

SPAZIO PUBBLICO E PERIFERIA. L'ESPERIENZA DI BOCCALEONE OPEN SPACE NELL'AREA DEL VIADOTTO A BERGAMO

“La gente si preoccupa di ciò che è suo, di ciò che può trasformare, alterare, adattare e migliorare in base alle proprie esigenze. Deve poter agire sull'ambiente per renderlo e sentirlo veramente suo. Deve esserne responsabile in prima persona.”

(Ward, 2013: 105)

“L'idea è che la progettazione urbanistica debba essere pensata perché i cittadini abbiano la possibilità di usare la città, dato che nessuna città è governabile se non alleva dei cittadini che la sentono propria.”

(Ward, 2000: 31)

PREMESSA

Ogni volta che scrivo o racconto l'esperienza di Boccaleone Open Space, mi sento in qualche modo imprigionato in schemi mentali che vorrebbero distinguere e differenziare la figura dell'esperto dai normali cittadini. Distinzioni spesso rimarcate soprattutto da coloro che passano la propria vita a scrivere o ad impartire lezioni. Sia chiaro, non ho nessuna avversione nei confronti di coloro che intraprendono tale strada che, nei fatti, è la stessa per cui lotto ogni giorno. Tuttavia reputo essenziale, se si vuole fare ricerca, continuare a sporcarsi le mani, abbandonando ogni tanto le librerie e gli uffici per stare in mezzo all'esperienza diretta e sul campo. Magari agendo.

A pensarci bene, le maggior parte delle cose che ho imparato a proposito della città derivano proprio dall'esperienza diretta. A loro modo però scrivere, studiare e partecipare a conferenze, sono tutte pra-

tiche essenziali per la riorganizzazione dei pensieri. Sono un modo efficace per passare dall'intuizione alla riflessione logica e metodica.

Da questo punto di vista, l'esperienza di Boccaleone Open Space arriva esattamente durante il mio percorso di dottorato in urbanistica. Sia chiaro, questa esperienza non fa parte della mia ricerca di dottorato;¹ al contrario, mi ha permesso di prendere le distanze dal rigore tipicamente scientifico con cui si è soliti osservare la città e mi ha dato la possibilità di mischiare le mie idee con quelle di tanti altri ragazzi (spesso non interessati ai temi urbanistici) con cui ho condiviso e condivido molti valori e obiettivi. Valori e obiettivi che, collaborando, abbiamo cercato di rendere operativi con il nostro impegno per il quartiere e per il viadotto di Boccaleone.

Dunque, nelle prossime righe, eviterò di assumere quel linguaggio scientifico e formale da cui Open Space mi ha fatto (con piacere) ogni tanto separare, e lascerò scorrere liberamente i miei pensieri. Tuttavia, sappiate che dietro queste parole esistono argomentazioni più approfondite, più rigorose e sentimentalmente più distaccate da una vicenda che mi ha visto coinvolto nel profondo dei miei valori. Infatti, oltre ad essere Boccaleone il quartiere in cui sono nato e cresciuto, la maggior parte delle persone con cui ho intrapreso questa esperienza sono amici con cui condivido buona parte della mia vita privata.

Userò pertanto le parole e le espressioni che mi hanno permesso di dialogare con amici, attori, musicisti, artisti, associazioni, comitato di quartiere, politici, sindaco, ragazzi giovani e meno giovani, l'oratorio, kebabbari, pizzaioli, commercianti, amici, condomini, anziani, poliziotti, fornitori, magazzinieri, giardinieri... tutti. Perché la città è un'esperienza quotidiana trasversale, e noi tutti (non solo gli urba-

¹ La mia ricerca si intitola "The city as action: the dialectic between spontaneity and rules" e ha come fuoco principale lo studio degli effetti della regolazione urbanistica sull'adattamento progressivo ed incrementale dello spazio urbano, nonché lo sviluppo di metodi per la semplificazione normativa in campo urbanistico.

nisti, men che meno solo gli architetti) in qualche modo contribuiamo a farla funzionare.²

Un'esperienza come quella di Boccaleone Open Space sarebbe semplicemente impossibile senza un coinvolgimento esteso dei cittadini.

NATURA ED OBIETTIVI DELL'ASSOCIAZIONE OPEN SPACE

Open Space è un'associazione culturale, nonché un gruppo aperto di associati (e non), interni ed esterni al quartiere di Boccaleone.³ La creazione di un'associazione riconosciuta formalmente ha consolidato un percorso iniziato in maniera informale nel novembre del 2013. Il nostro obiettivo principale è quello di trasformare l'area del parcheggio del viadotto di Boccaleone in uno spazio 'aperto' al quartiere e alla città. Il motivo che ci ha spinti ad intraprendere questa strada è stata la volontà di ribaltare la condizione di degrado in cui l'area versava da anni attraverso alcune "azioni dirette" (Ward, 2013). Tale condizione, da molto tempo, veniva denunciata apertamente dal comitato di quartiere senza però ottenere grandi risultati. In poche parole: noi vogliamo trasformare il parcheggio del viadotto (inutilizzato e problematico) in uno spazio pubblico aperto a tutti i cittadini, garantendo loro la possibilità di promuovere usi differenti ed "attività creative

e sperimentali".

Per gli abitanti del quartiere l'area del viadotto è sintomo di problemi e disagi. La nostra idea allora è stata quella di reinterpretare il parcheggio come un grande spazio per manifestazioni temporanee (Inti, 2011): una piazza per l'arte, per la creatività e per la gente. Ovvero, abbiamo smesso di guardare allo spazio come entità definita positivamente dal piano urbanistico ("quello è un parcheggio, e pertanto deve rimanere parcheggio"), per abbracciare una concezione di spazio pubblico maggiormente flessibile, come occasione per l'espressione di riusi spontanei (Franck & Stevenes, 2013). Uno spazio in cui la società si può auto-organizzare per promuovere attività anche di interesse collettivo (Brunetta & Moroni, 2011).

Nel tempo abbiamo dimostrato le potenzialità del viadotto organizzando diversi eventi. Ora, consci dell'esperienza acquisita, sappiamo che per attivare l'area è necessario ripensare al modo in cui questo spazio pubblico è gestito e regolato nell'interesse pubblico (Moroni, 2004). Non servono grandi investimenti: un allacciamento idrico e uno elettrico (utilizzabili a 'gettoni' da parte dei cittadini) creerebbero quell'infrastruttura necessaria per sperimentare usi alternativi. Dall'altra parte però dovranno esserci gruppi ed individui interessati ad utilizzare il viadotto. Non basta infatti che la città sia pensata, progettata e costruita nei minimi dettagli: se le



Fig. 1. Inquadramento territoriale: in rosso è evidenziata l'area del parcheggio e le principali infrastrutture. Sono evidenziati anche i quartieri di "Bergamo sud" Boccaleone, Campagnola, Celadina e Malpensata.

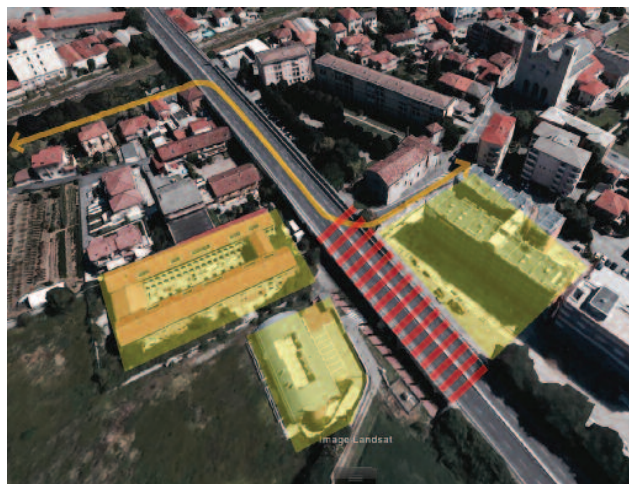


Fig. 2. Il contesto del viadotto. Il parcheggio si trova sotto il sedime della circonvallazione, in prossimità di due edifici abbandonati (ex-Clarisse e centro sportivo) e di fronte ad un nuovo complesso residenziale di social housing.

² Da questo punto di vista, un buon libro che mi sento di consigliare, facilmente accessibile anche ai meno esperti (ma non per questo meno ricco di contenuti) è "Metropoli per principianti" (Biondillo, 2008). "Metropoli per principianti" è un testo narrativo e non un libro didattico che racconta dell'esperienza urbana quotidiana in rapporto al piano urbanistico.

³ Abbiamo una pagina facebook facilmente consultabile: "Boccaleone Open Space". Non abbiamo un registro preciso degli associati. Solitamente il gruppo è composto da una decina di persone costantemente attive e si espande fino ad arrivare a sessanta componenti volontari. In tre anni hanno collaborato almeno cento persone differenti.



Fig. 3. La situazione di partenza nel 2013. Nei giorni prima dell'evento abbiamo raccolto un centinaio di siringhe. L'area non veniva curata da molto tempo. Alcuni abitanti del quartiere hanno ammesso che per più di venti anni non hanno più messo piede nel parcheggio.

persone non l'attivano (con grande dispiacere per il progettista) allora non funzionerà. Le persone fanno la differenza. Meglio ancora se la fanno spontaneamente e non obbligati da nessuno (Jacobs, 2009).

Ciò che la politica può fare oggi per il viadotto, e che in parte sta già facendo, è favorirne (e non ostacolare) il riuso. Non deve metterci il cappello. Non deve cercare di trovare volontari cavalcando la retorica della cura dei beni comuni (Somaini, 2015). Deve solo garantire che la società possa sfruttare in maniera più efficiente lo spazio del parcheggio. Al massimo dovrebbe comunicare ai cittadini che lì, sotto al viadotto, si può fare e si può organizzare qualcosa di nuovo, naturalmente rispettando il contesto in cui si agisce (Cottino & Zeppetella, 2009). La conservazione e la valorizzazione dello spazio infatti ha bisogno di azioni. Per far ciò si deve supera-

re l'idea consolidata e rigida di standard urbanistico⁴ che attribuisce all'area la mera funzione di parcheggio e continuare a vedere il viadotto come uno spazio flessibile e aperto all'iniziativa dal basso (Arena, 2006).

Per il momento noi di Open Space abbiamo agito già quattro volte, assumendoci sempre la responsabilità diretta delle nostre azioni, sia economicamente sia socialmente (nel senso che ci siamo presi cura degli impatti sociali delle nostre azioni). La prima volta, forse la più bella e la più difficile in assoluto, lo abbiamo fatto il 6 luglio del 2014, concentrando tutti i nostri sforzi in un giorno solo. La seconda volta invece a luglio del 2015, per tre settimane consecutive (figure 6 e 7). La terza volta a luglio del 2016 per tre giorni. L'ultima volta lo scorso settembre per un giorno solo (figura 8).

⁴ Il concetto di standard urbanistico è stato introdotto dallo stato italiano con decreto n. 1444 del 1968. Tale decreto introduce un dimensionamento minimo per "attrezzature di interesse comune" pari 18 m² per abitante (la quantità minima di spazi pubblici viene suddivisa in: 9 m²/ab di "per aree a verde", 2,5 m²/ab di "parcheggi", 4,5 m²/ab per "edifici scolastici" e 2 m²/ab per "per altre attrezzature di interesse comune"). Tale rapporto può cambiare in base alle disposizioni regionali che possono aumentare il dimensionamento (Mengoli, 2009). Le aree urbane costruite successivamente a questo decreto (ovvero dopo il 1970) spesso si distinguono facilmente rispetto ad aree costruite precedentemente per l'elevata presenza di spazi pubblici. Questo standard ha un'origine quantitativa. Oggi, diversi sono i tentativi per superare una concezione "meccanica" del fabbisogno di aree a servizio, introducendo l'idea di standard qualitativo (Caldarice, 2013). Per maggiori approfondimenti

Ci siamo occupati di urbanistica, teatro, cinema, animazione, mostre artistiche, street art, tornei sportivi, concerti, mercati, conferenze, giochi per bambini e tanto altro. Tuttavia, per noi, non è stata importante tanto l'attività in sé promossa, quanto semmai il 'luogo' in cui abbiamo agito e il 'come' lo abbiamo fatto. In primo luogo, abbiamo agito in uno spazio che fino a tre anni fa era considerato 'negato' nonché il più inospitale in assoluto; in secondo luogo, lo abbiamo fatto in maniera creativa (reinterpretando il parcheggio) e aperta (nel senso che abbiamo cercato di aprirci a tutti coloro che avessero voglia di collaborare o esprimersi artisticamente). Abbiamo inoltre lasciato dei segni visibili e concreti con operazioni di street art che hanno ridato un nuovo volto all'intera area.

IL CONTESTO: BREVI CENNI GEOGRAFICI E STORICI DEL VIADOTTO E DEL QUARTIERE

Siamo a metà dell'800 quando viene realizzata la ferrovia che oggi taglia Bergamo in due, distinguendo per sempre un sud e un nord all'interno del territorio. Un tempo la ferrovia divideva soprattutto la città (alta e bassa) dalla campagna. Oggi invece divide la città storica (affascinante, bellissima e preservata) da quella parte di città che, probabilmente, potrebbe provare a sperimentare nuove azioni di rigenerazione urbana. Boccaleone si trova esattamente nella parte più a sud di Bergamo (figura 1).

La storia 'moderna' del quartiere è fatta di demolizioni, tagli ed infrastrutture. Boccaleone è sempre stato un quartiere 'diviso' dalla città a causa della ferrovia. Non solo, intorno agli anni '50, fu quasi completamente sventrato per la realizzazione della circonvallazione. Con la realizzazione della circonvallazione venne eretto un viadotto che passò 'citicamente' attraverso quello che, all'epoca, era il cuore pulsante del quartiere. Da vecchio borgo, anche un po' malmesso a dire il vero, Boccaleone passò ad essere improvvisamente un territorio in trasformazione (figura 4). Da quel momento in avanti molti nuovi condomini residenziali vennero costruiti, aumentando esponenzialmente il numero di abitanti del quartiere.⁵

Attenzione però: oltre all'arrivo di nuove persone, questi nuovi condomini portarono con sé anche

la monotonia dell'urbanistica e dell'architettura moderna, nonché la presenza di moltissime aree pubbliche a standard. Oggi molte di queste aree a standard risultano 'inutili' o sovradimensionate, contribuendo a separare gli individui ed annientare la densità tipica della città. Questi effetti sono visibili nella maggior parte degli ambiti urbani costruiti negli ultimi sei decenni (Paba, 1998; Romano, 2010).

VIVERE TRA I VUOTI DEI QUARTIERI RESIDENZIALI CONGELATI PER SEMPRE

Chi vive in questi ambiti urbani un po' periferici (non per natura periferici, ma per volontà urbanistica)⁶ conosce bene la monotonia dello spazio in cui abita. Distese e distese di aree inutili che separano – invece che unire – gli sconnessi condomini residenziali e le sconnesse relazioni tra gli abitanti. Aree verdi, parcheggi, strade, ed edifici che raramente vengono adattati nel tempo dai loro abitanti (figura 5). Interi ambiti che, con tutta probabilità, sono stati progettati e costruiti da persone che probabilmente non si ricordano nemmeno dove sia o cosa sia Boccaleone.

Questi ambiti sono quasi sempre intoccabili da parte dalle persone che li abitano. Intoccabili, per farla breve, perché imm modificabili nella loro materia e nella loro funzione ("quello è un parcheggio", "quella è l'area cani", "lì c'è l'area bimbi", "lì c'è un altro parcheggio", ecc.) se non attraverso l'intervento burocratico del Comune (Heller, 1998). Non dico che in quanto intoccabili questi spazi siano anche vuoti di senso o di memoria (Lynch, 2013). Tutt'altro: chi vive o ha vissuto in questi quartieri può avere anche ricordi stupendi. Ad esempio l'area del viadotto suscita sicuramente molti ricordi nella testa di tutti coloro che, per un motivo o per l'altro, si sono trovati a frequentare Boccaleone. Per noi, ad esempio, la zona del viadotto rappresenta momenti piacevoli come i ritrovi con gli amici di notte, magari una partitella a calcio, le prime sigarette, i primi appuntamenti romantici e altro ancora.

I PROBLEMI DELL'AREA DEL VIADOTTO

I ricordi non bastano però quando vedi i luoghi in cui sei cresciuto sgretolarsi e il loro destino di-

⁵ Ad oggi circa 9.000 persone vivono a Boccaleone. Questo dato però non è lo stesso posseduto dall'amministrazione comunale a causa della sbagliata indicazione del confine del quartiere. Queste informazioni sono state rese pubbliche durante una conferenza dal titolo "Boccaleone, il viadotto e la sua storia" organizzata il 6 luglio 2015, durante la seconda edizione di Boccaleone Open Space. A presentare il lavoro Franco Ravasio (nato e cresciuto a Boccaleone) e la ex-bibliotecaria di quartiere Sandra Savoldelli.

⁶ La loro staticità infatti dipende in primo luogo dalle regole urbanistiche che non consentono di aumentarne la densità e la complessità (Cozzolino et al., 2016).

pendere dalle scelte di qualcun'altro che non li ha a cuore (o almeno non li ha a cuore quanto chi li abita). In particolare, ciò che è evidente, è che se questi vuoti (solitamente di proprietà pubblica) dei quartieri residenziali non vengono amministrati bene, presto diventano anche luoghi incontrollati, lasciati a sé stessi, capaci di attirare verso di sé tutti gli scarti della città e catalizzare degrado (Cottino & Tosi, 2003). Ed è proprio da qui che siamo partiti: probabilmente dall'ambito urbano più degradato di Bergamo.

Il viadotto nel 2013 era la feccia delle fecce, era il luogo delle siringhe e dei morti di overdose; era l'odore di piscio nauseabondo; era anche la paura e il timore di passarci accanto (figuriamoci attraverso) della gente che abita nei paraggi (figura 3).

L'area del parcheggio del viadotto (di proprietà pubblica) era un'area naturale per l'accumulazione di degrado: situata sotto un cavalcavia, a fondo chiuso, circondata da un cantiere (oggi terminato), dall'ex convento delle Clarisse completamente abbandonato (oggetto di incendio doloso nel 2015), dal centro sportivo dell'Atalanta mai inaugurato e anch'esso completamente abbandonato, e dai campi (che qualcuno definisce agricoli) di proprietà della provincia di Bergamo (figura 2).

Insomma, un contesto completamente abbandonato diventato nel tempo un posto sicuro per lo spaccio e il consumo di eroina.⁷ Il problema vero però è che a pochi metri dal viadotto c'è il quartiere abitato di Boccaleone. C'è la chiesa, l'oratorio, la scuola, le case, c'è la vita sociale. Le due cose non possono coesistere senza evidenti frizioni.

LA RILETTURA DEI PROBLEMI E L'OPPORTUNITÀ DEL PARCHEGGIO DEL VIADOTTO

La comunità locale per anni si è lamentata di questa situazione, chiedendo al comune interventi mirati per la riqualificazione dell'area. Oltre a qualche sgombero che ha sempre tamponato il problema, la risposta del Comune era sempre la stessa: "gli edifici abbandonati non sono di nostra proprietà e quindi non ci possiamo fare niente"; oppure "forse abbiamo trovato un investitore". Ed è esattamente a questo punto che noi di Open Space siamo intervenuti.

La nostra idea era molto semplice. Da una parte riconosciamo che il degrado dell'area deriva dallo stato di abbandono degli edifici e degli spazi privati che

circondano il parcheggio; dall'altra però ci chiediamo perché non si possa fare qualcosa direttamente nel parcheggio, senza aspettare che tutto ciò che sta attorno venga recuperato. Tra l'altro, come sancisce la legge, essendo di proprietà pubblica il parcheggio, dovrebbe rispondere a criteri di interesse pubblico e generale. Vedete, lo spazio è esclusivamente 'spazio' e non può essere di per sé un problema. Al contrario, lo spazio è la più grande risorsa per chi ha voglia di fare. Ogni azione ha bisogno di uno spazio per potersi compiere. Avete mai visto un'azione svolgersi senza spazio? (Cozzolino, 2015).

Aree pubbliche a standard (come il nostro parcheggio) lasciate vuote e in abbandono, sono un problema, un costo, ma anche una risorsa. Sono un problema perché sono gestiti dalle stanze degli uffici comunali in maniera burocratica (Poggi, 2013) e spesso lontana dai reali bisogni locali (Chiodelli & Moroni, 2013). Sono un costo perché devono essere controllati, puliti e messi in sicurezza. Però sono anche una risorsa per coloro che hanno voglia di fare. Dunque sono una risorsa anche per gli abitanti del quartiere in quanto tali spazi possono ospitare attività in grado di rendere il contesto più vibrante e vivo (e soprattutto più sicuro). Basta poco per migliorare, anche di poco, un posto degradato.

PERCHÉ OPEN SPACE PUÒ ESSERE UN ESEMPIO VALIDO

Cosa sia lo spazio pubblico è una domanda complessa a cui gli esperti volgono spesso molta attenzione. Che cosa sia Open Space invece è più semplice da capire. Vedete, l'area del viadotto è stata aperta più volte, non solo fisicamente ma anche socialmente (e non 'socialmente' con quella accezione tipicamente politica del termine). Il viadotto è stato aperto all'incontro, alla voglia di sperimentare, alla voglia di condividere punti di vista diversi. In altre parole, il viadotto è stato aperto spazzando via la monotonia, l'inerzia e l'ordinarietà di chi è abituato a vedere le cose come se fossero già defunte in partenza. Abbiamo agito contro coloro che gestiscono la città mediante la tecnica della tassidermia.

Il viadotto di Boccaleone è un esempio semplice che consente di evidenziare tutte quelle contraddizioni create dall'urbanistica, nonché l'inefficacia di quel modo di gestire gli spazi urbani in maniera burocratica, asettica e lontana da chi li abita. Inoltre l'esperienza di Boccaleone Open Space è un esem-

⁷ Basta fare una facile ricerca su google e scrivere "viadotto-Bergamo-degrado": troverete tutta la cronaca del caso.



Fig. 4. Un'immagine d'archivio procurata da Sandra Savoldelli in cui si nota la conformazione spaziale del quartiere prima della costruzione della circonvallazione. Gran parte degli edifici che vedete in foto oggi non esistono più.

pio che pone l'accento sull'importanza di chi vive tali luoghi. Infatti, come abbiamo dimostrato, se chi abita i contesti locali si sottrae dalla "responsabilità" verso il proprio territorio, nessun altro se ne occuperà direttamente al suo posto.

In ultimo, Boccaleone Open Space è anche un esempio a cui fare riferimento perché dimostra che uno spazio aperto e pubblico 'problematico', come lo è stato per anni il viadotto, all'improvviso può ospitare in maniera spontanea manifestazioni pubbliche di ogni tipo.

Jane Jacobs scrisse che "coloro che migliorano il proprio quartiere, manifestano spesso un profondo attaccamento al proprio vicinato di strada, in cui si svolge gran parte della loro vita e che per essi, a quanto pare, è qualcosa di unico al mondo, d'insostituibile, di prezioso nonostante i suoi difetti" (Jacobs, 2009: 261). Con questo non sto affermando che la cittadinanza all'improvviso si debba sostituire all'amministrazione locale. Questo mai. La proprietà del suolo su cui abbiamo agito è pubblica e pertanto la responsabilità principale è e deve essere dell'ammini-

strazione locale (ci sono funzionari che sono pagati per occuparsi di questi spazi). Tuttavia, credo che l'azione che abbiamo compiuto abbia dimostrato che con pochi accorgimenti (anche radicali, quali ad esempio il modello gestionale del parcheggio), un'area che fino a ieri era problematica, possa offrire cose e spazi molto più interessanti dei problemi.

SPUNTI E SFIDE PER IL FUTURO (NON SOLO PER IL VIADOTTO)

Oggi molti spazi aperti e pubblici sono inutilizzati o sottoutilizzati, causando spesso l'emergere di problemi strutturali all'interno di contesti urbani locali abitati.⁸ Per svariati motivi, ciò accade più frequentemente all'interno dei tipici quartieri residenziali (moderni) costruiti dagli anni '50 in avanti (Romano, 2010).

Una buona sfida oggi può essere quella di rivedere il modo in cui tali spazi sono regolati ed aprire il loro utilizzo alla creatività dei cittadini (Moroni,

⁸ Sia chiaro, il sottoutilizzo dello spazio aperto non è sempre un problema: la contemplazione di una città stupenda come Venezia ad esempio può essere valorizzata dall'assenza di attività frenetiche nello spazio pubblico.



Fig. 5. Nel 2013 abbiamo scelto le sette aree pubbliche principali del quartiere. Dopo una consultazione decidemmo che l'area del viadotto era a tutti gli effetti la più interessante e la più complessa da poter reinterpretare per effettuare un evento di rilevanza cittadina.



Fig. 7. Una serata di festa durante l'evento del 2015.

2013; Cozzolino, 2017). Ad esempio, pur mantenendo la vocazione pubblica dell'area, si potrebbe pensare di porre delle condizioni che facilitano l'azione di privati ed associazioni intraprendenti. Questo però evitando che il comune indirizzi nel dettaglio il contenuto stesso delle azioni da proporre. Piuttosto il comune dovrebbe prestare maggiore attenzione all'individuazione delle performance pubbliche che l'area deve garantire nel rispetto dell'interesse generale lasciando, conseguentemente, maggiore spazio alla creatività di proposte spontanee anche imprevedibili.

Il punto, dunque, non dovrebbe essere tanto riassegnare nuove funzioni urbanistiche ogni qualvolta che nuove azioni spontanee propongono nuovi usi (ritenuti migliori) dello spazio pubblico. Questo ci farebbe ricadere nei soliti errori. Piuttosto dovrem-



Fig. 6. L'area dopo aver effettuato le opere di street art in collaborazione con Pigmenti. Questa foto è stata scattata un pomeriggio qualunque durante l'evento del 2015.



Fig. 8. La foto ritrae l'ultimo evento effettuato lo scorso settembre 2016 in collaborazione con Utopia.

mo impegnarci a trovare un sistema gestionale e regolativo abbastanza stabile che permetta ampi margini di flessibilità e sperimentazione, senza però snaturare la funzione originaria dello spazio pubblico.

Per fare un esempio banale, i marciapiedi in città sono stati costruiti con l'obiettivo di rendere il camminamento dei pedoni più sicuro di quanto altrimenti sarebbe senza. In questa prospettiva, una volta che il passaggio di pedoni e carrozzine viene garantito, sarebbe una buona cosa che i commercianti (o chi, ad esempio, occupa il piano terra), qualora vi sia ulteriore spazio oltre quello da garantire per il passaggio, possano appropriarsi ed utilizzare facilmente e liberamente il marciapiede per le loro attività (magari senza pagare oneri spropositati, soprattutto se tale utilizzo avviene in contesti periferici).

Ci sono interi ambiti urbani infatti in cui gran parte dei problemi derivano appunto dalla sottoutilizzazione dello spazio aperto. Gli ambiti periferici, come quello del viadotto di Boccaleone, ne sono un classico esempio (Bellè, 2016). In questi casi, pertanto, una buona amministrazione comunale dovrebbe ritenersi soddisfatta se vi sono persone (o gruppi di persone) che promuovono l'utilizzo creativo di tali spazi altrimenti sottoutilizzati.

Naturalmente servono regole, questo è chiaro. Ma i vantaggi e le esternalità positive che tali attività possono produrre localmente (compresi quelli relativi alla maggiore sicurezza) dovrebbero incentivare una rapida revisione dell'approccio regolativo odierno. Di certo non basta un semplice regolamento per fare la differenza, così come non bastano dei semplici allacciamenti idrici ed elettrici sotto il viadotto per farlo rinascere. Queste però possono essere alcune delle condizioni di partenza necessarie per favorire un riuso spontaneo.

Sicuramente servirà del tempo affinché avvenga questo lento cambiamento culturale (soprattutto interno alle istituzioni). Tuttavia, bisogna fare qualcosa per porre rimedio ai problemi urbani derivati in grossa parte dal modo in cui abbiamo costruito le città negli ultimi decenni. Da questo punto di vista, i recenti regolamenti introdotti per la gestione dei "beni comuni" sono sicuramente un buon punto di partenza ma non sufficiente. A mio modo di vedere infatti servirebbe qualcosa di più o magari addirittura radicalmente diverso.

Rimane tuttavia il problema fin qui non discusso del giusto corrispettivo per l'occupazione di suolo pubblico. Stando alla nostra esperienza però verrebbe da pensare al contrario, ovvero a quanto ammonitino i danni causati dalla mala gestione del patrimonio pubblico nei confronti di coloro che, abitando in prossimità del viadotto, sono stati costretti per anni a vivere in condizioni al limite della decenza.

BIBLIOGRAFIA

- Arena, G. (2006) *Cittadini attivi*, Laterza, Bari.
- Bellè, B. (2016) *Difficoltà ed ambiguità della valorizzazione degli immobili pubblici. Il caso di Bergamo*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano.
- Biondillo, G. (2008) *Metropoli per principianti*, Guanda, Parma.
- Brunetta, G., & Moroni, S. (2011) *La città inprendente. Comunità contrattuali e sussidiarietà orizzontale*, Carocci, Roma.
- Caldarice, O. (2013), *La pianificazione dei servizi in Lombardia. Tentativi di innovazione*, in "Urbanistica informazioni, 373-375.
- Cottino, P., & Tosi, A. (2003) *La città impreveduta: il dissenso nell'uso dello spazio urbano*, Elèuthera, Milano.
- Cottino, P., & Zeppetella, P. (2009) *Creatività, sfera pubblica e riuso sociale degli spazi. Forme di sussidiarietà orizzontale per la produzione di servizi non convenzionali*, Cittalia, Fondazione ANCI ricerche.
- Cozzolino, S. (2015) "Insights and reflections on Jane Jacobs' legacy. Toward a Jacobsian theory of the city", in *Territorio*, FrancoAngeli, Milano.
- Cozzolino S., Ikeda S., Moroni S. (2016) *How urban planning constrains complexity and spontaneous order: the relation between action space and framework rules*, Conferenza: Jane Jacobs 100. Her legacy and relevance in the 21st Century, 25 maggio 2016, Delft, The Netherlands.
- Heller, M. A. (1998) The tragedy of the anticommons: property in the transition from Marx to markets, *Harvard law review*, 621-688.
- Lynch, K. (2013) *L'immagine della città*, Marsilio Editori.
- Jacobs J. (2009) *Vita e morte delle grandi città americane*, Einaudi, Torino.
- Mengoli, G. C. (2009) *Manuale di diritto urbanistico*, Giuffrè Editore.
- Moroni, S. (2004) "Towards a reconstruction of the public interest criterion", in *Planning Theory*, 3(2), 151-171.
- Moroni, S. (2013) *La città responsabile. Rinnovamento istituzionale e rinascita civica*, Carrocci, Roma.
- Moroni, S., & Chiodelli, F. (2013) "The relevance of public space: rethinking its material and political aspects" in *Ethics, design and planning of the built environment*, Springer, The Netherlands.
- Franck, K., & Stevens, Q. (2013) *Loose space: possibility and diversity in urban life*, Routledge.
- Inti, I. (2011) "Che cos' è il riuso temporaneo?" in *Territorio*, FrancoAngeli, Milano.
- Paba, G. (1998). *Luoghi comuni: la città come laboratorio di progetti collettivi*, FrancoAngeli, Milano.
- Poggi, G. (2013) *La burocrazia. Natura e patologie*, Laterza, Bari.
- Romano, M. (2010). *Ascesa e declino della città europea*, Cortina, Milano.
- Somaini, E. (2015) *I beni comuni oltre i luoghi comuni*, Ibl Libri, Torino.
- Ward C. (2013) *Anarchia come organizzazione*, Elèuthera, Milano.
- Ward C. (2000) *Il bambino e la città*, L'ancora del