

AperTO - Archivio Istituzionale Open Access dell'Università di Torino

Oltre i limiti della rappresentazione: spazio urbano e politica dell'infrastruttura

This is a pre print version of the following article:

Original Citation:

Availability:

This version is available <http://hdl.handle.net/2318/1630441> since 2017-03-25T22:44:19Z

Publisher:

INU Edizioni

Terms of use:

Open Access

Anyone can freely access the full text of works made available as "Open Access". Works made available under a Creative Commons license can be used according to the terms and conditions of said license. Use of all other works requires consent of the right holder (author or publisher) if not exempted from copyright protection by the applicable law.

(Article begins on next page)

In: Berruti, G., a cura di (2016) *Esplorazioni urbanistiche dello spazio pubblico*, INU edizioni, Roma.

Oltre i limiti della rappresentazione: dallo spazio pubblico alla politica dell'infrastruttura

Ugo Rossi (Università di Torino), urossi@unito.it

Introduzione

Muovendo dalla constatazione dei limiti delle rappresentazioni convenzionali di Napoli, in questo contributo si propone una lettura della città in chiave comparativa, richiamando l'attenzione sulla materialità dello spazio pubblico urbano, esemplificata dalla politica delle infrastrutture in servizi cruciali per la collettività, quali i rifiuti, l'acqua, i trasporti. In modi diversi, ciascuna di queste infrastrutture è stata oggetto di accesi dibattiti e conflitti politico-sociali in anni recenti. Tali vicende della città riecheggiano ciò che accade o è accaduto in altre città del mondo in un'epoca di crescente globalizzazione dell'esperienza urbana: di qui la necessità di uno sguardo comparativo e globale sulla città e sullo spazio urbano.

La lettura che si propone in questo testo richiama dunque l'attenzione sulle infrastrutture urbane come terreno fertile di analisi dell'esperienza urbana e dello spazio pubblico in modo particolare. Il testo è diviso in tre parti. Il punto di partenza, illustrato nel primo paragrafo, è il passaggio da una chiave di lettura "post-habermasiana" a una neo-materialistica dello spazio pubblico urbano. Nel secondo paragrafo, il testo si sofferma sulle geografie delle rappresentazioni convenzionali di Napoli (la vocazione euro-occidentale nel discorso "illuminista", la città come crocevia di culture mediterranee nel discorso "post-moderno", la capitale del Mezzogiorno nella visione "post-bellica", la città come spazio dell'Unione Europea nell'ottica attuale delle politiche urbane), concludendo che esse pur nella loro diversità appaiono accomunate dal limite di offrire una lettura unidirezionale della città; nell'ultimo paragrafo, si propone un primo approccio all'osservazione delle infrastrutture in chiave comparata come risposta alla crisi delle rappresentazioni convenzionali.

Ripensare lo spazio pubblico

Nella mia ricerca condotta nei primi anni Duemila per la tesi di dottorato, ho indagato la produzione di spazio pubblico a Napoli alla luce della più ampia politica di rigenerazione urbana per il centro storico (Rossi, 2009). La ricerca nasceva dalle suggestioni di un dibattito allora ancora molto vivace sulla trasformazione dell'esperienza della sfera pubblica e dello spazio pubblico urbano, che affondava le sue radici nella discussione delle tesi di Jürgen Habermas e della rilettura critica offertane in modo particolare da Nancy Fraser che aveva messo in evidenza la necessità di evidenziare la contrapposizione di *publics* e *counterpublics* di segno opposto, rompendo così l'universalismo

habermasiano. Alla scala urbana, tale configurazione della sfera pubblica disegnava geometrie del potere fondate sulla contrapposizione tra attori pubblici e sulla generazione di fonti diverse del potere urbano nell'ottica di una "città molteplice" articolata in universi politico-sociali autonomi ma talora anche interrelati tra loro (Rossi, 2008).

In un mio successivo approccio alla città, avvenuto in occasione di un *fieldtrip* per studenti di dottorato organizzato nel marzo del 2016 in collaborazione con Lisa Björkman (un'antropologa urbana specialista di politica dell'acqua a Mumbai, in India: Björkman, 2015) ho maturato l'esigenza di radicare lo studio della sfera pubblica della città nella materialità dell'esperienza urbana, superando l'astrattezza che contraddistingueva l'approccio "habermasiano" o anche "post-habermasiano" (come quello di Nancy Fraser con cui avevo affinità) allo spazio pubblico. In quest'ultimo, l'attenzione si appuntava prevalentemente sulle visioni della città formulate dagli attori locali "visibili" nella scena urbana, gettando un velo sulla complessa materialità – per certi versi irrapresentabile – degli spazi urbani. La politica dell'infrastruttura costituisce in tal senso un banco di prova di grandi potenzialità di un approccio che vuole esplorare ciò che non appare nella superficie del discorso pubblico. Anche in questo caso, il punto di partenza è un'idea di città molteplice intesa come "città ordinaria" (Amin e Graham, 1997). Tale idea di partenza è arricchita dall'attenzione prestata a due filoni recenti, per molti versi intrecciati tra loro, di ricerca urbana: un approccio che possiamo definire "neo-etnografico"; la critica comparativa di matrice postcoloniale alla visione eurocentrica prevalente negli studi urbani. L'approccio neo-etnografico consente di apprezzare la complessa materialità della politica dello spazio urbano che scaturisce dalla stratificazione di elementi sociali, tecnici, politici e culturali. La prospettiva comparativa consente di decostruire le rappresentazioni convenzionali di Napoli, ricostruendo la nostra interpretazione della città a partire dalla relazione che stabiliamo con altre città del mondo.

L'approccio "neo-etnografico" supera la prospettiva umanistica dell'etnografia urbana tradizionale. Quest'ultima era interessata all'esperienza delle persone comuni nella vita quotidiana, ritenute depositarie della verità in ultima istanza, da opporre a quella delle "élites". L'approccio neo-etnografico, dal canto suo, presta attenzione a spazi multiformi e complessi, estendendo la comprensione di ciò che è "quotidiano" al di là del punto di vista delle persone comuni. In quest'ottica, le infrastrutture urbane costituiscono importanti spazi di osservazione, in quanto condensati multiformi di relazioni socio-politiche, saperi tecnici, componenti materiali e processi di apprendimento di diversa origine (McFarlane 2011). Il filone di ricerca che si interessa a tale idea è influenzato tanto dall'ecologia politica di ispirazione marxista, che sottolinea la logica neoliberale nei processi di governo ambientale (Heynen et al. 2006), quanto dalle sensibilità che possiamo definire "vitalistiche" che rileggono le infrastrutture come entità animate da una densità di relazioni socio-materiali (Amin, 2014). Il secondo filone di ricerca è quello che invita a coltivare una dimensione autenticamente globale nella ricerca urbana, sbarazzandosi di gerarchie e altre strutture rigide di

ordinamento della realtà fondate sul predominio del Nord sul Sud del mondo (Roy 2009; Robinson 2016). Tali filoni di studio hanno avuto l'effetto di aprire un vero e proprio vaso di Pandora negli studi urbani, liberando il potenziale di conoscenza finora limitato da schemi interpretativi che tendevano a modellare la realtà sulla base di un esclusivo circolo di città collocate ai vertici dell'economia mondiale. Secondo la visione convenzionale, le traiettorie di sviluppo urbano devono procedere inevitabilmente verso un modello di "modernizzazione" sociale ricalcato sull'esperienza urbana dell'Occidente (Rossi - Vanolo 2012). Tuttavia, evidentemente, quest'ultima non può, da sola, esaurire la complessità e la diversità dell'esperienza urbana nel mondo contemporaneo, soprattutto nella sua dimensione quotidiana e materiale.

Entrambi questi filoni di ricerca, come si vedrà nel prosieguo di questo testo, possono avere importanti implicazioni per il modo in cui leggiamo la situazione politico-sociale e lo spazio urbano di una città del Sud Europa quale Napoli, ancora oggi vista come esempio di città "in crisi" (De Rosa - Salvati 2016), ossia in "ritardo di sviluppo" come si dice nel linguaggio tradizionale dei *development studies* rispetto al canone rappresentato dai modelli dominanti di urbanesimo (le forme di convivenza sociale e insediamento spaziale) e di urbanistica (le modalità e strutture di governo socio-spaziale) elaborati alla luce del paradigma (al tempo stesso reale e immaginato) della città occidentale.

Napoli: le rappresentazioni della città

Per posizione geografica, Napoli – così come le altre città del Sud Europa e in particolar modo del suo versante mediterraneo – è stata da sempre considerata una città di frontiera, situata in uno spazio di intersezione collocato tra l'Europa occidentale, culla del liberalismo e del capitalismo urbano-industriale, e la regione mediterranea, con la sua eredità problematica di esperienze coloniali ma anche con il retaggio di civiltà millenarie nonché la centralità economica e politica acquisita in età moderna. L'identità e il percorso storico di Napoli riflettono questo posizionamento differenziato. Da un lato, in epoca moderna la città ha dato vita a esperienze culturali di rilievo, riconosciute a livello internazionale, nel campo delle lettere, delle arti (letteratura, musica operistica, pittura) e del sapere umanistico (filosofia, diritto, economia), che hanno raggiunto il culmine tra la fine del diciassettesimo e il diciottesimo secolo. La definizione stessa di "illuminismo napoletano" è tesa a collocare la città in una prospettiva pienamente europea, tale da renderla paragonabile a contesti geografico-culturali anche molto diversi quali la Scozia (Robertson, 2006). Tuttavia, tale patrimonio di idee e relazioni culturali fu ben presto vanificato dal fallimento della rivoluzione borghese del 1799, alla cui origine vi era l'incapacità della borghesia illuminata di uscire dal suo isolamento stabilendo legami con i ceti popolari della città, come sostenne Vincenzo Cuoco da testimone diretto degli eventi nel suo famoso saggio dell'epoca (Cuoco, 1980).

Dall'altro lato, la città ha sempre manifestato una vocazione mediterranea, peraltro non priva di limiti e ambiguità. Tale vocazione ha avuto un risveglio nel

corso del Novecento a più riprese, ma sempre in forme contraddittorie o incomplete: ai tempi del fascismo, con la costruzione di un ambizioso spazio espositivo quale la Mostra D'Oltremare che esemplificava nella sua estetica le aspirazioni coloniali del regime, in larga parte rimaste incompiute; in anni più recenti, l'affermazione mediterranea del porto nel settore commerciale e crocieristico è stata incessantemente evocata ma mai effettivamente conseguita, mentre sul piano culturale a partire dagli anni Ottanta la sensibilità mediterranea ha riportato la città alla ribalta della scena nazionale e internazionale, soprattutto nell'ambito della musica pop (Chambers 2012), sebbene la debolezza dell'industria culturale locale abbia reso evanescente tale rinascita culturale.

Al tempo stesso, su tali identità e costruzioni culturali si sono sovrapposti altri posizionamenti politico-spaziali della città nel corso della sua storia recente. Un primo è quello di Napoli come "capitale del Mezzogiorno". Tale ruolo è stato assunto dalla città in modo particolare nel corso dei quattro decenni successivi alla seconda guerra mondiale, precisamente tra il 1950 quando ebbe inizio il cosiddetto Intervento Straordinario per il Mezzogiorno e il 1992 quando il programma di interventi si concluse in maniera definitiva, con la soppressione dell'Agenzia per il Mezzogiorno, l'istituzione erede della Cassa per il Mezzogiorno fondata nel secondo dopoguerra con il compito di dirigere sul piano istituzionale il programma di interventi per le regioni meridionali. Insieme con la Cassa per il Mezzogiorno, in quella fase altre istituzioni furono create a sostegno dell'intervento nel Sud d'Italia, come l'associazione Svimez (dedita a ricerche economiche sulle regioni meridionali) e il centro servizi Formez (impegnato nella formazione professionale dei ceti dirigenti) o istituzioni universitarie come il Centro di Specializzazione e Ricerche Economico-Agrarie per il Mezzogiorno di Portici, fondato nel 1959. Sebbene tali istituzioni avessero nella maggior parte dei casi la propria sede centrale a Roma, oltreché presenze periferiche sparse nelle principali città del Mezzogiorno (Bari, Palermo, Cagliari, oltre a Napoli), esse traevano da Napoli significative energie intellettuali e risorse finanziarie: ad esempio, il Banco di Napoli fornì un contributo importante alla nascita della Svimez nel 1946. Come per la vocazione europea e quella mediterranea, anche quella "meridionalistica" (vale a dire, di spazio-guida nella politica per il Mezzogiorno) è rimasta per molti versi incompiuta, stretta tra il centralismo che tendeva a conservare larga parte dei processi decisionali a Roma e gli interessi localistici dei cosiddetti "mediatori", ossia il ceto politico meridionale che fondava il proprio consenso clientelare sul trasferimento di finanziamenti dal governo centrale alle amministrazioni locali (Gribaudi, 1980). Ciononostante, l'Intervento Straordinario fu un'esperienza di grande impatto sul piano economico e culturale nella città di Napoli e nell'intero Mezzogiorno: si modernizzò l'agricoltura, furono creati poli e nuclei di sviluppo industriale, sebbene per lo più destinati a scomparire negli anni della deindustrializzazione post-fordista, e soprattutto si potenziarono o si crearono dal nulla infrastrutture di base fondamentali per lo sviluppo economico e territoriale, come ponti, strade, autostrade, dighe, sistemi di irrigazione.

L'ultima appartenenza, in ordine di tempo, è quella conferita dall'inserimento della città nello spazio delle politiche dell'Unione europea per le regioni svantaggiate, denominate "Obiettivo 1" (in ritardo strutturale) nei primi cicli di intervento, successivamente ricomprese nel cosiddetto obiettivo "convergenza" e infine ridenominate con la più classica definizione di *less-developed regions* nell'intervento in corso (2014-2020). Sebbene tali politiche abbiano ricevuto applicazione per lo più su scala regionale, anche le città sono state destinatarie di politiche promosse e finanziate dall'Unione europea. Nella seconda metà degli anni Novanta, il programma comunitario Urban – concentratosi a Napoli in aree di forte disagio sociale del centro storico, come i Quartieri Spagnoli e il Rione Sanità – ottenne un buon riconoscimento nell'opinione pubblica, ponendosi in discontinuità rispetto alla tradizionale dimensione esclusivamente "fisica" e normativo-regolamentare del governo urbanistico e collocando al centro dell'iniziativa pubblica una dimensione integrata della riqualificazione urbana, secondo cui gli interventi sociali ed economici devono accompagnarsi a quelli propriamente urbanistici. In anni più recenti, il cosiddetto Grande Progetto Unesco per il Centro Storico – così denominato perché intende rilanciare il centro storico già designato dall'Unesco quale patrimonio mondiale dell'umanità – fa leva sui fondi strutturali dell'Unione europea, sebbene l'opinione pubblica lamenti la scarsa capacità di spesa da parte dell'attuale amministrazione comunale.

È lecito affermare che nessuna di tali identità e costruzioni politico-culturali di Napoli sembra essere prevalente nell'esperienza quotidiana della città. Ciò rende la città uno spazio di attraversamento e sovrapposizione di diverse configurazioni istituzionali, spazi relazionali, progetti culturali e strategie politiche, irriducibili a un'idea di unità e sintesi. Per tale ragione, i tentativi di affermare un'appartenenza univoca hanno sempre avuto un successo limitato: ad esempio, l'idea di Napoli come "città europea", continuamente evocata dalle élites politico-culturali che riconoscono le proprie radici nell'evento fondante della rivoluzione borghese del 1799. Tale idea è rappresentata da istituzioni culturali come l'Istituto Italiano di Studi Filosofici – un importante centro di studi e seminari, che ha attirato eminenti filosofi europei come Gadamer e Derrida, a partire dalla sua nascita nel 1975 fino a oggi, quando attraversa una situazione difficile sul piano finanziario – e think tank di matrice politica come la Fondazione Mezzogiorno Europa animata da politici e intellettuali. Anche l'idea di Napoli come "città mediterranea" è rappresentata da istituzioni affermate in città e note a livello nazionale e internazionale: dall'Università "L'Orientale", dove si studiano lingue e culture extra-europee anche di area mediterranea, a un altro think tank come la Fondazione Mediterraneo. La visione di Napoli come città europea evoca i valori del progresso, della modernità e della giustizia comunemente associati con il liberalismo illuministico. Tale visione si è persistentemente scontrata con la lentezza della città nell'intraprendere percorsi di razionalizzazione del suo apparato burocratico e amministrativo, anche a causa delle endemiche condizioni di stagnazione economica che hanno creato terreno fertile per fenomeni di

clientelismo nella pubblica amministrazione. L'idea mediterranea di Napoli, da parte sua, evoca un'immagine segnata dalla contaminazione culturale, proponendo un ruolo della città come crocevia di culture e popoli. Tale vocazione ha conosciuto un rilancio in anni recenti, soprattutto per la già citata tensione mediterranea della musica contemporanea, ma anche in seguito all'arrivo di popolazione immigrata da paesi mediterranei come Marocco, Algeria e Tunisia che fanno contare presenze significative, sia nei quartieri urbani sia in aree suburbane. Tuttavia, anche la vocazione mediterranea della città si è scontrata con limiti culturali e anche economico-politici: in particolar modo, il localismo autoreferenziale delle istituzioni di governo e il declino economico-produttivo della città nella fase successiva alla fine dell'Intervento Straordinario.

L'insufficienza di ciascuna di queste scale di osservazione e l'irriducibilità della città a un'identità univoca sono all'origine della "crisi di rappresentazione" che segna la condizione di Napoli, così come di altre città e geografie contemporanee (Farinelli et al. 1994): una crisi che è al tempo stesso un eccesso di immagini e un'impossibilità di narrazioni fino in fondo coerenti con la concreta esperienza urbana. La risposta a tale crisi di rappresentazione apre la strada a una lettura "polimorfica" della città, capace di "rimaterializzare" il nostro sguardo sullo spazio urbano e sulla sua politica. Il tema delle infrastrutture, in particolare, offre una prospettiva sulla città che guarda allo spazio urbano come un sovrapporsi di componenti materiali e tecniche in cui sono iscritte relazioni di potere e governo, fenomeni di conflittualità sociale e formazioni discorsive anche in contrasto tra loro. Anziché soffermarsi su immagini e rappresentazioni astratte della città (astratte in quanto estraniare dalla materialità dell'esperienza urbana), si propone pertanto di "rimaterializzare" l'analisi sulla città e sulla politica urbana che ne segna la condizione presente e inevitabilmente lo sviluppo futuro. La scelta si è appuntata in modo particolare su tre risorse e relative dotazioni infrastrutturali: rifiuti, acqua, trasporti.

Politica dell'infrastruttura e spazio urbano

In un libro che ha aperto una nuova prospettiva sul ruolo delle infrastrutture nella città contemporanea, Stephen Graham e Simon Marvin facevano notare come nella ricerca urbana le infrastrutture siano rimaste a lungo invisibili, confinate in una trattazione meramente tecnica che ha oscurato la loro valenza pubblica, ossia politica nel senso più ampio del termine (Graham and Marvin, 2001). D'altro canto, le infrastrutture sono anche fisicamente invisibili nel paesaggio urbano: le condutture dell'acqua, del gas, le fognature, così come le discariche o altri spazi di raccolta dei rifiuti, ma anche le linee sotterranee dei treni metropolitani, restano elementi per lo più nascosti dello spazio urbano (Kaika - Swyngedouw 2000). In un libro che presenta un'analisi rivolta al grande pubblico del funzionamento delle infrastrutture nella città di New York, Kate Ascher ha paragonato l'apparato infrastrutturale di una città all'insieme di organi che compongono il corpo di un essere vivente, sottotitolando per l'appunto il libro *Anatomy of a City* (Ascher 2012).

Napoli come altre grandi città e aree metropolitane ha da sempre un rapporto travagliato con le infrastrutture. In anni recenti, questo rapporto ha conosciuto una vera e propria drammatizzazione, in particolare in concomitanza con le ripetute crisi dei rifiuti che hanno colpito la città nel corso degli anni Duemila. Le difficoltà che una città incontra nella gestione delle infrastrutture possono essere dovute a cause endogene (disfunzioni organizzative), come è avvenuto nel caso di Napoli con i rifiuti, oppure esogene (disinvestimenti imposti dalle politiche macroeconomiche a livello statale), o essere una combinazione di entrambe e di altri fattori. I diversi cicli di “austerità urbana” che si sono susseguiti nel mondo capitalistico avanzato nel corso degli ultimi tre o quattro decenni hanno particolarmente intaccato la capacità dei governi locali di fornire adeguati servizi alla collettività: ciò è avvenuto negli Stati Uniti nella seconda metà degli anni Settanta (emblematico il caso di New York: Tabb, 1982) e in Europa, soprattutto del Sud, e ancora negli Stati Uniti all’indomani della crisi finanziaria del 2008 (Donald et al. 2014). In tali frangenti le città con forti passivi di bilancio e costrette a tagli drastici delle spese hanno dovuto dichiarare veri e propri “stati di emergenza” in cui l’erogazione di servizi fondamentali come l’illuminazione delle strade e la raccolta dei rifiuti è stata fortemente compromessa (Peck 2012). In numerosi contesti degli Stati Uniti, l’austerità urbana è divenuta una condizione ormai stabile. A Flint, nel Michigan, una decisione dettata da esigenze di bilancio, che ha imposto un cambio di gestore della fornitura idrica, ha avuto la conseguenza di minacciare seriamente la salute dei residenti locali, come rivelato nel 2015 dalla scoperta di contaminazioni metalliche dovuto all’uso persistente di condutture in piombo. Nelle città del Sud del mondo, gravi crisi nel funzionamento delle grandi infrastrutture urbane sono eventi consueti, causati dalla combinazione di fattori di origine geopolitica o locale (Gandy, 2006).

Le crisi infrastrutturali possono però avvenire anche in condizioni di apparente normalità sotto il profilo macroeconomico. Negli anni Duemila, Napoli ha visto la dichiarazione di stati di emergenza in risposta al perdurare della crisi dei rifiuti, con il commissariamento “straordinario” delle strutture responsabili della gestione del servizio. Una situazione simile fu vissuta, seppure in forme di gran lunga meno drammatiche, dalla città di Toronto in Canada, oggi una delle aree metropolitane economicamente più dinamiche del Nord America, all’inizio degli anni Novanta, quando il governo provinciale dovette istituire una controversa *Interim Waste Authority* per fronteggiare la crisi legata al congestionamento delle discariche dei rifiuti (Keil - Boudreau, 2006). Oggi, Napoli, Toronto, così come la maggioranza delle città del mondo occidentale, sono impegnate nel processo di transizione a un regime “sostenibile” di gestione dei rifiuti solidi urbani incentrato sulla raccolta differenziata, seppur con esiti diversi, data la profonda diversità di situazioni sociali, economiche e urbanistiche. D’altro canto, i rifiuti sono un fattore di tensione sociale non solo nelle città delle economie cosiddette “avanzate” dell’Occidente. A Nuova Delhi, in India, la privatizzazione del servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani a metà anni

Duemila ha fortemente destabilizzato l'economia informale su cui fino a quel momento si reggeva l'equilibrio eco-sociale della città, grazie al lavoro di uno strato diffuso di raccoglitori auto-organizzati di rifiuti che si sono visti spossessati dei propri spazi di raccolta dopo l'avvento delle imprese private (Gidwani - Reddy 2011). Tale ruolo dell'economia informale come garante del "metabolismo" urbano nella gestione dei rifiuti è ampiamente riconosciuto in riferimento alle città dei paesi del Sud del mondo (Wilson et al. 2006). Ci si può chiedere allora se la crisi dei rifiuti a Napoli, oltre ai fallimenti gestionali e al ruolo giocato da interessi economici palesi e occulti (dal business degli inceneritori alla malavita) solitamente evidenziati nel dibattito pubblico, possa essere stata l'esito anche dello smantellamento dell'economia informale della città avvenuto negli anni precedenti: ad esempio, i cosiddetti "cartonari" (i raccoglitori di cartone muniti di carretti) erano fino a un recente passato una figura consueta nel paesaggio urbano di Napoli, gradualmente svanita in seguito ai controlli più stringenti imposti sul trasporto privato dei rifiuti. Dalle interviste condotte con amministratori locali in occasione del *fieldtrip* di dottorato è emerso come tale scomparsa dei raccoglitori informali abbia reso più complicato il processo di raccolta differenziata a Napoli. In tal senso, l'assessore all'Ambiente della municipalità del centro storico ha lamentato i limiti di un approccio eccessivamente rigido e universalista alla raccolta differenziata, che non riconosce la differenziazione interna dello spazio urbano o il contributo dei micro-saperi urbani, come ad esempio nelle zone densamente popolate del territorio a ridosso di via Toledo dove si alternano in stretta successione aree residenziali a basso reddito ad altre con funzioni terziarie e turistiche. Nelle aree dove si concentrano gli uffici e le attività commerciali l'attivazione di un'economia informale di raccolta della carta e degli imballaggi faciliterebbe lo smaltimento dei rifiuti; in quelle residenziali sarebbe auspicabile un maggior coinvolgimento dei cittadini nella definizione di regole e modalità della raccolta, considerate anche le specificità del patrimonio edilizio in zone come i Quartieri Spagnoli (intervista, marzo 2016).

L'acqua è anch'essa destinataria di una complessa politica che chiama in causa dotazioni infrastrutturali e tecniche di manutenzione, relazioni di governo e formazione di movimenti sociali che rivendicano l'accesso pubblico a tale risorsa. Nel Mezzogiorno d'Italia l'irregolarità nella fornitura di acqua è da sempre un problema di natura tecnica, sociale e politica al tempo stesso. Ancora oggi esso continua ad affliggere in modo particolare le città della Sicilia, ma occasionalmente anche altre aree urbanizzate del Sud continentale e insulare: dalla Sardegna alla Puglia alla Campania e alla Calabria. Storicamente, nelle città del Mezzogiorno si verificano inattese interruzioni nella fornitura dell'acqua che possono dar vita a forti reazioni di insofferenza sociale nella popolazione. A loro volta, le élites locali utilizzano a proprio favore queste crisi infrastrutturali per imporre un nuovo regime di controllo sociale, per lo più fondato sulla manipolazione clientelare dei bacini elettorali. Ciò è accaduto ad esempio nella crisi del 2002 in Sicilia (Giglioli - Swyngedouw 2008). Sul piano tecnico, l'uso strumentale delle disfunzioni infrastrutturali trova riscontro nelle cosiddette

condotte “colabrodo”, un fenomeno che secondo recenti rilevazioni continua ad affliggere in modo particolarmente grave città della Sicilia come Messina, Agrigento, Ragusa. A Napoli, almeno fino agli anni Novanta, quando la fornitura idrica ancora conosceva improvvisi blocchi “tecnici”, vigeva un regime informale di tolleranza dell’evasione nei pagamenti della fornitura nei quartieri popolari con più forte disagio sociale: era uno strumento di prevenzione dei conflitti sociali e al tempo stesso di costruzione del consenso tra cittadinanza e potere locale. Tale concatenazione di elementi tecnici e materiali (il funzionamento delle infrastrutture) con altri di natura sociale (l’esercizio di relazioni di potere) è un aspetto che emerge anche in altri contesti geografici, in particolar modo del Sud del mondo. In riferimento a Mumbai, Nikhil Anand ha coniato il termine di “cittadinanza idraulica” proprio per dar conto di questo complesso intreccio di fattori nella politica dell’acqua (Anand 2012). Il recente corso di politiche di privatizzazione delle aziende di fornitura del servizio idrico ha dato origine a un nuovo fenomeno di attivismo sociale e civico che si è mobilitato intorno alla risorsa-acqua intesa come “bene comune” (Bakker 2007). L’esperienza dei comitati per l’acqua pubblica a Napoli negli ultimi anni va iscritta in tale movimento di natura ormai globale, così come la decisione da parte del governo locale nel 2011 di rendere pubblico l’assetto proprietario dell’azienda, ridenominata ABC, ossia “Acqua Bene Comune”. Tale decisione fu presa sulla scia dell’esito positivo di un referendum abrogativo nazionale promosso dal Forum Italiano dei Movimenti per l’Acqua che proponeva di cancellare norme di privatizzazione nella gestione e di liberalizzazione delle tariffe del servizio idrico introdotte pochi anni prima dal Parlamento italiano (Mattei 2013).

I trasporti sono un altro terreno cruciale di manifestazione della politica urbana e delle sue contraddizioni. È infatti un ambito della vita urbana in cui si manifestano con particolare evidenza le diseguaglianze di accesso e distribuzione dei servizi pubblici, in base al quartiere di residenza, alla classe sociale, al genere di appartenenza (Hamilton - Hoyle 1999). Negli anni scorsi, Napoli ha vissuto la politica dei trasporti tra luci e ombre, con le seconde che alla fine hanno decisamente prevalso sulle prime. Negli anni Duemila, il governo regionale diede corso a un piano di sviluppo della linea metropolitana sotterranea, grazie in particolare ai fondi strutturali attinti dall’Unione Europea, di cui si sono raccolti i risultati più visibili a partire dal 2012 con l’apertura della stazione di Toledo, che ha ottenuto diversi riconoscimenti internazionali per l’uso innovativo delle opere di arte contemporanea come elementi di arredo. Nel giro di qualche anno, il processo sarà completato con il collegamento della città all’aeroporto cittadino, un altro fiore all’occhiello delle dotazioni infrastrutturali di Napoli per la sua efficienza organizzativa e l’apprezzata opera di restyling e ampliamento fisico realizzata in tempi recenti. Tuttavia, anche per la linea metropolitana non mancano le ombre. Anche in questo caso le disfunzioni organizzative si sono intrecciate con le difficoltà legate alle misure di austerità imposte dai governi nazionali in ottemperanza del “patto di stabilità” dell’Unione europea. I lenti tempi di realizzazione hanno reso l’opera obsoleta dal punto di vista tecnico già al

momento della sua apertura: i treni, la cui progettazione risale ai primi anni Novanta, hanno un sistema ancora tradizionale di accesso ai vagoni privo di barriere di sicurezza, oltreché una frequenza insoddisfacente. Inoltre, l'atteso collegamento dei quartieri più disagiati della periferia nord, come il martoriato quartiere di Scampia, con il centro città ha coinciso con una fase di avanzato degrado e abbandono dei complessi di edilizia pubblica, ormai destinati alla condizione di "iper-ghetto" secondo il modello statunitense (Wacquant, 2008). Il passo in avanti nel conseguimento del "diritto alla città" degli abitanti dei quartieri popolari compiuto con il nuovo collegamento metropolitano è stato così vanificato dal disimpegno delle autorità di governo nella cura dei complessi di edilizia residenziale pubblica. Le ombre non sono limitate al servizio metropolitano, che nonostante i limiti resta uno dei punti di forza del sistema di trasporto pubblico della città. A partire dal 2011, il governo regionale ha operato forti tagli ai trasporti su gomma, mettendo fine a esperimenti innovativi di integrazione tariffaria e logistica dei servizi pubblici (gestiti da aziende diverse) alla scala regionale. In tale contesto, la città – come del resto la maggior parte delle città italiane di grande dimensione – ancora stenta a imboccare la strada della mobilità sostenibile, disincentivando il trasporto automobilistico e promuovendo quello basato su biciclette e altri mezzi a basse o zero emissioni.

Nel contesto attuale di austerità urbanistica, le ancora sporadiche iniziative di pedonalizzazione e mobilità a basso impatto si scontrano con la riduzione dei servizi di trasporto convenzionale, riducendo il consenso sociale intorno a tali politiche. Dalle interviste condotte per il *fieldtrip* di dottorato con gli amministratori delle aziende locali di trasporto è emerso in modo particolare come una politica delle infrastrutture incentrata esclusivamente su grandi infrastrutture fisiche abbia evidenziato forti vulnerabilità in seguito all'avvento di uno scenario di crisi macro-economica dell'eurozona, con la conseguente riduzione dei finanziamenti per manutenzione e rinnovamento infrastrutturale. Tale situazione di "austerità" e crisi infrastrutturale apre la strada all'idea che la resilienza del sistema di trasporto debba perseguirsi a partire dalla mobilitazione delle risorse relazionali della città (MacKinnon - Driscoll Derickson, 2013), dal riconoscimento delle persone come capitale infrastrutturale (Simone, 2004), valorizzando le pratiche pre-esistenti (o inventandone di nuove) di reciprocità e condivisione dei mezzi di trasporto.

Conclusione

In questo testo si è offerta una prima verifica della lettura globale e comparativa di Napoli a partire dalla constatazione dell'insufficienza delle scale unidirezionali di osservazione utilizzate per rappresentare questa come altre città. Il limite principale di tali rappresentazioni è quello di astrarsi dalla materialità dell'esperienza urbana e dal suo carattere inevitabilmente polimorfo e contraddittorio.

La politica dell'infrastruttura costituisce un terreno particolarmente propizio al fine di "rimaterializzare" la nostra comprensione dell'esperienza

urbana e dello spazio pubblico in modo particolare. In tale ottica, l'esperienza urbana appare nella sua valenza di universo multiforme incessantemente da esplorare, nella complessa serie di componenti materiali, tecniche e socio-politiche che si confrontano e intrecciano nello spazio costruito. Tale lettura invita a guardare alla politica urbana in senso espansivo, estendendo l'osservazione al di là delle istituzioni preposte al governo della città e ricomprendendo nel nostro sguardo le società urbane nel loro rapporto quotidiano con la materialità degli spazi urbani.

Riferimenti

- Amin A. (2014) Lively infrastructure. *Theory, Culture & Society* 31(7-8): pp. 137-161.
- Amin A. - Graham S. (1997) The ordinary city. *Transactions of the Institute of British Geographers* 22(4): pp. 411-429.
- Anand N. (2012) Municipal disconnect: On abject water and its urban infrastructures. *Ethnography* 13(4): pp. 487-509.
- Ascher K. (2012) *The works: Anatomy of a city*, Penguin, New York.
- Bakker K. (2007) The 'commons' versus the 'commodity': Alter-globalization, anti-privatization and the human right to water in the Global South, *Antipode* 39(3): pp. 430-455.
- Björkman, L. (2015) *Pipe politics, contested waters: Embedded infrastructures of millennial Mumbai*, Duke University Press, Durham (NC).
- Chambers I. (2012) *Mediterraneo blues. Malinconia postcoloniale, pensieri marittimi*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Cuoco V. (1980) *Saggio storico sulla rivoluzione napoletana del 1799*, Laterza, Roma-Bari.
- Donald B. - Glasmeier A. - Gray M. - Lobao, L. (2014), Austerity in the city: Economic crisis and urban service decline, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 7(1): pp. 3-15.
- De Rosa, S. - Salvati, L. (2016), Beyond a 'side street story'? Naples from spontaneous centrality to entropic polycentrism, towards a 'crisis city'. *Cities* doi:10.1016/j.cities.2015.11.025 (in stampa).
- Farinelli F. - Olsson, G. - Reichert D. a cura di (1994) *Limits of representation*. Accedo, Munich.
- Gandy M. (2006) Planning, anti-planning and the infrastructure crisis facing metropolitan Lagos. *Urban Studies* 43(2): pp. 371-396.
- Gidwani V. - Reddy R.N. (2011), The afterlives of 'waste': Notes from India for a minor history of capitalist surplus. *Antipode* 43(5): pp. 1625-1658.
- Giglioli I. - Swyngedouw E. (2008), Let's drink to the great thirst! Water and the politics of fractured techno-natures in Sicily, *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2): pp. 392-414
- Graham S. - Marvin S. (2001), *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, Londra.

- GriAUDI G. (1980), *Mediatori. Antropologia del potere democristiano nel Mezzogiorno*. Rosenberg & Sellier, Torino.
- HAMILTON K. - HOYLE S. (1999), Moving cities: Transport connections. In Allen, J., Massey, D. and Pryke (a cura di) *Unsettling cities. Movement/settlement*, Routledge, Londra: pp. 54-100.
- HEYNE N. - KAICA, M. - SWYNGEDOUW, E. a cura di (2006), *In the nature of cities: Urban political ecology and the politics of urban metabolism*. Routledge, London.
- KAICA M. - SWYNGEDOUW E. (2000), 'Fetishising the modern city: the phantasmagoria of urban technological networks', *International Journal of Urban and Regional Research* 24(1): pp. 122-48.
- KEIL R. - BOUDREAU J.A. (2006), Metropolitica as metabolics: Rolling out environmentalism in Toronto, in Heynen N. - Kaika M. - Swyngedouw E. a cura di (2006), *op. cit.*, pp. 40-61.
- MATTEI U. (2013), Protecting the commons: Water, culture and nature: The commons movement in the Italian struggle against neoliberal governance, *South Atlantic Quarterly* 112(2): pp.366-376.
- McFARLANE C. (2011), *Learning the city. Knowledge and translocal assemblage*. Wiley-Blackwell, Malden (MA).
- MACKINNON D. - DRISCOLL DERICKSON K. (2013) From resilience to resourcefulness. A critique of resilience policy and activism. *Progress in Human Geography* 37(2): pp. 253-270.
- PECK J. (2012), Austerity urbanism. *City* 16(6), pp. 626-655.
- ROBERTSON J. (2006) *The case for the enlightenment: Scotland and Naples 1680-1760*, Cambridge University Press, Cambridge.
- ROBINSON J. (2016) Thinking cities through elsewhere: Comparative tactics for a more global urban studies. *Progress in Human Geography* 40(1): pp. 3-29.
- ROSSI U (2008) La politica dello spazio pubblico nella città molteplice. *Rivista Geografica Italiana* 115(3): pp. 427-458.
- ROSSI U. (2009) *Lo spazio conteso. Il centro storico di Napoli tra coalizioni e conflitti*, Guida, Napoli.
- ROSSI U. - VANOLO A. (2012), *Urban political geographies. A global perspective*, Sage, Londra.
- SIMONE A. (2004) People as infrastructure: Intersecting fragments in Johannesburg. *Public Culture* 16(3): pp.407-429.
- TABB W.K. (1982), *The long default. New York City and the urban fiscal crisis*, Monthly Review Press, New York.
- WACQUANT L. (2008), *Urban outcasts. A comparative sociology of advanced marginality*. Polity, Cambridge.
- WILSON D. - VELIS C. - CHEESEMAN C. (2006), Role of informal sector recycling in waste management in developing countries. *Habitat International* 30(4), pp. 797-808.