La malattia delle città moderne

Archivio, Ambiente

Stefano Bartolini | 19 Gennaio 2011

Negli ultimi anni si è rapidamente sviluppata la c.d. 'scienza della felicità', che ha coinvolto tutte le scienze sociali. L'attenzione scientifica per il tema del benessere è stata innescata dall'evidenza, documentata da un punto di vista statistico, che nel 2° dopoguerra in Occidente la soddisfazione che gli individui provano per la propria vita non ha registrato miglioramenti significativi, nonostante la rilevante crescita economica.

Gli studi suggeriscono che la causa principale di queste deludenti tendenze del benessere è da ricercarsi nel peggioramento delle condizioni relazionali della vita individuale: i vari indicatori segnalano infatti un aumento della solitudine, delle difficoltà comunicative, della paura, della instabilità delle famiglie, delle fratture generazionali, una diminuzione della solidarietà e della onestà, un peggioramento del clima sociale. Sono stati individuati vari aspetti dell'azione sociale che possono condurre alla costruzione di un'economia ed una società più attenta alla dimensione relazionale della vita e l'organizzazione territoriale, in questo senso, svolge un ruolo determinante, specialmente nel caso della vita urbana.
Di seguito vediamo i fattori principali della malattia relazionale che affligge la città moderna e le linee fondamentali lungo le quali la sua organizzazione andrebbe riformata.

Prosperità economica vs. povertà sociale. La vita urbana è divenuta l'esempio paradigmatico del meccanismo di crescita economica. Un mondo in cui il silenzio, l'aria pulita, un bagno in un mare o in un fiume pulito, passeggiate piacevoli, divengono un privilegio dei luoghi incontaminati e dei paradisi tropicali è un mondo che tende a spendere risorse considerevoli per evadere dagli ambienti invivibili che ha costruito. Per far questo occorre lavorare e produrre di più e il risultato di questi ambienti invivibili è la crescita economica. Come per l'ambiente, per difenderci dal degrado delle condizioni relazionali possiamo sostenere delle spese che alimentano la crescita economica. Se la nostra rete di amicizie diviene scarsa e poco attraente o se la nostra città diviene troppo pericolosa per uscire, possiamo comprarci ogni sorta di divertimento casalingo (Tv satellitari, via cavo, play-stations, video, DVD, internet, ecc.) e passare le nostre serate in casa.
Originariamente le città furono pensate come punto di aggregazione. La piazza era lo spazio

relazionale per eccellenza, ma l'evoluzione della città moderna ne ha drasticamente peggiorato la qualità. Le città oggi sono ambienti costruiti per lavorare e comprare e non per far incontrare la gente: offrono povertà di occasioni relazionali e di luoghi d'incontro a basso costo e parallelamente ricchezza di possibilità costose per il tempo libero per inseguire le quali dobbiamo disporre di denaro.
Due shock enormi hanno colpito le città occidentali in epoca moderna: il primo riguarda la rapida espansione urbana, connessa al processo di industrializzazione, che ha generato periferie più o meno degradate, ma comunque anonime e spersonalizzate. Il secondo è la gentrificazione (gentryfication), fenomeno globale di progressivo esodo delle classi popolari dalle aree di più antica urbanizzazione verso periferie, quartieri dormitorio, città satellite (mentre le case dei quartieri popolari vengono ristrutturate e ripopolate dalla classe medio-alta).
A causa del primo shock una parte grande delle città – le periferie di nuova costruzione – è divenuta priva d'identità e incapace di produrre aggregazioni sociali; il secondo le ha destinate agli strati più deboli della popolazione generando così una mutazione enorme: vivere in luoghi urbani dotati di una identità è divenuta una questione di classe. Questa è una novità nella storia europea, nella quale le classi deboli hanno sempre avuto una identità sociale: questo tipo di trasformazione urbana sta contribuendo in modo decisivo a trasformare i meno abbienti in perdenti. Il problema non è solo di equità ma anche di coesione sociale. Una società in cui l'identità sociale ha un prezzo, che per giunta molti non possono pagare, è un esperimento unico nella nostra storia, destinato a produrre lacerazioni sociali immense. Inoltre questa evoluzione distrugge la promiscuità e la contiguità spaziali delle varie classi sociali, un tratto tradizionale delle città italiane, dove in genere non esisteva una netta distinzione tra quartieri ricchi e poveri.
È in questo modo che le città hanno tradito il loro senso originario di centro di aggregazione ostacolando la formazione di reti sociali e divenendo centro di esclusione attraverso la produzione di diseguaglianze profonde. Per questi motivi la città moderna è il fulcro di un'organizzazione sociale che produce ricchezza economica e povertà relazionale, ambientale e di tempo i cui cardini di questa organizzazione urbana sono l'organizzazione dello spazio e dei trasporti. Quello che segue è una proposta di come dovrebbero essere ri-organizzati questi ultimi se si hanno a cuore obiettivi relazionali e di benessere.

Lo spazio. Le relazioni richiedono prima di tutto spazi comuni di buona qualità. Ci sono beni fondamentali per le relazioni che nessuna crescita economica ci potrà dare. Quello che serve sono interventi immediati nel paesaggio urbano: sono le zone verdi, le piazze, le aree pedonali di qualità, i centri sportivi.
L'ambiente urbano deve consentire di incontrare vicini e sconosciuti in spazi pubblici attorno alla propria casa. Un quartiere occupato da spazi privati ma con pochi spazi pubblici, sporchi e sovraffollati oppure deserti ostacola le relazioni. Questo è vero anche nella migliore delle

ipotesi, quella in cui gli spazi privati non siano anonimi casermoni ma giardini privati ben curati. Quello che bisogna costruire è un senso di realizzazione, di appartenenza e valori condivisi e questo necessita di spazi pubblici di buona qualità.
Le città europee sono state originariamente costruite intorno a una piazza, luogo di incontro per eccellenza di tutti i membri della società, qualsiasi fosse il loro rango. Per molto tempo le città si sono lentamente espanse costruendo i nuovi quartieri intorno a nuove piazze. Una proporzione ragionevole tra spazi pubblici e privati non si è però mantenuta nella rapida accelerazione dell'espansione urbana seguita in Italia al II dopoguerra. Le costruzioni private si sono moltiplicate e gli spazi pubblici di incontro sono divenuti sempre più scarsi. Se consideriamo che secondo gli urbanisti le persone sono disposte a percorrere solo tre isolati a piedi per andare al parco del quartiere, nelle nostre città un bambino non dovrebbe crescere a più di tre isolati da un parco. Dobbiamo cominciare a considerare i parchi e i centri sportivi non come un lusso, ma come una necessità essenziale, simile a un ospedale o a una scuola.
I grandi centri commerciali si stanno progressivamente affermando come spazi relazionali; sono delle zone pedonali in cui un bambino non corre nessun pericolo quando lascia la mano della madre, ma si tratta di spazi privati in cui l'assedio commerciale circonda le occasioni relazionali. La possibilità relazionale è inserita nel contesto di una ossessiva stimolazione del possesso.
Tutte le città hanno il mare, un lago, un fiume, un ruscello o almeno dei canali di drenaggio per l'acqua piovana. Sono gli spazi ideali per la creazione di parchi lineari che attraversino diversi settori della città. Per alcuni spazi pedonali non serve nessun investimento pubblico. Le chiusure domenicali al traffico offrono ampio spazio pedonale a costo nullo. Si tratta di forme di organizzazione relazionale più sofisticate di quelle consuete. Ad esempio quasi tutti sospendono il lavoro durante il fine settimana, prendono le vacanze nello stesso periodo dell'anno, le famiglie tendono a riunirsi alla stessa ora per i pasti. Queste sono forme tradizionali di organizzazione relazionale nel senso che permettono a chi lo desidera di passare il tempo libero insieme. Restituire le città al loro senso originario di centro di aggregazione richiede di estendere le forme di organizzazione relazionale.
L'accesso allo spazio è sempre stata una questione cruciale nella storia umana. Nelle società rurali il problema era l'accesso alla terra ed ha assunto la forma della questione agraria. La questione dello spazio urbano è l'equivalente contemporaneo di quella che è stata la questione agraria nelle società rurali. Solo che la soluzione non è in questo caso 'la terra ai contadini', cioè la redistribuzione in modo più equo della proprietà fondiaria. Per lo spazio urbano contemporaneo la soluzione principale è lo spazio pubblico.

I trasporti. Le città sono state fatte per le persone. Per cinquemila anni e fino a poco tempo fa, tutte le strade delle città erano pedonali. Poi sono comparse le automobili, trasformando l'ambiente umano per eccellenza in un luogo estremamente pericoloso. L'auto, oltre ad essere un pericolo per i pedoni, genera disuguaglianze. Il grado di pericolosità è distribuito in

modo molto diseguale tra le generazioni perchè colpisce soprattutto i vecchi e i bambini. Le auto hanno avuto un radicale impatto relazionale. Questo impatto è permanente se la città viene costruita per le macchine e una città costruita per le macchine rende difficili le relazioni.
Il problema dell'auto riguarda tutti, perchè tutti soffrono della congestione, dell'inquinamento atmosferico ed acustico, delle limitazioni relazionali e del peggioramento del clima sociale che il traffico produce. Ma è anche una questione di disuguaglianze, soprattutto generazionali, che producono enormi esclusioni. L'assenza di trasporti pubblici a basso costo e ad alta frequenza penalizza soprattutto i bambini, i giovani che non hanno un'auto, gli anziani, i cittadini con un reddito basso che non possono sostenere i costi crescenti dell'auto. Si crea così un ambiente urbano basato sull'esclusione.
A conferma dello stretto rapporto tra disuguaglianze e trasporto urbano si pensi che in paesi con inverni molto rigidi, come l'Olanda e la Danimarca, più del 30 per cento della popolazione si muove in bici. Quasi tutte le strade hanno piste ciclabili e anche le strade di campagna hanno delle corsie parallele per le biciclette. Non è un caso che le società che danno più importanza alla bicicletta nei loro progetti urbanistici siano quelle del Nord Europa, che si distinguono per la loro vocazione ugualitaria e il rispetto verso l'ambiente. La costruzione di piste ciclabili di qualità può aumentare la qualità della vita e diventare il segno di una democrazia più reale.
Il trasporto urbano su auto è un esempio forte di situazione che tende a peggiorare con la crescita economica: quest'ultima fa aumentare il numero delle automobili e produce un traffico sempre più caotico. Un'enorme quantità di tecnologia e petrolio viene destinata a muoversi ad una velocità che nei secoli precedenti era garantita da carri trainati da cavalli. L'errore più grave è che si tenta di risolvere il problema costruendo più strade perché ogni nuova infrastruttura viaria genera traffico. Per limitare questo effetto in molte città italiane si è innalzato il costo dell'uso dell'auto, rendendo molto costosi i parcheggi ed elevato il rischio di multe esose. Il problema principale di questa scelta non risiede nella assurdità di fare della limitazione del traffico una nuova industria, ma nel fatto che limitarlo sulla base della possibilità di sostenere un costo genera esclusioni e mina la coesione sociale urbana.
L'unica soluzione alla sfida della mobilità nella città è il trasporto di massa, che non deve essere usato solo dai cittadini meno abbienti, ma da tutti. L'obiettivo deve essere offrire una mobilità dignitosa a tutta la popolazione, al minor costo possibile e non risolvere il problema del traffico con interventi costosi e dagli effetti temporanei.
Il nucleo storico delle città europee ha in genere un potenziale vantaggio rispetto alle città americane, quello di non essere stato costruito per le macchine. Lo sviluppo urbano e soprattutto suburbano delle città americane è a bassa densità. Questa caratteristica ha pesanti inconvenienti dal punto di vista dei trasporti pubblici. Nei sobborghi poco popolati è impossibile offrire un servizio di trasporto pubblico a basso costo e ad alta frequenza. Invece,

dove la densità di popolazione è alta i trasporti costano meno e sono più frequenti. Le città a bassa densità non sono un ambiente pensato per i pedoni, perché le distanze che li separano dai centri d'interesse sono molto lunghe. Molti sobborghi degli Stati Uniti non hanno neanche dei marciapiedi, per cui i pedoni si sentono insicuri davanti a un'automobile, soprattutto quando ci sono dei bambini. Si va di meno a teatro, al ristorante o ai musei in centro, si ha un'attività culturale ridotta. Questo è dunque un chiaro esempio di ciò che non si deve fare. Di questo si doveva e si deve tener conto nella progettazione della futura evoluzione urbana. Le basi della città relazionale poggiano su una riorganizzazione dello spazio e della mobilità. Deve essere possibile vivere percorrendo distanze minori, passando più tempo nei propri quartieri, muovendosi di più al loro interno a piedi e in bici. Il trasporto su auto privata deve essere drasticamente limitato e la mobilità tra i quartieri deve essere pubblica e di massa. I problemi del traffico vengono spesso ridotti a un problema di salute e di sprechi di tempo. Ma sono soprattutto un problema di salute relazionale. Questi problemi colpiscono in modo non uniforme la popolazione, generando enormi disuguaglianze generazionali. Le città sono ambienti organizzati per lavorare, cioè per individui in età produttiva, soprattutto maschi. **La riorganizzazione urbana dovrebbe assegnare ai bambini una priorità ben maggiore di quella attuale.** I bambini sono un esempio emblematico dello stretto legame tra spazio e mobilità nel determinare l'esperienza relazionale. È importante che i bambini non solo dispongano di spazi pedonali di qualità vicino a casa ma che possano raggiungerli da soli. Questo è importante per il loro senso di autonomia ma anche per contenere i costi delle famiglie che, altrimenti, devono accompagnare i figli o pagare qualcuno perchè lo faccia. Le condizioni che permettono un'autonoma mobilità dei bambini sono relative al traffico ma anche al tessuto sociale dei quartieri. La fiducia e la conoscenza tra gli abitanti di un quartiere sono decisive per far sentire i genitori sicuri nel permettere ai figli una mobilità autonoma, e quindi per avere vantaggi psicologici e formativi per i figli derivanti dalla maggiore autonomia e per diminuire la fatica ed i costi dell'essere genitori. A sua volta la solidità del tessuto sociale nei quartieri è influenzata da come è organizzato lo spazio e la mobilità.