

Il paradiso può attendere.

La *street art* come forma di rigenerazione urbana

Marina Ciampi*

Parole chiave: immagine ambientale, mutamento urbano, street art, identità sociale, comunità

Il paesaggio è la rappresentazione dello spazio vitale concreto in cui l'uomo lascia tracce di sé, del suo agire, del suo rappresentare e rappresentarsi: è stratificazione di significati, sintesi di ciò che l'individuo vive ed esperisce. È Maurice Merleau-Ponty a ricordarci che non si tratta solo di un *objectum* misurabile e geometrico e che la soggettività umana fa tutt'uno con l'esistenza corporea e con l'esistenza del mondo. Il paesaggio non è qualcosa di puramente materiale, ma anche quella porzione di territorio che, per ragioni complesse – culturali, assiologiche, simboliche, mitologiche – e grazie alla presenza dell'uomo, inizia ad essere pensata (Raffestin, 2005). Sapersi orientare nel mondo significa acquisire una buona "immagine ambientale" come garanzia di sicurezza emotiva, di sopravvivenza sociale e culturale, oltre che fisica: «il bisogno di riconoscere e strutturare ciò che ci sta intorno è così vivo, e ha radici così profonde nel passato, da conferire a quest'immagine larga importanza pratica ed emozionale per l'individuo. Ovviamente un'immagine chiara consente ad uno di muoversi attorno agevolmente e velocemente; (...) Ma un ambiente ordinato può far più di questo: esso può funzionare come un ampio sistema di riferimento, può organizzare le attività, le opinioni, la conoscenza» (Lynch 2008, p. 26). Si può affermare dunque che l'individuo non pensi l'ambiente solo in termini di direzioni e distanze, ma che ne elabori una rappresentazione mentale complessiva, in cui si intrecciano tutte le informazioni ed emozioni che provengono dai luoghi vissuti. Appartenere ad un luogo significa poter contare su un punto di riferimento e di appoggio esistenziali: la struttura spaziale infatti non è una condizione fissa, permanente, ma muta secondo i progetti dell'*Homo artifex*, che può trasformarla in modo più o meno rapido, causando così l'alterazione del *genius loci* e della relazione uomo-abitante. L'azione antropica sul paesaggio corrisponde al bisogno di conoscere e nominare il mondo, per renderlo familiare e meno temibile: l'effetto storico più recente e vistoso di questo intervento consiste nell'inevitabile supremazia della tecnica, del costruito, dell'artificiale come carattere distintivo della modernità. I manufatti, gli spazi urbanizzati, le grandi concentrazioni umane iniziano a modificare il paesaggio del vivere e dell'abitare fin dalla seconda metà dell'Ottocento. Si tratta di decenni in cui le città diventano epicentro di un rapido processo di espansione, sia demografica che territoriale, i ritmi antropici si accelerano, la mobilità diviene lo stile di vita principale, l'anonimato e l'indipendenza gli obiettivi per emanciparsi dalla densa confusione metropolitana. Gradualmente il tessuto cittadino assume l'aspetto di un insieme organico, eterogeneo a livello strutturale, diviene luogo della complessità, cioè della dimensione

in cui tutto è potenzialmente in relazione con tutto. In questo scenario lo sguardo dell'uomo nei confronti del paesaggio è contrassegnato dal sentimento della modernità: *l'individuo blasé* descritto da Georg Simmel osserva la realtà metropolitana in modo disincantato, annoiato, incapace di stupore, come chi ha già visto tutto. Il suo sguardo opaco è assalito da una fitta intensificazione di stimoli nervosi contrastanti, che spiegano da un lato l'aumento dell'intellettualismo cittadino, dall'altro anche l'ottendersi della sensibilità rispetto alla varietà qualitativa delle cose. La città moderna che è luogo di massima concentrazione e differenziazione sociale, è anche sede dell'individualità, della libertà di movimento e dell'espressione del singolo (libertà che però non coincide necessariamente con la felicità). Caotica e rutilante, elettrizza sul piano sensorio e favorisce l'indebolimento del legame tradizionale tra individui e luoghi e tra gli individui stessi. La città industriale non riposa mai, la massa cittadina ha la forma di un magma umano che si muove secondo flussi esteriormente incontrollabili ma che obbediscono, invece, a geometrie direzionali inflessibili. Simmel ipotizza che, se tutti gli orologi di Berlino improvvisamente funzionassero male, andando avanti o indietro anche solo di un'ora, tutta la vita sociale ed economica risulterebbe compromessa: «le relazioni e le faccende del tipico abitante della metropoli tendono infatti a essere molteplici e complesse: con la concentrazione fisica di tante persone dagli interessi così differenziati, le relazioni e le attività di tutti si intrecciano in un organismo così ramificato che senza la più precisa puntualità negli accordi e nelle prestazioni il tutto sprofonderebbe in un caos inestricabile. (...) Di fatto, la tecnica della vita metropolitana non sarebbe neppure immaginabile se tutte le attività e le interazioni non fossero integrate in modo estremamente puntuale in uno schema temporale rigido e sovraindividuale» (Simmel 2009, pp. 40-41).

Rispetto a questa analisi, ancora molto suggestiva, nell'ultimo secolo e mezzo la trasformazione ha avuto, per effetto della globalizzazione, un incremento sempre più rapido e progressivo, incidendo ancora più vistosamente sull'intero tessuto sociale e urbano. La città contemporanea è di certo più eterogenea e contraddittoria di quella narrata da Simmel, molto più frammentata e capace di accogliere in sé la diversità, sul piano etnico, culturale, religioso. Giandomenico Amendola la definisce «un emporio di stili, un'enciclopedia di culture e di linguaggi, un sistema schizofrenico organico ed operante» (Amendola 2010, p. 48), un sistema che, in nome della guerra alla totalità, attiva ed enfatizza tutte le differenze possibili. In virtù di questa sua complessità e apertura, l'immagine che restituisce di sé può perdere nitidezza e coerenza, ed è allora che si rendono necessarie operazioni atte a "riconsegnare" agli abitanti il tessuto urbano come *referente visivo, culturale, identitario* (non solo come sfondo dell'agire individuale e collettivo). Joseph Rykwert sostiene infatti che il successo di una città non possa essere misurato solo in termini di crescita finanziaria, di fette di mercato conquistate, né di ruolo svolto nel processo di globalizzazione, ma che dipenda eminentemente dal radicarsi nel tessuto urbano delle forze sociali che agiscono per modificarlo. Secondo lo studioso statunitense, nel *volto* di una città (come in quello di un individuo) è scritto il suo destino: ogni azione tesa a regolare tale immagine ha una ripercussione sull'intera struttura sociale. Generalmente politici ed economisti fanno invece dipendere il ritorno d'immagine dal contesto delle pubbliche relazioni, dalla visione che i cittadini hanno della propria città, in relazione alla crescita o al calo del tasso di criminalità, agli eventi di pubblica risonanza, al successo delle squadre sportive e via dicendo. Il

problema “figurativo” viene così relegato alla sfera dell’effimero, dell’estetica, con scarse ricadute sulla qualità della vita del cittadino. Al contrario, «qualsiasi descrizione della forma di una città raccolta dai commenti di un cittadino o di un residente – o anche solo uno schema di movimento – rappresenta una dialettica costante e intima tra il cittadino e le forme fisiche in cui egli abita; questo influenza la sua visione tanto quanto la vita economica e politica della città, che determina anche il suo destino. (...) Ogni volta che il dibattito sulla forma fisica e sull’immagine della città è liquidato come puramente attinente al suo “look”, alla sua facciata, a un “rivestimento” delle realtà sottostanti, è opportuno ricordare che tutti noi abbiamo la faccia che ci meritiamo» (Rykwert 2008, p. 12). Per capire la città bisogna dunque osservarne il *volto*: il contesto del paesaggio delimitato da confini visibili, il centro e le periferie, le strutture architettoniche che contengono le variegata realtà di vita. La collettività stessa, con le sue domande, spinge le scelte urbane verso la bellezza, la vivibilità, la sicurezza, la capacità di sorprendere, la vera fruibilità degli spazi nel quotidiano. I primi turisti delle città odierne ne sono gli abitanti, individui esigenti, curiosi, desiderosi di stupirsi piacevolmente del proprio habitat, di costruirvi un immaginario personalizzato. Esplorare la propria città significa – esattamente come durante un viaggio – leggere e interpretare un racconto le cui pagine, più o meno suggestive, avviano a un processo di conoscenza e ri-conoscimento. Quando l’insieme urbano e paesaggistico si arricchisce di immagini, segni e prodotti (come accade nella metropoli odierna), l’investimento di forze razionali e fantasmatiche da parte del soggetto diventa ancora più rilevante. Il cittadino-turista è attore e spettatore capace di costruire il proprio ambiente anche in termini metaforici (di segno positivo o negativo) e di ancorare ad esso un’identità sempre più mutevole, volatile: nello spazio egli ritrova lo strumento e il campo dell’autorealizzazione, poiché la prima e più importante *esperienza* del paesaggio è *individuale*, per diventare successivamente *sociale*.

Il paesaggio della metropoli odierna è caratterizzato dal policentrismo composito: il *volto* della città va dunque declinato al plurale, per indicare quella singolare molteplicità di luoghi in cui convivono siti che conservano tradizione, storia, memoria, ma anche aree prive del *genius loci*, come le grigie periferie spesso degradate, o le zone di transito e di fruizione passeggera. Queste ultime si presentano, il più delle volte, come spazi “desertificati” dal punto di vista della qualità urbana, intesa come vita culturale, efficienza dei servizi, presenza del verde, assenza di criminalità, possibilità di vera socializzazione. Caratteristiche che ne fanno il terreno più idoneo per l’affermarsi di una delle pratiche più diffuse e controverse della contemporaneità: la *street art*. Nata a Filadelfia negli anni ’70 come forma di difesa e “acquisizione” di spazi urbani da parte di bande che con essa esprimevano il loro dominio, il fenomeno di strada si sviluppa successivamente nei ghetti newyorkesi, sempre come affermazione di appartenenza alla subcultura di riferimento. Le sue dimensioni superano presto i confini geografici e culturali di origine, per espandersi anche in Europa e divenire sempre più eterogenee, quanto ad attori coinvolti, motivazioni, esperienze, background. Questo progressivo ma incessante diversificarsi non ne consente un’univoca definizione e classificazione: la *street art* può essere pensata piuttosto come *pratica interstiziale* che si è ritagliata spazi privilegiati proprio negli interstizi lasciati liberi da altre pratiche e dai loro campi specifici. Là dove si manifesta, il paesaggio urbano diventa inevitabilmente luogo della ribalta per l’artista che libera la propria creatività sui cavalcavia, sui muri di recinzione, nei sottopassi, sulle facciate degli edifici, lasciandovi

la propria firma (*tag*) o, nei casi migliori, un vero prodotto artistico, modulato secondo i canoni di una “pittura 2.0”. In questi luoghi neutri privi di vera identità, spesso brutalizzati dall’edilizia di pura speculazione, la realtà urbana racconta con più forza se stessa, diventa laboratorio di progetti *altri* che prendono forma sulle architetture preesistenti, su “pareti di cerniera” o su muri a ciò destinati, attraverso un linguaggio alternativo ed emozionale che, pur a diversi livelli di senso, contenuto e valore, irrompe con la sua potenza iconica. La *street art* mostra nuovi scenari, ri-significando, ma anche sottolineando, il degrado dei luoghi interessati: come pratica di riappropriazione spaziale, impone riflessioni sulla sua genesi, sulle motivazioni sociali e comunicative e sui processi di intermediazione dei vari soggetti coinvolti (artista, Istituzioni, cittadini singoli e associati).

È quanto già faceva, a proposito dei *graffiti* e con largo anticipo nel nostro paese, Italo Calvino, che li definì parole che piombavano addosso in un momento non scelto, distinguendole da quelle affidate a un libro o a un giornale, le quali presuppongono invece un atto di disponibilità, il consenso da parte del lettore. Parole che il grande intellettuale considerava un’aggressione alla libertà altrui, ad eccezione di alcune tipologie, quali le frasi di protesta ai regimi oppressivi (perché l’assenza della parola libera è l’elemento dominante e lo scrivente clandestino colma questo silenzio a suo rischio), quelle umoristiche e quelle capaci di suscitare una riflessione illuminata o una suggestione poetica. Inseriva infine nelle tipologie accettabili i graffiti che si distinguevano per l’originalità della forma grafica. Sulla base di quest’ultima eccezione, si può ipotizzare anche per la *street art* lo stesso principio selettivo: quando si tratta di qualcosa di originale – sul piano estetico-espressivo – che implichi da parte dell’osservatore un’operazione non passiva, ma di collaborazione sul piano interpretativo; quando i fruitori non la subiscono come una imposizione o “violazione” dei propri spazi, ma partecipano attivamente al progetto di rigenerazione urbana, allora la si può considerare come un fenomeno di interesse sociale, una pratica di ricollocazione identitaria collettiva.



In questa categoria rientrano molti esempi di *street art* presenti a Roma: la capitale, al pari di altre metropoli come Londra, Parigi, Berlino, New York, San Paolo del Brasile, si segnala per ricchezza di

offerta da parte di artisti nazionali e internazionali. Le strade “tatuare” sono 150, le opere realizzate oltre 330, i municipi coinvolti tredici, da quelli storici e centrali come San Lorenzo e Testaccio, a quelli periferici come San Basilio e Tor Bella Monaca. Le opere sono addirittura geolocalizzate su una mappa interattiva, da cui è possibile tracciare un itinerario turistico per visitare i siti urbani interessati, secondo una moderna e ricercata *flânerie*. Il *flâneur* romano che passeggia per le vie del Pigneto, ad esempio, ha il privilegio di “incontrare” un’opera dell’artista Mauro Pallotta (2014) che irrompe nel contesto urbano con la sua carica semantica e simbolica: *l’occhio di Pasolini*, di cui non gli può davvero sfuggire la forte valenza storica e culturale. Lo sguardo inconfondibile del poeta sembra “vegliare” dall’alto sul quartiere a lui caro, ormai meta di assidue frequentazioni. In casi come questo si può parlare di riappropriazione da parte di una comunità nei confronti dello spazio urbano, poiché questo è diventato fulcro di nuove forme di socializzazione, di iniziative culturali, promosse anche attraverso il dialogo tra gli abitanti e l’artista di strada che ha “resuscitato” il *genius loci* del quartiere.

L’indubbia potenzialità della *street art* è dunque quella di ridisegnare la relazione tra attori sociali, di rinnovare i confini tra interno-esterno, di fare della strada un nuovo spazio, emblematico e più rappresentativo. Perché tutto ciò accada, essa deve assumere su di sé, preventivamente e processualmente, la responsabilità di esprimere appieno il senso del paesaggio urbano, o valorizzandone la storia (senza eccedere nell’ottica localistica), o nobilitandone l’aspetto, nelle forme e nei contenuti. Anche gli artisti di strada dovrebbero tenere presente un principio divenuto ormai fondamentale per l’analisi socio-territoriale, ossia che «l’identità dell’uomo presuppone l’identità del luogo» (Norberg-Schulz 2007, p. 22). Una pratica artistica che agisce sul territorio in modo così visibile e diretto e che richiede un’interazione permanente tra artista e pubblico, deve considerare le istanze di questo pubblico-fruttore, della sua specificità anche di tipo residenziale, conciliare forse – nell’ottica di una autentica concertazione civica – la libertà espressiva del gesto con le esigenze del contesto. I destinatari della *street art* si configurano naturalmente come *outsiders*, cioè come soggetti che non sempre dispongono delle competenze specifiche per decodificare il messaggio delle opere, ma che sono pronti comunque a giudicarle, poiché si sentono chiamati direttamente in causa, anche solo *en passant*. La *street art* può realmente favorire un processo di appropriazione urbana a patto che ne sappia restituire una corretta “immagine ambientale” che – come sostiene Kevin Lynch – è costituita da tre fattori: *l’identità*, che comporta l’identificazione di un oggetto e il suo riconoscimento come entità distinta, unica; *la struttura*, che include la relazione spaziale dell’oggetto con l’osservatore e con altri oggetti; *il significato*, inerente alla capacità dell’oggetto di suscitare un senso, pratico o emotivo, nell’osservatore.

In ogni caso, risulta più idoneo collegare questa manifestazione artistica al concetto di *rigenerazione urbana*, piuttosto che a quello di *riqualificazione* del territorio: tale riflessione muove da un’indagine di sfondo condotta da chi scrive nei quartieri Pigneto, Torpignattara, Quadraro e San Basilio, mediante un’osservazione sul campo finalizzata a delineare le prime ipotesi di uno studio che sarà approfondito nei prossimi mesi. La raccolta preliminare del materiale iconico, unita al reperimento di fonti documentali, ha favorito un primo approccio a quei tessuti urbani e alcuni iniziali contatti. Questa prima fase ha un’importanza decisiva sul piano metodologico, poiché il ricercatore non può pretendere di comprendere o spiegare un problema sociale se non è in grado

di connetterlo con la realtà che lo circonda. L'osservazione ha imposto di riflettere sulla tendenza, sempre più diffusa e generale, di attribuire *tout court* alla *street art* la capacità di riqualificare il paesaggio urbano: se usata in senso assoluto e onnicomprensivo, questa associazione fa pensare piuttosto a una sorta di alibi, a un tentativo di de-responsabilizzazione da parte delle Istituzioni che sono investite – per statuto – del compito di occuparsi del tessuto socio-territoriale. Anche il riconoscimento *ex post* di una pratica che è nata con i crismi del gesto di sfida e dell'illegalità, il suo sdoganamento e l'ufficializzazione museale, possono suonare come incapacità degli enti locali (e non solo) a farsi carico dei necessari interventi di riqualificazione di *quella* strada, di *quella* facciata, di *quelle* piazze anonime o abbandonate, lasciando ad "altri" il compito di valorizzarli come luoghi fisici e culturali.



Un esempio positivo – secondo il criterio di selezione indicato – è quello di San Basilio, quartiere periferico a nord-est della Capitale: qui l'associazione culturale *Walls* ha ideato e promosso il Progetto di arte pubblica contemporanea *SanBa*, una serie di interventi indirizzati a risvegliare – sul piano artistico-culturale – una zona nota per la criminalità legata allo spaccio di stupefacenti, la carenza dei servizi di trasporto pubblico, l'incuria nella manutenzione edilizia e delle aree verdi. Il Progetto, realizzato in due fasi (nel 2014 finanziato dalla fondazione Roma e nel 2015 dal Comune di Roma), si è avvalso della collaborazione di scuole, associazioni di quartiere e residenti, ma anche del sostegno di attori istituzionali (Roma Capitale, Assessorato alla Cultura e al Turismo, Zetema, Ater e Municipio Roma IV). Tale iniziativa – soprattutto per quanto concerne l'avvio – ha consentito agli abitanti di scegliere i soggetti delle opere, divenendo partecipanti attivi, nell'ottica di una vera concertazione con gli intenti degli artisti. In questa prima fase due murales si devono alla mano dell'artista spagnolo Liqen (in uno domina un enorme rastrello che ara la città ed estirpa i resti dell'era industriale, mostrando la terra al di sotto di essi) e due all'artista italiano Agostino Iacurci (uno raffigurante un uomo, in stile bidimensionale, seduto su una sedia mentre si prende cura del proprio giardino, con la dedizione di chi ama lo spazio in cui vive).



L'attenzione e l'impegno mostrati nell'attivare questa relazione fiduciaria con i cittadini si sono andati però affievolendo nella seconda fase. Ciò ha provocato reazioni anche critiche da parte dei locali che si sono sentiti esautorati, dimostrando così che la pratica di intervento sul territorio deve costantemente stimolare l'interesse e la partecipazione del tessuto sociale, sia sul piano dell'immaginario che su quello pratico. Ma è proprio in questo secondo momento che l'artista italiano Hitnes ha realizzato sei maxi-tele nelle facciate che circondano una piazzetta senza nome, desolata, nel cuore del quartiere. Il paesaggio si "rigenera" così in questi frammenti di un bosco fiabesco, illuminato da giochi cromatici, in una natura che esplose tra fauci di cocodrillo, code regali di pavone, orsi e volatili.



Sono i murales più facilmente decodificabili anche per gli *outsiders*, per chi, senza aver partecipato al progetto, ne coglie comunque il forte l’impatto visivo, l’energia del risultato finale.



La *street art*, in casi come questo, riesce nell’intento di strappare i luoghi all’anonimato, al rischio di diventare *atopie*, sancisce simbolicamente un nuovo inizio per gli abitanti, una nuova “storia” e identità da condividere. Le problematiche sociali del quartiere restano intatte, ma dialettizzate almeno da esperienze di socializzazione e partecipazione pubblica. In genere si può affermare che, se le migliori esteriori non sono accompagnate da quelle – molto più necessarie e urgenti – dei servizi, delle infrastrutture, del *loisir* e della sicurezza, si riducono a semplice corollario, a “maquillage” di pregio, in grado solo di dare visibilità alla periferia, all’artista e alle amministrazioni.



Al contrario, un lavoro complesso e duraturo sul territorio, che coinvolga gli attori sociali su ogni piano, da quello politico a quello economico e culturale, può essere interpretato come vera rivitalizzazione: solo allora si potrà utilizzare il termine di riqualificazione, altrimenti è preferibile quello di rigenerazione. Letto nel suo complesso, il caso di San Basilio, nonostante le opinioni non sempre concordi, può comunque rappresentare un esempio di *street art partecipata* (come pure il Progetto M.U.Ro. che ha coinvolto il Quadraro e Torpignattara), poiché ha consentito l’acquisizione di un nuovo e caratteristico “paesaggio”, anche da parte di chi non vi risiede.

Se è vero, come si affermava all'inizio, che uno dei caratteri distintivi dello spazio urbano, segnatamente di quello moderno e neo-moderno, è il suo costante mutare di immagine e forme, dovuto all'intervento antropico sul territorio e su manufatti preesistenti, allora si può affermare che la *street art* corrisponda perfettamente alla natura metamorfica della città. E questa è probabilmente la sua caratteristica più suggestiva. Come "impronta" lasciata sul territorio, la *street art* deve però sempre aderire ad una "missione", quella di promuovere ovunque la civiltà della bellezza, che non è appannaggio delle élites, ma bene comune, diritto di tutta la collettività che vi partecipa attraverso il senso della vista e l'identificazione simbolica. D'altronde – come ricorda Simmel – è impensabile la scissione tra un *Io che vede* e un *Io che sente*, poiché di fronte al paesaggio siamo "uomini interi".

Bibliografia

- Amendola G. (2010). *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*. Roma-Bari: Laterza.
- Calvino I. (1984). *La città scritta: epigrafi e graffiti*. In *Collezione di sabbia*. Milano: Garzanti.
- Ciampi M. (2013). *Il territorio come bene sociale. Il paesaggio come spazio umanizzato*. In De Poli M., Incerti G. (a cura di). *Trasformazioni. Storie di paesaggi contemporanei*. Siracusa: LetteraVentidue.
- Lynch K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge MA: MIT Press (trad. it. *L'immagine della città*. Venezia: Marsilio. 2008).
- Merleau-Ponty (1945). *Phénoménologie de la perception*. Paris: Gallimard (trad. it. *Fenomenologia della percezione*, Milano: Bompiani. 2009).
- Norberg-Schulz C. (1980). *Genius Loci. Towards a Phenomenology of Architecture*. London: Academy Editions (trad. it. *Genius loci. Paesaggio Ambiente Architettura*. Milano: Electa. 2007).
- Raffestin C. (2005). *Elementi per una teoria del paesaggio*. Firenze: Alinea editrice.
- Rykwert J. (2000). *The Seduction of Place. The History and Future of the City*. New York: Random House (trad. it. *La seduzione del luogo. Storia e futuro della città*. Torino: Einaudi. 2008).
- Simmel G. (1903). *Die Großstädte und das Geistesleben*. In *Jahrbuch der Gehe-Stiftung*, IX (trad. it. *Le metropoli e la vita dello spirito*. Roma: Armando. 2009).
- Turri E. (2004). *Il paesaggio e il silenzio*. Venezia: Marsilio.

* Professore aggregato di *Istituzioni di Sociologia e Ricerca sociale contemporanea* presso il Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche (DiSSE) della Sapienza - Università di Roma.

Le fotografie presenti nel testo sono state scattate dall'autrice.