». *International Journal of Urban and Regional Research* 39 (1): 16-27.
- . 2020. «Why Does Everyone Think Cities Can Save the Planet?» *Urban Studies* 57 (11): 2201-2221.
- Appleyard, Donald, Kevin Lynch, e John Myer. 1964. *The View from the Road*. Cambridge: MIT Press.
- Arboleda, Martín. 2016. «In the Nature of the Non-City: Expanded Infrastructural Networks and the Political Ecology of Planetary Urbanisation: In the Nature of the Non-City». *Antipode* 48 (2): 233-251.
- Augé, Marc. 2014 (ed. or. 1992). *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*. Milano: Elèuthera.
- Bain, Alison L., e Linda Peake. 2022. «Introduction. Global Urbanization and Urban Futures». In *Urbanization in a Global Context*, edited by Alison L. Bain e Linda Peake, 1-22. Don Mills: Oxford University Press.

- Ballantyne, Andrew. 2006. «London Orbital Chris Petit Iain Sinclair London Orbital: A Walk around the M25 Iain Sinclair». *Journal of the Society of Architectural Historians* 65 (2): 288-290.
- Banks, Marcus, e Howard Morphy, edited by. 1997. *Rethinking visual anthropology*. New Haven: Yale University Press.
- Barchetta, Lucilla. 2021. *La rivolta del verde: nature e rovine a Torino*. Milano: Agenzia X.
- Barthes, Roland. 1980. *La camera chiara: Nota sulla fotografia*. Torino: Einaudi.
- Barua, Maan. 2022. «Feral Ecologies: The Making of Postcolonial Nature in London». *Journal of the Royal Anthropological Institute* 28 (3): 896-919.
- Barua, Maan, e Anindya Sinha. 2023. «Cultivated, Feral, Wild: The Urban as an Ecological Formation». *Urban Geography* 44 (10): 2206-2227.
- Bassetti, Nicolò, Sapo Matteucci, Renato Nicolini, e Gianfranco Rosi. 2013. *Sacro romano GRA: persone, luoghi, paesaggi lungo il Grande Raccordo Anulare*. Macerata: Quodlibet Humboldt.
- Baudrillard, Jean. 1981. *Simulacres et simulation*. Paris: Galilée.
- Bear, Christopher. 2017. «Socio-Nature». In *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*, edited by Douglas Richardson, Noel Castree, Michael F. Goodchild, Audrey Kobayashi, Weidong Liu, e Richard A. Marston, 1-5. Oxford: Wiley.
- Beebeejaun, Yasminah. 2017. «Gender, Urban Space, and the Right to Everyday Life». *Journal of Urban Affairs* 39 (3): 323-234.
- bell hooks. 2020. *Elogio del margine - Scrivere al buio*. Napoli: Tamu.
- Bennett, Jane. 2009. *Vibrant Matter: A Political Ecology of Things*. Durham: Duke University Press.
- Biondillo, Gianni, e Michele Monina. 2010. *Tangenziali: due viandanti ai bordi della città*. Parma: Guanda.
- Bonati, Sara, Margherita Cisani, Marco Tononi, e Giacomo Zanolin, edited by. 2025. *Critical Perspectives on Social Constructions of Nature: Italy and the Bel Paese*. Abingdon: Routledge.
- Bonati, Sara, Marco Tononi, e Giacomo Zanolin. 2021. «Le geografie e l'approccio sociale alla natura». *Rivista Geografica Italiana* 2: 5-20.
- Borghi, Rachele. 2020. *Decolonialità e privilegio: pratiche femministe e critica al sistema-mondo*. Milano: Meltemi.
- Borić, Dušan. 2010. «Arriving at a Good Description: Interview with Professor Dame Marilyn Strathern». *Journal of Social Archaeology* 10 (2): 280-296.
- Braun, Bruce. 2005. «Environmental Issues: Writing a More-than-Human Urban Geography». *Progress in Human Geography* 29 (5): 635-650.
- Brenner, Neil. 2013. «Theses on Urbanization». *Public Culture* 25 (1): 85-114.
- . 2015. *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlin: Jovis.
- . 2016. «The Hinterland Urbanised?». *Architectural Design* 86 (4): 118-127.
- Brenner, Neil, e Nikos Katsikis. 2020. «Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene». *Architectural Design* 90 (1): 22-31.
- . 2021. «Hinterlands of the Capitalocene». In *Global urbanism: knowledge, power and the city*, edited by Michele Lancione e Colin McFarlane, 34-48. Abingdon: Routledge.
- Brenner, Neil, e Roger Keil. 2006. *The Global Cities Reader*. London: Routledge.
- Brenner, Neil, e Christian Schmid. 2014. «The 'Urban Age' in Question». *International Journal of Urban and Regional Research* 38 (3): 731-755.
- . 2015. «Towards a New Epistemology of the Urban?». *City* 19 (2-3): 151-182.
- Buckley, Michelle, e Kendra Strauss. 2016. «With, against and beyond Lefebvre: Planetary Urbanization and Epistemic Plurality». *Environment and Planning D: Society and Space* 34 (4): 617-636.

- Bunnell, Tim, e Anant Maringanti. 2010. «Practising Urban and Regional Research beyond Metrocentricity: Research beyond Metrocentricity». *International Journal of Urban and Regional Research* 34 (2): 415-420.
- Busquet, Grégory. 2013. «Political Space in the Work of Henri Lefebvre: Ideology and Utopia». *justice spatiale | spatial justice* 5: 1-12.
- Butler, Chris. 2012. *Henri Lefebvre: spatial politics, everyday life and the right to the city*. Milton Park: Routledge.
- Butz, David, e Kathryn Besio. 2009. «Autoethnography: Autoethnography». *Geography Compass* 3 (5): 1660-1674.
- Callon, Michel. 1984. «Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St Brieuc Bay». *The Sociological Review* 32: 196-233.
- Cameron, Emilie. 2012. «New Geographies of Story and Storytelling». *Progress in Human Geography* 36 (5): 573-592.
- Campbell, Jeremy M. 2012. «Between the Material and the Figural Road: The Incompleteness of Colonial Geographies in Amazonia». *Mobilities* 7 (4): 481-500.
- Careri, Francesco. 2006. *Walkscapes: camminare come pratica estetica*. Torino: Einaudi.
- Carrera, Letizia. 2021. «La flâneuse. Lo sguardo obliquo nella città». *Fuori Luogo* 10 (2): 15-28.
- Castán Broto, Vanesa, H.S. Sudhira, e Hita Unnikrishnan. 2021. «WALK THE PIPELINE: Urban Infrastructure Landscapes in Bengaluru's Long Twentieth Century». *International Journal of Urban and Regional Research* 45 (4): 696-715.
- Castells, Manuel. 1977. *The urban question. A Marxist approach*. London: Edward Arnold.
- Castree, Noel. 2001. «Socializing Nature: Theory, Practice, and Politics». In *Social Nature: Theory, Practice, and Politics*, edited by Noel Castree e Bruce Braun, 1-21. Malden: Blackwell.
- . 2008. «Neoliberalising Nature: The Logics of Deregulation and Reregulation». *Environment and Planning A: Economy and Space* 40 (1): 131-152.
- Castree, Noel, e Bruce Braun, edited by. 2001. *Social nature: theory, practice, and politics*. Malden, Mass: Blackwell Publishers.
- Cellamare, Carlo. 2010. «Politiche e processi dell'abitare nella città abusiva/informale romana». *Archivio di studi urbani e regionali* 97-98: 145-167.
- , a cura di. 2016. *Fuori raccordo: abitare l'altra Roma*. Roma: Donzelli editore.
- Certeau, Michel de. 2010 (ed. or. 1980). *L'invenzione del quotidiano*. Roma: Lavoro.
- Certomà, Chiara. 2011. «Critical Urban Gardening as a Post-Environmental Practice». *Local Environment* 16 (10): 977-987.
- Certomà, Chiara, e Paolo Giaccaria. 2024. «Dialogic Practices of Urban Gardening in Rome: "Reading for Difference" in Social Innovation». *Urban Geography* 45 (2): 258-280.
- Chadwick, Rachele. 2017. «Embodied Methodologies: Challenges, Reflections and Strategies». *Qualitative Research* 17 (1): 54-74.
- Chakrabarty, Dipesh. 2007. *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*. Princeton: Princeton University Press.
- Chiodelli, Francesco. 2013. «Planning and Urban Citizenship: Suggestions from the Thoughts of Henri Lefebvre». *Planning Perspectives* 28 (3): 487-494.
- Chiodelli, Francesco, Alessandro Coppola, Emanuele Belotti, Gilda Berruti, Isabella Clough Marinaro, Francesco Curci, e Federico Zanfi. 2020. «The Production of Informal Space: A Critical Atlas of Housing Informalities in Italy between Public Institutions and Political Strategies». *Progress in Planning* 149: 1-40.

- Chiodelli, Francesco, e Margherita Grazioli. 2021. «Global self-urbanism: Self-organisation amidst regulatory crisis and uneven urban citizenship». In *Global urbanism: knowledge, power and the city*, edited by Michele Lancione e Colin McFarlane, 183-190. Abingdon: Routledge.
- Chiodelli, Francesco, e Stefano Moroni. 2014. «The Complex Nexus between Informality and the Law: Reconsidering Unauthorised Settlements in Light of the Concept of Nomotropism». *Geoforum* 51: 161-68.
- Clément, Gilles. 2018 (ed. or. 2004). *Manifesto del Terzo paesaggio*. Macerata: Quodlibet.
- Colavitti, Anna Maria, e Nicola Usai. 2007. *Cagliari*. Firenze: Alinea.
- Comune di Cagliari. 1962. *Piano Regolatore Generale. Relazione*.
- Connolly, Creighton. 2019. «Urban Political Ecology Beyond Methodological Cityism». *International Journal of Urban and Regional Research* 43 (1): 63-75.
- Couper, Pauline R. 2018. «The Embodied Spatialities of Being in Nature: Encountering the Nature/Culture Binary in Green/Blue Space». *Cultural Geographies* 25 (2): 285-299.
- Crang, Mike. 2003. «Qualitative Methods: Touchy, Feely, Look-See?» *Progress in Human Geography* 27 (4): 494-504.
- Cresswell, Tim. 2014. «Friction». In *The Routledge handbook of mobilities*, edited by Peter Adey, 107-15. London: Routledge.
- Cronon, William. 1996. «The Trouble with Wilderness: Or, Getting Back to the Wrong Nature». *Environmental History* 1 (1): 7-28.
- Dalakoglou, Dimitris. 2010. «The road: An ethnography o the Albanian-Greek cross-border motorway». *American Ethnologist* 37 (1): 132-149.
- . 2016. «Infrastructure Gap: Commons, State and Anthropology». *City* 20 (6): 822-831.
- . 2017. «Toward an Anthropology of the Road». *Mobility in History* 8 (1): 21-27.
- Dalakoglou, Dimitris, e Penny Harvey. 2012. «Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility». *Mobilities* 7 (4): 459-65.
- De Vidovich, Lorenzo. 2019. «Suburban Studies: State of the Field and Unsolved Knots». *Geography Compass* 13 (5): 1-14.
- Debord, Guy. 1956. «Théorie de la dérive». *Les Lèvres nues* 9: 6-10.
- . 1967. *La Société du spectacle*. Parigi: Buchet/Chastel.
- Dematteis, Giuseppe. 1985. *Le metafore della terra: la geografia umana tra mito e scienza*. Milano: Feltrinelli.
- . 2021. *Geografia come immaginazione: tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*. Roma: Donzelli
- Demeritt, David. 2002. «What Is the ‘Social Construction of Nature’? A Typology and Sympathetic Critique». *Progress in Human Geography* 26 (6): 767-790.
- Derickson, Kate. 2015. «Urban Geography I: Locating Urban Theory in the ‘Urban Age’». *Progress in Human Geography* 39 (5): 647-657.
- . 2018. «Masters of the Universe». *Environment and Planning D: Society and Space* 36 (3): 556-562.
- Dodson, Jago. 2009. «The ‘Infrastructure Turn’ in Australian Metropolitan Spatial Planning». *International Planning Studies* 14 (2): 109-123.
- . 2017. «The Global Infrastructure Turn and Urban Practice». *Urban Policy and Research* 35 (1): 87-92.
- Donadieu, Pierre, e Mariavaleria Mininni. 2006. *Campagne urbane: una nuova proposta di paesaggio della città*. Roma: Donzelli.
- Doshi, Sapana. 2017. «Embodied Urban Political Ecology: Five Propositions». *Area* 49 (1): 125-128.

- Dourish, Paul, e Genevieve Bell. 2007. «The Infrastructure of Experience and the Experience of Infrastructure: Meaning and Structure in Everyday Encounters with Space». *Environment and Planning B: Planning and Design* 34 (3): 414-430.
- Dovey, Kim. 2010. *Becoming places: urbanism/architecture/identity/power*. London: Routledge.
- Easterling, Keller. 2014. *Extrastatecraft: the power of infrastructure space*. London: Verso.
- El-Husseiny, Momen. 2025. «Spaces of the Maybe: Fragments as New Urban Possibilities in Cairo's Extended Urbanisation». *Journal of Urbanism: International Research on Place-making and Urban Sustainability* 18 (2): 195-215.
- Ernstson, Henrik, e Erik Swyngedouw, edited by. 2019. *Urban political ecology in the anthropo-obscene: interruptions and possibilities*. London: Routledge.
- Ernwein, Marion. 2022. «Filmic Geographies: Audio-Visual, Embodied-Material». *Social & Cultural Geography* 23 (6): 779-796.
- Espinosa, Horacio. 2021. «Apropiaciones informales frente al estado de excepción. Instantáneas etnográficas del derecho a la ciudad». *AIBR, Revista de Antropología Iberoamericana* 16 (2): 265-297.
- Fariás, Ignacio. 2010. «Introduction. Decentering the Object of Urban Studies». In *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*, edited by Ignacio Fariás e Thomas Bender, 1-24. London: Routledge.
- Fariás, Ignacio, e Thomas Bender, edited by. 2010. *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. London: Routledge.
- Fenster, Tovi. 2007. «Gender and the City: the Different Formations of Belonging». In *A Companion to Feminist Geography*, edited by Lise Nelson e Joni Seager, 242-256. Oxford: Blackwell.
- Fernández-Savater, Amador. 2020. *Habitar y gobernar: inspiraciones para una nueva concepción política*. Barcelona, Spain: Ned Ediciones.
- Filion, Pierre. 2022. «Suburban Infrastructures: Benevolent Public Domain and Instruments of Control and Power». In *After Suburbia: Urbanization in the Twenty-First Century*, edited by Roger Keil e Fulong Wu, 163-178. Toronto: University of Toronto Press.
- Filion, Pierre, e Roger Keil. 2017. «Contested Infrastructures: Tension, Inequity and Innovation in the Global Suburb». *Urban Policy and Research* 35 (1): 7-19.
- Fishman, Robert M. 1987. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books.
- Fitzsimmons, Margaret. 1989. «The Matter of Nature». *Antipode* 21 (2): 106-120.
- Gandy, Matthew. 2004. «Rethinking Urban Metabolism: Water, Space and the Modern City». *City* 8 (3): 363-379.
- . 2005. «Cyborg Urbanization: Complexity and Monstrosity in the Contemporary City». *International Journal of Urban and Regional Research* 29 (1): 26-49.
- , edited by. 2011. *Urban Constellations*. Berlin: Jovis.
- . 2012. «Queer Ecology: Nature, Sexuality, and Heterotopic Alliances». *Environment and Planning D: Society and Space* 30 (4): 727-747.
- . 2013. «Marginalia: Aesthetics, Ecology, and Urban Wastelands». *Annals of the Association of American Geographers* 103 (6): 1301-1316.
- . 2014. *The fabric of space: water, modernity, and the urban imagination*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- . 2016. «Unintentional Landscapes». *Landscape Research* 41 (4): 433-440.
- . 2022a. *Natura urbana: ecological constellations in urban space*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- . 2022b. «Urban Political Ecology: A Critical Reconfiguration». *Progress in Human Geography* 46 (1): 21-43.

- . 2022c. «Ghosts and Monsters: Reconstructing Nature on the Site of the Berlin Wall». *Transactions of the Institute of British Geographers* 47 (4): 1120-1136.
- . 2024 «Attentive Observation: Walking, Listening, Staying Put». *Annals of the American Association of Geographers* 114 (7): 1386-1404.
- Garreau, Joel. 1992. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.
- Geertz, Clifford. 1973. *The Interpretation of Cultures: Selected Essays*. New York: Basic Books.
- Gibson-Graham, J.K. 1996. *The end of capitalism (as we knew it): a feminist critique of political economy*. Oxford: Blackwell Publishers.
- . 2003. «An Ethics of the Local». *Rethinking Marxism* 15 (1): 49-74.
- . 2006a. *A postcapitalist politics*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- . 2006b (ed. or. 1996). *The end of capitalism (as we knew it): a feminist critique of political economy*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- . 2008. «Diverse economies: performative practices for “other worlds”». *Progress in Human Geography* 32 (5): 613-632.
- . 2014. «Rethinking the Economy with Thick Description and Weak Theory». *Current Anthropology* 55 (9): 147-153.
- . 2020. «Reading for economic difference». In *The handbook of diverse economies*, edited by J.K. Gibson-Graham e Kelly Dombroski, 476-485. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Gibson-Graham, J.K., e Ethan Miller. 2015. «Economy as Ecological Livelihood». In *Manifesto for Living in the Anthropocene*, edited by Katherine Gibson, Deborah Bird Rose, e Ruth Fincher, 7-16. Santa Barbara: Punctum Books.
- Gibson-Graham, J.K., e Gerda Roelvink. 2010. «An Economic Ethics for the Anthropocene». *Antipode* 41: 320-346.
- Goonewardena, Kanishka. 2008. «Marxism and everyday life: on Henri Lefebvre, Guy Debord, and some others». In *Space, difference, everyday life: reading Henri Lefebvre*, edited by Kanishka Goonewardena, Stefan Kipfer, Richard Milgrom, e Christian Schmid, 117-133. New York: Routledge.
- Governa, Francesca. 2021. «Seeing like an Italian city. Questioning global urbanism from an “in-between space” in Turin». In *Global urbanism: knowledge, power and the city*, edited by Michele Lancione e Colin McFarlane, 56-61. Abingdon: Routledge.
- Graham, Stephen, edited by. 2010. *Disrupted cities: when infrastructure fails*. New York: Routledge.
- Graham, Stephen, e Simon Marvin. 2001. *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.
- Graham, Stephen, e Colin McFarlane, edited by. 2015. *Infrastructural lives: urban infrastructure in context*. London: Routledge.
- Graham, Stephen, e Nigel Thrift. 2007. «Out of Order: Understanding Repair and Maintenance». *Theory, Culture & Society* 24 (3): 1-25.
- Grosz, Elizabeth. 1998. «Bodies-Cities». In *Places through the body*, edited by Heidi J. Nast e Steve Pile, 42-51. London: Routledge.
- Günel, Gökçe, Saiba Varma, e Chika Watanabe. 2020. «A Manifesto for Patchwork Ethnography». *Fieldsites*. <https://culanth.org/fieldsights/a-manifesto-for-patchwork-ethnography>.
- Güney, K. Murat, Roger Keil, e Murat Üçoğlu, edited by. 2019. *Massive suburbanization: (re) building the global periphery*. Toronto: University of Toronto Press.
- Gutiérrez Sánchez, Isabel. 2022. «Dwelling as Politics: An Emancipatory Praxis of/through Care and Space in Everyday Life». *Environment and Planning D: Society and Space* 40 (3): 549-566.
- . 2023. «Care Commons: Infrastructural (Re)Compositions for Life Sustenance through yet against Regimes of Chronic Crisis». *Urban Studies* 60 (12): 2456-2473.

- Haraway, Donna Jeanne. 1988. «Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective». *Feminist Studies* 14 (3): 575-599.
- . 1991. *Simians, cyborgs, and women: the reinvention of nature*. New York: Routledge.
- . 1994. «A Game of Cat's Cradle: Science Studies, Feminist Theory, Cultural Studies». *Configurations* 2 (1): 59-71.
- . 2003. *The companion species manifesto: dogs, people, and significant otherness*. Chicago: Prickly Paradigm Press.
- . 2004a. «Cyborgs, Coyotes, and Dogs: A Kinship of Feminist Figurations and There Are Always More Things Going on Than You Thought! Methodologies as Thinking Technologies. An interview with Donna Haraway». In *The Haraway reader*, 321-343. New York: Routledge.
- . 2004b. *The Haraway reader*. New York: Routledge.
- . 2019a (ed. or. 2016). *Chthulucene: sopravvivere su un pianeta infetto*. Roma: Nero.
- . 2019b (ed. or. 1991). *Le promesse dei mostri: una politica rigeneratrice per l'alterità inappropriata*. Roma: DeriveApprodi.
- Harding, Sandra. 1992. «Rethinking Standpoint Epistemology: What is "Strong Objectivity?"» *The Centennial Review* 36 (3): 437-470.
- Harris, Leila M. 2022. «Towards Enriched Narrative Political Ecologies». *Environment and Planning E: Nature and Space* 5 (2): 835-860.
- Harvey, David. 1985. *Consciousness and the Urban Experience*. Oxford: Blackwell.
- . 1989. *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Cambridge: Blackwell.
- . 1996a. *Justice, nature, and the geography of difference*. Cambridge: Blackwell.
- . 1996b. «Cities or Urbanization?» *City* 1 (1-2): 38-61.
- . 2006. «Neo-liberalism as Creative Destruction». *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 88 (2): 145-158.
- . 2008. «The right to the city». *New Left Review* 53: 23-40.
- . 2009. *Social justice and the city*. Athens: University of Georgia Press.
- Harvey, Penelope, e Hannah Knox. 2015. *Roads: an anthropology of infrastructure and expertise*. Ithaca: Cornell University Press.
- Herbert, Steve. 2000. «For Ethnography». *Progress in Human Geography* 24 (4): 550-568.
- Heynen, Nik. 2014. «Urban Political Ecology I: The Urban Century». *Progress in Human Geography* 38 (4): 598-604.
- . 2018. «Urban Political Ecology III: The Feminist and Queer Century». *Progress in Human Geography* 42 (3): 446-452.
- Heynen, Nik, Maria Kaika, e Erik Swyngedouw. 2006. «Urban political ecology: Politicizing the production of urban natures». In *In the nature of cities: urban political ecology and the politics of urban metabolism*, edited by Nik Heynen, Maria Kaika, e Erik Swyngedouw, 1-19. London: Routledge.
- Hinchliffe, Steve. 1996. «Technology, Power, and Space—The Means and Ends of Geographies of Technology». *Environment and Planning D: Society and Space* 14 (6): 659-682.
- Hinchliffe, Steve, Matthew B Kearnes, Monica Degen, e Sarah Whatmore. 2005. «Urban Wild Things: A Cosmopolitical Experiment». *Environment and Planning D: Society and Space* 23 (5): 643-658.
- Hitchings, Russell, e Alan Latham. 2020. «Qualitative Methods II: On the Presentation of 'Geographical Ethnography'». *Progress in Human Geography* 44 (5): 972-980.
- Holifield, Ryan. 2009. «Actor-Network Theory as a Critical Approach to Environmental Justice: A Case against Synthesis with Urban Political Ecology». *Antipode* 41 (4): 637-658.

- Indovina, Francesco, F. Matassoni, M. Savino, M. Sernini, M. Torres, e L. Vettoretto, a cura di. 1990. *La città diffusa*. Venezia: Daest.
- Ingold, Tim. 2008. «Anthropology is Not Ethnography». *Proceedings of the British Academy* 154: 69-92.
- . 2021. «Impronte nel tempo-mondo: camminare, respirare, conoscere». In *Environmental humanities*, a cura di Marco Armiero, Federica Giardini, Dario Gentili, Daniela Angelucci, Daniele Balicco, e Ilaria Bussoni, 205-231. Roma: DeriveApprodi.
- International Road Transport Union, edited by. 1988. *Dictionary of Road Transport Terminology in Four Languages, English, French, German, and Spanish: Compiled by International Road Transport Union*. Amsterdam: Elsevier.
- Jacobs, Jane. 1961. *The Life and Death of Great American Cities*. New York: Random House.
- Jorgensen, Anna, e Marian Tylecote. 2007. «Ambivalent Landscapes—Wilderness in the Urban Interstices». *Landscape Research* 32 (4): 443-462.
- Kaika, Maria. 2005. *City of flows: modernity, nature, and the city*. New York: Routledge.
- . 2015. «The uncanny materialities of the everyday: domesticated nature as the invisible ‘other’». In *Infrastructural lives: urban infrastructure in context*, edited by Stephen Graham e Colin McFarlane, 139-152. London: Routledge.
- Kaika, Maria, e Erik Swyngedouw. 2000. «Fetishizing the Modern City: The Phantasmagoria of Urban Technological Networks». *International Journal of Urban and Regional Research* 24 (1): 120-138.
- Katz, Cindi. 1992. «All the World Is Staged: Intellectuals and the Projects of Ethnography». *Environment and Planning D: Society and Space* 10 (5): 495-510.
- . 1996. «Towards Minor Theory». *Environment and Planning D: Society and Space* 14 (4): 487-499.
- . 2017. «Social Reproduction». In *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*, edited by Douglas Richardson, Noel Castree, Michael F. Goodchild, Audrey Kobayashi, Weidong Liu, e Richard A. Marston, 1-11. Oxford: Wiley.
- . 2021. «Splanetary Urbanization». *International Journal of Urban and Regional Research* 45 (4): 597-611.
- Katz, Cindi, e Andrew Kirby. 1991. «In the Nature of Things: The Environment and Everyday Life». *Transactions of the Institute of British Geographers* 16 (3): 259-271.
- Keil, Roger. 1996. «World City Formation, Local Politics, and Sustainability». In *Local Places: In the Age of the Global City*, edited by Roger Keil, Gerda R. Wekerle, e David V. J. Bell, 37-44. Montréal: Black Rose Books.
- . 2003. «Urban Political Ecology». *Urban Geography* 24 (8): 723-738.
- , edited by. 2013. *Suburban constellations: governance, land and infrastructure in the 21st century*. Berlin: Jovis.
- . 2018a. *Suburban planet: making the world urban from the outside in*. Medford: Polity.
- . 2018b. «Extended Urbanization, “Disjunct Fragments” and Global Suburbanisms». *Environment and Planning D: Society and Space* 36 (3): 494-511.
- . 2018c. «The Empty Shell of the Planetary: Re-Rooting the Urban in the Experience of the Urbanites». *Urban Geography* 39 (10): 1589-1602.
- . 2020. «An Urban Political Ecology for a World of Cities». *Urban Studies* 57 (11): 2357-2370.
- . 2022. «Zwischenstadt | Inbetween City. Thomas Sieverts, Cities Without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt, 2004». In *Critical Planning and Design*, edited by Camilla Perrone, 139-46. Cham: Springer International Publishing.

- Kharel, Dipesh. 2015. «Visual Ethnography, Thick Description and Cultural Representation». *Dhauagiri Journal of Sociology and Anthropology* 9 (dicembre): 147-160.
- Kotsila, Panagiota, Isabelle Anguelovski, Francesc Baró, Johannes Langemeyer, Filka Sekulova, e James Jt Connolly. 2021. «Nature-Based Solutions as Discursive Tools and Contested Practices in Urban Nature's Neoliberalisation Processes». *Environment and Planning E: Nature and Space* 4 (2): 252-274.
- Lancione, Michele. 2020. «Radical Housing: On the Politics of Dwelling as Difference». *International Journal of Housing Policy* 20 (2): 273-289.
- Larkin, Brian. 2013. «The Politics and Poetics of Infrastructure». *Annual Review of Anthropology* 42 (1): 327-343.
- Latham, Alan, e Jack Layton. 2022. «Social Infrastructure: Why It Matters and How Urban Geographers Might Study It». *Urban Geography* 43 (5): 659-668.
- Latour, Bruno. 2005. *Reassembling the social: an introduction to actor-network-theory*. Oxford: Oxford University Press.
- . 2010. «An Attempt at a “Compositionist Manifesto”». *New Literary History* 41 (3): 471-490.
- . 2015a (ed. or. 1991). *Non siamo mai stati moderni*. Milano: Elèuthera.
- . 2015b (ed. or. 1987). *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*. Cambridge: Harvard University Press.
- Latour, Bruno, e Nicola Manghi. 2019. *Essere di questa terra: guerra e pace al tempo dei conflitti ecologici*. Torino: Rosenberg & Sellier.
- Latour, Bruno, e Peter Weibel, edited by. 2020. *Critical zones: observatories for earthly politics*. Cambridge: The MIT Press.
- Law, John. 2004. *After method: mess in social science research*. London: Routledge.
- Lawhon, Mary, Henrik Ernstson, e Jonathan Silver. 2014. «Provincializing Urban Political Ecology: Towards a Situated UPE Through African Urbanism». *Antipode* 46 (2): 497-516.
- Lawhon, Mary, David Nilsson, Jonathan Silver, Henrik Ernstson, e Shuaib Lwasa. 2018. «Thinking through Heterogeneous Infrastructure Configurations». *Urban Studies* 55 (4): 720-732.
- Lefebvre, Félix. 2022. «Rethinking Space and Politics from the Urban Interstices. Politicization of Youth through Ouagadougou's 'Grins de Thé'». *UXUC - User Experience and Urban Creativity* 3 (2): 52-63.
- Lefebvre, Henri. 1973 (ed. or. 1970). *La rivoluzione urbana*. Roma: Armando Editore.
- . 1977. *Critica della vita quotidiana*. Bari: Dedalo.
- . 1992. *Eléments de rythmanalyse: introduction à la connaissance des rythmes*. Paris: Syllepse.
- . 2014 (ed. or. 1968). *Il diritto alla città*. Verona: Ombre corte.
- . 2018a (ed. or. 1974). *La produzione dello spazio*. Milano: PGreco.
- . 2018b (ed. or. 2000). *Spazio e politica: il diritto alla città II*. Verona: Ombre corte.
- Lefebvre, Henri, Neil Brenner, e Stuart Elden. 2009. *State, Space, World: Selected Essays*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Legacy, Crystal. 2017. «Infrastructure Planning: In a State of Panic?» *Urban Policy and Research* 35 (1): 61-73.
- Legge n. 167 del 18/04/1962. «Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare».
- Legge n. 588 del 11/06/1962. «Piano straordinario per favorire la rinascita economica e sociale della Sardegna, in attuazione dell'articolo 13 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3».
- Legge Regionale n. 3 del 21/02/1956. «Disposizioni per il trasferimento al Credito Industriale Sardo dei fondi istituiti presso la Sezione di credito industriale del Banco di Sardegna».

- Leontidou, Lila. 1993. «Postmodernism and the City: Mediterranean Versions». *Urban Studies* 30 (6): 949-65.
- . 1996. «Al9ternatives to Modernism in (Southern) Urban Theory: Exploring In-Between Spaces». *International Journal of Urban and Regional Research* 20 (2): 178-95.
- Lévesque, Luc. 2013. «Trajectories of Interstitial Landscapeness: A Conceptual Framework for Territorial Imagination and Action». In *Urban interstices: the aesthetics and the politics of the in-between*, edited by Andrea Mubi Brighenti, 21-63. Farnham: Ashgate.
- Loi, Martina. 2020. «Photographic Driftings as a Method to Intercept the Atmosphere of the Sprawlscapes: Walking Exploration of the Ring Road Around the City of Cagliari». In *Ambiances, Alloaesthesia: Senses, Inventions, Worlds. Proceedings of the 4th International Congress on Ambiances*: 84-89.
- . 2023a. «Interstizi urbani: spazi di possibilità? Esplorazioni urbane e pratiche informali attorno alla SS 554 “Cagliaritano”». *Documenti geografici*, fasc. 2 (luglio): 259-278.
- . 2023b. «Micro-ecologie politiche urbane e spazi di possibilità. Racconti da un fiume e una strada». In *Narrazioni/Narratives*, a cura di Giuseppe Muti e Valentina Albanese, 799-805. Memorie della Società di Studi Geografici. Firenze: Società di Studi Geografici.
- Loi, Martina, e Maurizio Memoli. 2022. «Cercando la via Gluck. Narrazioni visuali da una critical zone (di Cagliari)». In *Sguardi green: geografie, ambiente, culture visuali*, a cura di Giulio Latini e Marco Maggioli, 229-256. Roma: Società Geografica Italiana.
- Loi, Martina, e Ginevra Pierucci. 2025. «Wildness Encounters. Towards a reinterpretation of urban “green” policies in Rome and Cagliari». In *Italian Natures. Perspectives on the social nature in the ‘Bel Paese’*, edited by Sara Bonati, Margherita Cisani, Marco Tononi, e Giacomo Zanolin, 163-173. London: Routledge.
- Loi, Martina, e Alice Salimbeni. 2022. «Fare film geografici: giocare al “ripigliano” con lo spazio urbano». *Tracce urbane. Rivista italiana transdisciplinare di studi urbani* 7 (11): 106-125.
- . 2023. «Esercizi di improvvisazione: un’auto-etnografia nomade delle periferie intorno alla SS 554». In *XXXIII Congresso Geografico Italiano*, 4: 154-160. Padova: CLEUP.
- Lorimer, Jamie. 2010. «Moving Image Methodologies for More-than-Human Geographies». *Cultural Geographies* 17 (2): 237-258.
- Loughran, Kevin. 2020. «Urban Parks and Urban Problems: An Historical Perspective on Green Space Development as a Cultural Fix». *Urban Studies* 57 (11): 2321-2338.
- Low, Setha M. 2016. *Spatializing culture: the ethnography of space and place*. New York: Routledge.
- Lynch, Kevin. 2008 (ed. or 1960). *L’immagine della città*. Venezia: Marsilio.
- Macauley, David. 2000. «Walking the City: An Essay on Peripatetic Practices and Politics». *Capitalism Nature Socialism* 11 (4): 3-43.
- Mahmoudi Farahani, Leila, e Cecily Maller. 2019. «Investigating the Benefits of ‘Leftover’ Places: Residents’ Use and Perceptions of an Informal Greenspace in Melbourne». *Urban Forestry & Urban Greening* 41 (maggio): 292-302.
- Mason, Olivia, Jasneema Sarma, James D. Sidaway, Alastair Bonnett, Phil Hubbard, Ghazala Jamil, Jennie Middleton, Maggie O’Neill, James Riding, e Morag Rose. 2023. «Interventions in Walking Methods in Political Geography». *Political Geography* 106: 1-14.
- Masquelier, Adeline. 2002. «Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger». *American Ethnologist* 29 (4): 829-856.
- Mattioli, Valerio. 2019. *Remoria: la città invertita*. Roma: Minimum fax.
- McFarlane, Colin. 2011. «The City as Assemblage: Dwelling and Urban Space». *Environment and Planning D: Society and Space* 29 (4): 649-671.

- . 2018. «Fragment Urbanism: Politics at the Margins of the City». *Environment and Planning D: Society and Space* 36 (6): 1007-1025.
- . 2019. «Urban fragments: a subaltern studies imagination». In *Subaltern geographies*, edited by Tariq Jazeel e Stephen Legg, 210-30. Athens: The University of Georgia Press.
- . 2021. *Fragments of the city: making and remaking urban worlds*. Oakland: University of California Press.
- McFarlane, Colin, e Jonathan Rutherford. 2008. «Political Infrastructures: Governing and Experiencing the Fabric of the City». *International Journal of Urban and Regional Research* 32 (2): 363-374.
- McFarlane, Colin, e Michael Waibel. 2016. «Introduction: The Informal-Formal Divide in Context». In *Urban Informalities: Reflections on the Formal and Informal*, edited by Colin McFarlane e Michael Waibel, 1-12. London: Routledge.
- McLean, Heather. 2018. «In Praise of Chaotic Research Pathways: A Feminist Response to Planetary Urbanization». *Environment and Planning D: Society and Space* 36 (3): 547-55.
- Medda, Francesco, Francesco Bachis, e Emanuele Pittoni. 2020. *Mala maniera*. Cagliari: Abbà.
- Merrifield, Andy. 2013. «The Urban Question under Planetary Urbanization: The Urban Question under Planetary Urbanization». *International Journal of Urban and Regional Research* 37 (3): 909-22.
- Merriman, Peter. 2004. «Driving Places: Marc Augé, Non-Places, and the Geographies of England's M1 Motorway». *Theory, Culture & Society* 21 (4-5): 145-67.
- . 2007. *Driving spaces: a cultural-historical geography of England's M1 Motorway*. Malden: Blackwell.
- . 2014. «Roads». In *The Routledge handbook of mobilities*, edited by Peter Adey, 196-204. London: Routledge.
- Metta, Annalisa. 2022. *Il paesaggio è un mostro: città selvatiche e nature ibride*. Roma: DeriveApprodi.
- Middleton, Jennie. 2010. «Sense and the City: Exploring the Embodied Geographies of Urban Walking». *Social & Cultural Geography* 11 (6): 575-596.
- Ministero dei Lavori Pubblici. 1995. *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1995/06/24/146/so/77/sg/pdf>.
- Mistrello, Elena, e Elisa Bosisio. 2021. «Corpi-donna nella metropoli: per un hackeraggio femminista della deriva». *Tracce urbane. Rivista italiana transdisciplinare di studi urbani* 9: 272-286.
- Mitchell, Don. 2003. *The right to the city: social justice and the fight for public space*. New York: Guilford Press.
- Moore, Jason W. 2015. *Capitalism in the Web of Life: Ecology and the Accumulation of Capital*. London: Verso.
- . 2017. *Antropocene o capitalocene?: scenari di ecologia-mondo nella crisi planetaria*. Verona: Ombre corte.
- Moreau, Miza. 2023. «In/Formal Reappropriations: Spatialised Needs and Desires in Residential Alleys in Melbourne, Australia». *Urban Studies* 61 (6): 1031-1048.
- Moser, Sarah. 2008. «Personality: A New Positionality?» *Area* 40 (3): 383-392.
- Mubi Brighenti, Andrea. 2013. «Introduction». In *Urban interstices: the aesthetics and the politics of the in-between*, edited by Andrea Mubi Brighenti, xv-xxiii. Farnham: Ashgate.
- . 2018. «The Vegetative City». *Culture, Theory and Critique* 59 (3): 215-231.
- Mubi Brighenti, Andrea, e Cristina Mattiucci. 2012. «Visualising the Riverbank». *City* 16 (1-2): 221-234.
- Nast, Heidi J., e Steve Pile, edited by. 1998. *Places through the body*. London: Routledge.

- Niranjana, Ramesh. 2022. «An Experiment with the Minor Geographies of Major Cities: Infrastructural Relations among the Fragments». *Urban Studies* 59 (8): 1556-1574.
- Nuvolati, Giampaolo. 2019. *Interstizi della città: rifugi del vivere quotidiano*. Bergamo: Moretti & Vitali.
- Ogden, Laura A., Billy Hall, e Kimiko Tanita. 2013. «Animals, Plants, People, and Things: A Review of Multispecies Ethnography». *Environment and Society* 4 (1): 5-24.
- Oswin, Natalie. 2008. «Critical Geographies and the Uses of Sexuality: Deconstructing Queer Space». *Progress in Human Geography* 32 (1): 89-103.
- . 2018. «Planetary Urbanization: A View from Outside». *Environment and Planning D: Society and Space* 36 (3): 540-546.
- Park, Robert Ezra, Ernest Watson Burgess, Morris Janowitz, Roderick Duncan McKenzie, e Roderick D. McKenzie. 1925. *The City: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. Chicago: University of Chicago Press.
- Perec, Georges. 1994 (ed. or. 1989). *L'infra-ordinario*. Torino: Bollati Boringhieri.
- Phelps, Nicholas A., e Cristian Silva. 2018. «Mind the Gaps! A Research Agenda for Urban Interstices». *Urban Studies* 55 (6): 1203-1222.
- Pickerill, Jenny. 2017. «What Are We Fighting for? Ideological Posturing and Anarchist Geographies». *Dialogues in Human Geography* 7 (3): 251-256.
- Pignarre, Philippe, e Isabelle Stengers. 2011. *Capitalist Sorcery: Breaking the Spell*. New York: Palgrave Macmillan.
- Pinder, David. 2020. «Situationism/Situationist City». In *Encyclopedia of Human Geography*, edited by Audrey Kobayashi, 219-225. Amsterdam: Elsevier.
- Pink, Sarah. 2012. *Situating Everyday Life: Practices and Places*. Los Angeles: SAGE.
- . 2013. *Doing visual ethnography*. Los Angeles: SAGE.
- Pink, Sarah, e Jennie Morgan. 2013. «Short-Term Ethnography: Intense Routes to Knowing: Short-Term Ethnography». *Symbolic Interaction* 36 (3): 351-361.
- Pisu, Davide, e Giovanni Marco Chiri. 2019. «Rules and the Production of Built Space: An Investigation on Compliant Nomotropism». *City, Territory and Architecture* 6 (1): 1-10.
- Ponti, Marco, Stefano Moroni, e Francesco Ramella, a cura di. 2015. *L'arbitrio del principe: sperperi e abusi nel settore dei trasporti: che fare?* Torino: IBL Libri.
- Precarias a la Deriva. 2003. «First Stutterings of 'Precarias a la Deriva'». 2003. <http://web.archive.org/web/20061013073945/www.sindominio.net/karakola/precarias/balbucoos-english.htm>.
- Purcell, Mark. 2014. «Possible Worlds: Henri Lefebvre and the Right to the City». *Journal of Urban Affairs* 36 (1): 141-154.
- . 2022. «Theorising Democratic Space with and beyond Henri Lefebvre». *Urban Studies* 59 (15): 3041-3059.
- Rakic, Tijana, e Donna Chambers. 2009. «Researcher with a Movie Camera: Visual Ethnography in the Field». *Current Issues in Tourism* 12 (3): 255-270.
- Regione Autonoma della Sardegna. 1948. *Statuto Regionale*.
- . 1957. *CDXXIX seduta del Consiglio Regionale della Sardegna*.
- . 2006. *Piano Paesaggistico Regionale. Scheda d'ambito n°1 Golfo di Cagliari*.
- Ren, Xuefei. 2021. «Suburbs and Urban Peripheries in a Global Perspective». *City & Community* 20 (1): 38-47.
- Ren, Xuefei, e Roger Keil, edited by. 2018. *The globalizing cities reader*. New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Rich, Adrienne. 1986. «Notes toward a Politics of Location». In *Blood, Bread, and Poetry: Selected Prose 1979-1985*, 210-31. New York: W.W. Norton.
- Robinson, Jennifer. 2006. *Ordinary cities: between modernity and development*. London: Routledge.

- . 2016. «Thinking Cities through Elsewhere: Comparative Tactics for a More Global Urban Studies». *Progress in Human Geography* 40 (1): 3-29.
- . 2022. *Comparative urbanism: tactics for global urban studies*. Hoboken: Wiley.
- Rodgers, Dennis, e Bruce O'Neill. 2012. «Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue». *Ethnography* 13 (4): 401-412.
- Roelvink, Gerda, Kevin St. Martin, e J. K. Gibson-Graham, edited by. 2015. *Making other worlds possible: performing diverse economies*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Rosa, Elisabetta. 2016. «Rules, transgressions and nomotopism: the complex relationship between planning and Italian Abusivismo». *Geography Research Forum* 36 (1): 110-126.
- Rose, Gillian. 1997. «Situating Knowledges: Positionality, Reflexivities and Other Tactics». *Progress in Human Geography* 21 (3): 305-320.
- . 2003. «On the Need to Ask How, Exactly, Is Geography “Visual”?» *Antipode* 35 (2): 212-221.
- Rose, Morag. 2022. «Stuck in the Mud? Finding the Glee in All Fieldworking Bodies». *Area* 54 (4): 536-540.
- Rouch, Jean. 2003. *Ciné-Ethnography*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Roy, Ananya. 2009. «The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory». *Regional Studies* 43 (6): 819-830.
- Ruddick, Sue. 2015. «Situating the Anthropocene: Planetary Urbanization and the Anthropological Machine». *Urban Geography* 36 (8): 1113-1130.
- Ruddick, Sue, Linda Peake, Gökbörü S. Tanyildiz, e Darren Patrick. 2018. «Planetary Urbanization: An Urban Theory for Our Time?». *Environment and Planning D: Society and Space* 36 (3): 387-404.
- Saiu. 2018. *L'ultimo capitolo della città pubblica: i quartieri 167 e la costruzione delle periferie metropolitane: Cagliari 1962-1992*. Trento: LISt Lab.
- Salimbeni, Alice. 2022a. «La favola urbana. Reimmaginare lo spazio attraverso la realizzazione collettiva di film finzionali e parodici». *Rivista Geografica Italiana* 3: 78-102.
- . 2022b. «Urban Piss-Ups. The Collective Filmmaking of Parodic Urban Fables to Study and Contest Gender Spatial Discriminations». *Gender, Place & Culture* 30 (12): 1759-1784.
- . 2023. *Genere e spazio urbano. Pratiche femministe per una geografia gioiosa*. Milano: FrancoAngeli.
- Santucci, Gavino. 2020. *La storia di Cagliari nel dopoguerra tra processi urbanistici e conflitti sociali*. Fiesole: Fondazione Michelucci Press.
- Sassen, Saskia. 1991. *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Schirru, Carlo. 2015a. «La nuova SS 554 - Prima parte». *Quartucci in technicolor*. 26 marzo 2015. <https://www.carloschirru.it/la-nuova-ss-554-prima-parte/>.
- . 2015b. «La nuova SS 554 - Seconda parte». *Quartucci in technicolor*. 17 aprile 2015. <https://www.carloschirru.it/la-nuova-ss-554-seconda-parte/>.
- Schmid, Christian, Ozan Karaman, Naomi C Hanakata, Pascal Kallenberger, Anne Kockelkorn, Lindsay Sawyer, Monika Streule, e Kit Ping Wong. 2018. «Towards a New Vocabulary of Urbanisation Processes: A Comparative Approach». *Urban Studies* 55 (1): 19-52.
- Scott, James C. 1990. *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts*. New Haven: Yale University Press.
- Secchi, Bernardo. 2011. *Prima lezione di urbanistica*. Roma: Laterza.
- Sedgwick, Eve Kosofsky. 1997. «Paranoid Reading and Reparative Reading; or, You're So Paranoid, You Probably Think This Introduction Is About You». In *Novel Gazing*, edited by Eve Kosofsky Sedgwick, 1-38. Durham: Duke University Press.

- Shaw, Pamela, e Joanne Hudson. 2009. «The Qualities of Informal Space: (Re)appropriation within the informal, interstitial spaces of the city». In *Occupation: Negotiation with Constructed Space*, 1-13. Brighton: University of Brighton.
- Sheller, Mimi, e John Urry. 2006. «The New Mobilities Paradigm». *Environment and Planning A: Economy and Space* 38 (2): 207-226.
- Sieverts, Thomas. 2003 (ed. or. 1997). *Cities without Cities: An Interpretation of the Zwischenstadt*. London: Spon Press.
- Silva, Cristian. 2016. «The interstitial spaces of urban sprawl: the planning problems and prospects - the case of Santiago de Chile». Tesi di Dottorato, University College London.
- . 2022. *The interstitial spaces of urban sprawl: geographies of Santiago de Chile's Zwischenstadt*. Abingdon: Routledge.
- Simandan, Dragos. 2019. «Revisiting Positionality and the Thesis of Situated Knowledge». *Dialogues in Human Geography* 9 (2): 129-149.
- Simone, AbdouMalik. 2004. «People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg». *Public Culture* 16 (3): 407-29.
- . 2016. «The Uninhabitable?». *Cultural Politics* 12 (2): 135-154.
- . 2020. «Cities of the Global South». *Annual Review of Sociology* 46 (1): 603-622.
- . 2021. «Ritornello: "People as Infrastructure"». *Urban Geography* 42 (9): 1341-1348.
- Simpson, Paul. 2011. «'So, as You Can See ...': Some Reflections on the Utility of Video Methodologies in the Study of Embodied Practices: Video Methodologies in the Study of Embodied Practices». *Area* 43 (3): 343-352.
- Sinclair, Iain. 2003. *London Orbital: A Walk around the M25*. London; New York: Penguin.
- Smith, Neil. 2008 (ed. or. 1984). *Uneven development: nature, capital, and the production of space*. Athens: University of Georgia Press.
- Soja, Edward W. 1989. *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. London: Verso.
- . 2000. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Malden: Blackwell.
- Solà-Morales, Ignasi de. 2014. «Terrain Vague». In *Terrain vague: interstices at the edge of the pale*, edited by Manuela Mariani e Patrick Barron, 24-30. New York: Routledge.
- Solnit, Rebecca. 2000. *Wanderlust: a history of walking*. New York: Viking.
- Sousa Matos, Rute. 2014. «Urban Landscape: Interstitial Spaces». *Landscape Review* 13 (1): 61-71.
- Spivak, Gayatri Chakravorty. 1988. «Can the Subaltern Speak?». In *Marxism and the Interpretation of Culture*, edited by Cary Nelson e Lawrence Grossberg, 271-313. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Springgay, Stephanie, e Sarah E. Truman. 2018. *Walking methodologies in a more-than-human world: WalkingLab*. London: Routledge.
- Stalker. 1996. «Stalker attraverso i territori attuali». <https://digilander.libero.it/stalkerlab/tarkowsky/manifesto/manifest.htm>.
- Star, Susan Leigh. 1999. «The Ethnography of Infrastructure». *American Behavioral Scientist* 43: 377-391.
- Star, Susan Leigh, e Karen Ruhleder. 1996. «Steps Toward an Ecology of Infrastructure: Design and Access for Large Information Spaces». *Information Systems Research* 7 (1): 111-34.
- Steele, Wendy. 2011. «Strategy-Making for Sustainability: An Institutional Learning Approach to Transformative Planning Practice». *Planning Theory & Practice* 12 (2): 205-221.
- Steele, Wendy, e Cathy Keys. 2015. «Interstitial Space and Everyday Housing Practices». *Housing, Theory and Society* 32 (1): 112-125.
- Steele, Wendy, e Crystal Legacy. 2017. «Critical Urban Infrastructure». *Urban Policy and Research* 35 (1): 1-6.

- Steinberg, Philip, e Kimberley Peters. 2015. «Wet Ontologies, Fluid Spaces: Giving Depth to Volume through Oceanic Thinking». *Environment and Planning D: Society and Space* 33 (2): 247-264.
- Stengers, Isabelle. 2011 (ed. or. 1994). *L'invention des sciences modernes*. Paris: Flammarion.
- Strathern, Marilyn. 2005. *Partial Connections*. Lanham: AltaMira Press.
- Swyngedouw, Erik. 1996. «The City as a Hybrid: On Nature, Society and Cyborg Urbanization». *Capitalism Nature Socialism* 7 (2): 65-80.
- . 2004. *Social Power and the Urbanization of Water: Flows of Power*. Oxford; New York: Oxford University Press.
- . 2006. «Circulations and Metabolisms: (Hybrid) Natures and (Cyborg) Cities». *Science as Culture* 15 (2): 105-121.
- . 2019. «The Urbanization of Capital and the Production of Capitalist Natures». In *The Oxford Handbook of Karl Marx*, edited by Matt Vidal, Tony Smith, Tomás Rotta, e Paul Prew, 538-56. Oxford: Oxford University Press.
- Swyngedouw, Erik, e Henrik Ernstson. 2018. «Interrupting the Anthro-obScene: Immuno-Biopolitics and Depoliticizing Ontologies in the Anthropocene». *Theory, Culture & Society* 35 (6): 3-30.
- Swyngedouw, Erik, e Nikolas C Heynen. 2003. «Urban Political Ecology, Justice and the Politics of Scale». *Antipode* 35 (5): 898-918.
- Taylor, P J, e R E Lang. 2004. «The Shock of the New: 100 Concepts Describing Recent Urban Change». *Environment and Planning A* 36 (6): 951-958.
- Thiele, Kathrin. 2021. «Figuration and/as Critique in Relational Matters». In *How to Relate: Wissen, Künste, Praktiken / Knowledge, Arts, Practices*, edited by Annika Haas, Maximilian Haas, Hanna Magauer, e Dennis Pohl, 229-43. Bielefeld: transcript.
- Tonkiss, Fran. 2013. *Cities by Design: The Social Life of Urban Form*. Cambridge: Polity.
- . 2015. «Afterword: Economies of infrastructure». *City* 19 (2-3): 384-391.
- Tonnellat, Stéphane. 2008. «“Out of Frame”: The (in)Visible Life of Urban Interstices — a Case Study in Charenton-Le-Pont, Paris, France». *Ethnography* 9 (3): 291-324.
- Truelove, Yaffa. 2019. «Rethinking Water Insecurity, Inequality and Infrastructure through an Embodied Urban Political Ecology». *WIREs Water* 6 (3): 1-7.
- Tsing, Anna Lowenhaupt. 2005. *Friction: an ethnography of global connection*. Princeton: Princeton University Press.
- , edited by. 2017. *Arts of living on a damaged planet*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Tzaninis, Yannis, Tait Mandler, Maria Kaika, e Roger Keil. 2021. «Moving Urban Political Ecology beyond the ‘Urbanization of Nature’». *Progress in Human Geography* 45 (2): 229-252.
- United Nations. 2019. *World Urbanization Prospects 2018: Highlights*. New York: United Nations.
- Valz Gris, Alberto, Chiara Iacovone, Astrid Safina, Andrea Pollio, e Francesca Governa. 2022. «Il ‘campo’ geografico di un’etnografia sottile. Cinque esperimenti di fieldwork». *Rivista Geografica Italiana* 129 (1): 5-31.
- Van Dooren, Thom, Eben Kirksey, e Ursula Münster. 2016. «Multispecies Studies: Cultivating Arts of Attentiveness». *Environmental Humanities* 8 (1): 1-23.
- Van Dooren, Thom, e Deborah Bird Rose. 2012. «Storyed-places in a multispecies city». *Humanimalia* 3 (2): 1-27.
- Venturi, Robert, Denise Scott Brown, e Steven Izenour. 1972. *Learning from Las Vegas*. Cambridge: MIT Press.
- Vidal Rojas, Rodrigo. 2002. *Fragmentation de la ville et nouveaux modes de composition urbaine*. Paris: Harmattan.

- Wachsmuth, David. 2012. «Three Ecologies: Urban Metabolism and the Society-Nature Opposition». *The Sociological Quarterly* 53 (4): 506-523.
- . 2014. «City as Ideology: Reconciling the Explosion of the City Form with the Tenacity of the City Concept». *Environment and Planning D: Society and Space* 32 (1): 75-90.
- Whatmore, Sarah. 2002. *Hybrid geographies: natures, cultures, spaces*. London: SAGE.
- Whitehead, Mark. 2005. «Between the Marvellous and the Mundane: Everyday Life in the Socialist City and the Politics of the Environment». *Environment and Planning D: Society and Space* 23 (2): 273-294.
- Wiley, Danielle. 2010. «A Walk About Rome: Tactics for Mapping the Urban Periphery». *Architectural Theory Review* 15 (1): 9-29.
- Williams, Raymond. 1960. *Border country*. London: Chatto and Windus.
- Wilson, Elizabeth. 1992. «The invisible flâneur». *New left review* 191 (1): 90-110.
- Wilson, Matthew W. 2009. «Cyborg Geographies: Towards Hybrid Epistemologies». *Gender, Place & Culture* 16 (5): 499-516.
- Wirth, Louis. 1938. «Urbanism as a Way of Life». *American Journal of Sociology* 44 (1): 1-24.
- Wolch, Jennifer. 1996. «Zoöpolis*». *Capitalism Nature Socialism* 7 (2): 21-47.
- Wolff, Janet. 1985. «The Invisible Flâneuse. Women and the Literature of Modernity». *Theory, Culture & Society* 2 (3): 37-46.
- Wolman, Abel. 1965. «The Metabolism of Cities». *Scientific American* 213 (3): 178-193.
- Wright, Sarah. 2014. «More-than-human, emergent belongings: A weak theory approach». *Progress in Human Geography* 39 (4): 391-411.
- Yi'en, Cheng. 2014. «Telling Stories of the City: Walking Ethnography, Affective Materialities, and Mobile Encounters». *Space and Culture* 17 (3): 211-223.
- Yusoff, Kathryn. 2018. *A Billion Black Anthropocenes or None*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Zieleniec, Andrzej. 2018. «Lefebvre's Politics of Space: Planning the Urban as Oeuvre». *Urban Planning* 3 (3): 5-15.
- Zimmer, Anna. 2010. «Urban Political Ecology. Theoretical concepts, challenges, and suggested future directions». *Erdkunde* 64 (4): 343-354.
- Zitouni, Benedikte. 2004. «Donna Haraway and Bruno Latour: quid urban studies ?» In *Technonatures: Environments, Technologies and Spaces in the 21st Century*, edited by Damian F. White, e Chris Wilbert, 1-8. Waterloo: Wilfrid Laurier University Press.
- Zukin, Sharon. 1991. *Landscapes of power: from Detroit to Disney World*. Berkeley: University of California Press.

Questo LIBRO



ti è piaciuto?

Comunicaci il tuo giudizio su:

www.francoangeli.it/opinione



**VUOI RICEVERE GLI AGGIORNAMENTI
SULLE NOSTRE NOVITÀ
NELLE AREE CHE TI INTERESSANO?**



ISCRIVITI ALLE NOSTRE NEWSLETTER

SEGUICI SU:



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Vi aspettiamo su:

www.francoangeli.it

per scaricare (gratuitamente) i cataloghi delle nostre pubblicazioni

DIVISI PER ARGOMENTI E CENTINAIA DI VOCI: PER FACILITARE
LE VOSTRE RICERCHE.



Management, finanza,
marketing, operations, HR

Psicologia e psicoterapia:
teorie e tecniche

Didattica, scienze
della formazione

Economia,
economia aziendale

Sociologia

Antropologia

Comunicazione e media

Medicina, sanità



Architettura, design,
arte, territorio

Informatica, ingegneria
Scienze

Filosofia, letteratura,
linguistica, storia

Politica, diritto

Psicologia, benessere,
autoaiuto

Efficacia personale

Politiche
e servizi sociali



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze



Spazi di possibilità

Interstizi urbani, pratiche ed ecologie politiche della SS 554 "Cagliaritana"

Questo libro nasce ai margini. Ai margini della città, delle infrastrutture, delle categorie con cui siamo abituata a leggere l'urbano. Nasce dall'esperienza di crescere accanto a una superstrada e dall'intuizione che proprio lì, dove l'urbanizzazione appare incompleta o residuale, si producano forme di vita, pratiche e relazioni che sfuggono ai paradigmi dominanti della pianificazione urbana.

Questo libro propone una rilettura critica delle infrastrutture urbane come assemblaggi socio-tecnici complessi, capaci di produrre spazialità imprevedute ed ecologie più-che-umane. Le infrastrutture, qui, non sono solo dispositivi tecnici o politici: sono anche luoghi di incontro, conflitto e soprattutto possibilità.

Muovendo da una prospettiva situata, affettiva e dichiaratamente non neutrale, l'autrice adotta un approccio che intreccia ecologia politica urbana e pratiche quotidiane con una metodologia composita e multiforme. Gli interstizi urbani generati dall'infrastruttura diventano così il terreno privilegiato per osservare come l'urbano venga prodotto e riprodotto quotidianamente dalle soggettività umane e non-umane che lo abitano. Al centro del volume vi è la proposta concettuale degli interstizi urbani come spazi di possibilità: spazi subordinati e marginalizzati che, proprio perché sfuggono alla normatività urbana, accolgono pratiche di risignificazione, sperimentazione e ri-politicizzazione dell'urbano. In dialogo con le critiche femministe all'urbanizzazione planetaria e ispirandosi alle politiche di possibilità di Gibson-Graham, questo libro si inserisce nel dibattito della geografia urbana critica come un tentativo di spostare lo sguardo dalle letture zenitali, astratte e universalizzanti, verso una prospettiva radicata e attenta al quotidiano.

Attraverso l'interazione diretta con gli spazi che insistono attorno alla SS 554, la superstrada urbana che circonda e chiude l'area vasta di Cagliari, il volume mostra come gli interstizi urbani possano essere letti non come difetti da correggere, ma come spazi carichi di potenziale socio-politico ed ecologico. È in questi spazi che emergono pratiche, soggettività e assemblaggi capaci di mettere in discussione le categorie consolidate dell'urbano. Senza proporre nuovi modelli o soluzioni normative, il libro invita ad accogliere la complessità, le contraddizioni e le possibilità che si producono attorno alle infrastrutture urbane, assumendo gli interstizi come terreno privilegiato per una rilettura critica dell'urbanizzazione contemporanea.

Martina Loi è assegnista di ricerca in Geografia all'Università di Cagliari. I suoi interessi di ricerca riguardano la relazione tra le infrastrutture urbane e i processi locali di produzione dello spazio; l'analisi delle politiche urbane attraverso una lente di ecologia politica urbana; le forme di ingiustizia sociale, spaziale e ambientale nello spazio urbano.



FrancoAngeli
La passione per le conoscenze