

YOUNGERSIU 2021

PIANIFICARE LA “CITTÀ IN CONTRAZIONE”.

PRATICHE
DI RICERCA
E TRAIETTORIE
PROGETTUALI

a cura di
Ombretta Caldarice, Giancarlo Cotella,
Luca Lazzarini, Ianira Vassallo

Società **SIU**
italiana
degli urbanisti



PLANUM PUBLISHER . www.planum.net

**Società SIU
italiana
degli urbanisti**



PLANUM PUBLISHER . www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN: 978-88-99237-40-0

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2022
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

**PIANIFICARE
LA “CITTÀ IN CONTRAZIONE”.**
PRATICHE DI RICERCA E
TRAIETTORIE PROGETTUALI

a cura di
Ombretta Caldarice, Giancarlo Cotella,
Luca Lazzarini, Ianira Vassallo

PIANIFICARE LA “CITTÀ IN CONTRAZIONE”.
PRATICHE DI RICERCA E TRAIETTORIE PROGETTUALI
a cura di Ombretta Caldarice, Giancarlo Cotella,
Luca Lazzarini, Ianira Vassallo

ISBN: 978-88-99237-40-0

Progetto grafico

Redazione Planum Publisher

Indice

Ombretta Caldarice, Giancarlo Cotella, Luca Lazzarini, Ianira Vassallo

- 7 **Pianificare la città in contrazione. Un workshop per ragionare su temi e questioni emergenti**

a cura di Luca Lazzarini

- 11 **Walking Beyond: una camminata urbana per osservare i luoghi della contrazione a Torino**

1. RIUSO E RIGENERAZIONE

Agim Kërçuku, Ianira Vassallo

- 33 **Le risposte della rigenerazione urbana ai fenomeni della contrazione**

Klarissa Pica, Ilaria Tonti

- 41 **Spazi della dismissione o della contrazione? Esperienze di rigenerazione urbana area-based a Torino**

Federica Vingelli, Andrea Ghirardi, Davide Simoni

- 53 **Paesaggi post produttivi: tra immaginari in contrazione e futuri rigenerativi**

2. TRANSIZIONE DEMOGRAFICA E CONFLITTI

Magda Bolzoni, Giancarlo Cotella

- 67 **Città in transizione. Politiche pubbliche e conflitti**

Daniela Morpurgo, Giovanna Muzzi, Elisa Privitera

- 81 **Ritmi di (de)crescita e autorganizzazione. Narrazioni, transizioni urbane e movimenti dal basso a Gela e Mestre**

3. RESILIENZA E CAMBIAMENTO CLIMATICO

Ombretta Caldarice e Michele Cerruti But

- 99 **Tassonomie di resilienza tra piano e progetto**

Margherita Pasquali, Caterina Rigo, Filippo Carlo Pavesi

- 105 **Ritorno à la terre. Come ripensare, riabitare e riformare il suolo nell'era dell'Antropocene**

Giada Limongi, Carlo Federico dall'Omo, Federica Rotondo

- 119 **Il paradosso della città in contrazione: la disaggregazione urbana come occasione di resilienza**

4. ABITARE, SPAZIO PUBBLICO E WELFARE

Sara Caramaschi, Barbara Caselli, Emanuela Saporito

- 129 **Abitare, spazio pubblico e welfare nella città che si contrae e si trasforma. Interrogativi e riflessioni a partire dal caso torinese**

Francesca Ambrosio, Marco Peverini, Valentina Rossella Zucca

- 135 **Bisogni e conflittualità emergenti a partire dal caso di Torino: appunti sull'abitabilità**

Francesca Ambrosio, Marco Peverini, Valentina Rossella Zucca

- 151 **Abitare la contrazione: tre chiavi di lettura a partire dall'esperienza torinese**

5. RELAZIONI CITTÀ-CAMPAGNA

Luca Lazzarini e Giacomo Pettenati

- 163 **Le relazioni città-campagna: dall'interfaccia al caleidoscopio urbano/rurale**

Fabrizio D'Angelo, Maria Giada Di Baldassarre, Selena Candia, Karl Krähmer

- 175 **Urbano-Rurale: quattro sguardi su un rapporto complesso**

Claudia Cassatella

- 191 **Postfazione**

- 193 **Gli autori**

Abitare la contrazione: tre chiavi di lettura a partire dall'esperienza torinese

Francesca Ambrosio, Marco Peverini,
Valentina Rossella Zucca

Il contributo prende avvio dall'esperienza del workshop e dalla commistione di sguardi sul caso torinese. Il tema dell'*abitabilità* in contesti in contrazione e transizione sociale è affrontato attraverso tre diverse chiavi di lettura che nascono dalle esperienze di ricerca in corso dei tre autori. La prima chiave mette in luce le dinamiche di conflitto tra diverse popolazioni che abitano la città, rilevando come i processi di gentrificazione e/o turistificazione di alcune aree inneschino divari territoriali e dinamiche abitative che meritano attenzione. Nella seconda chiave si approfondisce il tema dei costi abitativi, o *affordability*, un parametro economico che, intercettando dinamiche socio-spaziali a scala urbana e territoriale, restituisce la qualità dell'abitare e la possibilità di godere del diritto alla città di diversi gruppi sociali. La terza chiave guarda allo spazio pubblico come rete fondamentale dell'abitare, in particolar modo in contesti in cui lo spazio della residenza documenta nuove povertà, disuguaglianze e il malessere di diversi strati sociali. Gli spazi dedicati ai servizi e al welfare (tra cui le scuole) costituiscono un impalcato essenziale di urbanità, tenuto insieme dallo spazio connettivo della mobilità, a partire dal quale si possono innescare buone progettualità, in grado di recepire le aspirazioni e i bisogni degli abitanti. Il contributo, quindi, elabora le riflessioni degli autori emerse in occasione del workshop, alla luce degli approfondimenti e dei confronti avvenuti nei mesi successivi, da un lato, generalizzando alcune questioni fondamentali rispetto ai temi della contrazione e dell'abitabilità e, dall'altro, sollevando, possibili nuove domande di ricerca.

#abitare #contrazione #affordability #gentrification #welfare

1. L'abitabilità nella città compatta tra fluidità, precarietà e mutevolezza

I cambiamenti che gradualmente modificano l'assetto delle città, intesi come prodotto ed espressione della società che li genera, danno forma al paesaggio urbano, luogo di relazioni materiali e sociali che definiscono l'identità di una città. Oggi, di fronte all'abbattimento dei confini proprio della globalizzazione, le diverse identità urbane del contesto europeo si stanno indebolendo, in direzione di una omologazione delle caratteristiche morfologiche, culturali e sociali. Basti pensare ai problemi generati dal turismo di massa, dallo smantellamento dei servizi di welfare o dai fenomeni speculativi che regolano buona parte dei mercati immobiliari. Questi processi più o meno diffusi, oltre ad avere un impatto sulla qualità della vita, accrescono le disuguaglianze, e favoriscono dinamiche di esclusione socio-economica e divari territoriali (Coppola et al., 2021) che compromettono la varietà sociale e culturale dei diversi contesti.

Il tema dell'abitabilità è molto discusso anche nel contesto torinese fin dagli anni Settanta, anni in cui si cominciano a cogliere i fattori di crisi del sistema fordista, sistema indissolubilmente legato al processo di sviluppo della città. In quegli anni lo spostamento della popolazione verso l'area metropolitana veniva interpretato come la diretta conseguenza della delocalizzazione delle attività produttive, ma ad avere un peso rilevante, oltre ai forti cambiamenti economici globali, è stata anche la percezione di una bassa qualità della vita nelle aree centrali (De Rossi, Durbiano, 2006). Fattori strutturali hanno dunque determinato questi processi, mettendo in luce come, nell'abitare un dato contesto, la configurazione dei luoghi della vita pubblica e privata non sia secondaria ai fenomeni di natura economica (Secchi, 2005).

Da tempo a Torino una parte della popolazione non ha accesso al mercato immobiliare e, nonostante a partire dagli anni Sessanta il boom economico abbia portato a un aumento significativo degli alloggi, molti di questi sono inutilizzati. Questo problema, associato alle condizioni di inadeguatezza in cui versano le aree centrali, è divenuto un asse portante del progetto preliminare di Piano regolatore del 1980, che prevedeva la riqualificazione del centro attraverso il recupero del patrimonio abitativo esistente da adibire in buona parte ad alloggi sociali (Greco, 2018). Tale progetto preliminare di Piano è rimasto su carta, sintomo questo della debolezza cognitiva e politica di fronte ai cambiamenti che la città stava vivendo. Tuttavia, alcuni dei suoi obiettivi generali appaiono ancora oggi piuttosto condivisibili: restituire vivibilità alle aree sprovviste di servizi e attività, offrire alloggi accessibili, diffondere le centralità per scardinare la gerarchizzazione spaziale tipica della struttura urbana radiocentrica, cui consegue una gerarchizzazione del tessuto sociale. Temi, quindi, che riguardano anche la città contemporanea, da declinare e reinterpretare in una nuova chiave, secondo le ragioni che oggi ne determinano le cause. A Torino, il nucleo centrale della città vede oggi convivere differenti forme di abitare. La tradizionale dicotomia tra proprietà e affitto lascia spazio ad un ventaglio di soluzioni abitative e modi di abitare sempre più ampio, all'interno del quale emergono pratiche collettive come il cohousing,

temporanee come gli affitti brevi (legati sia alla iper-turistificazione delle città, sia alla crescente precarizzazione delle biografie lavorative), inaspettate, come ad esempio le forme di convivenza solidale tra anziani e studenti, precarie come le occupazioni.

È evidente, dunque, che quella dell'abitabilità della città compatta è una questione ampia e diversificata. Come la sua esplorazione richiede molteplici aspetti di analisi e interpretazione, così il progetto dovrebbe prevedere interventi capaci di rispondere alla fluidità, precarietà e mutevolezza tipiche dell'abitare contemporaneo. Si tratta quindi di un processo che può assumere un grado di complessità anche molto alto (Desideri, 2002) e che oltre ad essere un'operazione di sintesi formale risulta essere una vera e propria operazione di compromesso tra diversi interessi e attori. I paragrafi che seguono vogliono dare un'idea di tale complessità e sono da intendersi come sguardi rivolti al tema della casa e a quello dei servizi, che offrano spunti di riflessione a partire dall'*housing affordability* e dal potenziale ruolo delle scuole nei processi di trasformazione urbana.

2. Geografie sociali e spaziali dell'*housing affordability* tra attrazione e contrazione

Il tema dell'abitabilità apre all'approfondimento di come l'articolazione dell'*housing affordability* – il parametro delle spese abitative in relazione alle capacità economiche di famiglie e individui – determini geografie socio-spaziali che influenzano i modi di abitare città e territori. In un'economia di mercato caratterizzata da profonde disuguaglianze economiche e sociali, la capacità di spesa per l'abitazione influenza la qualità della sistemazione abitativa, in termini di dimensione, localizzazione, accessibilità. Nuclei familiari e individui poveri o a basso reddito sono fortemente vincolati dall'*affordability* e, dovendo fare i conti con una minore capacità di spesa sono particolarmente esposti alla "fatica di abitare": sovraffollamento e/o inadeguatezza dell'abitazione; lontananza da servizi e opportunità; eccessiva gravosità delle spese per la casa sul reddito. La fatica di abitare si aggiunge alla disuguaglianza economica e reddituale, stratificandola ulteriormente rispetto alla condizione abitativa e innescando rilevanti forme di "povertà dopo le spese abitative" (Palvarini, 2010) e dinamiche di competizione spaziale. L'*affordability*, infatti, esprime in senso spaziale un conflitto sociale sulla localizzazione urbana: il mercato immobiliare assegna un prezzo alle abitazioni – che è il riflesso della rendita urbana e dell'attrattività di un luogo – e "filtra" gli abitanti che vogliono accedere al mercato in base alla capacità economica. Di conseguenza, attraverso l'*affordability* si determina anche la distribuzione del "valore della città", l'insieme dei vantaggi collettivamente generati in un determinato contesto, caratterizzato da accesso a servizi e opportunità e monetizzati dalla rendita urbana attraverso il mercato. Ad esempio, nel contesto torinese oggetto dell'esplorazione (fig. 1) si può vedere come ci sia una forte differenziazione dei prezzi residenziali tra zone centrali e semicentrali. I primi hanno visto una valorizzazione nel tempo nonostante la crisi finanziaria, mentre nelle

zone periferiche e nei comuni dell'area metropolitana i valori residenziali si mantengono inferiori. Questa dinamica di mercato non influisce solo sull'acquisto/affitto di un'abitazione, ma anche sull'accesso (o meno) a determinati servizi pubblici e attività private a servizio dell'abitare di qualità, come trasporto, commercio, attività per il tempo libero.

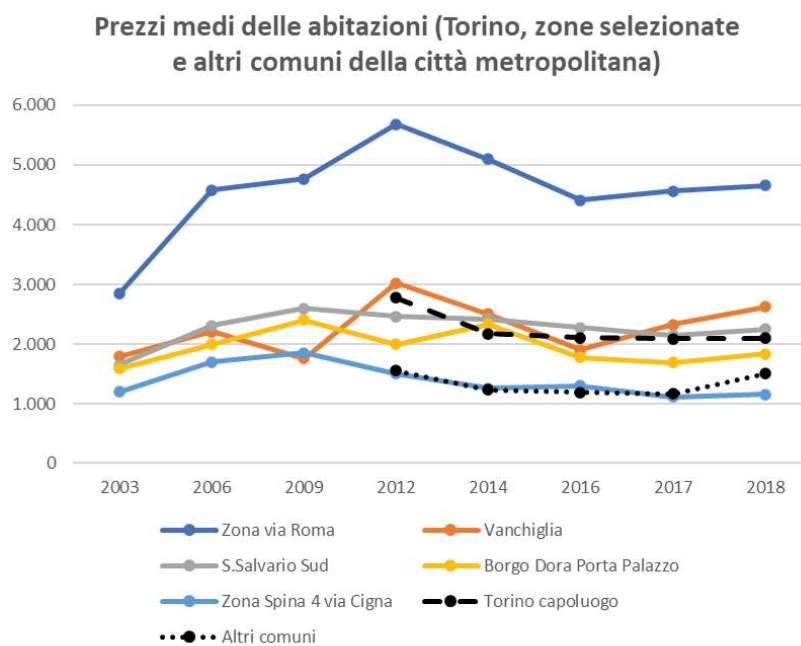


Figura 1. Andamento (2003-2018) dei prezzi medi delle abitazioni usate in una selezione di zone OMI di Torino e media del comune di Torino e degli altri comuni della città metropolitana (2012-2018). Elaborazione propria su dati OMI e Rapporto Rota (Euro al metro quadro, segmento residenziale usato).

La questione dell'*affordability* pone al centro la lettura delle dinamiche territoriali di valorizzazione che il mercato immobiliare intercetta: in Italia, il prezzo medio delle abitazioni varia da meno di 800€/m² nei comuni periferici del sud Italia, a oltre 2.000€/m² nelle aree metropolitane e nei comuni costieri, fino a oltre 5.000€/m² nei centri più attrattivi e nei comuni del turismo di lusso¹. Di fronte a questi divari sembra interessante incrociare la stratificazione dei costi abitativi con le dinamiche di attrazione e contrazione di diverse parti del paese. Gli ultimi decenni hanno visto invertirsi le dinamiche di contrazione dei comuni dei maggiori centri metropolitani, a eccezione dei loro centri urbani, dove hanno prevalso altre funzioni come la residenzialità breve e turistica. La rinnovata attrattività

1 Fonte: PRIN "Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità", progetto coordinato dal Politecnico di Milano e finanziato dal MIUR. Elaborazione su dati Agenzia delle entrate - Osservatorio del Mercato Immobiliare (OMI) (2012).

demografica di poche agglomerazioni urbane, su cui si concentrano le opportunità e gli investimenti (anche pubblici), sta delineando anche in Italia quella che è stata definita una crisi urbana globale di *housing affordability* (Wetzstein, 2017). I costi medi per un alloggio adeguato nelle principali città italiane sono inaccessibili al reddito medio regionale, a meno di spendere intorno al 40% del proprio reddito (Peverini, 2021). Tuttavia, a questo processo se ne affianca un altro, ovvero la contrazione e spopolamento di ampi territori dell'Italia interna e "di mezzo" in fase di declassamento (Curci et al., 2020). Questi due fenomeni paralleli – e almeno in parte interconnessi – si combinano alla polarizzazione dei valori immobiliari, producendo conseguenze inedite che richiedono indagine. Nei contesti attrattivi, le dinamiche di valorizzazione rischiano di esasperare il problema dell'*affordability*, con vari possibili effetti: divaricare le disuguaglianze tra *insider* e *outsider* del mercato – ad esempio tra chi possiede un'abitazione e chi no; innalzare la quota di reddito che viene spesa in abitazione da chi si affaccia nel mercato a scapito di altre spese fondamentali (cibo, salute, istruzione); indurre l'insediamento in zone periferiche o suburbane più economiche ma più distanti dal luogo di lavoro, aggravando la congestione del traffico e pesando sul tempo di vita. Per i contesti in contrazione, una conseguenza dell'*affordability* può riguardare il trasferimento di risorse da contesti in contrazione a quelli attrattivi. Due esempi sono: la tipica forma di aiuto familiare al pagamento dell'affitto a giovani che si trasferiscono in città attrattive per motivi di studio o ricerca di lavoro; oppure, l'acquisto di un'abitazione in un mercato immobiliare dinamico, visto come investimento sicuro e alternativo al pagamento dell'affitto pur in assenza di chiare prospettive di vita. Infine, ci si potrebbe chiedere se e quanto i problemi di *affordability* possano fare da volano a un'inversione dello spopolamento in alcuni contesti di contrazione, in relazione all'espansione delle possibilità del lavoro da remoto post-Covid 19 e ai minori costi abitativi.

Questi fenomeni sono tutti da indagare, ma inducono a individuare nell'*affordability* un possibile punto di unione tra i fenomeni territoriali di attrazione e contrazione. Ciò sarebbe utile per una migliore conoscenza degli effetti delle dinamiche demografiche, ma anche dei potenziali effetti indesiderati delle politiche pubbliche. Si pensi a come il Reddito di Cittadinanza offra un identico contributo all'affitto su tutto il territorio nazionale nonostante una grande differenziazione dei canoni, o a come una misura teoricamente *spatial-blind* come il c.d. "Superbonus 110%" possa avere dinamiche territorialmente regressive a fronte dei diversi valori. Una maggiore conoscenza delle dinamiche di *affordability* sarebbe utile soprattutto rispetto a un miglioramento nella capacità delle politiche pubbliche di affrontare la dimensione territoriale della disuguaglianza (o, perlomeno, di non acuirlo) e per riflettere in modo trasversale sulle dinamiche di attrazione e contrazione che diversi territori stanno sperimentando.

3. Fare scuola entro e oltre il recinto. La rete dei servizi come innesco della città educante.

La perlustrazione del transetto torinese è stata particolarmente significativa per territorializzare alcune questioni diffuse nel dibattito urbanistico nazionale, con le parole di Robert Smithson “il camminare condiziona la vista e la vista condiziona il camminare a tal punto che sembra che solo i piedi possano vedere” (Granata 2012). Il contesto urbano attraversato si è prestato a diventare campo di indagine per la conformazione eterogenea dei tessuti edilizi, per la grande disponibilità di spazi (anche in attesa o trasformazione), per la ricchezza e diffusione delle dotazioni pubbliche e per la varietà dei gruppi sociali insediati, tutti elementi di interesse in contesti in transizione, come spesso risultano essere molti comparti periferici delle città metropolitane.

La transizione sociale in atto tiene insieme una complessità di questioni: dal *liquefarsi* della società (Bauman 2002), con un aumento nell'ultimo decennio a Torino del 12% dei nuclei familiari unipersonali, all'invecchiamento della popolazione con il 46,6% degli over 50 contro il 16% degli under 19 (dei quali il 23% di origine straniera). I dati (Rapporto Rota 2019) evidenziano un'età media in crescita e una popolazione in generale decrescita, contrapposti ai tassi di natalità crescenti nelle popolazioni immigrate, deducibile dalla notevole ripresa dei nuclei familiari di 5 o più persone, aumentati dal 2008 al 2018 del 16%.

Lungo l'itinerario si sono attraversate le zone di Torino caratterizzate da maggiore multiculturalità², nelle quali si evidenzia il rischio diffuso di promozione di processi di pianificazione dall'alto che inducono la percezione di una “democrazia limitata” (Allegretti et al. 2021), con interventi che non riescono a tenere in considerazione in modo inclusivo le esigenze e le aspirazioni reali degli abitanti.

A una tale varietà di popolazioni presenti corrisponde la complessità del tessuto urbano, nel quale si possono riconoscere alcune caratteristiche ricorrenti ad altri contesti simili, quali una rete policentrica di dotazioni pubbliche, eterogenee e diffuse. Questa organizzazione spaziale genera alcune polarità di grande attrazione per gli abitanti, ma troppo spesso messe in relazione da uno spazio della mobilità che non riesce a costituire un effettivo connettivo, in grado cioè di garantirne la messa a sistema in modo confortevole, inclusivo e sicuro (Munarín, Tosi 2014). In un sondaggio sulla mobilità, il 75% dei Torinesi si era detto disponibile a usare la bicicletta su tratti fino a 5 km su una rete di percorsi sicuri, protetti e ben separati dal traffico motorizzato (Tmt Pragma 2000, cit. in Rapporto Rota 2003, p.92), ma il Rapporto Rota del 2019 riporta che lo sviluppo della rete ciclabile ha seguito un approccio più quantitativo che qualitativo, con l'alibi delle “carenti risorse economiche” o con la filosofia del “meglio che niente”, incentivando la percezione di pericolo nell'uso di una rete di

2 “A Torino le maggiori concentrazioni di stranieri si hanno nelle zone Monterosa (dove sono pari al 43% di tutti i residenti), Aurora (36%), corso Vercelli (35%), Borgo Dora (33%)” (Rapporto Rota 2019)

percorsi difficilmente utilizzabili, perché discontinui, o risultato di soluzioni progettuali approssimative³.

La messa a sistema della grande disponibilità di dotazioni e spazi aperti⁴, anche in attesa o in corso di trasformazione, è una condizione prioritaria per un progetto urbano di qualità, che può essere perseguita attraverso una corretta pianificazione degli spazi urbani. Spazio della mobilità e rete dei servizi devono, quindi, diventare essenzialmente parte di una visione unitaria e integrata per far sì che possano funzionare come infrastrutture della vita quotidiana (Lamacchia et al 2021). Nella rete dei servizi, le scuole costituiscono senz'altro dei punti nevralgici, sia se pensate come spazi urbani aperti e fruibili dagli abitanti, anche in orario extrascolastico, sia come luoghi di costruzione della cittadinanza (Lamacchia et al 2021). Non solo, indirettamente la scuola ha la possibilità concreta di estendere il suo ruolo pedagogico oltre il recinto, intessendo delle dinamiche di apprendimento materiali e immateriali con il contesto urbano in cui è inserita.

Lungo l'itinerario torinese si sono potute apprezzare alcune sperimentazioni particolarmente interessanti, come l'esempio concreto della progettazione partecipata del Parco Aurelio Peccei, che ha coinvolto dal 2011 il Laboratorio Città Sostenibile, Iter e Scuola Elementare Pestalozzi. Dal 1999 Laboratorio Città Sostenibile mette al centro del processo di transizione della città il lavoro con le scuole e con i loro principali fruitori, facendo guadagnare nel 2001 a Torino il titolo di Città sostenibile delle bambine e dei bambini (Turi 2021). Dal 2010 parte la collaborazione con Iter (Istituzione Torinese per un'Educazione Responsabile), attiva dal 2004 in processi di coinvolgimento dei più giovani nella progettazione degli spazi a loro dedicati, tra cui il lavoro sui cortili scolastici aperti anche in orario extrascolastico, ripensati come aree gioco e giardini a disposizione degli abitanti dei quartieri con carenze di spazi aperti e attrezzati.

La partecipazione dei più giovani, anche nella progettazione di spazi esterni a quelli scolastici, può dare forma a progetti più inclusivi che raccolgono realmente le esigenze di un gran numero di fruitori, proprio per i forti legami relazionali che i giovani hanno tra pari e con le famiglie. Queste fasce di età sono spesso considerate le più deboli e meno autonome e, pertanto, raramente coinvolte nei processi partecipativi preliminari a interventi di trasformazione urbana, nonostante il loro rapporto diretto con lo spazio urbano e la loro ricca sfera di relazioni sociali. Non solo, in questo modo, indirettamente, la scuola ha la possibilità concreta di estendere il suo ruolo pedagogico "oltre il recinto", intessendo

3 "Sarebbe bastato seguire puntualmente le Linee guida predisposte decenni or sono dall'UE per progettare, costruire e mantenere in modi adeguati le ciclabili torinesi. Invece, gran parte degli interventi di disegno/ridisegno della sezione stradale si sono caratterizzati per una certa approssimazione, risolvendo solo in parte i problemi (ad esempio aprendo nuove corsie autoveicolari dimenticando i ciclisti, oppure buone ciclopiste scordandosi dei pedoni)."
(Rapporto Rota 2019)

4 Nel caso torinese la disposizione di parchi e spazi verdi è cresciuta di quasi il 50%, in gran parte grazie a progetti di riqualificazione di ex aree industriali. (Rapporto Rota 2019)

delle dinamiche di apprendimento materiali e immateriali con il contesto urbano in cui è inserita.

In questa dimensione di educazione incidentale diffusa e sconfinata dallo spazio scolastico istituzionalizzato (Ward 2018), anche lo spazio stradale richiede di essere ripensato come una soglia sulla quale incida il riverbero di urbanità di qualità innescato dalle scuole, come nel caso dei sistemi di rallentamento del traffico e slarghi dello spazio pedonale in prossimità della Scuola Elementare Pestalozzi. Infatti, un progetto urbano di qualità dovrebbe tenere in sé un potenziale educativo proprio a partire dallo spazio della strada, come da tradizione precedente alla scolarizzazione della società (Illich 1978).

Questa dimensione pedagogica non si limita ai più giovani. Dal 2016, Torino è entrata a far parte delle *Learning cities*, una rete di città che cerca di stimolare progettualità e possibilità di apprendimento per tutti e *per tutta la vita*⁵. Stimolare la capacità di immaginazione della città (Lynch 2006) e di formulazione di *domande di spazi* integrate e inclusive tra i diversi attori del territorio può essere un modo per guardare alle conflittualità spaziali come un'occasione di apprendimento per le comunità locali e le istituzioni, con il potenziale reciproco di imparare dallo spazio pubblico e dalla strada – nella sua dimensione materiale e immateriale – e di acquisire autorità e credibilità nel progetto di spazi, portatori di una più giusta distribuzione di risorse e poteri (Allegretti et al. 2021). Questa impostazione strategica ha tanto più ragione d'essere in contesti in contrazione - soprattutto economica -, nei quali i lasciti fisici delle preesistenze possono costituire un punto di ripartenza per guardare a recuperi e far insediare nuove o altre attività. Al contempo ci pongono la necessità di lavorare con l'indeterminatezza che una fase di transizione comporta e di saper orientare l'accessibilità a risorse economiche in modo lungimirante, inclusivo degli effettivi bisogni della popolazione e con uno stretto dialogo con l'esistente.

5 “Poiché l'idea di “imparare per tutta la vita” è una caratteristica essenziale di sopravvivenza dell'umanità ed è profondamente radicata in tutte le culture, l'UNESCO nel 2015 ha istituito una Global network of learning cities , una rete di comunità e di città di apprendimento.” (<http://www.unesco.it/ItaliaNellUnesco/Detail/192>)

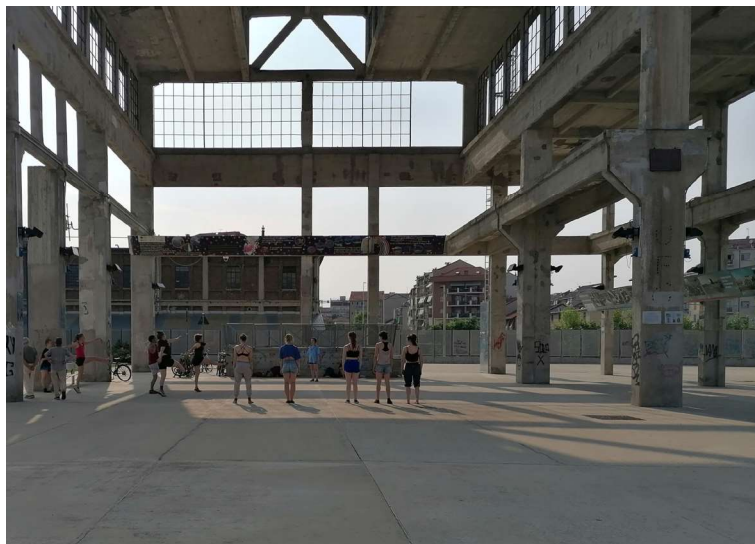


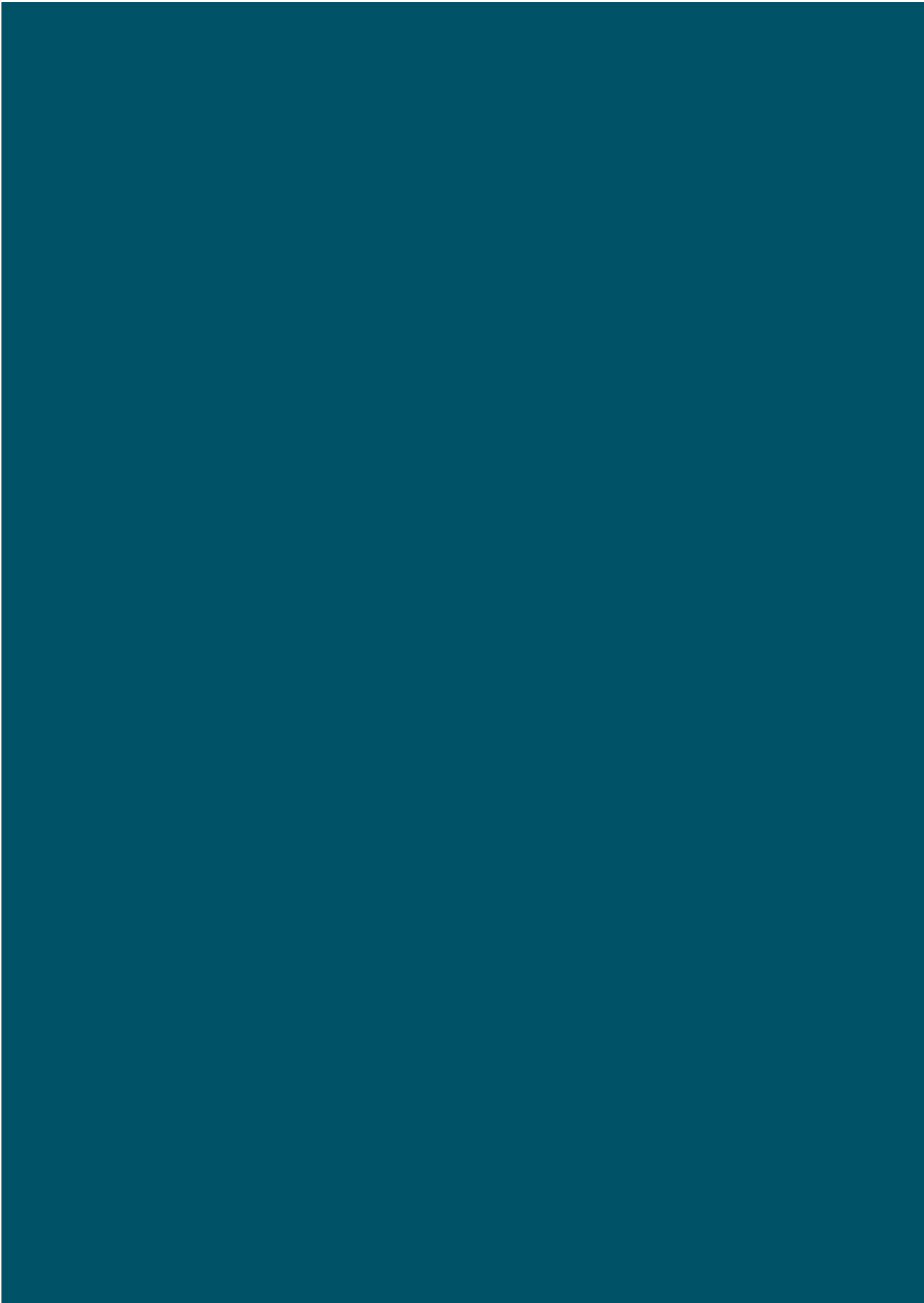
Figura 2. A sinistra: percorso ciclabile in via Chiesa della Salute, quartiere Borgo Vittoria (V.R. Zucca); a destra: attività sotto le capriate Porcheddu nel Parco Aurelio Peccei, quartiere Barriera Milano (B. Caselli).

Riferimenti bibliografici

- Allegretti et al. (2021), "Sulla partecipazione: strumenti di attivazione e democrazia degli abitanti", in Coppola A. et al. (a cura di), *Ricomporre i divari*, Il Mulino.
- Bauman Z. (2002), *La società individualizzata*, Il Mulino.
- Coppola A., Del Fabbro M., Lanzani A., Pessina G., Zanfi F. (2021), *Ricomporre i divari: Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze per la transizione ecologica*, Il Mulino.
- Curci F., Kercuku A., Lanzani A. (2020), "Dinamiche di contrazione insediativa", *Rivista di Cultura e Politica*, disponibile online <https://www.rivistailmulino.it/a/dinamiche-di-contrazione-insediativa>.
- Desideri P. (2002), *Ex-city*, Meltemi Editore.
- De Rossi A., Durbiano G. (2006), *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Umberto Allemandi & C.
- Granata E. (2012), *La mente che cammina. Esperienze e luoghi*, Maggioli.
- Greco E. (2018), *Il progetto preliminare di Piano regolatore del 1980: parabola di una visione politica. In ricordo di Raffaele Radiconi*, A&RT.
- Illich I. (1978), *Descolarizzare la società*. (ed. or. 1970), Mondadori.
- Lamacchia M.R. et al. (2021), "Contratti di scuola: uno spazio per rafforzare le relazioni tra scuola, società e territorio", in Coppola A. et al. (a cura di), *Ricomporre i divari*, Il Mulino.
- Lynch K. (2006), *L'immagine della città*, (ed. or. 1960), Marsilio Editori.
- Mottana P., Campagnoli G. (2020), *Educazione diffusa. Istruzioni per l'uso*, Terra Nuova.
- Munarin S., Tosi M.C. (2014), *Welfare space. On the role of Welfare State Policies in the Construction of the Contemporary City*, IIST Lab Laboratorio Internazionale Editoriale.
- Palvarini P. (2010), *Cara dolce casa. Come cambia la povertà in Italia dopo le spese abitative*, paper presentato alla Terza Conferenza Annuale ESPANet Italia, 2010.
- Peverini M. (2021), "L'affordable housing come infrastruttura fondamentale della vita quotidiana", in Bricocoli M., Peverini M., Tagliaferri A. (a cura di), *Cooperative e case popolari. Il caso delle Quattro Corti a Milano*, Il Poligrafo, pp. 159-180.
- Rapporto Rota (2019), *Futuro Rinviato. XX rapporto*, Centro di Ricerca e Documentazione Luigi Einaudi.
- Secchi B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Editori Laterza.
- Turi P.G. (2021), "Scuola e spazio urbano", in Laboratorio standard (a cura di) *Diritti in città. Gli standard urbanistici in Italia dal 1968 a oggi*, Donzelli Editore.
- Ward C. (2018), *L'educazione incidentale*, Elèuthera.
- Wetzstein S. (2017), "The global urban housing affordability crisis", *Urban Studies* 54(14): 3159-3177.

Attribuzioni

Il presente testo è frutto del confronto tra gli autori che ne hanno condiviso impostazione e contenuti. Nello specifico, il paragrafo 1 è da attribuirsi a Francesca Ambrosio, il paragrafo 2 a Marco Peverini, il paragrafo 3 a Valentina Rossella Zucca.



5. RELAZIONI CITTÀ-CAMPAGNA