

**Alma Mater Studiorum - Università di Bologna**

**Dottorato di Ricerca in**

**Sociologia**

XXIV ciclo

Settore concorsuale di afferenza: 14/D1

Settore scientifico-disciplinare: SPS/10

Sociologia dell'ambiente e del territorio

**La città che cambia: la diffusione urbana.**

**Mobilità residenziale e stili di vita emergenti nel  
Comune di Argelato (Bologna)**

Presentata da: Dott.ssa Marta Molinari

Il Coordinatore:

Prof. Ivo Colozzi

Il Relatore:

Prof. Giovanni Pieretti

Esame finale anno 2012



## **La città che cambia: la diffusione urbana.**

### **Mobilità residenziale e stili di vita emergenti nel Comune di Argelato (Bologna)**

#### **INDICE**

<b>Introduzione</b>	<b>7</b>
<b>Capitolo 1. Sprawl e morfologia urbana</b>	<b>11</b>
1.1. Definizioni a confronto	11
1.2. I limiti delle definizioni	23
1.3. Per una nuova definizione di sprawl come forma urbana	29
1.4. Sprawl e città tradizionale	38
<b>Capitolo 2. Lo sprawl tra una sponda e l'altra dell'oceano</b>	
2.1. Evoluzione storica dello sprawl urbano	47
2.1.1. Lo sprawl nel periodo tra le due guerre	50
2.1.2. Lo sprawl negli anni del dopoguerra	52
2.1.3. Lo sprawl dagli anni '70 ad oggi	53
2.2. All'origine dello sprawl	55
2.2.1. Fattori che incidono sulla richiesta di suoli disponibili	57
2.2.2. Ruolo delle politiche pubbliche	59
2.2.3. Preferenze individuali	62
2.2.4. Individualismo proprietario	69
2.2.5. Innovazioni tecnologiche	72
2.3. Ricadute dello sprawl	74
2.3.1. Consumo di suolo	77
2.3.2. Costi pubblici	88

2.3.3. Impatto ambientale, traffico e congestione	89
2.3.4. Impatto sulle città centrali	96
2.3.5. L'individuo di fronte allo sprawl	98
2.3.6. Benefici dello sprawl	104
<b>Capitolo 3. Approcci teorici allo sprawl</b>	<b>108</b>
3.1. Lo spazio secondo G. Simmel	112
3.2. Teoria ecologica classica	116
3.3. Prospettiva marxista	120
3.4. Un'utopia borghese	125
<b>Capitolo 4. Tipologie di sprawl nel contesto nord-americano</b>	<b>129</b>
4.1. Enclave pittoresca	130
4.2. Streetcar Buildout	132
4.3. Mail-order e self-built suburbs	134
4.4. Sitcom suburbs	136
4.5. Edge nodes	139
4.6. Rural fringes	146
4.7. Privatopia	148
<b>Capitolo 5. Movimenti anti-sprawl</b>	<b>152</b>
5.1. Evoluzione dei movimenti anti-sprawl	152
5.1.1. Movimenti anti-sprawl	152
5.1.2. Cenni storici	158
5.1.3. Tipi di politiche	162
5.2. Slow, organic, local	173
5.3. Una possibile inversione di tendenza?	180
5.3.1. Ethnoburbs	185
5.4. The compact city	189

5.5. Sprawl e pianificazione	197
<b>Capitolo 6. La versione europea dell'urban sprawl</b>	<b>202</b>
6.1. Le differenze tra sprawl nord-americano e periurbano europeo	202
6.2. Il periurbano europeo	214
6.3. Le diversità interne ai vari paesi europei	231
<b>Capitolo 7. La versione italiana dell'urban sprawl</b>	<b>238</b>
<b>Capitolo 8. La ricerca empirica</b>	<b>265</b>
8.1. La scelta e le caratteristiche del territorio oggetto di analisi empirica	265
8.2. La metodologia utilizzata	291
<b>Conclusioni</b>	<b>331</b>
<b>Riferimenti bibliografici</b>	<b>335</b>
<b>Appendice</b>	<b>344</b>



## Introduzione

La seconda metà del XX secolo è stata segnata, in modo particolare negli Stati Uniti, ma anche in altre parti del mondo occidentale, dalla crescita suburbana. Se la sfida principale delle prime pianificazioni urbane del '900 era stata quella della densità urbana, ora i pianificatori si trovano ad affrontare i problemi derivanti dalla bassa densità, o meglio dello sprawl urbano, e a elaborare strategie per contrastarlo.

Quella dello sprawl urbano è una tra le più grandi minacce attuali per l'ambiente: malgrado dia l'impressione di garantire una vita più prossima alla natura, lo sprawl divora terreni ed è strettamente associato a una motorizzazione sempre più crescente<sup>1</sup>.

Attualmente la dispersione urbana non sembra avere alcun carattere di singolarità o di eccezionalità, ma è presente in sempre maggiori zone del pianeta.

Questa affermazione ci conferma come il fenomeno che trattiamo all'interno del presente studio sia oramai una tendenza strutturale dell'urbanizzazione: «Lo sprawl è il tratto morfologico più rilevante della transizione post-moderna»<sup>2</sup>.

La storia ci dice che esiste uno stretto legame tra l'evoluzione della società e la storia dell'urbanizzazione. La qualità urbana «esprime il valore che un luogo, una città, assume per il modo in cui storia e natura, nel passato e nel presente, hanno concorso e concorrono nel connotarlo, nel configurare l'assetto fisico e nell'organizzare l'assetto funzionale, per costruire infine – e mantenere e sviluppare – ciò che la città è, e deve essere»<sup>3</sup>.

Se il futuro dell'umanità si concepisce sempre di più in termini urbani, questa diviene una ragione fondamentale per conoscere tale evoluzione e poterla così comprendere pienamente.

Come afferma il Rapporto annuale Ispra del 2010 «Le città, infatti, pur occupando solo il 2% della superficie del pianeta, sono responsabili di circa l'80% delle emissioni di Co<sup>2</sup>, poiché, come dimostrano i dati 2009 della Population Division del Department of

---

<sup>1</sup> Kahn M.E. (2000). The environmental impact of suburbanization. *Journal of Policy Analysis and Management* 19, 569–586.

<sup>2</sup> Anderlini F. (2003). *Dopo l'urbanizzazione. Sprawl suburbano e dinamica sociale: Bologna e altre metropoli*. Bologna: CLUEB, p. IX.

<sup>3</sup> Salzano E. a cura di (1992). *La città sostenibile*. Roma: Edizioni delle Autonomie, p. 10.

Economic and Social Affairs delle Nazioni Unite, oltre la metà della popolazione umana vive in aree urbane: 3,4 miliardi di individui che potranno arrivare a 6,3 miliardi nel 2050»<sup>4</sup>.

La comprensione delle trasformazioni attuali è oltre tutto un requisito indispensabile per mettere in atto azioni politiche volte a correggere le numerose distorsioni presenti all'interno del fenomeno dello sprawl urbano. L'obiettivo del presente lavoro è dunque innanzitutto conoscitivo, finalizzato a disporre di un quadro quanto più aggiornato, spinti anche dalla curiosità di andare a vedere cosa succede un po' oltre i confini dei territori che possiedono una storia di suburbanizzazione più consolidata e matura.

Ogni lavoro di ricerca deve necessariamente partire da una domanda a cui tentare di dare risposta, da un "perché" a un problema che non ha una risposta evidente, ma che si colloca in un quadro complesso, in cui entrano in gioco numerose variabili ambientali, politiche, economiche, sociali. Il problema al centro del mio lavoro di tesi è proprio quello dello sprawl urbano e una delle domande a cui ho tentato di rispondere è quella di capire come nasce il fenomeno.

Inevitabilmente la mia analisi parte e pone una certa enfasi sul continente nordamericano e sullo studio della letteratura elaborata attorno al fenomeno in quest'area: è infatti a partire da qui che il modello urbano oggetto del presente studio si diffonde al resto del mondo. Come afferma Martinotti «Negli Stati Uniti la tendenza al rallentamento della crescita urbana era già stata rilevata (...) sin dall'inizio degli anni settanta»<sup>5</sup>. All'interno degli Stati Uniti la tradizione della dispersione urbana è certamente più datata, fortemente radicata e quindi anche maggiormente visibile. L'ampiezza dei cambiamenti urbani all'interno degli Stati Uniti è certamente una delle ragioni per cui molti studiosi hanno sviluppato studi ed analisi sui processi in atto proprio a partire da qui.

L'analisi di questo tipo di letteratura servirà come base e come aiuto per interpretare i modelli insediativi presenti anche nel nostro paese, funge infatti da punto di riferimento per avere un confronto sulle questioni collegate allo sprawl e per disporre di un quadro interpretativo di base.

---

<sup>4</sup> Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA). (2010). *VII Rapporto annuale, Qualità dell'ambiente urbano*, p. V.

<sup>5</sup> Martinotti G. (1993). *Metropoli*. Bologna: il Mulino, p. 29.



Lo studio dei riferimenti bibliografici statunitensi ci è indispensabile per poter avere una visione panoramica del fenomeno in oggetto e per giungere a un punto di vista più particolare sul periurbano che caratterizza il nostro continente e il nostro paese.

Per quanto concerne la struttura del presente lavoro, essa prevede nel primo capitolo la definizione del fenomeno in oggetto, partendo dalle varie definizioni proposte dalla letteratura; oltre alla definizione dell'oggetto ho voluto prendere in considerazione anche i limiti presenti all'interno delle varie definizioni. Il secondo capitolo parte con una ricostruzione storica della diffusione dello sprawl all'interno del mondo occidentale. Una volta definito e contestualizzato storicamente l'oggetto della mia ricerca, sono passata ad analizzarne le cause. Il secondo capitolo si conclude con l'analisi delle conseguenze che tale fenomeno urbano porta con sé. All'interno del capitolo tre vengono presentate le principali teorie sociologiche attraverso le quali può essere interpretato il fenomeno dello sprawl urbano. Il capitolo quattro è dedicato alla descrizione delle varie tipologie con cui si può esprimere lo sprawl urbano, con riferimento al contesto nord-americano: non esiste infatti uniformità tra i vari paesaggi suburbani, ma una grande diversità interna alle varie forme in cui si manifesta il fenomeno della dispersione insediativa. Se quanto finora esaminato, soprattutto a livello bibliografico, è riconducibile alla letteratura soprattutto statunitense, arrivata a questo punto del lavoro, ho voluto spostare l'attenzione sul continente europeo: il capitolo cinque infatti prende in esame l'emergere del periurbano all'interno del nostro continente e tenta di descrivere sia contiguità e differenze tra il fenomeno dell'urban sprawl e quello del periurbano, che le peculiarità esistenti tra i vari paesi europei, in particolare tra le nazioni del nord Europa, quelle mediterranee del sud e quelle dell'Europa centrale e dell'est. Infine, adottando un procedimento "ad imbuto" mi sono soffermata sulla situazione del nostro paese in merito alla tematica in questione. Con questo capitolo si conclude la parte teorica del mio lavoro, che prosegue, nel capitolo otto, con una parte di lavoro empirico. Se, come è emerso nel quadro teorico, molti sono gli elementi che caratterizzano il tema dello sprawl urbano e del periurbano, ho voluto andare a verificare se, ed eventualmente quali, degli elementi descritti, sono presenti in un'area ben delimitata del territorio bolognese, per cercare di capire se si possa parlare di un "periurbano bolognese" e quali caratteristiche presenti. Ho voluto scegliere un territorio appartenente alla seconda cintura del bolognese, il comune di Argelato, e in modo particolare la sua frazione di Funo. I comuni della prima e della seconda cintura

periurbana infatti assumono un ruolo differente all'interno del sistema metropolitano in base alla loro posizione. La legittimità della scelta deriva dal fatto che, stando all'analisi dei dati demografici e statistici che ho effettuato, quest'area ha visto negli ultimi quindici anni un considerevole aumento demografico. È stato selezionato un territorio che sembra particolarmente significativo a causa delle sue dinamiche di periurbanizzazione. E una delle prime condizioni per poter parlare di periurbano è proprio la crescita di popolazione: se non c'è aumento demografico difficilmente si può parlare di periurbano. La mia scelta è stata compiuta anche in base ad un criterio di tipo morfologico, cioè connesso alla forma fisica, considerata la particolare posizione del comune rispetto al capoluogo bolognese, lungo una traiettoria che risulta essere particolarmente attrattiva, e basato inoltre sulla distanza dal polo centrale e sul concetto di contiguità spaziale. A livello metodologico ho proceduto effettuando un totale di 20 interviste in profondità a nuclei familiari residenti a Funo di Argelato. Lo strumento dell'intervista è stato selezionato in quanto ritenuto il più adatto a individuare gli atteggiamenti delle persone, il loro modo di comportarsi e di percepire la realtà che li circonda, e cioè a rispondere agli obiettivi delle informazioni che volevo raccogliere. La fase di elaborazione del materiale raccolto tramite le interviste, è stata condotta utilizzando il metodo dell'analisi del contenuto, ed è stata effettuata utilizzando alcuni temi chiave, che in parte mi sono stati suggeriti dalla letteratura esaminata lungo il mio percorso di studio, e in parte sono invece nati dalla rilettura delle interviste, quindi secondo un procedimento in parte deduttivo e in parte induttivo. Alcuni piani di analisi, a cui ricondurre le frasi chiave individuate nel materiale, sono stati: la mobilità, il verde, il livello di soddisfazione per i servizi presenti nell'area, gli immobili, la socialità, il rapporto con la città capoluogo, i trasporti pubblici.

# Capitolo 1. SPRAWL E MORFOLOGIA URBANA

## 1.1. DEFINIZIONI A CONFRONTO

Nonostante il fenomeno dello sprawl urbano sia oggi un tema sempre più spesso al centro del dibattito politico e mediatico, non si tratta certamente di un concetto nuovo.

Lo sprawl viene generalmente interpretato come espressione di quell'American Dream che vede l'ideale di vita concretizzarsi in una casa singola e spaziosa, all'interno di piccoli insediamenti liberi da ogni segno di povertà e degrado<sup>6</sup>. Questa visione promette elevati standard di vita, ma allo stesso tempo porta con sé numerosi problemi che spesso non vengono considerati dagli abitanti, creando uno scontro brutale tra il sogno e la realtà.

Il termine venne utilizzato fin dal 1938 da Butthenheim e Cornick<sup>7</sup>, ma nonostante la sua non più giovane età, non esiste un consenso unanime intorno alla sua definizione. Non esiste cioè una chiara, singola e concisa definizione di sprawl che sia condivisa da tutti, anche perché l'idea di cosa costituisca sprawl è cambiata nel tempo.

Sin dalla sua prima apparizione il termine è stato utilizzato per identificare diversi aspetti a seconda della disciplina in cui è utilizzato<sup>8</sup>.

Il concetto entrò all'interno della letteratura di urbanisti e pianificatori verso la fine degli anni '50, primi anni '60.

Esiste una grande varietà di punti di vista da cui il fenomeno può essere considerato: è parte integrante del lessico di varie discipline: sociologia e scienze sociali, architettura, economia, demografia, urbanistica, ingegneria ambientale solo per citarne alcune.

---

<sup>6</sup> Benfield F.K., Raimi M.D., Chen D.T. (1999). *Once There Were Greenfields, how urban sprawl is undermining America's environment, economic and social fabric*. New York: Natural Resources Defense Council.

<sup>7</sup> Buttenheim H.S., Cornick P.H. (1938). Land Reserves for American Cities. *The Journal of Land and Public Utility Economics*, 14, 254-265.

<sup>8</sup> Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.

Ognuna di queste discipline tende a evidenziare un particolare aspetto del fenomeno: l'economia quello delle relazioni funzionali tra il centro e i suburbi, la demografia quello della densità residenziale, l'urbanistica il tema dei trasporti, l'ingegneria gli aspetti ecologici, l'architettura i tipi di edifici.

L'approccio della sociologia al fenomeno dello sprawl urbano è quello di fornire una descrizione interpretativa del fenomeno, di individuare le cause che lo generano e le loro reciproche interazioni, di analizzare e valutare tutte le possibili conseguenze da esso provocate, di studiare gli stili di vita delle persone che vi abitano.

Solo all'interno del panorama delle scienze sociali sono rintracciabili innumerevoli definizioni di sprawl. Esse possono essere sostanzialmente raggruppate in sei categorie<sup>9</sup>:

- Definizioni che tendono a definire lo sprawl attraverso un esempio che ne racchiuda le caratteristiche principali, e che spesso e volentieri è rappresentato dal caso di Los Angeles, anche se tendenzialmente ogni area (o quasi) degli Stati Uniti potrebbe sostituirlo. Si tratta di definizioni eccessivamente flessibili, che consentono di inserirvi all'interno moltissime caratteristiche.
- Definizioni che usano il termine per esprimere un giudizio estetico su un modello di sviluppo urbano, quasi sempre negativo (lo stesso suono del termine ricorda qualcosa di poco gradevole) e riferito principalmente alla banalizzazione del territorio che ne consegue.
- Definizioni concentrate sulle conseguenze provocate dallo sprawl. In questi casi ci si concentra più a descrivere cosa lo sprawl provochi piuttosto che concentrarsi su quello che lo sprawl è.
- Definizioni che vedono il fenomeno come la conseguenza di alcune variabili indipendenti. Ma per poter definire cosa provochi un fenomeno è innanzitutto indispensabile conoscere ciò che quel fenomeno rappresenta.
- Definizioni che associano lo sprawl a una o più caratteristiche di sviluppo.
- Definizioni che vedono lo sprawl come un processo di sviluppo che si manifesta in alcuni periodi temporali di espansione urbana e che non è qualcosa di statico, ma bensì una condizione di passaggio che precede altri stadi.

---

<sup>9</sup> Galster G., et al. (2000). Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept. *Housing Facts and Findings*, 2 (4), 3-5.

Una così vasta gamma di interpretazioni e opinioni porta inevitabilmente a una certa confusione e ambiguità. Ragion per cui ci serviremo di un approccio multidimensionale all'interno del presente contributo, in grado di cogliere quante più sfaccettature possibili del termine per aiutarci a comprendere il concetto in tutta la sua complessità, per quanto possibile.

Nella definizione di sprawl che utilizziamo, esso viene inteso come un tipo di urbanizzazione che presenta attributi distinti che lo differenziano da ogni altra forma di urbanizzazione<sup>10</sup>. Useremo il termine “suburbanizzazione” spesso nel presente lavoro, come sinonimo di sprawl, per indicare la dispersione dei suburbi e del modello suburbano in un'area territoriale. I suburbi inglobano tutte le caratteristiche tipiche dello sprawl, tuttavia è bene precisare che i suburbi di oggi non sono più i suburbi intesi nel senso più stretto del termine.

Il termine suburbio ha numerose connotazioni<sup>11</sup>. Nel Medioevo si riferiva a quelle zone che si estendevano al di fuori dei limiti fisici delle città, e che spesso, per le città europee, significava oltre le mura cittadine. All'interno degli Stati Uniti invece la distinzione tra città e suburbi è comunemente fatta su basi amministrative, i suburbi giacciono alle periferie delle città, ma al di fuori della loro giurisdizione; in tale senso amministrativo col tempo molti suburbi hanno perso il loro status, quando i confini amministrativi sono stati rivisti per contenere la crescita della città<sup>12</sup>.

La diversità tra la definizione europea e quella americana non è semplicemente una differenza di tipo euristico, ma ha importanti conseguenze. A causa della forte tradizione locale di autogoverno all'interno degli Stati Uniti, la distinzione politica tra suburbi e città centrali è stata vitale per lo sviluppo suburbano americano; i suburbi statunitensi sono cioè delle unità politiche indipendenti a livello governativo, che possono assumere i poteri dello stato per distinguersi dalla città, tramite il controllo della pianificazione dell'uso dei suoli, l'indipendenza fiscale e altri poteri regolatori possono individualmente dare forma al proprio sviluppo residenziale e commerciale, e

---

<sup>10</sup> Gillham O. (2002). *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Washington, DC: Island Press.

<sup>11</sup> Kurtz R.A., Eicher J.B. (1958). Fringe and Suburb: A Confusion of Concepts. *Social Forces*, 37, 1, 32-37.

<sup>12</sup> Flint A. (2006). *This land: the battle over sprawl and the future of America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

andare incontro alle esigenze dei loro abitanti. Non sono solo dei quartieri separati, ma entità governative a sé stanti e dotate di tutti i poteri coercitivi necessari a modellare la propria evoluzione.

Oggi il termine “suburbio” ha un significato che è poco distinguibile da qualcosa che è “oltre la città”, e noi lo utilizzeremo in questa accezione. Allo stesso tempo il termine rimanda a connotazioni sociologiche che evocano qualcosa che sia nuovo, residenziale e destinato alle classi medie.

Sono stati coniatissimi moltissimi neologismi per cercare di descrivere il fenomeno dello sprawl urbano, questi nuovi spazi hanno comportato il fiorire di tutta una nuova terminologia: *boomburb*, per descriverne la rapidità della crescita; *zoomburb*, per evidenziarne una velocità ancora superiore; *techno-burb* per enfatizzarne le componenti altamente tecnologiche sia comunicative che informatiche all’interno delle logiche abitative; *ruburb* per definire quegli insediamenti suburbani che sono contemporaneamente remoti e densi; *edge city*; *out-town*. Questi sono solo alcuni esempi, che certamente testimoniano un forte interesse per il tema oggetto del presente studio, ma che spesso finiscono solo per oscurare il problema anziché comportare un avanzamento della conoscenza. La grande disponibilità dei termini presenti per descrivere il medesimo fenomeno è un indicatore della difficoltà di identificazione del nostro oggetto di studio.

I suburbi di oggi sono così geograficamente estesi rispetto alle città stesse, da dominare intere regioni metropolitane. Molti studiosi hanno svolto delle approfondite ricerche della letteratura sul tema.

Tra questi ricordiamo in particolare l’analisi di Burchell (et al.) del 1998<sup>13</sup> e quella di Galster (et al.) del 2000<sup>14</sup>.

Questi studi hanno il merito di aver identificato dei comuni denominatori dell’*urban sprawl*, che ritroviamo nella gran parte delle sue definizioni scientifiche.

Lo sprawl può essere generalmente definito come un modello di crescita urbana che si espande in modo illimitato e non continuo verso l’esterno. In termini di tipo di sfruttamento del suolo, lo sprawl include sia sviluppi residenziali (villette unifamiliari

---

<sup>13</sup> Burchell R. W., et al. (1998). *Cost of Sprawl – Revisited*. Washington, DC.: National Transportation Research Board, National Research Council.

<sup>14</sup> Galster G., et al. (2000). Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept. *Housing Policy Debate* 12:4. 681-717.

principalmente) che non residenziali (centri commerciali, zone industriali, uffici, scuole e altri edifici pubblici). Questi diversi tipi di utilizzo del suolo sono per la maggior parte spazialmente separati l'uno dall'altro, non vi è dunque differenziazione di funzioni ma bensì numerose specializzazioni qualitative.

Un altro dei tratti tipici dello sprawl è il consumo di terreno agricolo, privilegiato perché è molto spesso il terreno che costa meno. La terra usata per coltivare risulta essere adatta ad essere utilizzata per le costruzioni per molte caratteristiche: è profonda, ha pendenze modeste ed è ben drenata. Inoltre presenta anche meno restrizioni pianificatorie rispetto ai terreni dei centri urbani.

La condizione sottesa a tutto ciò è una totale dipendenza dall'uso dell'automobile, perché nessun altro mezzo è comparabile all'auto in termini di costi, efficienza, flessibilità e versatilità, almeno nel breve periodo. Essa fabbrica nuove distanze, dà vita a nuove prossimità sia spaziali che temporali che ristrutturano lo spazio urbano.

L'automobile si può dire che sia il mezzo che ha reso possibile l'espansione della città verso l'esterno, permettendo l'allungamento delle distanze tra abitazioni e luoghi di lavoro e riducendone i costi; al medesimo tempo però elimina tutte le altre economie di scala che gli altri mezzi di trasporto garantiscono<sup>15</sup>. Se però l'automobile è uno dei mezzi fisici che favorisce lo sprawl, questo a sua volta comporta un utilizzo sempre più frequente della vettura a discapito degli altri mezzi di trasporto, seguendo una logica che genera un circolo vizioso tra i due elementi<sup>16</sup>.

Ci sembrano esistere alcune precondizioni essenziali al processo di suburbanizzazione. Innanzitutto il possesso della proprietà privata, che è il prerequisito di base su cui si costruisce ogni singola costruzione, sia essa un'abitazione o un'attività di tipo commerciale. Un'enorme industria immobiliare è stata costruita sull'idea di poter aumentare il valore della terra costruendovi sopra<sup>17</sup>. L'edilizia residenziale rappresenta infatti una gigantesca fonte di produzione e di accumulazione di capitale all'interno dell'economia dei vari paesi, che innesca un pericoloso circolo vizioso: la speculazione

---

<sup>15</sup> Glaeser E.L., Kahn M.E. (2004). Sprawl and Urban Growth. In Vernon H., Thisse J.F. (eds). *Handbook of Regional and Urban Economics*. Volume IV. Amsterdam: North-Holland, pp. 2481–2527.

<sup>16</sup> Frumkin H., Frank L., Jackson R. (2004). *Urban Sprawl and public health: designing, planning, and building for healthy communities*. Washington, DC: Island Press.

<sup>17</sup> Gillham O. (2002). *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Washington, DC: Island Press.

fondiaria genera capitali, che a loro volta vengono reinvestiti in ulteriore edilizia e via di seguito.

Nel momento in cui si vede che questa formula trova risposta nella domanda di mercato e che è redditizia, essa viene ripetuta, e ciò spiega, in parte, l'estrema omogeneità dei suburbi. Il costo della terra è un fattore fondamentale, se la terra fosse stata scarsa e costosa, lo sprawl non avrebbe avuto le sue attuali dimensioni. Laddove la terra ha costi più alti i pianificatori sono portati a costruire a una più alta densità, il più delle volte ottenuta con l'espansione verso l'alto.

I costi dei terreni dipendono da due fattori: il loro raggruppamento e il loro accesso. È ampiamente accettato che i benefici monetari del raggruppamento sono tra le forze più importanti che guidano l'urbanizzazione in generale. Quando le necessità che spingono al raggruppamento vengono meno, naturalmente inizia l'espansione verso terreni che costano meno, i distanziamenti riducono cioè la competizione per la terra. Questi iniziano ad acquisire valore solo nel momento in cui diventano accessibili attraverso alcuni mezzi di trasporto. La terra e le forze di mercato però, da sole, non possono spiegare la bassa densità che caratterizza lo sprawl, ci vuole un adeguato sistema di trasporto capace di servire questo modello e che nel nostro caso è costituito dall'insieme di automobili e strade asfaltate, che rappresentano l'unica alternativa possibile.

Quando cioè la terra è accessibile e meno cara, costruire a basse densità diventa redditizio. E questa combinazione di fattori è stata essenziale per l'espansione dello sprawl.

Lo splittamento verso l'esterno iniziò negli Stati Uniti dapprima con le singole unità abitative, seguirono le case con giardino e i centri commerciali, poi fu la volta delle aree industriali, di ristoranti ed attività ricreative, e infine di discount di ogni sorta<sup>18</sup>.

In conseguenza un crescente numero di destinazioni si collocano nelle aree suburbane, accessibili quasi esclusivamente tramite l'auto privata.

La popolazione urbana e le attività commerciali possono crescere solamente in quattro direzioni: verso l'interno, col processo denominato *crowding* (affollamento); verso l'alto, con la costruzione di grattacieli; verso il basso, con il sistema dei sotterranei e infine verso l'esterno. Lo sprawl opta per quest'ultima modalità di espansione.

---

<sup>18</sup> Bruegmann R. (2005). *Sprawl: A Compact History*. Chicago: University of Chicago Press.



Durante la prima metà degli anni '80 la letteratura sullo sprawl fu relativamente scarsa, in un clima generale di sostanziale ammirazione per il fenomeno. Tale andamento si è rovesciato nel corso degli anni '90, dove si assistette ad una proliferazione degli studi sul tema.

Le cause del ritardo nello studio di questo fenomeno sono molteplici: innanzitutto si pensava che i suburbi fossero meno significativi delle città, sia da un punto di vista spaziale, perché più distanti e meno densamente popolati, che culturale, perché le loro attrazioni erano più naturalistiche che architettoniche; inoltre anche socialmente erano considerati minoritari, perché, almeno alle origini, le loro attività quotidiane riguardavano solamente le donne e i bambini. È a partire appunto dagli anni '80 e '90 che architetti, pianificatori e sociologi iniziarono a riconoscere i suburbi come un autonomo prodotto urbano, tanto importante per la crescita urbana quanto le tradizionali città compatte.

Un buon punto di partenza per lo studio della letteratura concernente lo sprawl è la monografia di Kenneth T. Jackson, *Crabgrass Frontier*<sup>19</sup>, edita nel 1985. Anche se lo sprawl di per sé non viene mai menzionato, ci sono numerosi tratti che gli sono riferibili, come la bassa densità, l'assenza di una distinzione chiara tra città e campagna, la nascita di luoghi che creano un rapporto nuovo e ambiguo con entrambe le entità, la differenza socioeconomica tra il centro e la periferia, i frequenti e lunghi spostamenti pendolari da parte delle persone che vi risiedono. L'autore attribuì la causa di tale tipo di crescita urbana sia a fattori fisici (grande abbondanza di suoli disponibili negli Stati Uniti) che politici (elevata frammentazione dei governi locali) e ne descrisse tanto i costi quanto i benefici.

Richmond H.R., ci offrì nel suo *Regionalism: Chicago as an American region* (1995)<sup>20</sup> una dettagliata visione delle componenti dello sprawl. Più precisamente ne identificò otto: bassa densità residenziale; estensione illimitata degli insediamenti verso l'esterno; sviluppo discontinuo; separazione funzionale degli spazi, meccanismo centralizzato di possesso dei terreni; supremazia dell'auto; frammentazione nell'amministrazione

---

<sup>19</sup> Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.

<sup>20</sup> Richmond H. R. (1995). *Regionalism: Chicago as an American Region*. Portland, OR.: MacArthur Foundation.

dell'utilizzo dei suoli; disparità nella capacità fiscale del governo locale. Nella sua definizione, elaborata a partire dalle critiche che l'autore muove verso lo sprawl, tuttavia non propone specifici modelli di crescita alternativi, quanto piuttosto una serie di azioni politiche che avrebbero dovuto essere implementate.

La definizione di Ewing del 1997<sup>21</sup> è quella più largamente accettata sia da gruppi attivi nel combattere lo sprawl, sia da coloro che difendono lo status quo.

Tale definizione è sostanzialmente composta da una lista di tratti che descrivono il fenomeno. L'autore definisce lo sprawl quel tipo di sviluppo urbano disteso (usa il verbo inglese *spread out*), che procede a salti (*skipped over* o *leap frog*) e che caratterizza sia le aree metropolitane non centrali, che le aree metropolitane delle città statunitensi. L'utilizzo di questi vocaboli provenienti dalla lingua inglese, ci conferma l'assenza di termini precisi per definire gli elementi fisici dello sprawl.

Afferma inoltre che sono riassumibili in quattro i tratti che risultano essere tipici dello sprawl: sviluppo che procede a salti, discontinuo; sviluppo di strisce commerciali; bassa densità e sviluppi per singole funzioni<sup>22</sup>. Descriviamo brevemente ognuna di queste caratteristiche.

Lo sviluppo discontinuo significa esattamente che le suddivisioni, i centri commerciali e gli uffici sono separati tra loro da tratti di terreni agricoli o boschivi, o da entrambi. Il risultato è un disordinato mosaico, largamente disperso e che sembra consumare molta più terra rispetto agli sviluppi continui. I rimanenti tratti liberi, che costituiscono una ricchezza, sono di solito riempiti da nuovi sviluppi col passare del tempo. La spinta al di fuori dei confini urbani avviene anche per evitare le regolazioni locali sull'utilizzo dei suoli, e si spinge spesso oltre il limite delle infrastrutture già esistenti, come acquedotti, fognature e strade, e per ciò è più costoso da servire. L'esatto opposto dello sviluppo discontinuo è uno sviluppo che prevede che le nuove costruzioni siano edificate all'interno di aree già sviluppate.

Le strisce di sviluppo commerciale sono caratterizzate da ampie arterie stradali, su cui si posizionano centri commerciali, pompe di benzina, ampi parcheggi e tantissimi cartelli pubblicitari, grandi abbastanza da poter essere visibili da lontano arrivando con la

---

<sup>21</sup> Ewing R. (1997). Is Los Angeles-style sprawl desirable? *American Planning Association. Journal of the American Planning Association* 63, 1.

<sup>22</sup> Ibidem.

velocità di un'automobile<sup>23</sup>. La collocazione non è del tutto casuale, ma sceglie appositamente aree facilmente raggiungibili provenendo da più parti diverse; le uscite autostradali rappresentano per questo luoghi del tutto privilegiati.

I negozi si trovano in lunghi e bassi edifici o piccoli padiglioni e sono circondati da parcheggi. Il rapido e facile accesso tramite la rete stradale e lo sviluppo di immensi parcheggi sono tutti elementi oggi considerati come condizioni di successo commerciale.

Il paesaggio è di solito minimale per non interferire coi segnali già presenti. Marciapiedi e attraversamenti stradali pedonali sono rari e gli spostamenti tra i vari negozi appartenenti alla striscia vengono fatti in automobile.

In termini di densità lo sprawl non è né pari a un affollato centro urbano, né all'aperta campagna. Parliamo di densità intendendola sia in termini di individui, che di famiglie, che di unità abitative per km<sup>2</sup>.

Solitamente le case unifamiliari dello sprawl sono costruite a una densità che va da 1 a 6 unità abitative per acro; in contesti urbani tale valore va dalle 10 alle 40 unità abitative per acro, senza contare il fatto che c'è un maggior sviluppo verso l'alto.

Se comparato alle città tradizionali lo sprawl presenta una densità molto più bassa, ma non è nemmeno paragonabile a un villaggio classico fatto di case singole e negozi. Gli edifici dei suburbi sono di solito ad un solo piano e molto spaziosi. Gli usi differenziati dei suoli per le varie funzioni sono perseguiti intenzionalmente attraverso lo strumento della zonizzazione.

Ewing aggiunge anche, successivamente<sup>24</sup>, che uno dei tratti tipici dello sprawl è l'assenza di spazi percorribili senza automobile.

Già da queste primi elementi definatori sembra dunque che lo sprawl sia qualcosa più facile da individuare e riconoscere a occhio nudo che da descrivere a parole. Il termine assume un significato differente a seconda delle persone che lo utilizzano.

Ma il fatto che lo sprawl sia identificabile con facilità nel momento in cui lo si vede ad occhio nudo, è un fatto che aiuta poco a livello definitorio. Ciò è tanto più vero dal momento che sempre maggiori sono le aree metropolitane impegnate a discutere sui

---

<sup>23</sup> Gillham O. (2002). *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Washington, DC: Island Press.

<sup>24</sup> Ewing R. (1997). Is Los Angeles-style sprawl desirable? *American Planning Association. Journal of the American Planning Association* 63, 1.

costi e sulle conseguenze della diffusione urbana e si percepisce un crescente bisogno di chiarire i termini del dibattito. A supporto dell'affermazione che lo sprawl urbano sia un fenomeno facilmente riconoscibile quando lo si vede, presentiamo alcune fotografie aeree del nostro oggetto di studio, scattate durante dei voli. Esse riguardano due diverse città americane, ma per molti aspetti sono indistinguibili l'una dall'altra.

Le fotografie aeree sono uno strumento proprio dell'analisi paesaggistica che può essere d'aiuto a urbanisti e pianificatori per documentare differenti situazioni, utilizzando le distanze verticali per rendere più chiari alcuni modelli urbani. Per i singoli individui il problema dello sprawl non è sempre facile da identificare, ancor più se si vedono molte persone ben felici di abitare nelle proprie dimore suburbane, ma è da una prospettiva ecologica che lo sprawl è ben più difficile da accettare. Inoltre, come afferma Robert Bruegmann, molte persone pur vivendo nello sprawl, sono convinte di non viverci, di non farne parte, sarebbero gli altri se mai ad alimentare questo fenomeno<sup>25</sup>.

«Gli abitanti del mondo urbano contemporaneo vivono nel mezzo di una grande rivoluzione la cui estensione è ancor in larga misura offuscata dalla banalità del quotidiano. L'habitat urbano, pazientemente costruito dalle generazioni del passato, viene stravolto da modi di vita sempre più irrinunciabili e insostenibili al tempo stesso»<sup>26</sup>. Questo scriveva Martinotti ormai quasi vent'anni fa, ma in realtà dopo tutto questo tempo la consapevolezza da parte della popolazione nei confronti del fenomeno della dispersione urbana non sembra essere accresciuta di molto.

Per queste ragioni la presa visione di cosa è effettivamente lo sprawl potrebbe aiutare a far emergere delle preoccupazioni da parte della cittadinanza riguardo a uno sviluppo eccessivo, perché rivela la scala degli insediamenti attuali in cui viviamo, in un modo che può essere compreso da tutti senza grandi abilità tecniche; le immagini sono qualcosa che arrivano subito, sono dirette, non necessitano mediazioni. Anche la visualizzazione della densità può aiutare a comprendere gli effetti delle nuove costruzioni<sup>27</sup>: dato che la crescita avviene in modo incrementale, è difficile riconoscerne gli impatti. Le immagini possono altresì essere utilizzate in maniera negativa per

---

<sup>25</sup> Bruegmann R. (2005). *Sprawl: A Compact History*. Chicago: University of Chicago Press.

<sup>26</sup> Martinotti G. (1993). *Metropoli*. Bologna: il Mulino, p. 7-8.

<sup>27</sup> Campoli J., MacLean A.S. (2002). *Visualizing Density*. Working paper, Cambridge: Lincoln Institute for Land Policy.

identificare possibili aree di nuove espansioni. Presentiamo allora qualche fotografia che aiuta a chiarire come il fenomeno oggetto del presente lavoro più facile da percepire che da definire.

Immagine 1 – Fotografia dello sprawl.



Immagine 2 – Fotografia dello sprawl.

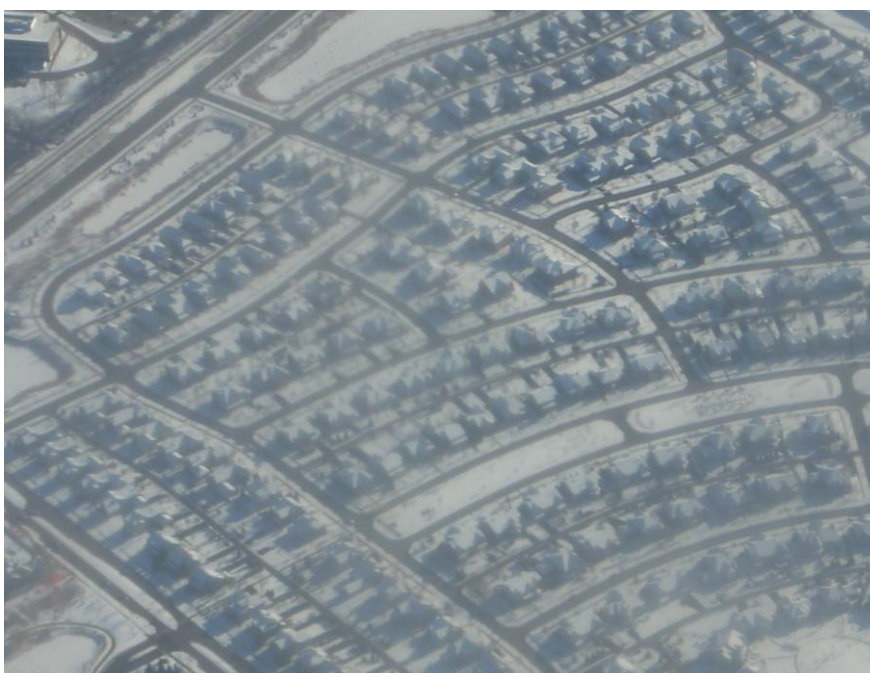


Immagine 3 – Fotografia dello sprawl.



Fonte: immagini scattate dall'autrice durante dei voli aerei.

Forse le varie sfaccettature che di volta in volta emergono dalle varie definizioni sono risolvibili vedendo il fenomeno come un continuum di posizioni che procedono per gradi. E infatti i confini che separano le varie descrizioni sono molto spesso estremamente sottili.

Due ulteriori elementi per giungere ad una maggiore completezza nella definizione del concetto, provengono dalla *Florida's anti Sprawl rule*<sup>28</sup>, che include alcuni indicatori di sprawl che ci possono servire per inserire nuovi fattori all'interno del nostro ragionamento. Entrambi possono esserci d'aiuto per distinguere lo sprawl da altri modelli di sviluppo, servendoci di una logica di definizione in negativo, in base alla presenza/assenza di tali elementi. Il primo è la scarsa accessibilità, declinata in due diverse direzioni, intesa come accessibilità residenziale verso le varie funzioni, ma anche in termini di povertà di destinazioni, perché molto spesso attività e servizi sono lontane le une dalle altre e non è perciò possibile prevedere di fare un'unica fermata per soddisfare tutte le proprie esigenze. Il secondo indicatore è la mancanza di spazi aperti

---

<sup>28</sup> Florida Department of Community Affairs. (1994). Minimum Requirements for the Review of Local Comprehensive Plans. Rule 9J-5.006(5), Florida Administrative Code.

funzionali<sup>29</sup>. È infatti pressoché impossibile progettare ampi spazi aperti ragionevolmente vicini a persone che vivono così sparpagliate. Nemmeno lo sviluppo discontinuo che caratterizza lo sprawl, che per sua natura lascia a disposizione ampi spazi, riesce a garantirli, o meglio se lo fa non si tratta di spazi funzionali, perché nelle mani di privati e non utilizzabili per finalità pubbliche. Gli unici spazi pubblici presenti sono di solito costituiti da grandi parcheggi, che rappresentano il modo più economico di costruirli, almeno finché la terra costa poco, rispetto alle strutture interrato.

Un ultimo elemento che sembra essere proprio dello sprawl, è l'abbandono delle aree precedentemente costruite. Ciò che lo sprawl rifiuta e non considera, è parte stessa del fenomeno, così come lo è il deterioramento ambientale che ne consegue, identificabile nel decadimento fisico dei vecchi quartieri, nell'abbandono di edifici e nel declino dei sistemi di trasporti pubblici. Anche se lo sprawl è più visibile alle periferie delle aree metropolitane, dove la speculazione sulle nuove costruzioni è piuttosto evidente, anche i centri storici rivelano la presenza dello sprawl in un'economia sempre più organizzata attorno alle nuove costruzioni e nella rapida obsolescenza delle strutture presenti che spesso sono lasciate andare in rovina.

È opportuno sottolineare che si tratta di uno sviluppo urbano comunque esteso.

## *1.2. I LIMITI DELLE DEFINIZIONI*

Se nel paragrafo precedente ci siamo focalizzati sulle varie definizioni presenti nella letteratura americana, grazie alle quali siamo riusciti a descrivere, anche se brevemente, le varie caratteristiche del fenomeno oggetto del presente studio, per concludere con qualche riflessione intorno alla tematica della crescita, la quale contribuisce a far luce sulla logica sottesa alla forma urbana che stiamo studiando, in questo paragrafo tentiamo invece di descrivere quali sono i principali limiti presenti all'interno delle varie definizioni di sprawl. Sono infatti presenti numerosi elementi di criticità.

La maggior parte della letteratura esaminata tende a descrivere il fenomeno in oggetto più che a quantificarlo, non è ad esempio chiaro quale numero di centri si debba

---

<sup>29</sup> Con il termine "spazio funzionale", intendiamo quello spazio che assolve una qualche funzione pubblica, sia essa di tipo ambientale (purificazione dell'aria) o sociale (ospitare eventi culturali, creare aggregazione).



raggiungere per poter parlare di sprawl, o se semplicemente siano sufficienti gli impatti che esso genera a renderlo non desiderabile, per poter utilizzare il termine.

Lo sprawl può essere definito attraverso misure quantitative e descrittori qualitativi, entrambi gli strumenti sono utili e fanno luce su importanti aspetti del fenomeno, entrambi hanno però grandi potenzialità e grandi limiti. Per quanto riguarda l'aspetto descrittivo, termini come "sparso", "alta" o "bassa" densità, sono relativi, e non c'è accordo in letteratura su cosa significhino precisamente questi aggettivi.

Essi implicano però importanti intuizioni riguardo al modello spaziale che stiamo studiando, da cui non si potrebbe prescindere per giungere ad una conoscenza più piena del fenomeno. Per quanto riguarda invece il lato quantitativo, è possibile identificare alcuni indicatori che ci possono fornire una misura di quali insediamenti siano definibili come sprawl, infatti lo sprawl ha delle caratteristiche spaziali ben precise. Il più comune indice di sprawl si basa sull'affermazione che esso esiste laddove il ritmo del consumo di suolo, supera quello della crescita di popolazione. Questa concezione è stata la base di numerosi studi sull'argomento.

In aggiunta sono state varie le combinazioni proposte tra densità abitativa e numero di chilometri percorsi come misura della dispersione. Se questi metodi sono utili per quantificare il consumo di suolo e valutare i cambiamenti di popolazione in termini di densità, essi non esplorano tutto ciò che lo sprawl porta con sé. Focalizzandosi solamente su indici quantitativi di sprawl si rischia di giungere a conclusioni e risultati che sono fuorvianti, anche perché la loro interpretazione è comunque soggettiva.

Un lavoro importante in questa direzione quantitativa è quello di Galster (et al., 2001)<sup>30</sup>. Nell'articolo gli autori si propongono di dare una definizione concettuale di sprawl, fatta di otto distinte dimensioni, tutte operativizzabili, ognuna delle quali misura un diverso aspetto di sprawl. Questa definizione permette di considerare il fenomeno dello sprawl come un processo di cambiamento urbano e non solo come un modello di crescita, che colpisce città differenti in maniere differenti, tanto che è difficile trovare elementi universali identificabili come "sprawl". Lo sprawl si registra laddove un territorio riporta un valore basso per una o più di queste dimensioni.

Sono allora teoricamente possibili svariate combinazioni di queste caratteristiche, e sono dunque possibili diverse tipologie di sprawl, che possono anche mutare nel tempo

---

<sup>30</sup> Galster G., et al. (2001). Wrestling Sprawl to the Ground: Defining and Measuring an Elusive Concept. *Housing Policy Debate* 12:4. 681-717.



in un'ottica processuale. Le dimensioni proposte sono le seguenti: densità, continuità, concentrazione, raggruppamento, centralità, nuclearità, utilizzo differenziato, prossimità. Le esaminiamo brevemente una per una.

- DENSITÀ

Malgrado la difficoltà nel trovare una definizione unanime del termine sprawl, c'è accordo nell'individuare nella densità una delle sue caratteristiche principali. O più esattamente nella bassa densità. Sicuramente la densità di popolazione è il primo indicatore di cui possiamo avere una misura, ed è certamente il più utilizzato. Si tratta di un indicatore molto semplice, ma che fornisce una efficace descrizione del fenomeno in questione.

La densità viene quantificata semplicemente calcolando il numero di residenti o il numero di persone impiegate per chilometro quadrato. Ma questa variabile è un concetto che va contestualizzato. Sprawl non è semplicemente uno sviluppo con una densità inferiore a quella massima, piuttosto è uno sviluppo che, data una base, sia essa nazionale o regionale, presenta una densità relativa inferiore. E per questa ragione sia troppo costoso da mantenere. Il livello massimo di densità accettabile è inoltre una questione dipendente anche da fattori di tipo culturale e da altri elementi locali.

- CONTINUITÀ

È la seconda più citata dimensione dello sprawl. Si tratta di un criterio di tipo morfologico che misura il grado con cui il terreno è stato urbanizzato in modo ininterrotto, ma senza alcuna specificità, riferendosi solamente alle interruzioni di uno sviluppo che procede continuo. Non è cioè sempre detto che tutte le zone discontinue siano sprawl, vedi ad esempio il caso dei centri urbani con basse o moderate densità. Un'area viene considerata continua se contiene un certo numero di unità abitative e di lavoratori al suo interno (Galster nel suo studio ne propone rispettivamente 10 e 50 unità).

- CONCENTRAZIONE

Si tratta di una variabile che ci dà delle indicazioni in merito a come le varie unità residenziali e non, sono distribuite all'interno di un'area. Ci dà cioè delle informazioni sul suo grado di uniformità. Viene calcolata in base alla deviazione standard: le zone che presentano valori di concentrazione superiori (Galster propone due volte superiori) alla deviazione standard sono definibili come altamente concentrate.

- RAGGRUPPAMENTO

Definito come il grado in cui uno sviluppo urbano è stato raggruppato intorno a una stessa area per minimizzare la quantità di suolo urbanizzato. La differenza con la variabile precedente è che qui il grado di sviluppo viene esaminato all'interno di una stessa micro-area e non fra diverse micro-aree della stessa zona.

- CENTRALITÀ

Misura la vicinanza o il grado di lontananza di un'area rispetto al distretto centrale dell'area urbana. La mancanza di centralità è spesso una delle maggiori critiche che si muovono allo sprawl. Viene semplicemente calcolata attraverso una distanza chilometrica.

- NUCLEARITÀ

Si riferisce alla presenza o meno di un unico centro che raggruppa le varie funzioni, o se viceversa esiste un centro specializzato per ciascuna attività. Si tratta anche in questo caso di una variabile importante. Implica come operazione preliminare quella di identificare il centro sia residenziale che non, che registra la più alta densità, e successivamente, vedere attraverso la deviazione standard se sono identificabili altri possibili nodi che siano rilevanti.

- DIFFERENZIAZIONE DI FUNZIONI

Secondo molti autori, la differenziazione di funzioni sarebbe uno dei nuovi principi organizzatori dello spazio urbano, che si va a collocare accanto ai principi più tradizionali, come il ruolo del mercato immobiliare e il consumo di massa.

Essa misura il grado in cui si registrano significative presenze di unità riferibili a due (o più) tipi diversi di utilizzo del suolo all'interno della stessa area. Si calcola rapportando la densità media di un particolare uso del suolo (ad esempio quello residenziale) rispetto al valore medio di un altro tipo di utilizzo all'interno della stessa area. La differenziazione funzionale si potrebbe altresì misurare in base a quante e quali altre funzioni (rispetto a quella residenziale) sono raggiungibili, partendo da un qualunque punto all'interno dell'area territoriale considerata, percorrendo una distanza che sia ragionevolmente praticabile a piedi (ad esempio 450 metri, circa 10 minuti di camminata). Teoricamente, in base al numero di funzioni raggiungibili e alla loro diversità, si potrebbe identificare il grado di accessibilità di un'area.

- PROSSIMITÀ

In questo caso ciò che viene calcolato non è tanto la distanza media tra uno stesso tipo di utilizzazione del suolo all'interno della stessa area, ma tra due o più funzioni differenti all'interno della stessa area (ad esempio tra residenze e impieghi).

Ogni dimensione è concettualmente distinta dalle altre e operativizzabile.

Gli indicatori che abbiamo descritto sono estremamente diversi tra loro e possiedono unità di misura differenti (la densità è riferita al km<sup>2</sup>, la distanza è espressa in km, la segregazione delle funzioni può essere espressa tramite un numero) che impediscono di fare comparazioni numeriche tra le diverse misure. L'ipotesi sarebbe quella di ottenere un indice generale di sprawl sommando i punteggi ottenuti dai vari indicatori. Restano però sospesi ancora dei problemi, sia pratici che teorici. Viene da chiedersi se a livello empirico i diversi indicatori abbiano lo stesso peso nella definizione di sprawl, o se invece siano da attribuirvi punteggi diversi in base alla loro importanza, e se sì in base a che criteri. Un'altra questione aperta è se tale modello, elaborato in ambito statunitense, sia applicabile *tout court* in altre parti del mondo, che presentano caratteristiche

territoriali differenti, o se sia viceversa necessario apportarvi qualche correttivo in base alle specificità di volta in volta presenti. A livello teorico resta invece da chiedersi se un concetto complesso come quello di sprawl possa essere esprimibile servendosi di un unico numero. Ciò è tanto più vero considerando il fatto che ci sono indicatori che sono efficaci nel misurare lo sprawl a livello municipale (è il caso della densità ad esempio), e altri che sono meno efficaci e rilevanti a questo livello di scala (è il caso del *leapfrog*<sup>31</sup>, che assume significato solo se applicato ad una dimensione regionale).

L'enfasi sul disporre di una misura oggettiva dello sprawl non deve far dimenticare l'importanza della considerazione delle risposte soggettive a questa forma urbana che non possono essere spiegate o comprese attraverso valori numerici.

Strettamente collegato al tema della definizione quantitativa del fenomeno dello sprawl, vi è quello della sua misurazione. Viste le difficoltà che abbiamo incontrato nel definire il concetto di sprawl ancora maggiori saranno quelle per cercare di giungere ad una sua misurazione. La misurazione dello sprawl è una questione abbastanza controversa tra gli studiosi che si occupano del paesaggio urbano. Se alcune componenti dello sprawl sono abbastanza facili da calcolare (come ad esempio la densità), altre sono più difficili da stimare.

Disporre di misurazioni del fenomeno che stiamo studiando, può essere utile per molte ragioni. Innanzitutto si tratta di uno strumento utile alla classe politica e ai pianificatori urbani per avere un riscontro dei risultati ottenuti in seguito all'applicazione di politiche antisprawl. Inoltre è un'informazione che dimostra come e in quale grado il fenomeno abbia delle implicazioni reali per le persone. Infine produce un aumento conoscitivo delle caratteristiche, dell'estensione e delle conseguenze dell'urban sprawl.

Un approccio ampiamente accettato per misurare lo sprawl è quello elaborato da R. Ewing, R. Pendall e D. Chen<sup>32</sup>. Il loro studio, partendo da una definizione di sprawl che include sia le implicazioni nell'utilizzo dei suoli, che la tematica dei trasporti, ha identificato quattro categorie concettuali da utilizzare per le misurazioni: la forza e la vitalità delle attività dei centri cittadini; l'accessibilità della rete stradale; la densità residenziale e il mix di funzioni presenti a livello di quartiere. Si tratta di quattro

---

<sup>31</sup> Ewing R. (1997). Is Los Angeles-style sprawl desirable? *American Planning Association. Journal of the American Planning Association*; 63, 1.

<sup>32</sup> Ewing R., Pendall R., Chen D. (2003). Measuring sprawl and its transportation impacts. *Transp Res Rec.*;1831.

indicatori di tipo spaziale. Ognuna di queste variabili misura una differente e importante componente della forma urbana sprawl, che potrebbero venir definite con altre parole rispettivamente come: la misurazione del senso del posto, la sua connettività, la compattezza e la sua diversità.

Gli autori hanno poi creato un indice di sprawl basandosi su 22 indicatori raggruppati all'interno delle precedenti quattro categorie. Ciascuna componente è stata testata con analisi di tipo tecnico prima di essere inclusa nel ragionamento, per essere certi che riuscisse ad apportare un incremento di conoscenza relativamente allo studio del fenomeno.

Gli autori sono profondamente convinti infatti, che la complessità del fenomeno renda necessaria la considerazione di più di una o due variabili, come è stato fatto nei precedenti studi di misurazione dello sprawl, pervenendo a risultati eccessivamente semplicistici. In altri termini, non si può cioè far equivalere il grado di densità abitativa con il grado di sprawl, perché ci sono altre importanti fattori a giocare un ruolo fondamentale. I quattro indicatori proposti da questa ricerca sono ampiamente condivisi dalla letteratura sociologica di riferimento. Il valore di questo studio sta proprio nella sua capacità di andare oltre una singola misura per guardare a più fattori responsabili della diffusione dello sprawl all'interno di un'area metropolitana, comprendendo i diversi modi in cui il fenomeno si esprime in diversi contesti geografici. Anche aree che segnano un uguale o simile punteggio totale, possono seconda questa logica “sprawlizzare” in modi differenti, come dimostrano i punteggi parziali.

Il risultato, per quanto riguarda gli Stati Uniti è che le aree più sprawlizzate sono nel sud e nel sud-est e le meno sprawlizzate al nord-est.

### *1.3. PER UNA NUOVA DEFINIZIONE DI SPRAWL COME FORMA URBANA*

Come abbiamo visto lo sprawl può essere descritto come un modello di crescita urbana, come processo di cambiamento urbano, e infine come modello calcolato matematicamente sulla base di alcune componenti.

Ma lo sprawl è anche un tipo di forma urbana. La forma urbana si riferisce a un insieme di elementi individuali delle città in cui viviamo, lavoriamo, trascorriamo il tempo libero, transitiamo<sup>33</sup>. Essa è parzialmente determinata da caratteristiche naturali (montagne, coste, fiumi) e parzialmente è il risultato di decisioni pubbliche e private prese nel corso degli anni, sia esplicite, che involontarie, che non riconosciute. Alcuni aspetti della forma urbana, come il sistema ferroviario regionale ad esempio, esistono su una base territoriale vasta, mentre altri, come cortili e marciapiedi, sono su base molto più ristretta e locale. Architetti e pianificatori si sono serviti di molti concetti per classificare questa apparentemente infinita varietà di forme urbane, per cercare di concettualizzarle e definirle al fine di studiarle e comprenderle.

Due di queste componenti sono particolarmente intrinseche alla forma urbana che stiamo studiando, e sono l'utilizzo del suolo e i trasporti<sup>34</sup>.

In particolare ci sembrano rilevanti due aspetti per ciascun concetto: la densità e la differenziazione delle funzioni d'uso per quanto riguarda il primo e la dipendenza dall'auto e la connettività (intesa come la facilità di andare da un punto all'altro all'interno del sistema stradale) per il secondo. Riconosciamo il fatto che lo sprawl assume significati diversi a differenti scale spaziali, cioè le più importanti caratteristiche di un'area metropolitana sprawlizzata saranno diverse dalle più importanti caratteristiche di una suddivisione residenziale collocata nello sprawl, anche se esse sono strettamente legate l'una all'altra. E riconosciamo anche che lo sprawl non rappresenta un unico modello, ma che luoghi diversi "sprawlizzano" in modi diversi.

Non esiste un'unica composizione che si possa chiamare sprawl, esso assume diverse caratteristiche e significati in base al contesto territoriale. A. Duany<sup>35</sup> propone l'ipotesi di considerare lo sprawl come un continuum di posizioni disposte lungo una scala di densità, connettività e diversità di utilizzazione dei suoli.

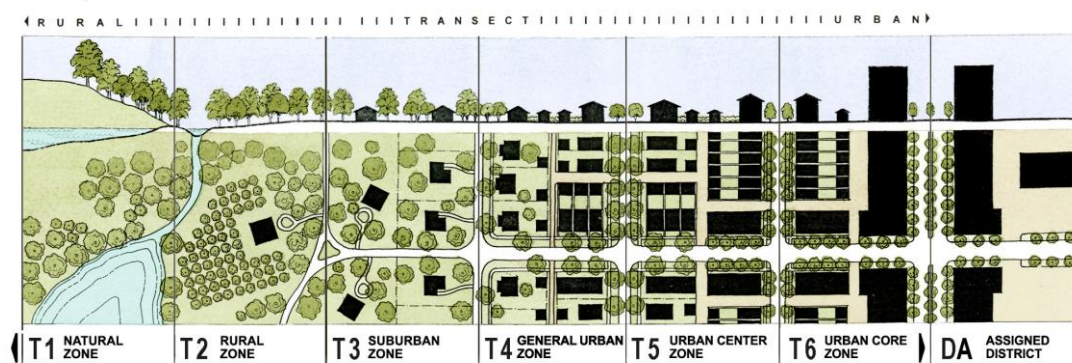
---

<sup>33</sup> Frumkin H., Frank L., Jackson R. (2004). *Urban Sprawl and public health: designing, planning, and building for healthy communities*. Washington, DC: Island Press.

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> Duany A. (2002). Introduction to the Special Issue: The Transect. *Journal of Urban Design* 7:251-260.

Immagine 4 - Sprawl come continuum di posizioni.



Fonte: Immagine reperita sul sito [http://www.dpz.com/pdf/02-a-TRANSECT\\_03-03-03.pdf](http://www.dpz.com/pdf/02-a-TRANSECT_03-03-03.pdf)

All'estrema sinistra (T1 e T2) c'è la zona rurale; quella indicata con T3 è l'area che corrisponde alla nostra definizione di sprawl. T4 identifica quei centri cittadini che hanno buona connettività e mix di funzioni, però spesso registrano basse densità. T5 invece descrive quei centri regionali che hanno valori buoni per tutte le caratteristiche esaminate, però hanno spesso poche abitazioni, elemento che li rende vuoti e disabitati per molte ore del giorno e per alcuni momenti della settimana, soprattutto nelle ore serali e durante i weekend e i giorni festivi. T6 rappresenta invece la comunità tradizionale, con tutte le sue caratteristiche tipiche. L'ultimo settore, quello posizionato sull'estrema destra, rappresenta le comunità più antiche e tradizionali<sup>36</sup>.

Esaminiamo ora brevemente le due componenti essenziali di ciascuna forma urbana e che sono particolarmente rilevanti all'interno del nostro studio:

- UTILIZZO DEL SUOLO

I modelli di utilizzazione del suolo determinano il grado di prossimità che verrà a crearsi tra diverse destinazioni. Un più alto livello di prossimità significa che le destinazioni sono vicine tra di loro, viceversa un basso livello di prossimità significa che le destinazioni sono più lontane. La densità e la varietà degli usi all'interno di un quartiere, di una comunità o di una città, determinano pesantemente le distanze funzionali che separano i posti in cui le persone vivono, lavorano, trascorrono i momenti ricreativi. Bassi livelli di prossimità sono tipici dello sprawl; si riscontra sia

<sup>36</sup> Ibidem.

povertà di destinazioni che povertà nella loro varietà, se rapportati ad altri tipi di forme urbane.

I modelli di utilizzo dei suoli hanno svariate implicazioni anche sulle abitudini degli spostamenti abituali. Per quanto riguarda la densità, quando è elevata, essa è associata a brevi spostamenti, a un maggior numero di tragitti fatti partendo da casa e a un incremento della possibilità di scelta del mezzo da utilizzare in confronto a densità inferiori.

La varietà degli usi del suolo è una funzione complementare e necessaria alla densità. Un alto livello di differenziazione nelle destinazioni d'uso dei suoli dovrebbe ridurre la necessità di uscire al di fuori della propria zona per soddisfare le esigenze di vita quotidiana. La differenziazione di funzioni è importante sia a livello orizzontale che verticale (l'esempio più classico è quello del negozio al pianterreno con appartamenti ai piani superiori). Laddove registra un valore elevato è correlata positivamente con gli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Il fenomeno dello sviluppo urbano sprawlizzato è una delle maggiori forze a incidere sul consumo di suolo, sulla sua copertura e sul suo cambiamento di destinazione d'uso, all'interno degli Stati Uniti, ma non solo.

Il grado con cui le nazioni stanno consumando i suoli sta facendo crescere l'allarme in proposito, sia a livello mediatico, che all'interno della letteratura di settore, che fra le agenzie governative responsabili dell'ambiente. Il dibattito su quanta terra è stata consumata è acceso e composto da posizioni differenti in base all'interlocutore che osserva il problema.

Il rapporto tra sprawl e uso del terreno si sta rilevando problematico secondo tre direzioni: si sta utilizzando troppa terra, si sta utilizzando la terra sbagliata (terreni agricoli) e inoltre la si sta usando in modo erraneo. Ogni nuovo sviluppo viene progettato per facilitare gli spostamenti in automobile, e c'è una terribile coincidenza tra i nuovi sviluppi e i terreni agricoli<sup>37</sup>. Benfield, nel suo *Once there were the greenfields*<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Buttel F.H., et al. (1994). *Agricultural Change and Urban Development: The case of Dane County*, Madison, Wis.: Agricultural Technology and Family Farm Institute.

<sup>38</sup> Benfield F.K., Raimi M.D., Chen D.T. (1999). *Once There Were Greenfields, how urban sprawl is undermining America's environment, economic and social fabric*. New York: Natural Resources Defense Council.



in proposito parla di pavimentazione del paradiso, e afferma che il cambiamento della tipologia di destinazione dei terreni avvenuta negli ultimi 60 anni è stata drammatica.

Mentre si continua a sostenere l'apparente abbondanza di terreni agricoli, una sempre maggiore quantità di terra viene urbanizzata, spesso quella che rappresenta il miglior terreno per la coltivazione. Oltre alle evidenti conseguenze per l'agricoltura, la mancanza di terra contribuisce a depauperare gli ecosistemi, che richiedono ampie e indisturbate aree per sopravvivere, mentre lo sviluppo discontinuo che abbiamo visto essere tipico dello sprawl, lascia solo piccole zone libere inframezzate dallo sviluppo urbano. Gli effetti sono cumulativi e peggiori se osservati nel lungo periodo. Oltre a questi danni ambientali c'è un'altra conseguenza che subiamo nel momento in cui i terreni vengono urbanizzati: la preservazione dell'ambiente naturale assicura alcuni importanti benefici intangibili per una comunità. Vengono infatti fatte generalmente tre tipi di considerazioni a proposito dell'importanza della preservazione dei suoli. Le prime sono quelle di tipo ambientale, poi ci sono quelle riguardanti i bisogni di una comunità e in ultimo le considerazioni di tipo economico.

Partiamo con le prime. Negli ultimi 40 anni è aumentata la sensibilità a livello sia politico che di opinione pubblica sul ruolo che l'ambiente gioca nel supportare le abitazioni e nel mantenere uno stile di vita che sia desiderabile. Per quanto riguarda la comunità, gli spazi aperti ne soddisfano numerosi bisogni. Tra i più importanti vi è la preservazione del carattere locale e del suo modo di vivere e la disponibilità di ampi spazi verdi accessibili a tutti, a vari livelli, da quello micro del quartiere, a livello più macro. Lo spazio aperto è una componente basilare dell'aspetto visivo di un insediamento, la vista è una parte vitale dell'immagine di molte comunità grandi e piccole. Infine la preservazione dello spazio aperto può avere anche alcuni importanti benefici di tipo economico. In un suo articolo E. Brabec, sostiene che tali benefici sono acquisiti sia dalla comunità intera, sia dai singoli proprietari terrieri che dai cittadini. Il turismo è un ulteriore beneficio collegato a questo fattore<sup>39</sup>.

Le prescrizioni per salvaguardare i terreni e le risorse ambientali sono per molti versi simili a quelle che vogliono ridurre il traffico, i consumi energetici e l'inquinamento.

Sono presenti diverse tecniche che mirano a impedire il consumo di suolo, diverse per scala di applicazione. Esse vanno selezionate in base agli obiettivi che si vogliono

---

<sup>39</sup> Brabec E. (1994). The Economics of Preserving Open Space, in Arendt A. (et al), *Rural by Design: Maintaining Small Town Character*. Chicago: American Planning Association.

raggiungere e in base alle condizioni di applicabilità presenti su quel determinato territorio. Sono utilizzabili singolarmente o in combinazione tra di loro. Ne elenchiamo qualcuna tra le più riconosciute: *downzoning*; *clustering*; *agricultural zoning*, barriere della crescita<sup>40</sup>.

Il *downzoning* è una tecnica di zonizzazione che prevede la decrescita dello sviluppo realizzabile su un determinato quantitativo di terreno. L'idea è quella di mantenere le case più distanziate tra loro e per questo suscita molti dubbi sulla sua efficacia. Essa infatti continua a produrre insediamenti a bassissima densità e fortemente dipendenti dall'uso dell'automobile e non prevede alcun tipo di spazio pubblico. Sembra solamente riuscire a proteggere i valori della proprietà privata. Nonostante tutti questi limiti riscontra una grande diffusione all'interno degli Stati Uniti.

Il *clustering* è un'altra delle tecniche utilizzate per conservare i suoli, mira a conservare la terra affinché mantenga la sua destinazione originaria di terreno agricolo o boschivo, o al massimo di venire utilizzato come spazio pubblico. Essenzialmente vuole concentrare gli insediamenti all'interno di una certa area lasciando libere le altre. Non incide sul numero di costruzioni, ma solo sulla loro distribuzione, generando un buon compromesso tra crescita e conservazione dei suoli.

L'*agricultural zoning* risponde all'obiettivo principale di preservare l'agricoltura, l'economia locale e i caratteri di una comunità. Non incide in alcun modo sulla creazione di spazi pubblici, e sembra per alcuni essere ingiusto nei confronti degli agricoltori che, anche volendo, non possono costruire niente sul proprio terreno.

L'ultima tecnica che esaminiamo è quella delle barriere della crescita, che rappresenta un modo di preservare lo spazio aperto limitando l'espansione verso l'esterno e preservando la terra circostante creando una cintura verde attorno a un insediamento. Si tratta di uno strumento di zonizzazione spesso utilizzato per combattere lo sprawl e per preservare i terreni agricoli. Ciò è spesso ottenuto attraverso una barriera della crescita urbana che viene adottata per un periodo di tempo significativo, 15-20 anni, per incoraggiare gli investimenti a lungo termine all'interno della barriera. L'obiettivo principale è quello di creare degli insediamenti urbani densi e circondati da spazi verdi. In questo senso deve molto al concetto di *greenbelt* elaborato da E. Howard alla fine del 1800, e che auspicava città contenute all'interno di barriere delimitate e circondate da

---

<sup>40</sup> Gillham O. (2002). *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Washington, DC: Island Press.

boschi, campi e prati. Le barriere della crescita possono essere implementate a livello locale, anche da una singola municipalità, o regionale, ma sono più efficaci se coprono territori più vasti, facilmente infatti l'applicazione a livello ristretto incentiva gli sviluppi nelle aree circostanti. A livello locale però, aumenta certamente la flessibilità della misura e il coinvolgimento da parte dei cittadini. Viene adottata dai policymakers per rallentare la crescita urbana impedendola in determinate aree poste ai margini delle città. Tradotto in altre parole questo strumento vuole disegnare un confine attorno alla città e proibire gli sviluppi urbani al di fuori di tale area. Si tratta di un mezzo abbastanza facile da implementare, ma i possibili usi impropri sono elevati. Senza un'accurata analisi di quanto l'espansione stia procedendo oltre, la barriera rischia di essere mal calcolata, di essere troppo piccola e senza alcuna utilità, ma anzi produttrice di effetti perversi come l'aumento dei prezzi delle abitazioni all'interno della città compatta senza tuttavia farne aumentare la densità, perché essendoci meno terra a disposizione, questa verrà a costare di più. L'aumento dei prezzi può però essere visto come un meccanismo per incoraggiare i costruttori a edificare a più alte densità e a prendere in considerazione le strutture interraste per i parcheggi, piuttosto che le grandi distese in superficie. L'esempio più famoso dell'applicazione di tale strumento è quello di Portland, nell'Oregon.

- TRASPORTI

Per quanto riguarda la seconda componente, quella dei trasporti, ci riferiamo in particolare agli aspetti della connettività e della dipendenza dall'automobile.

La connettività si riferisce a quanto le varie destinazioni sono collegate tra loro tramite sistemi di trasporto, ed è un fattore tanto importante quanto la prossimità. Un sistema di trasporto scarsamente connesso può far diventare anche le destinazioni vicine, funzionalmente molto lontane. Spesso la connettività viene studiata in base alla rete stradale, perché le strade sono le arterie principali su cui si basa la maggior parte degli spostamenti. Una rete stradale ben connessa ha molti collegamenti tra origini e destinazioni. A livello più micro si può osservare anche la connettività di un quartiere. Una scarsa prossimità (che rispecchia a sua volta bassa densità e scarse destinazioni d'uso del suolo) e una bassa connettività combinate insieme anticipano un'altra delle caratteristiche dello sprawl: la dipendenza dall'uso dell'auto. Con un'elevata prossimità

e connettività le persone possono dipendere meno dall'automobile perché ci sono altri modi di spostamento che sono competitivi.

Inoltre gli spostamenti in auto, laddove presenti, avrebbero comunque una durata inferiore e sarebbero più corti. La relazione tra modo di utilizzo del suolo e comportamenti messi in atto dalle persone riguardo agli spostamenti non è semplice e lineare, ad esempio in un'area rurale anche se la densità raddoppiasse, ciò avrebbe poche ripercussioni sulla dipendenza dall'automobile. Infine non tutti gli aspetti della dipendenza dall'uso dell'auto sono ugualmente influenzati dallo sprawl.

R. Ewing e R. Cervero<sup>41</sup> hanno analizzato più di 50 studi in proposito, esaminando varie dimensioni dell'utilizzo dell'auto: la frequenza dei viaggi, i chilometri percorsi, le ore trascorse in macchina. Hanno osservato che la frequenza degli spostamenti è molto più dipendente dallo status socioeconomico che dalle caratteristiche fisiche e ambientali. Viceversa queste ultime componenti sono le più importanti nella relazione con le distanze percorse e con i tempi impiegati per gli spostamenti. Su una variabile come la scelta di utilizzo del mezzo sembrano invece incidere sia lo status socioeconomico che i fattori fisici.

La mobilità degli abitanti dello sprawl è permeata da una cultura dell'auto, in cui ogni tentativo di spostarsi si scontra con sprechi di tempo, di denaro e di continui movimenti nelle aree circostanti. È allo stesso tempo il risultato di un'alleanza che include i costruttori d'auto e di pneumatici, le imprese petrolifere, il sistema di reti autostradali e le ditte asfaltatrici<sup>42</sup>. Secondo Guido Martinotti, «la mobilità è una conseguenza dell'organizzazione logistica di una triade di attività: l'abitazione, il luogo di lavoro e il sistema dei servizi pubblici e privati. La distribuzione di questi diversi “generatori di mobilità” e le loro trasformazioni interne costituiscono la matrice della città che sta emergendo»<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> Ewing R., Cervero R. (2001). Travel and the built environment: A synthesis. *Transportation Research Record*, 1780, pp. 87-114.

<sup>42</sup> Kay J.H. (1997). *Asphalt Nation: How the Automobile Took over America and How we Can Get It Back*. New York: Crown.

<sup>43</sup> Martinotti G. (1999). Introduzione a Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, p. 17-18.

Per quanto riguarda i trasporti pubblici, questi per essere convenienti richiedono un'alta densità residenziale e occupazionale, affinché vi sia un numero sufficiente di viaggi da effettuare distribuiti tra le varie ore del giorno e tra i vari giorni della settimana.

Dato che lo sprawl prevede insediamenti a bassa densità, e numerosi e altamente dispersi distretti occupazionali, un sistema di trasporto pubblico diventa un'opzione impossibile da progettare e da sostenere perché eccessivamente costosa. Gli operatori del trasporto pubblico necessitano infatti di una certa densità affinché sia loro garantito un margine di profitto economico e ciò è tanto più vero all'interno di contesti sociali in cui le risorse finanziarie delle collettività locali sono sempre più carenti.

Il tema dei trasporti è molto importante e complesso perché collegato a molteplici punti di vista, tanti aspetti legati allo sprawl resteranno invariati se prima non ci saranno cambiamenti a livello nazionale che incidano sull'utilizzo dei trasporti pubblici da parte della cittadinanza. Anche gli sviluppi urbani più densi e compatti non fanno molto da soli per mitigare gli impatti della suburbanizzazione senza un sistema di trasporto alle spalle che ne riduca la dipendenza dall'auto.

Sono in molti a sostenere che fino a quando le persone non inizieranno a pagare i costi dell'inquinamento dell'aria e della congestione del traffico dovuti ai trasporti pendolari, e che vengono imposti anche agli altri cittadini, non li prenderanno mai in considerazione. Certo non è facile stabilire l'ammontare di questa tariffa (molti sono stati gli studi per cercare di calcolare l'ammontare di questo pedaggio, ricordiamo quello di Small, 1997 e Decorla-Souza & Kane, 1992) e a mio avviso essa non dovrebbe essere imposta solo per l'uso delle autostrade, dato che la congestione esiste anche sulle altre strade, e imporre un pedaggio solo sulle autostrade significherebbe solo incoraggiare gli automobilisti a privilegiare strade non a pagamento. Forse il pedaggio sulla congestione incentiverebbe a pensare a un mezzo di trasporto alternativo all'automobile, se gli automobilisti dovessero coprire per intero i costi derivanti dall'utilizzo dell'auto probabilmente opterebbero per una scelta residenziale che richiedesse solo una frazione del loro attuale spostamento.

Strettamente collegato al tema dei trasporti è quello dei parcheggi. La presenza di parcheggi gratuiti incoraggia fortemente il pendolarismo.

C'è il convincimento diffuso che per risolvere i problemi della congestione del traffico sia necessario costruire nuove strade. Ciò forse può essere vero nel breve periodo, ma nel lungo periodo il traffico aumenterà ulteriormente. Come dimostrato da uno studio

dell'università di Berkeley<sup>44</sup>, tenuto su 30 contee californiane in un arco temporale di 17 anni: ogni incremento del 10% della capacità delle strade, si ha un aumento del 9% del traffico nei successivi quattro anni. Questo fenomeno in letteratura è indicato come *induced traffic*. È forse l'intero sistema di pianificazione dei trasporti pubblici che andrebbe rivisto, perché gli insediamenti abitativi sono strettamente collegati al sistema dei trasporti.

Il discorso è valido anche per quanto riguarda le merci: il trasporto su gomma è pesantemente preferito rispetto a quello su rotaia, anche se i camion consumano circa 15 volte più benzina per un trasporto equivalente. E lo sprawl produce una crescente domanda di materiali di costruzione che richiedono di essere trasportati.

Nonostante questo si continua a tentare di risolvere il problema del traffico con la costruzione di nuove strade, che vengono viste e fatte passare come investimenti, mentre i finanziamenti rivolti alla rete ferroviaria vengono visti come sussidi. La pianificazione dei trasporti è infatti uno fra i più contrastati e controversi temi politici che si riscontra quando si discute su come modificare gli incentivi allo sprawl.

#### *1.4. SPRAWL E CITTÀ TRADIZIONALE*

Se è vero, che per capire lo sprawl bisogna sempre rapportarlo al suo estremo opposto, la città tradizionale, in questo paragrafo proveremo a comparare questi due tipi di sviluppi urbani. Da questa comparazione ci possono infatti pervenire nuovi elementi per giungere a una più completa conoscenza di cosa è il fenomeno dello sprawl urbano.

I due tipi di sviluppo urbano che analizziamo – l'urban sprawl e la città tradizionale - sono opposti nell'aspetto esteriore, nel modo di funzionare, nelle caratteristiche di fondo e nelle conseguenze che provocano.

---

<sup>44</sup> Chen D.T. (1998). If You Build It, They Will Come Why We Can't Build Ourselves Our of Congestion. *Surface Transportation Policy Project Progress VII.2: I, 4.*

Lo spazio che ci circonda, l'organizzazione fisica dei quartieri, delle strade, delle case, dà vita a dei modelli abitativi che condizionano a loro volta i comportamenti umani e che possono stimolare l'unione o la separazione<sup>45</sup>.

Il quartiere tradizionale era la forma tipica di insediamento urbano fino almeno alla seconda guerra mondiale. Si basava su alcune semplici caratteristiche, che conservava sia che fosse collocato all'interno di un villaggio o di una città: mescolanza di funzioni, accessibilità a piedi, eterogeneità sociale. Elemento non trascurabile è che ha dimostrato essere una forma sostenibile di crescita, ha cioè conciliato lo sviluppo senza intaccare i terreni agricoli circostanti.

Lo sprawl viceversa ignora questi precedenti storici e l'esperienza umana accumulata nel tempo, rappresenta la più radicale messa in disparte del terreno agricolo, avvenuta dopo la seconda guerra mondiale. A differenza dei quartieri tradizionali, che sono evoluti organicamente creando una risposta ai bisogni umani, lo sprawl è un sistema di sviluppo artificiale e idealizzato<sup>46</sup>.

Per alcuni sicuramente non è privo di un certo fascino, datogli dalla sua razionalità e globalità, infatti se non ci fosse una domanda continua e crescente di abitazioni nello sprawl, il fenomeno si sarebbe già arrestato. Ciò non toglie che sia un sistema che risulta essere insostenibile, e che racchiude nei suoi stessi caratteri distintivi le proprie debolezze.

Dal punto di vista delle componenti edilizie presenti, esse sono le stesse della città tradizionale: case, strade, negozi, uffici, istituzioni civiche. È il modo e il luogo in cui sono costruite e la modalità con cui operano a essere differenti. Nello sprawl gli insediamenti residenziali sono formati esclusivamente da residenze; anche se spesso i costruttori si servono di altri termini più attraenti per chiamarle (villaggio, comunità, quartieri), che sono fuorvianti e ingannevoli perché non rispondono alla realtà della suddivisione, ma trasmettono immagini che difficilmente troveranno un riscontro. Una certa predilezione per l'urbanesimo tende tuttavia a incorporare i desideri delle persone in nomi che evocano la città, con la speranza che assegnando un certo nome segua naturalmente un fatto. I villaggi tradizionalmente denotano spazi che non sono

---

<sup>45</sup> Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.

<sup>46</sup> Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.

esclusivamente residenziali come nel caso dello sprawl, e che assicurano un'esperienza più ricca e varia non realizzabile in un luogo dove ci sono solo abitazioni. Le case non possono esistere in isolamento, i suburbi non sono quartieri, ma un insieme di abitazioni private.

Il rifiuto del mix di funzioni rappresenta un'evidente contraddizione: mentre i vari progressi tecnologici hanno ristretto i tempi e le distanze, i nuovi modelli di sviluppo suburbano hanno espanso i tempi che servono per spostarsi da un luogo all'altro, così come anche le distanze che li separano.

La città tradizionale offriva la possibilità di essere fisicamente prossimi a un grande numero di destinazioni potenziali. La realtà suburbana si basa viceversa su una vicinanza che non è più spaziale, ma bensì è temporale, che è liberata dalle distanze geografiche, rese facilmente percorribili grazie all'offerta di sempre più efficienti infrastrutture stradali e dall'accresciuto utilizzo dell'automobile.

Basti pensare che, secondo i dati di Camagni, Gibelli e Rigamonti<sup>47</sup>, l'impatto delle infrastrutture stradali sul totale dei suoli urbanizzati, sarebbe molto elevato: pari al 25% in Europa e di circa il 30% negli Stati Uniti.

La mobilità, oltre ad altre caratteristiche di tipo morfologico, è forse la principale caratteristica che distingue la città tradizionale dalle forme di residenzialità suburbane e che ha favorito la specializzazione residenziale.

Le abitazioni dello sprawl sono generalmente collocate al centro di un piccolo appezzamento di terra e il rapporto qualità-prezzo è molto buono. Tuttavia l'ambiente che si trova una volta usciti dalla propria abitazione non risponde agli stessi criteri, c'è cioè una profonda disgiunzione tra ciò che è pubblico e ciò che è privato. Un altro elemento importante riguarda la distribuzione delle abitazioni: in molti casi sono distribuite in base al costo, le villette unifamiliari da una parte, le bifamiliari da un'altra, gli appartamenti da un'altra ancora. La divisione sociale dello spazio non è un fenomeno nuovo. Sono sempre esistiti quartieri ricchi e quartieri poveri, ma una separazione così netta e precisa in base ai settori di mercato non si era mai vista. La rilevanza del cambiamento attuale riguarda soprattutto le forme e la scala di tale differenziazione.

---

<sup>47</sup> Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002). *I costi collettivi della città dispersa*. Firenze: Alinea, p. 30.



I negozi sono collocati all'interno di centri commerciali, luoghi deputati a svolgere solamente la funzione del comprare; possono essere di varie dimensioni, ma comunque situati in zone difficilmente raggiungibili a piedi, e questo vale anche per i distretti di uffici e affari, che assolvono solamente la funzione del lavoro. Per quanto riguarda i servizi civici (ad esempio scuole, chiese, uffici comunali, uffici postali), che sono punti nevralgici per i quartieri tradizionali, nello sprawl assumono una forma alterata, sono distanti tra loro e collocati in nessun posto in particolare, un posto vale l'altro.

Infine ci sono ampie strade trafficate che servono a connettere le altre quattro componenti tra di loro. I pedoni sono pressoché inesistenti dato che sono rare le destinazioni raggiungibili a piedi.

Al di là del fatto che il quadro appena descritto sia bello o brutto, il problema è che non risponde in modo efficiente ai bisogni della società e non ne preserva l'ambiente, per quanto la bruttezza di alcune forme suburbane sia un dato oggettivo. Combattere lo sprawl non è semplicemente una contrapposizione tra un bel design con un brutto design, ma è molto di più, laddove un buon design crea una determinata struttura sociale. Se la storia urbana ha a che fare con sviluppi politici ed economici, e la storia ambientale va analizzata in base agli utilizzi dei suoli e delle risorse naturali, la storia di un luogo ha a che fare con le forme fisiche del suo ambiente e con gli insediamenti che vengono costruiti.

Il quartiere della città tradizionale rispondeva ad alcune semplici regole<sup>48</sup>.

Aveva un centro identificabile chiaramente, dove si concentravano le attività commerciali, culturali e municipali, con un buon equilibrio tra lavoro e residenze. Difficilmente un abitante del quartiere doveva camminare più di cinque minuti per soddisfare i bisogni ordinari della vita di tutti i giorni, le strade che collegavano le varie attività erano percorribili sia in macchina che serenamente a piedi, data la loro numerosità erano infatti di dimensioni ridotte. Spesso invece i suburbi e le loro strade sono tanto pericolosi quanto le città che quegli abitanti si sono lasciati alle spalle.

La pianificazione che ne stava alla base era stata attenta a garantire, non una somiglianza nell'uso dei vari edifici, ma una somiglianza fisica. Infine c'erano degli spazi "speciali", appositamente pensati per edifici particolari (chiese, scuole..).

---

<sup>48</sup> Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.

Il risultato è una struttura fisica che manifesta e supporta una certa struttura sociale: la prossimità dell'abitare, del lavorare, dell'acquistare e dello svago era il più economico ed efficace modo di costruire.

La differenziazione di funzioni aiutava anche a risolvere il problema dei parcheggi, dato che potevano venire condivisi da diverse attività, e in momenti diversi della giornata.

La struttura dei quartieri tradizionali è naturalmente fatta per i trasporti pubblici, siano essi ferrovie, bus o tram. Ovviamente ci sono delle condizioni da rispettare affinché siano utilizzati. Devono cioè essere frequenti e puntuali (il presupposto è che ci sia una certa densità a sostenerli), seguire un percorso che sia diretto e logico, e essere considerati come sicuri, e questo vale anche per le fermate<sup>49</sup>.

L'importanza di essere fisicamente e socialmente connessi a una comunità si manifesta anche nella possibilità di abitare in insediamenti organizzati per supportare i ritmi di vita delle persone e non per ostacolarli.

Vi era infine una chiara distinzione tra ciò che costituiva "città" e ciò che costituiva "campagna", ciò in parte era un retaggio dei secoli precedenti, della presenza delle mura difensive che creavano una separazione netta e visibile tra i due elementi, sia morfologicamente che funzionalmente, e rappresentavano dei veri e propri segni di urbanità che fungevano da ostacolo all'estensione spaziale della città.

Molte delle preoccupazioni che suscita la vita nei suburbi, al di là dei problemi economici e di sostenibilità ambientale, derivano proprio dal loro disegno fisico.

Chi supporta la separazione delle varie funzioni afferma che le persone non vogliono vivere vicino ai negozi; ciò può essere vero per alcuni abitanti che sono convinti che questa ipotesi provocherebbe un peggioramento per il loro ambiente di vita e uno svalutamento per il valore della propria abitazione. Il problema è che comunque, anche volendo, questa opzione non è praticabile all'interno dei suburbi. Quando le tipologie degli edifici sono compatibili, una molteplicità di attività possono coesistere fianco a fianco. Di sicuro non è pensabile un'abitazione a fianco a un centro commerciale.

Qual è dunque il valore aggiunto del suburbio?

I più affermano che il vantaggio principale rispetto alla città tradizionale è la sua ampia disponibilità di spazi aperti, poco però ci viene detto a proposito della loro qualità e dell'uso che ne viene fatto da parte degli abitanti. Questi spazi sono spesso distribuiti

---

<sup>49</sup> Ibidem.

dai costruttori più per adempiere a requisiti minimi richiesti a livello statistico che per assolvere a funzioni reali, non rispondono agli standard classici di un luogo pubblico, sono generici, e non incentivano nessuna funzione specifica, si tratta molte volte di spazi verdi che circondano le abitazioni, e non di spazi integrati all'interno della comunità intesa in senso ampio.

L'altro valore aggiunto del suburbio è la disponibilità di spazi privati, che danno la possibilità di effettuare attività ricreative private e anche di avere più controllo sui propri figli, e ciò è tanto più importante per coloro che ritengono avere valori differenti dalle persone che vivono vicino a loro. Le famiglie adducono spesso l'argomento della preoccupazione per la sicurezza dei propri figli, tra le motivazioni che li hanno spinti allo spostamento, aggiungendo la preferenza per spazi privati e controllati. In realtà anche i genitori dei bambini che vivono in insediamenti a più alta densità possono scegliere se trascorrere il loro tempo in spazi controllati dalla famiglia o in spazi pubblici più esposti. Non c'è motivo per pensare che un'alta qualità di vita non possa essere sperimentata in insediamenti a più alta densità se accompagnati da alti livelli di responsabilità comune e controllo sociale<sup>50</sup>.

In assenza di spazi pubblici non vi può essere comunità: così come è difficile immaginare il concetto di famiglia senza un'abitazione è difficile immaginare una comunità senza dei luoghi d'incontro.

Un altro importante elemento che aiuta a capire il valore delle case e dei quartieri tradizionali è quello temporale. Non c'è dubbio sul fatto che i significati storici non possano essere costruiti dal nulla e che non ci sia prezzo per poterli acquistare, non si acquisisce senso del luogo e appartenenza semplicemente disegnando case in vecchio stile o piantando alberi antichi.

Anche il miglior quartiere tradizionale è destinato ad ottenere un successo limitato se è costruito male, senza un'architettura adeguata. Certamente l'architettura nella città tradizionale subisce delle limitazioni dal punto di vista individuale: ad esempio la facciata della propria abitazione va adattata a quella del palazzo, dato che la varietà è un elemento che proviene da una scala urbana superiore, dal confronto tra palazzi; bisogna rinunciare a verande e recinti per poter realizzare meglio il passaggio tra ciò che è pubblico e ciò che è privato. Ma nessuna di queste richieste sembra essere

---

<sup>50</sup> Ibidem.

particolarmente eccessiva, dato che sono sostituite da altri spazi, considerati alternativamente come semipubblici o come peridomestici, come balconi e portici. Questi elementi svolgono per molti aspetti una funzione simile a quella rivestita dal giardino per la villetta unifamiliare, e cioè quella di permettere di sentirsi “dentro” e “fuori” al medesimo tempo.

I posti auto non saranno più collocati di fronte all’abitazione, o all’interno di garage, ma saranno collocati sui viali posteriori.

È difficile isolare un segmento della popolazione che non soffra in qualche modo lo stile di vita imposto dagli sviluppi suburbani<sup>51</sup>. Per certi aspetti infatti siamo tutti vittime dello sprawl, ma qualcuno lo è più di altri. Inoltre anche gli apparenti vincitori nel processo di diffusione urbana stanno iniziando a sperimentarne i costi, soprattutto economici, per sostenere i lunghi spostamenti pendolari e degli immobili, i cui prezzi sono aumentati rapidamente.

I suburbi, originariamente concepiti come un grande parco giochi per i bambini, si rivelano tuttavia essere poco rispondenti alle esigenze di un bimbo. Spesso una delle principali motivazioni ad aver convinto la famiglia a spostare la propria residenza è stata quella di fare una scelta giusta per i bambini. Forse anche riferendosi alla possibilità di trovare scuole migliori. Frequentemente però si pone il problema che le scuole presenti non riescono ad assorbire la grande richiesta di posti, e le famiglie sono costrette a rivolgersi ad altre municipalità. Quello che però sperimentano maggiormente i bambini che crescono in un suburbio è la più totale mancanza di autonomia, dato che i loro spostamenti sono limitati all’interno della propria suddivisione, per tutti gli altri movimenti sono dipendenti da un adulto che li porti in automobile, difficilmente riescono a sperimentare una mobilità che sia regolare. Questo può essere accettabile fino a una certa età, ma poi si vedono privati dell’importanza della scoperta e dell’autonomia, dato che non possono andare a scuola a piedi e nemmeno al negozio all’angolo a comprare il latte, perché non esiste un negozio all’angolo. Strettamente collegata a questa categoria di “vittime” dell’urban sprawl, ve n’è un’altra, quella degli adulti, spesso le mamme, costrette a districarsi tra le varie attività cui devono

---

<sup>51</sup> Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.

accompagnare i figli. Questi fenomeni sono indicati in letteratura rispettivamente come *cul de sac kid* e *soccer moms*<sup>52</sup>.

I tempi impiegati nei lunghi spostamenti pendolari sono tutti momenti che vengono sottratti ad altre attività. Il problema non si risolve di certo quando i figli crescono, ogni genitore di un ragazzo di 16 anni potrà confermare che la volontà di voler proteggere la propria famiglia dalla pericolosità delle città tradizionali, viene ben presto sostituita da un altro tipo di preoccupazione, nel momento in cui gli adolescenti iniziano a guidare i motorini e dopo qualche anno le automobili. Ma non è finita qui. Quando la famiglia cresce e i genitori invecchiano, si trovano a vivere all'interno di un ambiente che non è organizzato per servire i loro bisogni fisici e sociali; quando la capacità di guidare cala si trovano a dover dipendere da altri per gli spostamenti, sperimentano la situazione precedente dall'altro punto di vista, ma in entrambi i casi si tratta di condizioni poco piacevoli. Nei suburbi guidare è una necessità che non presenta alternative<sup>53</sup>. Due sono gli aspetti più importanti per quanto riguarda il benessere di una persona anziana, oltre alla salute, e sono la mobilità e la socialità. All'interno dei quartieri tradizionali invece le cose sono un po' diverse: anche una volta persa la patente gli anziani, se ne hanno la possibilità, possono camminare, anche se lentamente, e continuare così a rimanere autonomi per quanto riguarda la spesa, la farmacia, il medico di base. Spesso nemmeno gli ambienti tradizionali, che facilitano gli spostamenti a piedi, sono adeguati alle esigenze di una persona anziana (basti pensare ai tempi dei semafori per gli attraversamenti pedonali o alla larghezza dei marciapiedi), figuriamoci se potrebbero esserlo i suburbi.

La città tradizionale non offre il pacchetto di *amenities* tipico dei suburbi, ne tenta di farlo. Però ne offre molte altre. Forse le più conosciute sono gli eventi culturali, sportivi e musicali, che sono indubbiamente dei vantaggi offerti dalla vita cittadina, ma di certo non i più efficaci per motivare un ritorno in città. L'attrazione più significativa della città è forse la possibilità di avere una vita cittadina continua durante tutte le ore della giornata. Questo elemento da solo non basta, va unito a un certo grado di decoro civico, il quartiere deve essere pulito, sicuro e percepito come sicuro, che significa eliminare

---

<sup>52</sup> Ibidem.

<sup>53</sup> Duany A. Plater-Zyberk E. (1994). The Neighborhood, the district and the corridor. In Katz P., ed. *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*, xvii-xx. New York: McGraw-Hill.

tutti i potenziali segni di pericolo, e per molti ciò significa includere nella categoria anche graffiti e rifiuti.

Il principio secondo il quale hanno agito i costruttori dei suburbi rispondeva alla logica secondo la quale “più grande è meglio è”, nella certezza che, rivolgendosi loro al più grande settore presente sul mercato (quello immobiliare), gli acquirenti sarebbero sicuramente arrivati. Questo approccio ha senso nei suburbi, dove l’omogeneità è considerata una virtù, ma non nella città, dove la diversità di forme e di attività non solo esiste ma è ritenuta qualcosa di prezioso, lo sviluppo si realizza con una scala più ridotta e con un’elevata differenziazione in base ai settori di mercato.

Un ultimo problema riguarda la sicurezza dell’investimento. Se una famiglia acquista una casa in un suburbio ha la certezza che intorno alla propria abitazione non verrà mai costruito nulla se non altre case e per giunta dello stesso tipo. Questo è certamente un elemento confortante. Un investimento in città è qualcosa di più rischioso, e il rischio è associato alle costruzioni che potrebbero essere progettate vicino alla propria abitazione facendone crollare il valore immobiliare. La città non può competere col suburbio da questo punto di vista. L’unica possibilità per ovviare a questo problema potrebbe essere quella di utilizzare dei codici urbani che descrivano fisicamente un edificio (volume, articolazione, relazioni con la strada) per individuarne il tipo, e far sì che le eventuali nuove costruzioni siano simili<sup>54</sup> a quelle già esistenti.

Diversi professionisti hanno contribuito alla creazione dello sprawl, ponendo un’attenzione quasi maniacale per la sua forma, evitando però di pensarne alle conseguenze sociali. Quello che è di conforto è che i principi e le tecniche di sviluppo tradizionali sono state dimenticate, ma non sono state perdute.

---

<sup>54</sup> Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.

## Capitolo 2. LO SPRAWL TRA UNA SPONDA E L'ALTRA DELL'OCEANO

### 2.1. EVOLUZIONE STORICA DELLO SPRAWL URBANO

L'ostacolo più grande che si incontra del delineare una storia del fenomeno dello sprawl è definire il concetto. Noi usufruiamo degli elementi definatori che abbiamo elaborato nel capitolo precedente come base da cui partire per delineare all'interno del presente capitolo una ricostruzione storica dell'evoluzione del fenomeno oggetto del presente lavoro di ricerca. Utilizzando questa definizione, possiamo affermare con sicurezza che lo sprawl è stato una caratteristica persistente delle città dall'inizio della storia urbana. Più precisamente è da quando le città sono diventate economicamente mature e prosperose che hanno avuto la tendenza a espandersi verso l'esterno con densità via via decrescenti.

Fino ai primi anni del 1800, secondo Kenneth T. Jackson <sup>55</sup>, autore del celebre *Crabgrass Frontier*, le città condividevano cinque caratteristiche: erano densamente popolate; vi era una chiara distinzione tra città e campagna; racchiudevano al loro interno una varietà di funzioni; le distanze tra le varie destinazioni erano brevi (era questa una necessità, visto che gli spostamenti venivano fatti quasi esclusivamente a piedi) e infine i luoghi più accettati e rispettabili in cui vivere erano collocati in prossimità del centro storico, mentre i margini delle città erano considerati socialmente ed economicamente inferiori. La città è stata infatti tradizionalmente il luogo di dimora delle persone benestanti, come afferma M. Weber «quasi tutta la nobiltà prese dimora nella città a mano che cresceva l'importanza di questa»<sup>56</sup>.

Da principio furono le persone più ricche e benestanti ad abbandonare le città, ritenute troppo congestionate e insalubri. La crescita verificatasi nelle città del mondo occidentale, in seguito alla rivoluzione industriale, considerata da più parti il punto cruciale per lo sviluppo successivo di cui stiamo trattando, e l'evento che segna la

---

<sup>55</sup> Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.

<sup>56</sup> Weber M. (1950). *La città*. Milano: Bompiani.

nascita della città moderna, fu senza precedenti, sia in termini quantitativi che di velocità della crescita, e avvenne senza alcun tipo di controllo urbanistico sul tessuto della città.

L'industrializzazione è sicuramente una forza che ha inciso pesantemente sulle carte urbane di tutti i paesi che ha toccato, malgrado le differenze temporali, con una sostanziale omogeneità. Quello della rivoluzione industriale è da più parti considerato come il momento storico che più incide sul paesaggio costruito e sui meccanismi insediativi. Secondo lo storico dell'architettura Leonardo Benevolo il termine "rivoluzione" sarebbe infatti quanto mai appropriato, in quanto gli sviluppi di quell'epoca (di ogni tipo: economico, industriale, demografico), vanno oltre una certa soglia limite e per ciò «danno al cambiamento un carattere rivoluzionario»<sup>57</sup>.

La specializzazione delle funzioni urbane è strettamente legata alla società industriale. In particolare tre sono i principali cambiamenti di cui è responsabile l'industrializzazione nel rapporto con la città. Innanzitutto essa incide sul legame, fino a quel momento formato da strette relazioni che univa le città con gli ambienti che la circondavano. In secondo luogo trasforma molti habitat agricoli in habitat urbani. E infine cambia la morfologia e la fisionomia delle città.

La rivoluzione industriale dona alle città un peso demografico ed economico senza precedenti. «L'associazione tra industria e città fu subito ben salda»<sup>58</sup>, così come lo furono i problemi che nacquero: i quartieri periferici continuarono a crescere in estensione per rispondere alle pressioni esercitate dall'industrializzazione, la qualità abitativa era scarsa, i problemi igienici notevoli; tutto ciò era acuito dal fatto che le abitazioni erano molto vicine tra loro, e l'addensamento complica lo smaltimento dei rifiuti, in più la vicinanza coi luoghi di lavoro era forte, e quindi lo era anche coi fiumi e con le altre forme di inquinamento. La densificazione delle città occidentali che seguì l'industrializzazione non fu dunque priva di inconvenienti: è proprio in quest'epoca che nascono varie correnti igieniste, che dominano soprattutto nell'Europa urbana del XIX secolo, mosse da fattori quali la diffusione di malattie e di contagi, l'affollamento, il disordine, l'insalubrità, la carenza di regolamentazione, l'elevata mortalità, causate dall'alta concentrazione di persone in condizioni igieniche precarie.

---

<sup>57</sup> Benevolo L. (1993). *La città nella storia d'Europa*. Roma-Bari: Laterza, p. 161.

<sup>58</sup> Benevolo L. (1964). *Le origini dell'urbanistica moderna*. Roma-Bari: Laterza, p. 20.



Il cemento appare come un materiale sempre più idoneo per le nuove costruzioni grazie alla sua resistenza e impermeabilità; la dedensificazione appare come una soluzione a molti dei mali denunciati.

Se inizialmente quindi, come abbiamo detto, sono le persone più benestanti ad abbandonare la città, per trasferirsi al suo esterno, anche a causa di tutte le problematiche che abbiamo descritto, nel XX secolo tale fenomeno diventa di massa.

È vero che in ogni città e in ogni tempo si sono verificati episodi di cali di densità demografica in alcune zone e di crescita in altre, provocando effetti reciproci l'una sull'altra, ma il diminuire della densità abitativa delle nostre città a partire da questo momento storico, è forse il più importante fatto urbano della contemporaneità. La dispersione tipica dello *sprawl* è quantitativamente e qualitativamente differente da ogni altro tipo di dispersione si sia avuta precedentemente nella storia, sia per la misura, sia per lo scopo, sia per il ruolo che hanno giocato le politiche governative. Cercare di descrivere tale cambiamento non è facile, si tratta di un fenomeno complesso, come tutto ciò che riguarda la crescita della città.

Tale processo si verificò tanto in Europa (con la caduta delle mura difensive) che in America, e nel secondo caso forse con una velocità ancora maggiore. Come scrive Ardigò: «L'abbattimento delle mura, la colmatatura dei fossati, l'espansione dell'abitato fuori le mura disperdono insomma a poco a poco la forma stabile della città. Si ha l'espansione a macchia d'olio anche oltre i confini amministrativi di comune o di contea, ecc.»<sup>59</sup>.

In entrambi i casi, quello europeo e quello d'oltreoceano, si assistette a due diversi tipi di sviluppi suburbani. Il primo comprende le espansioni nelle periferie urbane, si tratta di quartieri modesti, riservati alle classi popolari. Il secondo compare invece lungo le vie ferroviarie che si irradiavano dalla città, creando piccoli insediamenti di pendolari. Ai margini dei suburbi si poteva trovare invece l' *exurbia*, e cioè quello sviluppo posto oltre i suburbi, presente sia in Europa che in America, come parte integrante del sistema urbano, e che veniva privilegiato come luogo per le case di campagna o di vacanza delle persone agiate<sup>60</sup>. Queste regioni si stanno espandendo sempre di più negli ultimi decenni, più in estensione che in termini di popolazione, anche se si conosce ancora

---

<sup>59</sup> Ardigò A. (1967). *La diffusione urbana*. Roma: Ed. Ave-An Veritas, p.12.

<sup>60</sup> Bruegmann R. (2006). *Sprawl, A Compact History*. Chicago: University of Chicago Press.

poco a proposito di questo fenomeno. Il termine *exurbia* fu coniato nel 1955 da A.C. Spector, per indicare quelle comunità a bassa densità sorte ai margini delle aree suburbane. Anche se i confini di queste aree non sono precisi, possiamo affermare che questi insediamenti cominciano oltre i suburbi, a distanze comunque non facilmente percorribili quotidianamente dalla città centrale. Essi si confondono e si mescolano facilmente con la campagna circostante. Non sono identificabili né come aree suburbane, né come aree rurali, ma malgrado la distanza continuano a mantenere un rapporto con la città centrale. Esistono solo intorno ad alcune delle città americane, in altre zone, ad esempio a sud e a sud-ovest degli Stati Uniti, per ovvie ragioni geografiche non possono nascere (scarse quantità di acqua). Sono numerose le domande che questi sviluppi suscitano: non si capisce se siano qualcosa di diverso dai suburbi, se ne siano un'estensione, se siano una tipologia di sprawl oppure no, se infine i loro abitanti condividano i medesimi valori degli abitanti dei suburbi. Gli exurbia europei sono del tutto simili a quelli americani, ma vengono spesso indicati con altri nomi, come "rurubanzazioni".

Per tornare alla ricostruzione storica dell'evoluzione del fenomeno dello sprawl urbano partiamo dal già citato testo di K.T. Jackson, nel quale l'autore utilizza una periodizzazione in tre fasi, che ripercorriamo brevemente. La prima è quella che ripercorre la storia dello sprawl nel periodo tra le due guerre mondiali; la seconda fase prende in esame gli anni successivi alla seconda guerra mondiale e in ultimo la terza fase illustra i cambiamenti avvenuti dagli anni '70 in poi.

### *2.1.1. LO SPRAWL NEL PERIODO TRA LE DUE GUERRE*

La dispersione delle città verso l'esterno, già visibile nei primi anni del XX secolo, divenne ancora più significativa intorno agli anni '20. I processi furono simili in tutto il mondo occidentale, così come era avvenuto nel secolo precedente, con qualche ritardo temporale fra le varie zone. Questa volta però il fenomeno non riguardò più solo le persone benestanti che fuggivano dai problemi della città, ma diventò un fenomeno di massa. Con lo spostamento di un numero sempre più crescente di persone, ci fu anche un aumento dello spostamento verso l'esterno di industrie di tutti i tipi. Il risultato fu un'esplosione della crescita urbana, gli orli esterni delle città avanzavano verso le

campagne senza mai assestarsi in un equilibrio definitivo. Nuovi complessi industriali sorsero lungo le principali arterie stradali e chilometro dopo chilometro sorsero nuovi insediamenti residenziali lungo quello che fino a poco prima era spazio aperto. Più della metà degli spostamenti lavorativi erano tra i vari suburbi più che tra i suburbi e il centro. Al di là dei suburbi gli sviluppi degli exurbia continuarono a fiorire, non più solo grazie alle case di campagna o di vacanza delle persone benestanti, ma anche grazie a molte famiglie della classe media, che in questi terreni meno costosi potevano permettersi di costruirsi, molto spesso con le proprie mani, delle abitazioni di proprietà.

Allo stesso tempo c'era un'altra forza che agiva all'interno di questo processo, e agiva non tanto sulla periferia quanto sul centro città. Nella prima metà del 1900, in molte città (vedi i casi di Parigi o Vienna), alcuni governi hanno intrapreso sforzi per riqualificare parti della città centrale, eseguendo quella che oggi sarebbe definita come un'operazione di *gentrification* e che comportava un cambiamento socio-economico di alcune aree cittadine, ma anche un'automatica ondata di migrazioni verso i più economici suburbi. Sicuramente il movimento di massa degli anni '20 è stato più intenso nell'America del nord piuttosto che in Europa. Lo sviluppo dei trasporti pubblici e l'uso dell'auto hanno reso possibile a molte famiglie l'acquisto di abitazioni singole all'interno dei suburbi, un grosso balzo in avanti per le loro aspettative, per molti una vera e propria rivoluzione. Soprattutto verso la fine degli anni '20 anche molte attività di vendita al dettaglio si decentralizzarono molto velocemente; vasti distretti commerciali e industriali sorsero appena fuori del centro cittadino, cominciando molto rapidamente a competere con quelli centrali; a ruota sorsero uffici e attività ricreative e il tutto funzionava come una versione *mignon* dei centri storici cittadini. La condizione sottesa a tutto ciò fu la forte espansione delle infrastrutture e delle strade.

Entro la fine degli anni '30 i risultati della città multinucleare, con i suoi suburbi ed exurbia, erano pressoché visibili. È nel periodo tra le due guerre che le forze di decentralizzazione sembrano aver definitivamente trionfato su quelle della centralizzazione.

### 2.1.2. LO SPRAWL NEGLI ANNI DEL DOPOGUERRA

Dopo la seconda guerra mondiale, l'esperienza americana e quella europea suburbani, finora procedute pressoché parallele, si discostarono per un breve periodo, con lo sprawl ora molto più visibile all'interno degli Stati Uniti piuttosto che in Europa. Le ragioni di ciò sono molteplici. Innanzitutto l'impellente bisogno di ricostruzione delle città europee indirizzò gli investimenti pubblici nello sviluppo urbano, e in un tale clima i pianificatori poterono sperimentare un grande potere nel ridare forma alla città. L'altra, e forse più importante ragione, è il diverso numero di persone e grado di ricchezza esistenti nei due continenti: molte città europee erano state decimate dalla guerra e si ripopolavano lentamente. Gli Stati Uniti viceversa affrontarono prosperità e prodigiosi *baby boom* nei due decenni successivi alla guerra, col conseguente aumento della grandezza delle abitazioni. Un'economia che cresce velocemente porta con sé una rivoluzione delle aspettative verso l'alto, nel momento in cui una società diviene più ricca, le risorse che vengono dedicate ad assicurare i beni di prima necessità, come una casa e del cibo, diminuiscono e questioni più di tipo estetico diventano le prioritarie.

La suburbanizzazione del dopoguerra e lo sprawl dei giorni nostri, secondo Jackson<sup>61</sup>, sono differenti solo in termini di scala. I suburbi americani postbellici sono solo più grandi, ma del tutto simili ai suburbi che li hanno preceduti; con l'aumento della superficie media delle abitazioni però la densità necessariamente cala. Si tratta solo della continuazione di un lungo processo di decentralizzazione.

Non è identificabile un unico omogeneo universo suburbano, c'è una grande differenziazione tra i suburbi dovuta anche al fatto che i residenti li scelgono in base al tipo di comunità o in base ai servizi che desiderano.

Questi anni del dopoguerra vedono anche il quasi totale abbandono dei trasporti urbani, specialmente di quelli ferroviari, in favore dell'automobile, creando il passaggio dal trasporto di massa a quello individuale, dal pubblico al privato, garantendo a molti quell'individualità, mobilità e possibilità di scelta che fino a poco tempo prima appartenevano solo ai cittadini benestanti.

---

<sup>61</sup> Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.

Anche l'Europa sperimentò la suburbanizzazione del dopoguerra, solo che per varie ragioni fu molto meno cospicua di quella americana. Il clima era quello di un'economia piegata, con meno crescita e meno pressione allo sviluppo verso la campagna, inoltre la crescita presente era altamente regolata dall'alto.

Mentre la popolazione nei suburbi americani del dopoguerra continua a crescere, le città centrali sperimentavano una crisi mai osservata in precedenza. La competizione con i grandi centri commerciali si fece particolarmente dura intorno agli anni '50, portando alla ribalta un declino che in realtà era già iniziato in precedenza. La crisi dei centri cittadini americani occupò ampio spazio anche a livello mediatico intorno ai primi anni '70, e tutta la società si chiedeva come fosse possibile che una nazione capace di spedire un uomo sulla luna non fosse capace di evitare l'implosione dei propri centri storici. Quella che per i più viene vista come una crisi, per altri diviene una grandissima opportunità: i nuovi immigrati poterono trovare un'abitazione all'interno di questi quartieri centrali. Vediamo ora cosa avviene del periodo successivo.

### *2.1.3. LO SPRAWL DAGLI ANNI '70 AD OGGI*

Lungo gli ultimi decenni del XX secolo le città di tutto il mondo hanno visto una crescita prodigiosa in termini di popolazione e di area di estensione. Le tradizionali funzioni commerciali e industriali della città sono state spostate al di fuori di essa, mentre al suo interno trovano posto le attività di servizio più pregiate. Con la penetrazione di queste funzioni all'interno delle zone esterne, le vecchie distinzioni tra urbano, rurale e suburbano collassano. «L'assenza di confini certi è ciò che connota la mancanza di identità, di chiarezza, di appartenenza, di forma definita e riconoscibile. Ed è infatti ciò che primariamente connota la città insostenibile, costruita dallo spontaneismo e dalla miopia, alleati della speculazione, negli anni della crescita senza forma»<sup>62</sup>. Tanto che si fa fatica a decodificare e definire dove comincia l'uno e dove inizia l'altro. Non si riscontra più una relazione comprensibile tra questi elementi. Ad un primo sguardo molti centri storici, soprattutto delle città europee, sembrano essere cambiati molto poco negli ultimi 50 anni, ma è principalmente il modo con cui essi

---

<sup>62</sup> Salzano E. a cura di (1992). *La città sostenibile*. Roma: Edizioni delle Autonomie, p. 15.

funzionano a essere cambiato. I centri storici una volta dominavano la vita economica di un'intera regione, oggi ospitano solo una modesta quantità di abitanti, attività e servizi e forti fenomeni di gentrificazione. I centri storici, nel periodo storico che stiamo analizzando, hanno continuato a perdere popolazione e le periferie ad acquisirne, e ciò all'interno degli Stati Uniti è ancora una volta più vero che in Europa. Laddove si registrano possibili inversioni di tendenza, e aumento degli abitanti della città, il fenomeno è imputabile quasi totalmente agli immigrati.

Un'altra tendenza che può essere messa in evidenza e che appartiene a questo momento storico è che proprio durante gli ultimi decenni i suburbi sono diventati diversi ed eterogenei tra di loro come mai in precedenza.

Ci sono anche stati dei cambiamenti significativi rispetto ai suburbi del dopoguerra, soprattutto negli Stati Uniti: le abitazioni sono diventate ancora più grandi; molti insediamenti sperimentano delle forme di governo privato, e un numero crescente di suburbi sono diventati "gated"; molte delle nuove abitazioni sono prefabbricate e sono riuscite ad ottenere l'accesso a un proprio giardino privato.

Questi recenti cambiamenti sono stati motivo di nuove critiche verso lo sprawl. Lungo questi insediamenti sono apparsi nuovi centri commerciali, uffici, tutti connessi tra di loro tramite superstrade. La scala di questi recenti sviluppi è la più grande che si sia mai registrata. Uno degli elementi più interessanti di questi ultimi 30-40 anni di sviluppo suburbano è stata proprio la nascita di zone industriali e di uffici (*industrial e office park*). Accanto ai negozi sorsero infatti studi medici privati, teatri, hotel, ristoranti. Nella loro definizione essi sembrano voler coniugare insieme centralizzazione e decentralizzazione, i benefici dell'intensità di relazioni creata dalla fusione di più funzioni assieme che si verifica nel centro, e allo stesso tempo la tranquillità che deriva dalla loro dispersione all'interno di un "park". Tale modello non è una peculiarità solamente americana, ma si è diffuso rapidamente in tutto il mondo.

In conclusione di questa breve storia dello sprawl possiamo fare alcune considerazioni. Innanzitutto la suburbanizzazione non è un fenomeno peculiarmente americano, ma una caratteristica di tutta la crescita urbana nelle diverse parti del mondo, presente da almeno un secolo. Anche se i suburbi delle città europee non si sono sviluppati esattamente come negli Stati Uniti in questi ultimi decenni, per molti aspetti hanno seguito il medesimo modello. Questa affermazione può essere estesa anche ai suburbi

del Canada<sup>63</sup> e dell'Australia<sup>64</sup>, che hanno sistemi di pianificazione urbana più simili a quelli europei piuttosto che a quelli americani. Come i suburbi americani, anch'essi sono molto differenti fra di loro. Forse qualche diversità può essere notata tra le nazioni del nord e del sud dell'Europa. Nelle più ricche nazioni dell'Europa del nord e dell'ovest la diffusione urbana arrivò molto prima che nelle nazioni del sud e dell'est, ed è stata fortemente regolata e pianificata dall'alto. Nelle nazioni del sud e dell'est viceversa la decentralizzazione è arrivata successivamente, ma con una maggiore velocità e con forme di regolazioni meno stringenti. Guardando alle bassissime densità delle città europee non sorprende che, soprattutto negli ultimi decenni, l'auto privata sia diventata il mezzo più comune di spostamento. L'incremento dell'utilizzo dell'automobile è stato rapidissimo in Europa.

## 2.2. ALL'ORIGINE DELLO SPRAWL

Ogni nazione e ogni individuo, si circondano immediatamente di un apparato materiale che corrisponde esattamente alla loro condizione morale o di pensiero. Osservate come ogni verità e ogni errore, sempre pensieri della mente di qualche uomo, si rivestano di società, case, città, linguaggi, rituali, giornali. Osservate (...) come legno, mattoni, calce e pietra siano fluiti in forme opportune. Ne segue, ovviamente, che il minimo cambiamento dell'uomo modificherà le circostanze in cui è coinvolto; il minimo allargamento delle idee, la minima attenuazione del sentire rispetto agli altri individui provocherà i più notevoli cambiamenti della realtà esterna.<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> Miron J.R. (2003). *Urban sprawl in Canada and America: just how dissimilar?*. Articolo reperibile sul sito: <http://citieslab.utsc.utoronto.ca/JohnMiron/Miron2003USCAJHD.pdf>

<sup>64</sup> Garden F.L., Jalaludin Bin B. (2009). Impact of Urban Sprawl on Overweight, Obesity, and Physical Activity in Sydney, Australia. *Journal of Urban Health*, 86,1.

<sup>65</sup> Emerson R.W. *War*. Conferenza tenuta a Boston nel 1838, ristampata in: Emerson R.W. (1887). *Complete Works*. Vol XI. Boston: Houghton, Mifflin & Co.

Le diverse definizioni del termine *sprawl*, che abbiamo esaminato all'interno del primo capitolo, ci aiutano nel mettere in luce diverse ragioni della sua proliferazione. Sono emerse in letteratura moltissime cause supposte, a volte anche in contraddizione tra di loro, ritenute alla base del fenomeno dell'*urban sprawl*. Nel paragrafo che segue tenteremo di mettere ordine fra queste varie cause.

Lo *sprawl* sembra essere causato da un complesso insieme di forze interrelate tra loro. A livello generale esse possono essere collocate su tre differenti livelli di analisi: il livello macro, quello meso e quello micro<sup>66</sup>.

Il primo livello viene interpretato a partire dai paradigmi socio-economici e da tutti quei trend che delineano la natura delle moderne società urbane, come il capitalismo e la globalizzazione per citarne alcuni. Le grandi tendenze economiche producono dei mutamenti nelle città per svilupparsi in determinati modi. Quelle attuali hanno creato una crescente competizione tra le città per la gestione delle attività economiche, provocando dei fallimenti di mercato generati dal voler perseguire solamente ciò di cui il capitale necessita, senza considerare pienamente gli interi costi sociali ed ambientali che accompagnano tali decisioni. Ad esempio la deindustrializzazione sperimentata da molte aree geografiche negli ultimi decenni ha provocato un'ulteriore competizione per l'utilizzo dei terreni lasciati liberi.

È nel secondo livello che si possono identificare il maggior numero di cause dell'*urban sprawl*, come i cambiamenti demografici, le ondate migratorie, l'economia locale, le variabili politiche. Ed è qui che le specificità delle singole regioni o città diventano più significative nel determinare l'estensione e le caratteristiche del fenomeno a livello locale. La ricchezza, la struttura economica e sociale di una città, sono tutte variabili che vanno a incidere sulla direzione dell'*urban sprawl*.

Il terzo e ultimo livello comprende le singole decisioni degli attori che agiscono all'interno del sistema urbano, siano essi individuali (come i componenti dei nuclei familiari) o collettivi (come ad esempio le ditte costruttrici) e che si interfacciano con l'insieme delle variabili esaminate precedentemente.

All'interno di questo quadro generale di riferimento i singoli paesi possono adottare le proprie regole, in materia fiscale, ambientale, di mercato, che possono incoraggiare o scoraggiare lo *sprawl* a differenti gradi.

---

<sup>66</sup> European Environment Agency (2006). *Urban sprawl in Europe: the ignored challenge*. Copenhagen: EEA.



Nel sistema di fattori alla base dell'urban sprawl, le cause sono multiple e convergenti, non è dunque facile stabilire un ordine di importanza e fissare delle priorità. Ciò è dovuto anche al fatto che vi compaiono numerosi fattori che si collocano su ordini differenti: tecnici, politici, economici e psico-sociologici.

Generalmente gli autori concordano su una serie di fattori che possono essere identificati come causa dello sprawl<sup>67</sup>.

Molte delle cause che sono state determinanti all'origine del fenomeno continuano a perdurare ancora oggi, se pur magari con alcune nuove sfaccettature, mentre altri elementi sono tipici della più recente decentralizzazione.

Li elenchiamo brevemente e poi li esaminiamo separatamente.

- Fattori che incidono sulla richiesta di suoli disponibili su cui edificare ai margini delle aree urbane;
- Ruolo delle politiche pubbliche;
- Preferenze individuali;
- Individualismo proprietario;
- Innovazioni tecnologiche.

### *2.2.1. FATTORI CHE INCIDONO SULLA RICHIESTA DI SUOLI DISPONIBILI*

Partiamo coll'esaminare il primo fattore. Detto in parole semplici i terreni ai margini delle aree urbane sono fortemente richiesti dagli imprenditori (usando questo termine per includere tutti coloro che intendono comperare i terreni per costruirvi abitazioni o strutture, siano esse di tipo commerciale o industriale), i terreni più produttivi sono quelli di tipo agricolo. Man mano che le richieste aumentano gli imprenditori tentano di spingersi più lontano per acquistare dell'altro terreno.

---

<sup>67</sup> Ewing R. (1997). Is Los Angeles-style sprawl desirable? *American Planning Association. Journal of the American Planning Association*; 63, 1.

Il prezzo dei terreni agricoli è universalmente più basso di quello dei terreni destinati a sviluppi residenziali o di servizi<sup>68</sup>, e le singole municipalità rivestono un ruolo cruciale nel processo di conversione dei terreni da suoli agricoli a spazi edificabili.

La competizione tra di esse per ottenere nuove fonti di reddito in seguito all'edificazione dei terreni, può incidere fortemente sul restringimento dei controlli nella conversione dei suoli e nell'offerta di benefici alle imprese industriali e commerciali che decidono di investire all'interno di una municipalità.

Sono identificabili alcune forze che incidono sulla domanda di terreni posti ai margini dell'area urbana, oltre agli elementi di tipo economico, tra cui ricordiamo la crescita di popolazione, l'aumento dei redditi, il diminuire dei tempi e dei costi dei trasporti pendolari, i progressi in campo tecnologico (che influiscono ad esempio sulla possibilità di telelavoro).

Per quanto riguarda i fattori economici, sia micro (prezzi dei terreni, disponibilità di terreni agricoli...), che macro (globalizzazione, crescita economica...), risultano molto spesso la spiegazione più utilizzata. Le forze economiche incentivarono certamente la dispersione della città: la rivoluzione commerciale del 1700 e quella industriale del 1800 crearono un'enorme quantità di posti di lavoro e opportunità rendendo in qualche modo necessaria l'espansione verso l'esterno. L'espansione dei suburbi del dopoguerra fu guidata anch'essa da una grande pressione da parte delle forze economiche, tra le quali emergeva una sempre più consistente cultura di tipo consumistico.

Le cause economiche in generale sono frequentemente interpretate attraverso i fallimenti di mercato. Essi vengono definiti dagli economisti come situazioni in cui la "mano invisibile" fallisce nell'allocare le risorse in un modo che sia socialmente desiderabile. Nel nostro caso sono identificabili tre ordini di fallimenti che fanno in modo che una eccessiva quantità di terra venga urbanizzata e/o che il modello di sviluppo che si segue sia inefficiente<sup>69</sup>. Il primo fallimento che si viene a creare è che lo spazio al di fuori delle aree urbane non viene valorizzato al di là del valore che possiede di per sé in quanto terreno, e che non si tengono in considerazione i benefici intangibili

---

<sup>68</sup> Meyer W.B., Turner B.L II. (1994). *Changes in Land Use and Land Cover: A Global Perspective*. Cambridge University Press.

<sup>69</sup> McGuire T.J., Sjoquist D.L. (2003). Urban Sprawl and the finances of state and local governments. In Sjoquist D. (ed.). *State and local finances under pressure*. Cheltenham, U.K., Northampton, MA: Elgar Publishing, pp. 299-326.

che comporta, come ad esempio il contributo che tale terreno dà al mantenimento della pulizia dell'aria o la possibilità di utilizzarlo come parco pubblico. Tali esternalità positive vengono troppo spesso dimenticate, con il risultato che il costo di terreni posti ai margini delle aree urbane rimane troppo basso e troppa terra viene convertita da terreno agricolo a terreno edificabile, più di quanto sia socialmente accettabile. Più i prezzi dei terreni agricoli sono bassi, più i profitti che genereranno saranno elevati.

Un secondo fallimento si posiziona a livello più micro, individuale, e comprende i costi sociali che gli automobilisti che percorrono lunghe distanze producono e non considerano, ancora di più per il fatto che questi costi vengono supportati dagli altri più che da loro stessi, e questo è un ulteriore incentivo a ignorarli.

I soggetti fanno scelte riguardo ai loro spostamenti che tengono in considerazione solamente i costi privati dei trasporti e non i costi che ricadono sulla collettività (congestione del traffico, inquinamento). Ne deriva che spesso vivono lontano da dove lavorano e pendolano più di quanto sia sostenibile.

L'ultimo fallimento di mercato<sup>70</sup> appartiene al settore immobiliare, che non tiene in considerazione i costi delle infrastrutture progettate nelle zone suburbane, dato che dal loro punto di vista appaiono viceversa molto economiche e vantaggiose, tuttavia i costi generati da queste strutture sono inferiori alle tasse che i nuovi residenti di queste aree vengono a pagare.

### *2.2.2. RUOLO DELLE POLITICHE PUBBLICHE*

Il secondo fattore, le politiche pubbliche, ci è molto utile per spiegare le dimensioni che la suburbanizzazione ha assunto.

Nel XX secolo, soprattutto il governo federale americano, aiutò a dar forma, incoraggiò e finanziò l'espansione suburbana dirigendo la crescita in determinate aree.

Ci sono molti modi con cui le politiche pubbliche possono influire sui modelli di sfruttamento dei suoli. Innanzitutto ci sono innumerevoli sovvenzioni che incoraggiano gli insediamenti a bassa densità, e il risultante prezzo più basso delle abitazioni

---

<sup>70</sup> Brueckner J.K. (2000). Urban Sprawl: Diagnosis and Remedies. *International Regional Science Review*, 23, 2.

incoraggia l'acquisto di abitazioni più grandi. Anche le infrastrutture pubbliche vengono sovvenzionate, così come strade ed autostrade.

L'effetto immediato è che gli spostamenti vengono a costare meno, incoraggiando movimenti pendolari sempre più lunghi. Non solo i governi nazionali, ma anche i governi municipali giocano il loro ruolo, infatti gli insediamenti suburbani all'interno dei propri territori sono visti come un potenziale per far crescere i propri ricavi attraverso le tasse sulla proprietà. Gli investimenti sia statali che a livello locale ci dicono molto, purtroppo, su quali siano le priorità nazionali. Lo spazio costruito esprime il contenuto e la sostanza di una società, nonché le sue priorità politiche. Il paesaggio offre un punto di vista privilegiato per comprendere i rapporti delle società coi loro ambienti, riflette le scelte di una società, i suoi stili di pianificazione, le sue possibilità economiche: man mano che questi fattori si modificano anche il paesaggio si modifica.

L'insieme delle alleanze politiche che esercitano una costante pressione per gli sviluppi periferici viene normalmente chiamata *Sprawl machine*<sup>71</sup>. Questa alleanza politica include proprietari terrieri, promotori immobiliari, agenti immobiliari, banche, compagnie assicurative, imprese costruttrici, costruttori di automobili e camion, ditte subappaltatrici, figure politiche che ricevono contributi per avvallare i progetti. Implica anche il coinvolgimento di imprese come supermercati, discounts, fast food in franchising. Ogni particolare alleanza riflette sia le condizioni del mercato, che alcune peculiarità locali. Lo sprawl sarebbe il risultato dell'aggregazione di una miriade di singole decisioni prese da individui differenti. In particolare possono essere distinti due gruppi di attori: quelli che prendono decisioni relative al loro muoversi nello spazio, come famiglie e imprese, e quelli che incidono sul fenomeno predisponendo le condizioni che fanno in modo che gli attori del primo gruppo assumano le loro decisioni.

Il suburbano rappresenta un mercato in cui coesistono molteplici interessi economici privati che orientano le domande e i comportamenti: il sistema degli attori in gioco è complesso e le responsabilità sono altamente ripartite e difficili da ricostruire.

Sembra che molte delle città siano impegnate a fare tutto ciò che possono per crescere il più velocemente possibile sacrificando la vivibilità locale e la qualità ambientale per assecondare questa crescita. Il motore di questa macchina è fortemente alimentato dalla

---

<sup>71</sup> Moloch H., Logan J. (1987). *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*. Berkeley: University of California Press.

speculazione terriera. Anche se tutti gli attori coinvolti possono non essere d'accordo su alcune tematiche, hanno tutti un comune interesse economico nel promuovere la crescita. La rarefazione residenziale è un obiettivo speculativo che fa aumentare il loro volume d'affari. In questo sistema anche il governo locale gioca nuovamente un importante ruolo, soprattutto per quanto riguarda la regolazione e l'edificazione dei suoli: i permessi edilizi, gli investimenti in strade e altre infrastrutture pubbliche, sono gestite infatti dal governo locale.

La produzione di milioni di abitazioni, che ha richiesto cospicui sussidi per i mutui, enormi spese per le famiglie e comportato grandissimi profitti per i costruttori, hanno ampiamente configurato il benessere materiale delle persone e dei territori.

È stato ampiamente stabilito che la zonizzazione e le regolazioni dell'uso dei suoli sono uno dei fattori di sprawlizzazione<sup>72</sup>. La zonizzazione implica separazione, segregazione, isolamento. La mozione più semplice sarebbe quella di sospendere questo tipo di ordinanze, ma l'opposizione più frequente proviene dalle municipalità stesse che non vogliono perdere il controllo del proprio territorio. La zonizzazione è stato lo strumento utilizzato per realizzare la separazione di funzioni. Questa pratica, ampiamente applicata all'interno della città moderna, stabilisce che differenti aree della città devono ospitare funzioni differenti; essa assicura così che si verifichi il massimo spreco di terra. Questo tipo di regolazione apparì per la prima volta in Germania e in California a fine '800, in Germania per tenere i macelli fuori dalle aree residenziali, in California per allontanare le lavanderie cinesi da alcuni quartieri. Successivamente anche New York e Los Angeles adottarono queste regolazioni. I sostenitori di queste pratiche enfatizzavano il fatto che avrebbero ridotto le fluttuazioni dei prezzi immobiliari salvaguardando gli interessi dei proprietari terrieri e avrebbero creato città più ordinate e organizzate. Era soprattutto la separazione tra industrie e abitazioni a essere vista come particolarmente salutare. Negli ultimi 80 anni però la zonizzazione è diventata uno strumento standard all'interno della pianificazione urbana. Molte sono le critiche sulla sua effettiva capacità di comportare miglioramenti al benessere, e anzi è stata portata all'estremo arrivando a separare anche le diverse sottocategorie complementari.

Un tema che sta ricevendo sempre maggiore attenzione, collegabile al fattore politiche pubbliche come una delle cause del fenomeno dello sprawl, è quello dei costi

---

<sup>72</sup> Pendall R. (1999). Do land-use control causes Sprawl? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 26, 555-571.

addizionali che le infrastrutture che servono gli insediamenti a bassa densità devono sostenere. I loro servizi sono infatti negativamente interrelati alla bassa densità e inoltre i costi necessari al loro mantenimento non sono sostenuti solamente dagli abitanti dei nuovi insediamenti, ma da tutti i contribuenti.

La politica pubblica che sta a monte di tutte le altre è però quella della regolazione governativa dell'uso del suolo. L'uso del suolo per la suburbanizzazione è dominato da ordinanze che zonizzano e suddividono i terreni e che hanno effetti sostanziali sullo sfruttamento dei suoli. Tali ordinanze sempre più frequentemente richiedono lotti di terra sempre più estesi, scoraggiano gli insediamenti residenziali multifamiliari ed esigono parcheggi sempre più grandi per fini commerciali. L'esistenza di un ampio numero di municipalità coinvolte permette agli individui di poter scegliere fra un'ampia gamma di servizi pubblici disponibili, e la competizione che ne consegue incoraggia a ricercare sempre una maggiore efficienza, perché i nuovi residenti contribuiscono con le loro tasse più di quanto costino in servizi. In realtà la competizione che vi è tra le città centrali e i suburbi o tra i suburbi tra loro, che nasce dal desiderio di massimizzare le entrate provenienti dalle tasse, si rivela presto essere un gioco a somma zero, in cui i nuovi insediamenti sono sviluppati a spese di aree precedentemente esistenti, in cui ciò che viene vinto dai vincitori viene perso dai perdenti, in cui il guadagno di una persona costituisce una perdita per qualcun altro.

All'interno di questo complesso quadro sicuramente le preferenze individuali per gli insediamenti a bassa densità e per una tipologia abitativa di casa unifamiliare sono da tenere in considerazione. Affrontiamo questo aspetto nel prossimo paragrafo.

### 2.2.3. *PREFERENZE INDIVIDUALI*

Per quanto riguarda le cause culturali è all'inizio del 1800 che cominciarono a emergere quelle idee che si sarebbero concretizzate successivamente in quello che viene definito come "American Dream"<sup>73</sup>, e che rappresenta un ideale totalmente differente da qualsiasi altro ideale lo abbia preceduto nella storia. Inizialmente queste idee erano

---

<sup>73</sup> Leinberg C.B. (2008). *The option of urbanism. Investing in a new American Dream*. Washintong D.C.: Island Press.

articolate da pochi autorevoli soggetti, solo successivamente si radicarono all'interno dei valori filosofici e politici della nazione americana e entro la fine del 1900 ne divennero un principio centrale.

È stato lo storico J.T. Adams a coniare il termine "American Dream"<sup>74</sup>, descrivendolo come il sogno americano di una terra in cui la vita fosse migliore e più ricca per tutti, con più opportunità in base alle abilità e capacità di ciascuno; è un sogno di carattere sociale in cui ogni persona riesce a raggiungere la più grande importanza che la natura gli consente, ed è riconosciuta dagli altri per ciò che è, senza considerazione di classe o di status sociale. L'American Dream si basa sulla convinzione che anche coloro che provengono da origini umili possano ottenere una migliore condizione sociale e un più ricco standard di vita. Questo ideale ha dato forma all'immagine dell'intera nazione statunitense e ha sostenuto avanti sentimenti di orgoglio nazionale.

Per almeno 200 anni gli americani di tutte le classi hanno idealizzato la vita all'interno di case unifamiliari, circondate da abbondanti prati e allo stesso tempo hanno deplorato lo sprawl che risulta da una crescita residenziale e commerciale non regolata.

A differenza di ogni altra civiltà gli americani hanno idealizzato la casa e il terreno attorno ad essa invece che il tipo di quartiere e di comunità all'interno dei quali questi elementi sono inseriti. La casa unifamiliare nel suburbio implica isolamento e mancanza di contesto fisico e sociale, il sogno si realizza, ma solo per metà, senza una vita di quartiere a supporto di una bella casa.

I valori culturali che incoraggiarono la crescita dei suburbi possono essere riassunti in tre: domesticità, privacy e isolamento sia fisico che sociale dai problemi generalmente associati alla vita cittadina. La ricerca della privacy è portata ad un livello tale che diviene molto difficile costruire un'organica e ben funzionante società attorno alle dimore.

Allo stesso tempo lo sprawl rende possibile la conciliazione tra il desiderio di spazio delle persone e il desiderio di accesso e di vicinanza a determinate opportunità e servizi. Ovvero non esiste più una dicotomia tra i due elementi, che fino a questo punto della storia urbana erano alternativi, ma bensì una logica di et/et. Lo sprawl rappresenta un mezzo per separare e cogliere insieme quello che in precedenza rappresentava una separazione inscindibile. Si abbandona cioè la logica duale urbano/rurale per tentare di

---

<sup>74</sup> Adams J.T. (1931). *The Epic of Americ*. Boston: Little Brown.

giungere a una logica paradossale che comprenda allo stesso tempo un elemento e il suo contrario.

Accadde che quelli che erano considerati come i vantaggi della concentrazione (occasioni di incontri, informazioni, socialità) si trasformarono in svantaggi (congestione, tempi e costi dei trasporti, qualità ambientale, costo della vita) e che i vantaggi potessero essere ugualmente ottenuti anche senza concentrazione.

Il suburbio stabilisce un suo particolare rapporto sia con la campagna che lo circonda, che con la città attorno a cui gravita. La prossimità alla città rende possibile la fruizione di determinati vantaggi tipici della vita urbana, che sono realizzabili a partire dal raggiungimento di una certa densità abitativa. Allo stesso tempo, l'essere prossimi, ma non inseriti nella rete urbana, consente agli abitanti dello sprawl la liberazione da alcuni aspetti della città, ritenuti poco gradevoli. La vicinanza alla campagna, dall'altra parte, permette loro di avere un'aria più pulita e una maggiore facilità di accesso alle aree verdi.

Queste considerazioni fanno sì che la realtà suburbana sia più facilmente definibile in relazione alla sua posizione rispetto alle altre aree urbane e rurali vicine, piuttosto che in base a caratteristiche sue proprie.

Si viene a creare una netta separazione dei confini tra ciò che è pubblico e ciò che è privato, ogni proprietà è qualcosa di nettamente distinto dal quartiere a cui appartiene. Questo cambiamento riflette un più generale mutamento della natura della famiglia e delle sue relazioni con la comunità, che sono due entità sempre più separate e che hanno legami sempre più deboli. Si cerca fortemente di proteggere la propria privacy e intimità da intrusioni esterne. Le case singole situate nel loro appezzamento di terra sono un'espressione fisica di cambiamenti sociali. Le persone cercavano di proteggere le proprie famiglie costruendo spazi sempre più privati, in una nuova concezione della famiglia stessa, la casa, il giardino e la città stessa<sup>75</sup>.

Oltre agli atteggiamenti che abbiamo appena descritto, propri soprattutto della società americana, ne possiamo segnalare un altro, che riguarda l'utilizzo dei suoli. L'atteggiamento generale della società rivela una percezione della terra come un bene da utilizzare senza troppi scrupoli dal momento che la sua disponibilità è illimitata. Accanto a questa concezione, ci sono altri valori tradizionalmente associati alla terra: il

---

<sup>75</sup> Gottdiener M. (1985). *The Social Production of Urban Space*. 2nd edn. University of Texas Press, Austin.



suo possesso è stato per secoli un indicatore di ricchezza e di una certa posizione sociale. Nonostante questo retroscena, il ruolo della terra si modificò nel corso del 1800. Con la crescita dell'agricoltura non c'era più bisogno di coltivare direttamente la terra per potersi sfamare, e ciò contribuì a creare una visione meno utilitaristica della terra, che iniziò a essere concepita più come uno scenario gradevole per la propria residenza familiare<sup>76</sup>. Approfondiremo questo aspetto all'interno del prossimo paragrafo.

I valori che abbiamo elencato fin'ora trovano manifestazione concreta nella residenza familiare singola, che prese forma col tempo e in particolar modo grazie all'esistenza dei suburbi, e che soddisfaceva allo stesso tempo il desiderio di una vita vissuta a maggior contatto con la natura, identificata come il luogo ideale, anche dal punto di vista morale, per crescere la propria famiglia. Questa visione era indubbiamente rinforzata dal pensiero religioso.

Durante il 1900 ai valori morali si unirono quelli commerciali e l'abitazione singola divenne una comodità che in molti si potevano permettere. L'idea diffusa era che la residenza familiare fosse un punto fermo e solido all'interno della società, in contrapposizione all'instabilità e alla competitività presente all'interno del sistema capitalistico, e che avrebbe protetto e rafforzato la famiglia, e ciò ovviamente incoraggiò nuove costruzioni. Questo ideale cambiò parzialmente dopo la seconda guerra mondiale, nel clima di generale ottimismo americano, architetti e costruttori enfatizzarono le produzioni di massa, l'uso di materiali e tecnologie sempre più avanzate. L'ideale dell'abitazione come una forza stabilizzatrice all'interno della società perdurò anche se privato dei suoi caratteri morali di un tempo. La casa diviene una sorta di paradiso psicologico, frequentemente i costruttori usano termini come "vivibilità, comfort e convenienza, divertimento" per trasmettere questo senso di pieno benessere, traducendo questa attitudine mentale con un'espressione geografica. Diventò il simbolo che testimoniava l'aver raggiunto una certa posizione all'interno della società, la meta a cui ogni famiglia dovesse aspirare, e i vari tipi di abitazione (case distaccate o semi-distaccate) vengono associati a diversi attributi di classe.

La casa arriva ad essere dunque un simbolo sociale: se per Le Corbusier essa era intesa come "macchina per l'abitare"<sup>77</sup>, in un'ottica squisitamente funzionalista, nella visione

---

<sup>76</sup> Shi Y.J., Phipps T.T., Colyer D. (1997). Agricultural Land Values under Urbanizing Influences. *Land Economics*, 73, p. 90-100.

<sup>77</sup> Le Corbusier (1923). *Vers une architecture*. Paris: Cres.

suburbana essa diviene un mezzo per vivere. Ci sono stati vari tentativi di spiegare la ragion d'essere del più basilare elemento di un suburbio, l'abitazione singola, (possibilmente con giardino) e le forze che hanno agito sulla proliferazione di questo ideale – che si oppone tanto alle abitazioni collettive quanto alle case rurali - nelle varie città. Numerose spiegazioni di questo fattore hanno uno stampo di tipo sociobiologico: affermano cioè che la casa singola è qualcosa di profondamente radicato nel comportamento umano, è vista come la risposta a un bisogno universale all'interno del quale il sé e la famiglia possono essere percepiti come un'entità separata, unica, protetta e privata<sup>78</sup>. Allo stesso modo l'appartamento collocato in un palazzo di molti piani è rifiutato perché percepito come una minaccia all'immagine del sé come una personalità unica e separata. La proprietà privata viene cioè vista come una sorta di bisogno vitale dell'anima. Queste visioni sono difficilmente relazionabili con la diffusione di tali abitazioni nelle aree suburbane. Sembrano essere più appropriate le spiegazioni di tipo culturale e socioeconomico, in cui la casa singola è vista come un simbolo di status che rappresenta la posizione sociale dei suoi occupanti. La loro dimensione, stile, arredamento e grado di isolamento dalle altre abitazioni sono tutte affermazioni di status che accentuano ancora di più le varie posizioni. La casa singola è il simbolo più visibile dell'aver raggiunto un posto nella società, è un investimento che consente il guadagno di un più alto status sociale e un maggior benessere, e che rappresenta l'individuo stesso: anche se è spesso una sorta di scatola, priva di personalità e prodotta in massa, diviene la più tangibile e ovvia estensione del sé. Come afferma Lefebvre nel suo celebre *Il diritto alla città*, «La pubblicità diventa così l'ideologia stessa di questa società, ogni “oggetto” ogni “bene” si sdoppia in una realtà e in una immagine facente parte essenziale del consumo. Si consumano simboli tanto quanto oggetti: simboli della felicità, della soddisfazione, della potenza, della ricchezza (...). Il simbolo si acquista e si vende; il linguaggio diventa valore di scambio. Di conseguenza, chi concepisce la città e la realtà urbana come sistema di segni li offre implicitamente al consumo come oggetti integralmente consumabili: come valore di scambio allo stato puro. Cambiando i luoghi in segni e valori, il pratico-sensibile in significati formali, una teoria di questo tipo cambia anche in puro consumatore di segni colui che li percepisce»<sup>79</sup>.

---

<sup>78</sup> Cooper C. (1974). The house as symbol of the self. In Lang J. (et al.), *Designing for Human Behavior: architecture and the behavioral sciences*. Stroudsburg, Pennsylvania: Dowden, Houtchinson & Ross.

<sup>79</sup> Lefebvre H. (1970). *Il diritto alla città*. Padova: Marsilio, p. 82.

L'ideale suburbano offriva la promessa di una risposta ambientale visibile agli sforzi personali, che avrebbe combinato contemporaneamente i migliori pregi della città con i più grandi vantaggi della campagna, tentando di ridurre al minimo gli svantaggi.

E questa connotazione permane nonostante gli importanti cambiamenti subiti dai suburbi nella seconda metà del secolo scorso, e si colloca all'interno di un contesto culturale che enfatizza in modo particolare i valori di tipo individualistico. La separazione spaziale corrisponde a un'enfaticizzazione delle differenze di classe, reddito e razza. La suburbanizzazione sembra dipendere, oltre che dagli elementi che abbiamo fin qui esaminato, anche da fattori di tipo consumistico e in particolare dall'espansione di alcuni beni di consumo, bene casa incluso. Il consumo pro capite di abitazione continua ad aumentare, le case sono sempre più grandi e ospitano sempre meno occupanti<sup>80</sup>. Come si evince dalla tabella sottostante, i dati censuari americani, affermano che nel periodo compreso tra il 1970 e il 1990, l'aumento di popolazione è stato del 22%, l'aumento del numero delle abitazioni, nello stesso periodo, è stato di più del doppio, pari al 47%. Allo stesso tempo mentre la dimensione dell'abitazione media è aumentata del 39%, il numero medio dei suoi abitanti si è ridotto. Cioè la dimensione media delle abitazioni aumenta mentre il numero dei loro componenti diminuisce.

Tab. 1 - Cambiamenti nella tipologia abitativa statunitense.

<i>CARATTERISTICA</i>	<i>1970</i>	<i>1990</i>	<i>VARIAZIONE %</i>
<i>Popolazione</i>	203.302.031	248.718.291	22
<i>N° di abitazioni</i>	63.401.000	93.347.000	47
<i>N° medio di occupanti per abitazione</i>	3,14	2,63	-16
<i>Dimensione media delle abitazioni (sq. feet)</i>	1.500	2.080	39

Fonte: U.S. Census Bureau.

I costruttori hanno ovviamente offerto la possibilità di realizzare questo sogno, composto da tutti gli elementi descritti all'interno di questo paragrafo. Tutti i professionisti il cui lavoro dipende dalla crescita (pianificatori, architetti, ingegneri) tendono a supportare i nuovi sviluppi.

<sup>80</sup> Fodor E. (1999). *Better not Bigger*. Gabriola Island B.C.: New Society Publisher.

Le scelte individuali e dei costruttori hanno trovato collocazione all'interno del più ampio settore delle decisioni pubbliche intraprese a livello politico che hanno aumentato gli investimenti per le infrastrutture destinate a queste nuove aree, piuttosto che destinarli alle infrastrutture urbane che abbiamo esaminato precedentemente.

Il possesso di un'abitazione singola oggi è un obiettivo forse ancora più importante da raggiungere, e si è fatto talmente forte tanto da poterla separare dal quartiere dov'è collocata. Gran parte delle attività e del tempo libero ruota intorno alla casa, che diviene una sorta di centro di intrattenimento auto-sufficiente. Il punto significativo da notare è come la vita sia centrata all'interno dell'abitazione piuttosto che sul quartiere o sulla sua comunità.

Anche il desiderio di spazi verdi si è fatto più forte in corrispondenza alla crescita dell'orientamento ambientale e culturale diffusosi a partire dagli anni '60 in poi; la casa con giardino consentiva ai suoi residenti una sorta di ritorno al passato, alla campagna, mantenendo comunque uno stretto contatto con la città. Il giardino, una volta elemento riservato solamente ai palazzi di un certo pregio, diventa disponibile in forma molto più ridotta, per gran parte delle abitazioni suburbane.

Le famiglie scelgono cioè di vivere in luoghi che offrono un più attraente pacchetto di beni. La qualità delle scuole, la sicurezza, la disponibilità di parcheggi e di verde sono tra gli elementi che la maggior parte di queste famiglie prende in considerazione. L'idealizzazione della casa porta naturalmente ad enfatizzarne il prato e il giardino, che ugualmente trasmettono un'impressione di ricchezza e di una certa posizione sociale. Gli individui e le famiglie che si spostano nei suburbi portano con sé una visione quasi idilliaca e romantica delle aree verdi esterne alle città, associandole a una vita tranquilla a contatto con la natura; inoltre sono spesso convinti che la vita urbana sia dannosa per i propri figli, frequentemente infatti la scelta del trasferimento subentra con la nascita del secondo figlio<sup>81</sup>. La ricerca del contatto con il verde, è di natura conflittuale, impregnata di miti e di contraddizioni<sup>82</sup>.

Il giardino privato è un elemento essenziale all'identità di una casa suburbana, e si contrappone in maniera antitetica allo stile di vita denso e compatto da cui molti di

---

<sup>81</sup> Charmes E. (2011). *La ville emiettée*. Paris: PUF.

<sup>82</sup> Sandera H.A., Polasky S. (2009). The value of views and open space: Estimates from a hedonic pricing model for Ramsey County, Minnesota, USA. *Land Use Policy*, 26, 837-845.

questi abitanti provenivano. Il prato inserisce una barriera, è un mezzo di transizione tra ciò che è pubblico, la strada di fronte a casa, e ciò che è estremamente privato, l'abitazione, e media tra questi due elementi, oltre a rappresentare il posto ideale dove far crescere i propri figli.

L'insieme di tutti questi valori fece sì che entro gli anni '70 del 1900 il termine suburbio non implicasse più condizioni di inferiorità o di degrado. Si passa così dal considerare la città come una virtù, a considerarla come qualcosa da cui allontanarsi.

Gli abitanti dei suburbi acquistano insieme alla propria residenza un intero pacchetto di attributi, alcuni riferibili alla casa in sé, altri ai suoi dintorni, le cosiddette *amenities* residenziali e ambientali sono parte integrante di questo pacchetto.

In conclusione, mettiamo in evidenza un limite presente all'interno di tale ordine di cause dello sprawl prima di passare ad esaminare quello successivo. Tale limite lo si incontra nel momento in cui simili fenomeni di dispersione si sviluppano in società che non presentano, o presentano in modo molto contenuto, i tratti culturali e valoriali che abbiamo esaminato e che sono tipicamente appartenenti alla società statunitense. Nel prendere in considerazione tali fattori non va cioè mai dimenticato il ruolo assunto dai decisori sia pubblici che individuali, sia individuali che collettivi.

#### **2.2.4. INDIVIDUALISMO PROPRIETARIO**

Fin dalla nascita delle nazioni vi è una costante tensione tra i diritti alla proprietà privata individuale e i bisogni della società. Se uno spazio pubblico viene associato a un'idea di apertura verso gli altri, la proprietà privata viceversa rinvia all'affermazione di un diritto esclusivo su di un bene.

La forma e l'estensione dei diritti di proprietà hanno subito molte modificazioni nel corso della storia. Secondo B. Franklin<sup>83</sup> la proprietà privata è una creazione della società e come tale è soggetta alle richieste di quella società ogni qual volta le sue necessità lo richiedano, fino al suo esaurimento. La tensione si crea cioè tra la visione della proprietà privata come un diritto inalienabile dell'uomo o come un costrutto della

---

<sup>83</sup> Harvey M.J. (2004). *Private Property in America: an Ever Evolving Idea*. Articolo reperibile su [www.eddyburg.it](http://www.eddyburg.it).

società. Le radici di questo valore sono fortemente radicate nella storia e si riflettono nei principi costituzionali. Non ci sono dubbi sul fatto che la terra sia un elemento centrale all'interno di una democrazia. Attorno al fatto che la proprietà privata sia una delle condizioni per far regnare una democrazia si crea generalmente un vasto consenso.

La concezione del possesso privato della terra è un principio base all'interno dell'ethos americano e non solo, sebbene i diritti associati alla proprietà privata non siano universalmente riconosciuti. Nel passato essere possessore di un terreno rappresentava la chiave per essere un membro a tutti gli effetti della società, basti pensare che per secoli il diritto di voto era riservato solamente ai proprietari terrieri. Per molti secoli il possesso della terra non è stato solo la principale, ma spesso l'unica base sicura del potere. Numerose teorie tendono infatti ad attribuire un carattere per certi aspetti quasi "sacro" alla proprietà privata. Non è sempre stato così però. Nelle società primitive la proprietà privata era un concetto che non esisteva, nei villaggi gli appezzamenti terrieri venivano concessi alle famiglie affinché li coltivassero, ma essi continuavano a restare di proprietà del villaggio<sup>84</sup>. In gran parte delle società la concezione della proprietà privata è apparsa in concomitanza della civilizzazione, e la diseguale distribuzione delle terre trovava un riflesso nella distinzione tra ricchi e poveri.

Nella fasi primitive della storia, non esiste proprietà privata; il concetto, totalmente nuovo, viene introdotto solo quando le società raggiungono un determinato grado di sviluppo, e per la prima volta possedere la terra acquisisce un senso, dapprincipio grazie alla sua coltivazione: l'agricoltura e la pastorizia portarono all'occupazione permanente dei territori. Direttamente da ciò, dallo stanziamento in località fisse, nasce anche l'idea di poter accumulare beni materiali, e quindi le nozioni di ricchezza, eredità, commercio e denaro: la terra era infatti il mezzo di produzione principale da cui discendevano gli altri beni. Il diritto di possesso degli individui sugli appezzamenti di terra si consolida nel tempo.

In Europa, durante il Medioevo, la terra aveva più valore dello stesso denaro, che veniva utilizzato più che altro come mezzo per poter acquistare altra terra. Quando i titoli e i ranghi nobiliari vennero stabiliti in base alle dimensioni e alle collocazioni dei terreni, le proprietà immobiliari si fecero ancora più preziose. Certamente la ricchezza si poteva ottenere anche con altri mezzi, ad esempio col commercio o col valore militare, ma

---

<sup>84</sup> Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.

questa ricchezza doveva essere protetta da parte del potere, e il potere era stabilito dalla terra. La proprietà privata significa non solo la possibilità di possedere i terreni, ma anche quella di “alienarli”, facendo diventare così il terreno una merce di scambio al pari di tutte le altre, rendendo il patrimonio trasmissibile e riconvertibile e facendo emergere una forte dimensione patrimoniale della proprietà privata<sup>85</sup>.

L’idea secondo cui la proprietà corrisponde a un marchio di status e una sorta di assicurazione permanente contro la sfortuna fu esportata anche all’interno dell’America, come parte del bagaglio culturale dei coloni europei, che fondarono una società basata sul possesso privato della terra, e ogni altro tentativo di organizzare gli insediamenti seguendo altri principi fallì<sup>86</sup>. Gli abitanti originari viceversa credevano che la terra, come tutte le altre risorse naturali, come l’acqua, potesse essere usata, ma non posseduta, perché è una sorta di risorsa sociale.

Ciò incoraggiò anche le famiglie d’oltreoceano ad acquistare, vendere, affittare e trasmettere i terreni con grande facilità e con scarsa interferenza da parte dei governi. Tutti, indipendentemente dalla nascita, contribuirono a organizzare il paesaggio in appezzamenti privati. L’ampia disponibilità di terra diventò un prerequisito per l’approvazione sociale. Inizialmente l’orientamento era primariamente produttivo ed economico: il valore dei terreni rurali era stabilito in funzione della quantità di prodotti agricoli che vi si sarebbe potuto coltivare; il valore dei terreni urbani era invece stabilito dalla quantità e qualità di commerci che potevano ospitare. Non vi era cioè alcun intento ricreazionale o ornamentale. Durante le fasi iniziali dell’industrializzazione il valore della terra per usi non produttivi era scarso, è solo in seguito che essa ha acquisito un valore superiore al suo relativamente basso valore agricolo, quando cioè l’accesso quasi esclusivo a una zona di campagna è iniziato a essere concepito come un bene di lusso. Prima dell’industrializzazione non esiste alcuna specializzazione nell’utilizzo dei suoli, i carichi demografici dei centri cittadini sono tali da non consentire utilizzi differenti.

È solo successivamente, durante l’800, che i terreni assumono una concezione meno utilitaristica e la proprietà diviene un aspetto essenziale dell’American Dream, che trova

---

<sup>85</sup> Engels F. (1963). *L’origine della famiglia, della proprietà privata e dello Stato*. Roma: Editori Riuniti.

<sup>86</sup> Gillham O. (2002). *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Washington, DC: Island Press.

espressione ad esempio nel prato di fronte a casa, in un'ottica fortemente idealizzata degli spazi esterni.

All'interno della società urbanizzata contemporanea la proprietà privata non è più riconosciuta come un diritto naturale, ma piuttosto come un elemento che contribuisce all'efficienza e all'armonia sociale. Il possesso della terra ancora oggi è un segnale di status e una sorta di assicurazione contro quello che potrebbe succedere nella vita. Attualmente la proprietà non è più però la "ricompensa" dell'integrazione, com'era nel recente passato, ma diviene il mezzo per ottenere l'integrazione, è l'integrazione stessa, per usare le parole di Donzelot<sup>87</sup>, la sola sicurezza di appartenenza che si può avere all'interno di una società che è divenuta "società di proprietari". Il sempre più numeroso accesso alla proprietà privata da parte dei cittadini delinea infatti una situazione storica senza precedenti, in cui si diffonde a macchia d'olio una vera e propria cultura della proprietà. La condizione di proprietario è per molti preferibile a quella di locatario, costituisce un investimento più valorizzante rispetto al pagamento dell'affitto e più rassicurante in vista del futuro. L'accesso alla proprietà privata è concepito dall'opinione generale come un mezzo per non "buttare" i soldi nel pagamento di affitti e garantirsi così un patrimonio che sia trasmissibile.

Il diritto alla proprietà privata per certi versi è visto come una tutela del diritto allo sprawl. Ogni tentativo di regolazione dell'uso dei suoli viene visto come una limitazione alla libertà di poter usufruire liberamente della propria proprietà.

### 2.2.5. INNOVAZIONI TECNOLOGICHE

L'ultima delle cause che trattiamo è quella delle innovazioni tecnologiche, includendo in questa categoria anche quelle avvenute nel settore dei trasporti.

La natura propria delle economie di mercato fa sì che le imprese siano in un permanente stato di competizione tra loro per aumentare la produttività e ridurre i costi; uno dei principali modi con cui i costi possono essere ridotti è attraverso l'innovazione tecnologica. I progressi nel campo della tecnologia hanno ridimensionato il ruolo delle distanze fisiche, con l'eccezione dei grandi agglomerati di uffici e di attività che

---

<sup>87</sup> Donzelot J. (2006). *Quand la ville se défait: quelle politique face a la crise de banlieues*. Paris: Seuil.



richiedono rapporti *face to face*, che restano concentrati in centro città (uffici finanziari, legali, servizi assicurativi..).

Le innovazioni e gli sviluppi nel campo dei trasporti, sia individuali che collettivi, sono state additate come le più potenti ad aver guidato la decentralizzazione urbana nel XIX secolo. L'introduzione di mezzi di trasporto come navi, linee ferroviarie e tram, incoraggiò l'espansione metropolitana rendendo più facili gli spostamenti pendolari dei lavoratori dalle città centrali alle periferie. Le nuove forme di trasporto contribuirono a far aumentare la dimensione e a dar nuova forma alle aree metropolitane e facilitarono la decentralizzazione. Così come la storia urbana dell'ottocento è stata dominata dai miglioramenti nei trasporti pubblici, lo sviluppo successivo fu segnato dall'uso dell'auto, che rese possibile la realizzazione della bassa densità<sup>88</sup>. Le innovazioni tecnologiche applicate al campo della mobilità hanno migliorato l'efficienza dei sistemi di trasporto, abbattendo i costi unitari di trasporto e permettendo di percorrere maggiori distanze agli stessi costi di prima. Ciò ha favorito la crescita delle città verso le aree più esterne senza subire costi aggiuntivi che avrebbero prodotto perdite economiche.

La mobilità che conseguì all'uso dell'automobile permise agli insediamenti di allontanarsi dalla distribuzione lungo le vie ferroviarie e i principali nodi di scambio e vide il progressivo abbandono dell'utilizzo dei sistemi di trasporto pubblico. La rivoluzione nei trasporti ridusse i costi e aumentò la velocità e l'efficienza degli spostamenti di persone e merci.

I fornitori di infrastrutture, strade, servizi pubblici, ne ottennero un vantaggio perché più l'area urbana si espande, più cresce la richiesta dei loro beni e servizi.

Com'è noto però, nel momento in cui la velocità degli spostamenti aumenta, non è tanto la durata degli spostamenti a diminuire, ma bensì è la loro lunghezza ad aumentare.

Allo stesso tempo altri fattori tecnologici fornirono gli strumenti per superare le eventuali barriere geografiche e fisiche presenti e che potevano ostacolare la crescita. Negli ultimi 40 anni soprattutto le costrizioni fisiche sono state superate a un grado ancora più elevato che in precedenza. Ci sono alcuni settori economici che beneficiano in modo particolare dello sprawl urbano: i costruttori ottengono una produttività molto più elevata dalle costruzioni su larga scala collocate in zone periferiche, vicine agli

---

<sup>88</sup> Wenban-Smith A. (2008). Transport and urban spatial policy. *Town Planning Review*, 79 (4).

interscambi, rispetto a quella ottenibile ad esempio attraverso la più complessa riqualificazione di siti industriali.

In conclusione ci sembra di poter affermare che il fenomeno dello sprawl è profondamente inserito all'interno di leggi, mentalità, atteggiamenti, pratiche e circostanze che ne hanno rafforzato lo sviluppo nella convinzione che fosse il tipo di sviluppo ideale.

### *2.3. RICADUTE DELLO SPRAWL*

Lo sprawl, come abbiamo visto, è il modello dominante di sviluppo urbano e metropolitano degli ultimi decenni e che sembra essere la dominante anche nel prossimo futuro. Non si tratta semplicemente di un fenomeno spaziale, ma di un modello che è al medesimo tempo causa e conseguenza di decisioni economiche e politiche, e le traiettorie di cambiamento che porta con sé sono sia spaziali, che strutturali, che sociali. In questo paragrafo prenderemo in considerazione l'insieme delle conseguenze che sono imputabili al fenomeno dello sprawl urbano.

Molti economisti americani non sono preoccupati riguardo al consumo di risorse primarie all'interno degli Stati Uniti, perché il prezzo di risorse come i terreni coltivabili e il gasolio, sono ancora relativamente bassi, ragionando come se tali risorse fossero inesauribili e il capitale costruito dall'uomo fosse sostituibile e non complementare a quello naturale.

Come sostiene Ewing<sup>89</sup> non è lo sprawl di per sé a essere qualcosa di non desiderabile, ma sono bensì gli impatti negativi che gli sono strettamente associati a esserlo. Quello che rappresentava un ideale di bellezza estetica, salute, e qualcosa di culturalmente e moralmente edificante, si rivela essere un'enorme fonte di preoccupazione per noi e per la nostra società.

È intorno agli anni '60 che si cominciano ad intraprendere ricerche in numerose aree rilevanti per lo studio delle conseguenze dello sprawl, importanti da esaminare per comprendere perché per le città è importante non sprawlizzare.

---

<sup>89</sup> Ewing R.H. (1994). Characteristics, Causes, and effects of Sprawl: A Literature Review. *Environmental and Urban Issues*, 1-15.

Una delle analisi più rilevanti in merito ai costi dello sprawl è quella promossa da RERC (Real Estate Research Corporation) nel 1974, *The costs of Sprawl*, che ricevette molte lodi all'epoca e solamente qualche critica, ma che esaminò dei risvolti che per molti versi restano validi ancora oggi, più di 35 anni dopo. Si tratta di un monumentale report sui problemi che la crescita non pianificata e a bassa densità comporta per i residenti e per i governi locali. Sinteticamente, a livello metodologico, l'analisi effettuata dai ricercatori della RERC, è di tipo quantitativo, e ha utilizzato diversi modelli di simulazione di insediamenti residenziali estremamente raffinati.

In particolare la ricerca individuò quattro categorie di impatti ascrivibili allo sprawl: costi di gestione e impatto sul capitale sia pubblico che privato; costi per i trasporti; effetti sulla conservazione degli habitat naturali e sulla preservazione dei suoli; effetti sulla qualità della vita. I ricercatori giunsero così alla conclusione che quella dello sprawl è la forma di insediamento residenziale più costosa, sia in termini di costi pubblici, che di costi ambientali e sociali rispetto a forme urbane più compatte.

La successiva versione rivisitata del 1998, *The costs of Sprawl revisited*, di Burchell (et al.<sup>90</sup>) introdusse un'ulteriore categoria di impatto, quella degli aspetti sociali, includendo in essa anche gli effetti sulla città, estendendo i risultati dell'analisi precedente.

Nel corso degli anni '80 vennero intrapresi altri importanti studi sul tema dei costi dello sprawl. Ricordiamo quello di Duncan (et al., 1989)<sup>91</sup>, che confrontò il capitale necessario alle infrastrutture dello sprawl con quello richiesto dalla città compatta e giunse alla conclusione che il primo è circa del 70% più alto del suo equivalente nella città compatta.

Si trovano in letteratura opinioni diverse riguardo agli effetti proposti, per molti di essi non vi sono infatti evidenze che dimostrino una relazione di tipo causale con lo sprawl. Nel corso dell'analisi della letteratura concernente le cause e gli effetti dello sprawl urbano si trovano frequentemente elementi a volta contrastanti tra loro, dal momento che una causa in un determinato momento storico, può divenire una conseguenza in un

---

<sup>90</sup> Burchell R.W., Shad N.A., Listokin D., Phillips H., Downs A., Seskin S., Davis J.S., Moore T., Helton D., Gall M. (1998). *The Costs of Sprawl--Revisited*. Transit Cooperative Research Program (TCRP) Report 39, Washington D.C.: Transportation Research Board.

<sup>91</sup> Duncan J.E., et al. (1989). *The search for efficient urban growth patterns*. Tallahassee, FL: Florida Department of Community Affairs.

momento successivo<sup>92</sup>. E le stesse conseguenze attuali potranno divenire in futuro cause di ulteriori espansioni.

Alcune conseguenze sono state ben indagate e sono inconfutabili, altre restano per certi versi ambigue e prive di precisione, essendo difficilmente attribuibili esclusivamente al fenomeno dello sprawl urbano, e ciò è particolarmente vero per quelle variabili che sono più difficilmente operativizzabili e misurabili. Tali conseguenze possono essere positive per qualcuno e negative per qualcun altro, provocare grandi soddisfazioni per i proprietari delle abitazioni e rovinare il paesaggio di tutti gli altri.<sup>93</sup>

Proprio il paesaggio non assume alcun valore all'interno di questa ottica, non vi è la minima considerazione della necessità di conservarlo, tenerlo a memoria, trattenerlo in qualche modo.

Ci sono molte circostanze in cui i benefici privati derivanti dalla dispersione si discostano, e di molto, da quelli sociali. A livello generale le conseguenze dello sprawl sono raggruppabili in tre grandi gruppi, sono cioè identificabili tre macro-aree tematiche che fungono da grandi contenitori in cui collocare le singole conseguenze del fenomeno. Il primo gruppo è costituito dalle conseguenze correlate ai trasporti. Per definizione lo sprawl porta i suoi abitanti a coprire maggiori distanze tra abitazioni e luoghi di lavoro e tra i diversi servizi urbani in generale, generando una crescente domanda di trasporti e richiedendo continui miglioramenti alla rete viaria.

Il secondo gruppo è formato dalle conseguenze correlate alla densità: come abbiamo visto lo sprawl comporta modificazioni nelle densità urbane, e più esattamente una riduzione della densità nelle aree centrali urbane e un aumento della densità delle cinture esterne, che precedentemente risultavano meno popolate.

Il terzo gruppo è correlato alla trasformazione della destinazione d'uso dei terreni che lo sprawl necessariamente produce, e può essere a sua volta suddiviso secondo tre dimensioni: ambientale, sociale ed economica.

Pur se molto eterogenee tra loro, le conseguenze dello sprawl hanno delle caratteristiche comuni che si possono evidenziare e che sono trasversali ai tre gruppi appena menzionati. Innanzitutto le loro dimensioni e i loro effetti si ripercuotono su scala

---

<sup>92</sup> European Environment Agency (2006). *Urban sprawl in Europe: the ignored challenge*. Copenhagen: EEA.

<sup>93</sup> Bruegmann R. (2005). *Sprawl: A Compact History*. Chicago: University of Chicago Press.

mondiale, indipendentemente da fattori di ordine politico. Secondariamente esse interagiscono tra loro secondo modalità che non sono ancora ben state chiarite. E infine si tratta in ogni caso di fattori dotati di una certa complessità, che variano in base a variabili di tipo tecnico, sociale, economico e politico.

La severità delle conseguenze della dispersione urbana varia da luogo a luogo.

Il rapporto tra cause e conseguenze dell'urban sprawl, come abbiamo visto, non è lineare e privo di contraddizioni, ma si tratta piuttosto di un rapporto in continua interazione e evoluzione che rientra in una logica complessa che va ben al di là del semplice determinismo tipico di un meccanismo causa-effetto. Da questa considerazione nasce la difficoltà a compiere delle generalizzazioni che siano valide in ogni luogo e in ogni tempo.

È stata individuata una lunga serie di costi imputabili allo sprawl, noi prendiamo in considerazione quelli attorno ai quali vi è un maggior consenso in letteratura: consumo di suolo; costi pubblici; impatto ambientale, traffico e congestione; impatto sulle città centrali; impatto sulle vite personali degli individui. Li esaminiamo brevemente uno per uno.

### *2.3.1. CONSUMO DI SUOLO*

Il principale responsabile del fenomeno del consumo di suolo è da rintracciarsi nell'urbanizzazione, sempre più rivolta verso aree collocate in zone che precedentemente non erano metropolitane, occupando quote sempre più vaste di terreni vergini. Lo sprawl consuma terreno. Il suo inefficiente utilizzo del suolo è la principale ragione per cui terreni agricoli, aree naturali e altri spazi aperti stanno scomparendo velocemente intorno alle aree urbane.

Le aree urbane e l'agricoltura sono da sempre in competizione tra loro per la stessa terra, dato che i terreni agricoli adiacenti alle aree urbane sono ideali per le future espansioni urbane<sup>94</sup>. La preoccupazione sulla questione, secondo Beraldo Cori, è quanto mai forte e viva dal momento che il vasto utilizzo dei suoli avviene «per scopi che non

---

<sup>94</sup> Glaeser E.L., Kahn M.E. (2004). Sprawl and Urban Growth. In Vernon H., Thisse J.F. eds. *Handbook of Regional and Urban Economics*, Volume IV pp. 2481–2527. Amsterdam: North-Holland.

sono né di produzione né d'investimento, ma di mero consumo»<sup>95</sup>. Inoltre, sempre secondo l'autore «Il problema del consumo di suolo diventa sempre più un problema di competizione nell'uso del suolo, non soltanto fra usi per la residenza e il consumo e usi per la produzione, o fra usi “urbani” e usi “rurali”, ma fra usi residenziali e di consumo diversi della stessa popolazione, o fra usi richiesti da popolazioni diverse»<sup>96</sup>.

Il sostantivo “consumo” è dunque utilizzato nel duplice significato del termine: nel senso di esaurimento, e nel senso di utilizzo per il soddisfacimento di alcuni bisogni. Entrambi gli aspetti infatti si addicono al nostro caso specifico, in cui i bisogni da soddisfare sono sia alimentari, che residenziali e consumistici, anche se non vengono posti molti interrogativi intorno all'ordine di priorità di risposta a tali bisogni.

Il numero di metri quadri di terra su cui è stato costruito, e su cui si sta continuando a costruire, ha una velocità di molto superiore a quella della crescita della popolazione<sup>97</sup>. Certamente con l'aumentare della popolazione una certa quantità di terra va necessariamente consumata per lo sviluppo, è il rapporto tra questi due fattori ad essere problematico. I dati sul consumo di suolo in sé però ci dicono poco o niente sulle densità di popolazione e di attività esistenti su una certa superficie. Oltre alla consistenza della popolazione è infatti anche la sua concentrazione sul territorio ad essere un fattore di pressione, che incide sul consumo delle risorse e sulla qualità dell'ambiente. Il suolo è una risorsa rinnovabile solo a lungo termine.

All'interno dell'ampia tematica del consumo di suolo, in letteratura si distinguono infatti due categorie di analisi: il consumo di suolo patologico o indiretto, e quello fisiologico o diretto<sup>98</sup>. La prima comprende tutte quelle sottrazioni di terreni agricoli il cui utilizzo successivo è inefficiente, non ottimale e razionale per la risorsa suolo. La seconda categoria invece non produce inefficienze, ma è connessa al naturale sviluppo demografico, che inevitabilmente comporta crescita residenziale e sviluppi infrastrutturali, si tratta cioè di uno sviluppo dell'urbanizzato in connessione a quello

---

<sup>95</sup> Cori B. (1999). La competizione per l'uso del suolo nelle aree metropolitane. In: Martinotti G. a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 231-241.

<sup>96</sup> Ibidem.

<sup>97</sup> Castrignanò M., Pieretti G. (2010). Consumo di suolo e urban sprawl: alcune considerazioni sulla specificità del caso italiano. *Sociologia urbana e rurale*, 92-93, pp. 59-69.

<sup>98</sup> Socco C., Rubini P. (1990). Sviluppo urbano e consumo patologico di suolo agricolo. In: Reho M., Santacroce P. *I consumi di suolo. Metodi e esperienze di analisi*. Milano: FrancoAngeli, pp. 147-160.

demografico. Il primo tipo di consumo, a sua volta, si esplicita in due forme distinte: il sottoutilizzo del suolo agricolo da un lato; e dall'altro l'urbanizzazione dei terreni agricoli, con presenza di terre agricole intrappolate nel terreno edificato.

Tra queste due sottoforme, sicuramente la prima è quella che presenta i caratteri di una "patologia meno grave", meno diffusa e, per continuare ad utilizzare una terminologia di tipo medico, meno invalidante. La seconda sottoforma presenta invece i caratteri di un fenomeno altamente diffuso e strutturale. Le terre intrappolate nella rete urbana, e che spesso si collocano nelle aree periurbane e suburbane, possiedono un elevato potenziale di edificabilità per ragioni di convenienza economica, in quanto sono adiacenti ad aree già urbanizzate e dotate dunque di tutte le infrastrutture necessarie.

La velocità e la scala spaziale della trasformazione di terreni agricoli e boschivi in spazi abitabili è aumentata progressivamente nel corso delle ultime decadi, la crescita è continuata; non si è realizzato, purtroppo, quello che aveva ottimisticamente affermato Kenneth T. Jackson alla fine del suo *Crabgrass Frontier*<sup>99</sup>, e cioè che il lungo processo di suburbanizzazione sarebbe rallentato nei successivi vent'anni, perché l'aumentare dei costi dell'energia e dei terreni, avrebbe riportato le persone indietro, verso i centri urbani; a dispetto di ciò i centri cittadini hanno continuato a perdere popolazione, impieghi e vitalità economica.

Si parla di "consumo" di suolo proprio perché in seguito ai processi di urbanizzazione i suoli vengono consumati, sono persi, non sono più in grado di esplicare le loro funzioni. Si potrebbe utilizzare alternativamente anche il termine "spreco" dunque per definire il fenomeno, in quanto ben si adatta a descrivere una situazione in cui vi è un'occupazione dei suoli non giustificata.

Mentre tra la popolazione esiste un consenso pressoché unanime sul fatto che l'inquinamento non dovrebbe esistere, non esiste il medesimo consenso per ciò che riguarda la protezione dei suoli. La scarsa consapevolezza della limitazione dei suoli è un problema riconducibile ad una molteplicità di cause. Si pone il problema delle fonti informative e della scelta dei dati da utilizzare per effettuare le stime, questi due elementi influenzano notevolmente le indagini; inoltre non ci sono rilevazioni condotte in modo diretto e sistematico sul tema, e quelle che ci sono utilizzano dati di secondo

---

<sup>99</sup> Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.

livello; infine ci sono tutti i problemi connessi alla temporalità dei dati. La difficoltà nella comparabilità delle varie indagini condotte, deriva anche dalla diversità di definizioni del fenomeno da cui si parte. Ad esempio considerando il fenomeno in termini di superfici impermeabilizzata, o in termini di quantità di suoli sottratti all'agricoltura per obiettivi residenziali, i risultati variano in modo considerevole. Certamente i progressi tecnologici hanno permesso di utilizzare le immagini per rilevare l'entità del fenomeno attraverso le fonti aerofotografiche e cartografiche, e ciò rappresenta un notevole vantaggio.

A livello culturale l'agricoltura è considerata come un elemento marginale, povero, debole, qualcosa che non va enfatizzato, anzi. Anche per queste ragioni la vendita dei terreni agricoli risulta facile. «Eppure troppo spesso il suolo viene trattato come un elemento di disturbo da rimuovere, un contenitore degli scarti della popolazione umana, oppure un mezzo da sfruttare con una scarsa consapevolezza degli effetti derivanti dalla perdita delle sue funzioni»<sup>100</sup>.

Tale limitato interesse, tra la popolazione, per il tema in questione, deriva in parte dalla difficoltà di quantificazione del fenomeno, difficoltà che sono anche di ordine tecnico, e che derivano dalla carenza di disponibilità di dati statistici che misurino il fenomeno.

Non sono disponibili fonti statistiche ufficiali, le indagini promosse sono di volta in volta effettuate per soddisfare specifiche esigenze di ricerca su aree territoriali selezionate e per ciò consentono scarse possibilità di fare comparazioni geografiche o temporali.

Tale limite complica anche la possibilità di effettuare delle comparazioni a livello sia nazionale che internazionale. Esiste più di una modalità per quantificare il consumo di suolo; i vari metodi si differenziano sia in base alle fonti di dati prese in considerazione che in base agli indicatori tenuti in conto. Ragion per cui le poche stime presenti sul tema, presentano delle cifre, anche di molto, discordanti. Le difficoltà di ciò, come abbiamo detto, derivano da molti fattori, ne evidenziamo quelli più rilevanti all'interno del nostro paese. Innanzitutto all'interno delle statistiche agrarie le superfici territoriali comprendono sia quelle agrarie che quelle forestali e boschive: in questo modo è facile che i fenomeni di rimboschimento possano intervenire falsando i risultati. In secondo luogo, sempre all'interno delle medesime statistiche, non si riescono a separare i dati

---

<sup>100</sup> Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA). (2010). *VII Rapporto annuale, Qualità dell'ambiente urbano*, p. 13.



extra-agricoli, relativi cioè ad esempio a tutti quei fabbricati costruiti su terreni agricoli ma per esigenze extra-agricole. Forse uno degli indicatori più attendibili in materia, è dato dal valore della percentuale di conversione di terreni agricoli in terreni edificabili nel corso di un determinato periodo temporale. Anche tale dato però, non tiene in considerazione la perdita di terreni dovuta all'utilizzo di suoli non agricoli, ma forestali, boschivi o incolti. Ma la consistenza del problema si comprende forse meglio attraverso i dati relativi alla percentuale di superfici urbanizzate sull'intera superficie territoriale e attraverso l'analisi del suo andamento.

Qualcuno obietta che questi terreni non sono persi, sono semplicemente utilizzati per altri fini. I problemi però vanno ben oltre il diretto consumo di suoli derivanti dalle costruzioni di nuovi edifici e infrastrutture; il cambiamento di destinazione d'uso dei suoli ne altera le caratteristiche principali, diminuendo la capacità dei territori di assolvere alle loro funzioni ecologiche e di regolazione dei flussi idrici, funzione fondamentale per la prevenzione dei fenomeni alluvionali. Tutto ciò è frutto degli effetti cumulativi di cambiamenti anche piccoli, avvenuti nei decenni passati.

Lo sprawl fornisce degli spazi verdi, ma principalmente sotto la forma di giardini privati che non assicurano di certo gli stessi benefici dei terreni che hanno sostituito. La vegetazione presente all'interno delle zone suburbane non compensa affatto la sparizione di grandi zone naturali e agricole. Il verde del suburbano è costituito da prati, giardini, terreni adibiti alla pratica sportiva, tutti ambienti poco adatti alla riproduzione della biodiversità. Di fatto la ricerca di un contatto con la natura si traduce col mettere in pericolo la stessa persistenza di quegli spazi naturali.

I problemi che riguardano l'utilizzo dei suoli non sono solo problemi per la terra in sé, ma l'utilizzo dei suoli è un fattore chiave che sta alle spalle del tema delle rimanenti risorse di aria e acqua che la società affronta. La visione secondo cui ci sarebbe molta terra a disposizione non tiene in considerazione il bisogno di terreni agricoli, di suoli da utilizzare come spazi pubblici e per il mantenimento della diversità biologica e naturale. Nell'ottica attualmente dominante «lo spazio fisico sembra aver perso il suo carattere di variabile critica per le esigenze primarie dell'esistenza (abitare e nutrirsi)»<sup>101</sup>.

Oltre alle funzioni alimentari i terreni agricoli svolgono altre importanti funzioni, come l'assorbimento delle piogge e la purificazione dell'aria; non si tratta dunque solo di una

---

<sup>101</sup> Cori B. (1999). La competizione per l'uso del suolo nelle aree metropolitane. In: Martinotti G. a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 231-241.

perdita fisica, ma anche di una perdita funzionale (si pensi solo all'impossibilità di condurre operazioni su ampi e contigui appezzamenti, riducendo anche l'efficienza delle macchine agricole). Un'altra conseguenza è che avendo meno superficie a disposizione l'agricoltura viene incentivata ad utilizzare più fertilizzanti chimici per aumentare la sua produzione.

Il consumo di suolo va dunque visto come un indicatore di una modalità di governo del territorio che, se nel breve periodo è estremamente redditizia, nel lungo periodo è impoverente e perdente.

Il processo di crescita generalmente inteso infatti può essere suddiviso al suo interno in due parti differenti ma complementari: il progresso individualistico e quello collettivo. Un aspetto che viene troppo frequentemente trascurato è proprio quello della compatibilità tra il progresso individuale e il progresso generale della società, il che riflette il diffondersi di una cultura sempre più orientata al bene privato, al soddisfacimento di interessi personali e sempre meno a obiettivi sociali. O meglio al raggiungimento solamente di quei fini collettivi che garantiscono il perseguimento di interessi e benefici privati.

La crescita urbana va necessariamente rallentata e limitata. Le ragioni della messa in discussione della tematica della crescita vanno al di là delle più ovvie ed evidenti motivazioni di tipo ambientalistico, per comprendere anche questioni di ordine etico e sociale. Ciò non significa non riconoscere i pregi dello sviluppo economico nel provocare prosperità e progresso, ma significa includere nel ragionamento anche tutti i problemi comportati. Non si tratta di affermare di voler ritornare a situazioni precedenti, ma piuttosto di voler imporre un qualche controllo e una qualche regolazione alla situazione attuale, per poter vivere in una società che abbia il sufficiente dal punto di vista materiale in modo da essere ecologicamente sostenibile. Significa enfatizzare gli aspetti della qualità della vita, di una maggiore equità, di sufficienza, anziché quelli della quantità e conciliare una vita confortevole con minori danni per il pianeta, non significa crescita zero. Infatti intendere ogni critica alla crescita come negazione assoluta significa soltanto passare da un eccesso di semplificazione ad un altro<sup>102</sup>. Molti sono ancora i bisogni cui deve essere data risposta e per farlo è necessario disporre di risorse materiali che naturalmente provengono dalla crescita economica.

---

<sup>102</sup> Peccei A. (1976). *La qualità umana*. Milano: Mondadori.

L'alternativa della crescita zero sembra essere poco praticabile e richiede piuttosto una riflessione su quali siano le differenze tra quelle dinamiche di crescita che sono necessarie e quelle che viceversa sono patologiche e autodistruttive.

I sostenitori del modello della necessità della crescita adducono spesso la motivazione che la crescita genera posti di lavoro, ma quanti ne toglie? Inoltre sostenere un modello alternativo di crescita non significa non creare occupazione.

Lo sviluppo, per essere considerato tale, richiede il soddisfacimento di due ordini di fattori complementari: il primo di ordine più quantitativo, fatto di elementi puramente materiali; il secondo di ordine più qualitativo, composto da fattori sociali più difficilmente misurabili, come la stabilità sociale o più in generale il progresso inteso in senso ampio.

Ci sono due principali approcci in proposito: uno che si chiede se la crescita debba avvenire ancora, riconoscendo solamente i limiti di quest'ultima, e uno che si interroga su come questa crescita debba avvenire, intervenendo sulla sua qualità e limitando i suoi impatti negativi.

La città deve continuare a crescere in popolazione, superficie e attività economiche. La città è produttrice di cultura, di conoscenze, di civiltà<sup>103</sup>.

In questo lavoro si porrà infatti l'attenzione non tanto sul termine "crescita", quanto piuttosto sull'aggettivo "eccessivo" e sull'insostenibilità di una crescita costante e continuativa. Lo sprawl non è semplicemente crescita, ma bensì un disfunzionale modo di crescita.

Il termine crescita può significare molte cose e indicare differenti tipi di crescita, declinati su vari livelli, ad esempio quello economico, culturale, di equità. Noi ci focalizziamo sulla crescita urbana, intesa come incremento quantitativo nella dimensione dell'ambiente urbano costruito. La crescita urbana è strettamente legata alla crescita di popolazione, ciò che appare problematico è che gran parte della costruzione di edifici, strade e infrastrutture nella crescita urbana attuale avviene in anticipo rispetto alla futura crescita della popolazione, la precede e spesso la pilota, e infine sembra essere guidata non tanto dall'aumento della popolazione, ma dal suo spostamento.

---

<sup>103</sup> Flint A. (2006). *This land: the battle over sprawl and the future of America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

L'espansione delle superfici costruite delle città è diventata però considerabilmente più rapida della crescita della loro popolazione.

Spesso quando si parla di crescita, si fa riferimento esclusivamente al lato produttivo, misurato in termini di Prodotto Interno Lordo. Nel tipo di crescita attualmente dominante sono i principi della concorrenza e della ricerca di nuovo profitto a dominare. Vi è una stretta connessione tra lo sviluppo economico e lo sviluppo urbano. Infatti l'accumulazione economica è spesso anche l'unico contenuto della pianificazione politica territoriale, assegnando un primato assoluto alla produttività.

Ma, come chiarisce molto bene E. Salzano, «(...) se al termine "sviluppo" vogliamo attribuire un significato positivo, dobbiamo radicalmente separarlo dal termine "crescita". Dobbiamo anzi giungere ad affermare che in molte situazioni lo sviluppo comporta oggi che non vi sia crescita in alcune tradizionali grandezze del tradizionale discorso economico. O almeno, che non vi è necessariamente sviluppo se i valori assunti da tali grandezze sono crescenti. Così, non è detto che un aumento della popolazione, del numero di alloggi, dell'attività edilizia e del reddito da essa derivante, della stessa occupazione, del reddito complessivo, siano di per sé un obiettivo dello sviluppo e, ove raggiunti, siano di per sé un segno positivo del suo manifestarsi»<sup>104</sup>.

Le logiche di governo attualmente dominanti rispondono ad una visione puramente economica piuttosto che orientata alla sostenibilità, residuo di una forte cultura industriale e concezione fortemente radicata anche a livello culturale e psicologico, due piani fortemente impregnati di nozioni correlate alla crescita. Sarebbe altamente impopolare l'affermazione di voler fermare la crescita, e ciò dimostra la delicatezza della tematica a livello politico. È diffusa l'idea secondo cui sostenibile equivale ad arretrato, anche dal punto di vista culturale. J.S. Mill, più di 150 anni fa, scrisse che «una condizione stazionaria del capitale non implica affatto uno stato stazionario del progresso umano (...). È forse superfluo osservare che una condizione stazionaria del capitale e della popolazione non implica affatto uno stato stazionario del progresso umano. Vi sarebbe sempre lo stesso agio per ogni specie di cultura intellettuale e per il progresso morale e sociale; e altrettanto spazio per perfezionare l'arte della vita, con una probabilità molto maggiore di perfezionarla»<sup>105</sup>, iniziando così a considerare una

---

<sup>104</sup> Salzano E. a cura di (1992). *La città sostenibile*. Roma: Edizioni delle Autonomie, p. 10.

<sup>105</sup> Mill J.S. (1848). *Principles of Political Economy*. Trad. it. (1983). *Principi di economia politica*. Torino: Utet, vol II, p. 1002.

politica economica che tenesse in considerazione le risorse naturali limitate del nostro pianeta.

In generale gli aspetti politici di governo delle città sono sempre meno articolati, permettendo così agli aspetti economici di dominare, senza curarsi minimamente delle conseguenze di tipo ambientale, degli aspetti etici (si generano divari crescenti in tema di povertà e disuguaglianze sia all'interno del mondo occidentale che tra nord e sud del mondo) e di quelli estetici riguardanti l'imbruttimento dei paesaggi. Questi primi elementi ci dicono già molto su quali siano le basi socio-economiche su cui si basa il processo che stiamo studiando.

Certamente la produttività è un elemento centrale all'interno dell'economia di una città, ma forse non è l'unico, e l'eccessiva ricerca di aumento di produttività in un'ottica di breve periodo, spesso sposta l'attenzione dalla capacità economica di più lungo spettro. Se la crescita risolve alcuni problemi, ne genera immediatamente altri: l'inquinamento è allora un segno di progresso?

Infatti in molti casi questa eccessiva enfasi fa passare in secondo piano alcuni valori fondamentali ed espone ad alcuni rischi sostanziali la cittadinanza. Non si ha sviluppo senza tutela dell'ambiente, come afferma il Libro Verde sull'ambiente urbano, approvato nel 1990 dal Parlamento Europeo, «La protezione delle risorse ambientali sarà la preconditione di base per una sana crescita economica»<sup>106</sup>.

L'ipotesi sarebbe quella di introdurre una nozione di produttività più bilanciata, che tenga in considerazione anche le attività sostenibili e innovative, posizionandosi all'interno di un più ampio sistema culturale e di valori, che vada oltre quello utilizzato fino a questo momento e che comprende esclusivamente accumulazioni e investimenti.

È quello che F. Hirsch, giornalista finanziario che ha ampiamente trattato il tema dello sviluppo, e dei problemi sociali generati dalla crescita economica, definisce come paradosso dell'opulenza. L'autore si interroga sul «perché l'avanzamento economico è diventato ed è ancora un obiettivo così pressante per tutti noi individualmente, se poi dà risultati così deludenti quando siamo in molti, se non tutti, ad ottenerlo?»<sup>107</sup>.

La natura di questo paradosso va ricercata, secondo Hirsch, nella natura stessa della crescita economica all'interno delle società avanzate. In particolare i consumi privati

---

<sup>106</sup> Commissione Europea (1990). *Libro Verde sull'ambiente urbano*. Bruxelles, p. 51.

<sup>107</sup> Hirsch F. (1980). *I limiti sociali allo sviluppo*. Milano: Bompiani, p. 9.

contengono in molti casi una certa dose di elementi sociali: «Quando il livello del consumo medio aumenta, una porzione crescente del consumo stesso assume un aspetto sociale oltre che individuale. In altre parole, la soddisfazione che gli individui ricavano dai beni e dai servizi dipende in misura crescente non solo dal loro consumo personale ma anche dal consumo degli altri. (...). La soddisfazione ricavata da un'automobile o da una casa di campagna dipende dalle condizioni alle quali è possibile usarle, il che a sua volta sarà notevolmente influenzato dal numero delle altre persone che ne fanno uso.»<sup>108</sup>.

Quest'ultimo elemento è un fattore di tipo sociale. Uno degli esempi più significativi di tale concetto è quello del traffico. Da un certo momento in poi – momento che è già stato ampiamente superato dalle nostre società – più l'utilizzo di un certo bene si espande (nel nostro caso quello dell'automobile), più le condizioni del suo utilizzo peggiorano. Questa affermazione permette di introdurre un altro concetto chiave all'interno dell'analisi di Hirsch, quello di scarsità sociale, che vuole esprimere l'idea secondo cui le cose buone della vita sono limitate, non solo da vincoli fisici che impediscono di produrne di più, ma anche da limiti di assorbimento per quanto riguarda il loro utilizzo. La scelta di acquistare una residenza in un'area suburbana riflette una preferenza individuale, ma il soddisfacimento di questo bisogno modifica la situazione in cui vengono a trovarsi le altre persone che tentano di soddisfare un simile bisogno. La conclusione è spesso quella che, alla fine della transazione, gli individui si trovano ad aver concluso un affare peggiore di quello che si immaginavano, «poiché la somma di tali operazioni non migliora in misura corrispondente la posizione di tutte le persone nel loro insieme.»<sup>109</sup>, dal momento che le decisioni sono prese individualmente sulla base della situazione attuale e senza poter conoscere le scelte altrui, possono rivelarsi cioè meno ottimali di quanto pronosticato, se molti individui effettuano la medesima scelta. Questo è sinteticamente quello che Hirsch chiama il problema dell'addizione: la crescita generalizzata crea congestione e provoca uno scollamento tra avanzamento individuale e avanzamento sociale. Secondo questa logica anche il massiccio trasferimento di nuovi abitanti all'interno dei suburbi, col tempo, finirà per mutare le caratteristiche della vita suburbana, all'inizio a suo vantaggio, ma poi a suo danno. Col

---

<sup>108</sup> Ibidem, p. 11.

<sup>109</sup> Ibidem, p. 12.

tempo infatti il suburbio si troverà circondato da altri suburbi e non più dall'aperta campagna, modificando in modo permanente e negativo la sua natura originaria: «Ciascuno può scegliere tra vivere nella città quale essa è o nel sobborgo quale esso è, ma non tra vivere nella città o nel sobborgo quali saranno quando le conseguenze di tali scelte si saranno dispiegate»<sup>110</sup>.

Uno dei primi effetti che si possono identificare è quello dell'aumento dei prezzi dei terreni. Le singole scelte individuali, combinate insieme, provocano cioè delle pesanti conseguenze sociali, che derivano dalla mancata considerazione della loro reciproca interazione. Non si prende cioè in considerazione la conseguenza della propria scelta abitativa sommata alle conseguenze delle scelte effettuate dalle altre famiglie, secondo un'ottica cumulativa.

In linea teorica perciò, secondo Hirsch, il processo di affollamento delle aree suburbane proseguirà fino al raggiungimento del punto in cui la sua attrattività ne risulterà fortemente indebolita, sia nelle sue caratteristiche principali che nel suo contenuto. Il suburbio diventerà sempre meno capace di assicurare una vita tranquilla, lontana dai disagi della vita cittadina, e allo stesso tempo un accesso agile sia alla città che alla campagna; l'affollamento provoca anche un deterioramento dell'ambiente fisico e delle condizioni sociali vissute dal singolo individuo. Ciò dovrebbe fare in modo che esso sia concepito sempre di più come un bene non necessario e privo di fascino, ma non è sempre così, anzi, la sempre maggiore privatizzazione risulta ancora più indispensabile per coloro che la devono ancora adottare. Anche in questo caso può tornare utile l'esempio del traffico: l'indebolimento del sistema pubblico di trasporto, provocato tra le altre cose dalla diffusione del trasporto privato, rende l'automobile ancora più (e non meno) essenziale per ciascun individuo. E così «la spoliatura della campagna accessibile operata dalle recinzioni suburbane trasforma gli esclusi in clienti potenziali» e la rende «più attraente o più necessaria (...) per coloro che devono ancora adottarla»<sup>111</sup>.

Il risultato è una sollecitazione forte di richieste aggiuntive sia di beni che di servizi, che nel periodo precedente erano fruiti solo da una minoranza. Nel nostro caso specifico però si tratta di beni che hanno un'offerta limitata: esistono solo un certo numero di

---

<sup>110</sup> Ibidem, p. 49.

<sup>111</sup> Ibidem, p.117.

abitazioni collocate in posizioni ottimali, si tratta cioè di una crescita socialmente limitata. Passiamo ora ad esaminare un'altra delle ricadute imputabili al fenomeno dello sprawl urbano.

### 2.3.2. COSTI PUBBLICI

La seconda conseguenza del fenomeno dello sprawl urbano che esaminiamo è quella dei costi pubblici.

Si tratta dei costi più facili da misurare. Essi si riferiscono infatti ai costi che sono supportati direttamente dalle amministrazioni pubbliche e che sono connessi ai processi di diffusione urbana<sup>112</sup>. Lo sprawl fa aumentare i costi pubblici per le infrastrutture in molti modi. La più bassa densità significa che ogni chilometro di infrastruttura lineare (acquedotto, fognatura, strada) serve meno abitanti. La segregazione dell'uso dei suoli, che abbiamo visto essere tipica dello sprawl, fa aumentare ulteriormente i costi perché devono essere costruiti paralleli sistemi di infrastrutture per servire luoghi residenziali e non. Infine lo sviluppo discontinuo non sfrutta quelle economie di scala che si otterrebbero nel costruire intorno ad insediamenti già esistenti.

È comunemente sostenuto che gli insediamenti a bassa densità comportano un più alto costo per la fornitura di infrastrutture pubbliche (aumenta la richiesta di stazioni di polizia e di vigili del fuoco per assicurare i medesimi standard della città compatta). Ma non solo. Con la bassa densità aumenta anche il costo della raccolta dei rifiuti (che devono percorrere tragitti più lunghi), della pulizia delle strade, dei sistemi fognari. Infatti per molti versi i costi delle infrastrutture sono costi fissi che nella città compatta risultano più ammortizzabili. Chi si oppone a questo tipo di finanziamento crede che i fondi pubblici vadano utilizzati per fini pubblici, giovino all'intera cittadinanza e non solo a una parte di essa. Questo genere di impatto è particolarmente avvertito all'interno degli Stati Uniti, dove la fiscalità locale è una risorsa essenziale per l'azione pubblica e dove la redistribuzione dei fondi all'interno della collettività è assai debole, e dove quindi l'uscita dalle città delle persone più benestanti provoca un drastico calo delle

---

<sup>112</sup> Ladd H.F. (1992). Population Growth, Density and the Costs of Providing Public Services. *Urban Studies*. Vol. 29, 2, 273-295.



risorse. Oltre ai costi pubblici, sono presenti anche una ulteriore sottocategoria di costi, che in letteratura sono denominati con maggiore precisione sotto la dicitura “costi sociali”, che comprendono tutti quei costi che sono pagati dall’intera collettività, anche se non monetariamente. Ricadono sotto questa categoria di costi ad esempio i tempi impiegati per gli spostamenti in automobile, il traffico, l’inquinamento acustico, lo stress. Esamineremo questa categoria di costi imputabili allo sprawl nel prossimo paragrafo.

### 2.3.3. IMPATTO AMBIENTALE, TRAFFICO E CONGESTIONE

I rapidi processi di crescita caratterizzanti la società postmoderna hanno provocato numerosi problemi di tipo ambientale. Come sottolinea J. Habermas «Con la sua crescente complessità, il sistema della società mondiale sposta le sue frontiere così avanti nei propri ambienti, da imbattersi in limiti di capacità da parte sia della natura esterna che di quella interna. Gli equilibri ecologici contrassegnano un limite assoluto dello sviluppo (...)»<sup>113</sup>. Il perseguimento di imperativi di sviluppo privi di controllo, che impongono una crescita economica progressiva, si scontrano infatti con le risorse naturali finite, come i terreni agricoli e quelli edificabili, l’acqua e il petrolio, ma anche con il fatto che gli stessi sistemi ambientali non sono elementi rinnovabili o sostituibili una volta che hanno assorbito tutta una serie di sostanze inquinanti o che sono stati cementificati<sup>114</sup>.

Gli allarmi sulla scarsità delle risorse e le pressioni derivanti dall’accumulo dei rifiuti - uno dei temi attualmente più preoccupanti dal punto di vista ambientale -, sono alcuni dei più evidenti segnali del superamento dei limiti naturali.

Gli attuali stili di consumo fanno ulteriormente ridurre i tempi in cui queste risorse naturali scarseggeranno. Il rapporto tra natura e società è attualmente di tipo conflittuale, esso vede la dominazione dell’umano sul naturale per mezzo dell’utilizzo delle tecnologie, all’interno di una relazione di tipo strumentale. All’interno degli studi

---

<sup>113</sup> Habermas J. (1975). *La crisi della razionalità nel capitalismo maturo*. Roma-Bari: Laterza, p. 46.

<sup>114</sup> Questa capacità in ecologia viene indicata come resilienza, cioè la capacità di un ecosistema di mantenere la sua integrità e il suo stato di equilibrio in seguito a una perturbazione esterna.

del settore si definisce antropizzazione il fenomeno secondo il quale l'uomo influisce sull'ambiente esterno modificandolo per adattarlo alle proprie esigenze.

Si sta generando attualmente uno scontro tra uno sviluppo esponenziale e le capacità biologiche e naturali dell'ambiente, mettendo in crisi quello che Habermas definisce equilibrio ecologico<sup>115</sup>. Non solo. Viene messo in crisi anche quello che Habermas definisce equilibrio internazionale<sup>116</sup> creando dei rischi di autodistruzione dell'intero sistema mondiale.

Sprawl significa percorrere in macchina le lunghe distanze che separano le case, le occupazioni, i negozi e le altre attività tra di loro. Le vetture di oggi inquinano molto meno se comparate a quelle degli anni '60<sup>117</sup>, ma questo guadagno è stato largamente oscurato dal crescente numero di veicoli che sono sulle strade e dai chilometri che essi percorrono. Basti pensare che nel 2001 solo all'interno degli Stati Uniti vi erano 235 milioni di veicoli, includendo automobili, camion e bus, ci sono cioè più veicoli che bambini<sup>118</sup>.

Non ci sono dubbi sul fatto che la temperatura globale sia in aumento, è un dato facilmente osservabile, come lo è anche quello dell'innalzamento delle acque e dello scioglimento di nevali e ghiacciai, e non ci sono dubbi sul fatto che la ragione principale sia da ricercare nelle azioni dell'uomo. Infatti se all'interno della comunità scientifica ci sono disaccordi sulle cause di tale surriscaldamento, c'è forte consenso sul fatto che esso sia per gran parte creato da cause umane legate a tematiche di tipo socio-economico.

La causa maggiore è la produzione di diossido di carbonio e di altri gas nocivi che causano l'effetto serra, che in parte vengono dispersi nell'atmosfera e in parte vengono assorbiti dalla superficie terrestre e dagli oceani. Il maggior produttore mondiale dell'effetto serra sono gli Stati Uniti<sup>119</sup>, con il 25% delle emissioni mondiali; di questo 25%, il 33% è responsabilità dei trasporti, in particolare dovuto alla combustione di

---

<sup>115</sup> Ibidem.

<sup>116</sup> Ibidem, p. 50.

<sup>117</sup> Burns L.D., McCormick J.B., Borroni-Bird C.E. (2002). Vehicle of change. *Scientific America*, 287.

<sup>118</sup> Hayden D. (2003). *Building Suburbia*. New York: Pantheon Books.

<sup>119</sup> U.S. Environmental Protection Agency. (2007). *2007 Draft U.S. GreenHouse Gas Inventory Report*. <http://epa.gov/climatechange/emissions/usinventoryreport07.html>

carburanti, mentre il 39% è dovuto agli edifici commerciali e residenziali (soprattutto per i consumi che richiedono).

I dati affermano (vedi Tabella sottostante) che le case unifamiliari tendono a essere meno efficienti e a richiedere più risorse rispetto alle abitazioni multifamiliari.

Tab. 2 - Previsione di impatto ambientale di un insediamento di 400.000 nuove unità abitative.

<i>Densità (acri per unità abitativa)</i>	<i>Terra utilizzata (espressa in migliaia di acri)</i>	<i>VMT (Vehicle miles traveled/anno)</i>	<i>Carburante utilizzato (espresso in migliaia di galloni/anno)*</i>	<i>Emissioni di Co<sup>2</sup></i>	<i>Impatto sul consumo di suolo (%)</i>	<i>Impatto sulla qualità dell'aria (%)</i>
5	2,000	12,000,000	413,793	6,620,689	100	100
1	400	11,000,000	379,310	6,068,965	20	92
0,125	50	6,000,000	206,896	3,310,344	2,5	50
0,02	8	3,200,000	110,344	1,765,517	0,4	27

\* unità di riferimento Ford Taurus, 29 miglia per gallone.

Fonte: Stime effettuate sulla base della ricerca eseguita sul tema della densità residenziale da J. Holtzclaw (1994) e sulla ricerca di Benfield et al. (1999).

Questi due elementi insieme contano quindi per il 72% della produzione statunitense di gas serra, la restante parte è invece dovuta a punti fissi di emissione, come le grandi centrali industriali. L'inquinamento dell'aria non è una singola entità, ma un insieme di numerosi tipi di inquinanti specifici che varia da luogo a luogo. Le fonti mobili (auto, camion, treni, navi, aerei) sono un'importante fonte di inquinamento spesso la predominante. I veicoli contribuiscono all'inquinamento dell'aria soprattutto tramite la combustione, che rilascia sia anidride carbonica che piccole particelle, chiamate PM (particulate matter). Le PM variano per dimensione e composizione chimica.

Le più pericolose sono quelle più piccole, le PM<sup>10</sup><sup>120</sup>, e ancor più le PM<sup>2,5</sup>, sia perché penetrano più in profondità nei polmoni che per la loro composizione chimica. Le emissioni dei motori dei veicoli sono la fonte principale di queste particelle. La relazione tra auto, loro emissioni e qualità dell'aria è complessa e comprende numerosi

<sup>120</sup> Cioè quelle particelle che hanno un diametro inferiore ai 10 micron.

altri fattori da tenere in considerazione, quali le caratteristiche dei veicoli, il tipo di viaggio, le condizioni meteorologiche, la scala a cui l'inquinamento è misurato<sup>121</sup>.

Differenti veicoli producono diverse quantità di inquinanti in base alla potenza del motore, al tipo di alimentazione, allo stato di manutenzione, all'età del mezzo, allo stile di guida. Spesso le agenzie per l'ambiente calcolano le emissioni basandole su medie che prevedono l'assunzione di un veicolo tipo e assegnano il suo profilo di emissioni a tutti i viaggi di un'intera area territoriale. La debolezza di questo procedimento è evidente, vista la significativa variabilità dei tipi di veicoli, non sembra essere esaustivo applicare la stessa tipologia a un'intera area metropolitana. Le emissioni dipendono anche da altri molteplici aspetti del viaggio che si compie, e solo alcuni di questi vengono inclusi all'interno di tali stime. La quantità di emissioni dipende dalla velocità media del veicolo, dalla lunghezza del viaggio, dalla sua durata, dal tipo di accelerazione del veicolo, dal tipo di motore, e infine dalle condizioni stradali.

Anche la pavimentazione di strade e parcheggi contribuisce a far aumentare la temperatura globale, più alte temperature a loro volta generano maggiori bisogni di refrigerare l'aria all'interno degli edifici circostanti (si pensi alle grandi superfici di parcheggi delle aree commerciali)<sup>122</sup>.

L'inquinamento di aria e acqua ha origine da due tipi di fonti: le fonti puntuali, che sono identificabili con un numero limitato di posti, come discariche e siti industriali; e quelle non puntuali, che sono invece più difficili da identificare e controllare perché rilasciano piccole quantità di inquinanti, è il caso di parcheggi, strade, tubi di scappamento di milioni di veicoli. Mentre l'inquinamento delle prime fonti è stato drasticamente ridotto nel tempo, i problemi maggiori riguardano il secondo tipo di fonti, che sono strettamente collegate all'utilizzo dei suoli<sup>123</sup>.

La considerazione del ritardo esistente tra le emissioni dirette e la comparsa degli effetti negativi, da cui deriva un ritardo nell'applicazione di rimedi efficaci, dovrebbe far emergere la necessità di effettuare delle scelte di tipo ambientale, anche in

---

<sup>121</sup> Frumkin H. (2002). Urban sprawl and public health. *Public Health Reports*, 117. 201-217.

<sup>122</sup> Register R. *Depaving the World*. <http://culturechange.org/issue10/register.html>

<sup>123</sup> Johnson M. (2001). Environmental Aspects of Urban Sprawl: A survey of the Literature and Proposed Research Agenda. *Environment and Planning*, 33, pp 717 – 35.

considerazione della difficoltà di misurare alcuni processi, come la degradazione dei suoli.

Inoltre se lo sprawl significa, come abbiamo visto, che le persone spendono molto tempo all'interno della propria auto, ciò significa anche che si allarga l'esposizione ai pericoli della strada, comportando una più alta probabilità di incidenti<sup>124</sup>.

Oltre all'inquinamento dell'aria lo sprawl influenza anche il tema della qualità e della quantità e delle acque, tramite le emissioni di inquinanti per il primo aspetto, e attraverso l'impermeabilizzazione dei suoli che impedisce la penetrazione delle acque nel sottosuolo - essenziali per il mantenimento delle riserve idriche - per il secondo aspetto<sup>125</sup>.

L'urbanizzazione comporta la rimozione totale del suolo o un suo decorticamento e la successiva copertura con materiali impermeabili, come calcestruzzo, cemento o catrame.

Gli ambienti costruiti interferiscono con i naturali processi dell'ambiente, l'asfalto e gli altri tipi di pavimentazione provocano forti fuoriuscite di acqua che erode i suoli adiacenti queste superfici, e che spesso includono anche sostanze tossiche come olii di scarico dei motori. C'è la necessità di procurare una maggior disponibilità di superfici permeabili, ad esempio seguendo le proposte di Richard Ingersoll di piantare file di alberi tra le file di macchine, o tra i marciapiedi e le strade, di piantare un albero per ogni parcheggio, di instaurare dei tetti verdi<sup>126</sup>.

Per quanto riguarda i consumi energetici dei suburbi W. Rees, l'ideatore del concetto dell'"impronta ecologica", ha stimato che una famiglia che vive in un'abitazione singola usa circa i 2/3 di energia in più rispetto a una famiglia che vive in un insediamento residenziale più compatto e denso<sup>127</sup>. Gli ambienti da riscaldare infatti, non solo sono più grandi, ma la forma stessa dell'abitazione presenta una maggiore estensione di superfici a contatto con l'ambiente esterno che generano elevate dispersioni di calore.

---

<sup>124</sup> Ewing R, Schieber R.A., Zegeer C.V. (2003). Urban Sprawl As A Risk Factor In Motor Vehicle Occupant And Pedestrian Fatalities. *American Journal of Public Health*, 93,9, 1541-1545.

<sup>125</sup> Kahn M.E. (2000). The environmental impact of suburbanization. *Journal of Policy Analysis and Management* 19, 569-586.

<sup>126</sup> Ingersoll R. (2004). *Sprawl town, cercando la città in periferia*. Roma: Meltemi.

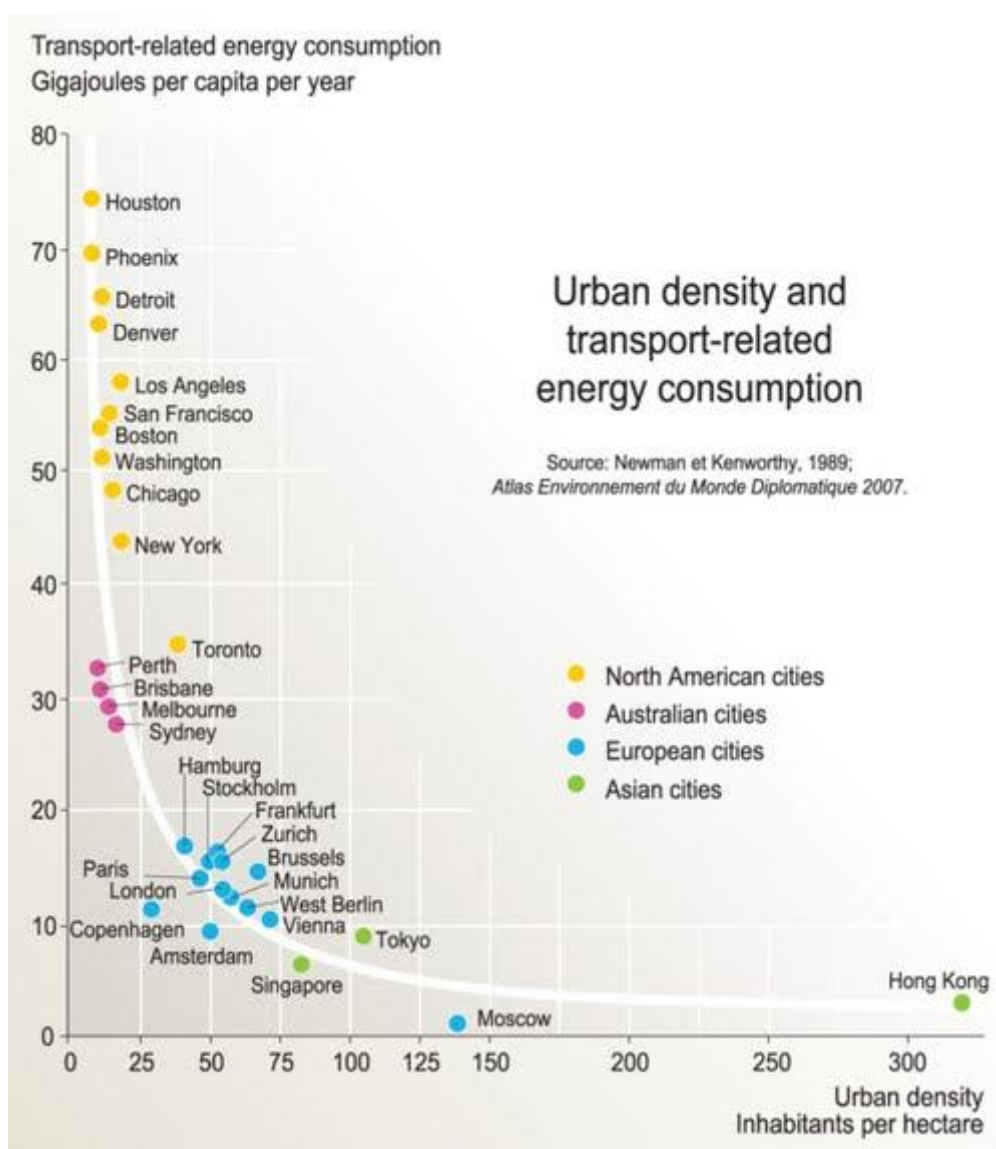
<sup>127</sup> <http://aurora.icaap.org/index.php/aurora/article/view/18/29>

Si può pertanto affermare che gli insediamenti a bassa densità contribuiscono in modo sostanziale al surriscaldamento globale.

Viene da chiedersi anche che cosa sarà di questi insediamenti se il prezzo del petrolio aumenterà in relazione al suo progressivo consumo.

Ancora nel 1989 due ricercatori australiani, P. Newman e J. Kenworthy hanno dimostrato a livello internazionale il legame esistente tra densità demografica delle città e consumo di carburante pro-capite, attraverso una curva divenuta poi celebre (vedi grafico 1).

Grafico 1 - Legame esistente tra densità abitativa e consumo di carburante.



Come si evince dal grafico, le più disperse città nordamericane e australiane segnano un consumo di carburante da tre a sette volte superiore rispetto alle città densamente popolate dell'Asia. La conseguenza diretta di questo divario nel consumo energetico è che un abitante della città dispersa emette molto più gas serra rispetto a un abitante della città compatta.

Ma a prescindere dal tipo di combustibile utilizzato, è la termodinamica ad affermare che qualunque produzione di energia comporta una produzione di calore che provoca l'innalzamento della temperatura atmosferica, e di conseguenza i cambiamenti climatici. Il modello economico attualmente dominante è fondato su una concezione di crescita intrinsecamente legata al consumo energetico: il sistema vigente non è attualmente in grado di produrre sviluppo senza consumare energia, né di far girare il mondo senza produrre crescita, perché l'equilibrio economico necessita di crescita.

La congestione del traffico provoca costi, intesi sia in termini monetari che temporali. Oltre ai costi fissi, che derivano dal fatto di possedere un'auto, indipendentemente dai chilometri che si percorrono, come i costi dell'assicurazione e della manutenzione ordinaria, ci sono i costi variabili, come benzina, parcheggi, incidenti e i costi sociali, come inquinamento, rumore, aumento del surriscaldamento globale. I costi sociali sono tuttavia pagati da tutti, non solo dai guidatori. Ma l'idea di bene comune è totalmente disconnessa da questo fenomeno urbano. I comportamenti e le scelte individuali che lo compongono mettono in luce una sempre maggiore enfasi sulla realizzazione personale piuttosto che sulla solidarietà sociale.

La congestione è probabilmente la preoccupazione più grande per gli abitanti dello sprawl: molti di loro hanno lasciato la città centrale anche per sfuggire ai molti problemi legati alla congestione che si verificano nelle città. Man mano che i suburbi si espandono e diventano più urbanizzati, la congestione però li segue passo passo. Sembra evidente che lo sprawl è dunque un'importante causa di inefficienza nell'utilizzo di energie e nel consumo di suolo.

Passiamo ora ad esaminare le conseguenze che lo sprawl produce sulle città centrali.

#### 2.3.4. IMPATTO SULLE CITTÀ CENTRALI

Il rapido e progressivo spopolamento dei centri storici cittadini è un fenomeno generalizzato alla stragrande maggioranza delle grandi città e che ha alimentato il fiorire di numerose teorie sociologiche, ma non solo, sulla fine della città, nel periodo a cavallo degli anni '80<sup>128</sup>.

Essendo molto spesso lo sprawl risultante da una migrazione di abitanti provenienti dalla città centrale e diretti ai più distanti suburbi, ci sono chiare implicazioni che si ripercuotono sui centri cittadini. Le città centrali si trovano a non essere più centrali per una larga quota di popolazione, anche se continuano ad ospitare alcune istituzioni importanti, e alcuni centri chiave sia economici che culturali. Intere aree, che avevano lentamente accumulato nel corso dei secoli una funzione specifica all'interno del panorama urbano si trovano private del loro ruolo.

Non c'è accordo tra gli studiosi sul fatto se sia stato il declino delle città centrali a ispirare il fenomeno dello sprawl, dando così alle classi medie buone ragioni per abbandonare i centri, o se viceversa lo sprawl abbia attirato persone e attività al di fuori del centro destabilizzando così i quartieri centrali e causando il loro declino<sup>129</sup>.

Sembra piuttosto che l'intensità di queste due forze contrarie non sia uguale, ma vari nel tempo, facendo prevalere alternativamente i fattori di spinta e quelli di attrazione. Secondo il primo ordine di fattori sarebbero l'eccessiva densità e scomodità a far prendere le distanze dalle zone centrali della città; per il secondo ordine di fattori sarebbe invece l'attrazione per una vita maggiormente a contatto con la natura e a una dimensione più comunitaria a prevalere, quindi tutta una serie di fattori naturali di attrazione uniti con alcuni elementi artificiali, che combinati insieme darebbero vita a particolari modalità insediative.

La crescita suburbana è strettamente intrecciata a una larga parte dei problemi che sono associati alle città di oggi: scarsa qualità ambientale, tematiche legate alla percezione della sicurezza, dimensioni ridotte degli appartamenti a parità di prezzo. Le città centrali sono percepite come più inquinate, insalubri e insicure dei suburbi; anche l'ambiente costruito è ritenuto meno attrattivo, perché carente dal punto di vista pianificatorio, in

---

<sup>128</sup> Peterson P. (1981) *City Limits*. University of Chicago Press, Chicago.

<sup>129</sup> Bruegmann R. (2005). *Sprawl. A Compact History*. University of Chicago Press, Chicago.



modo particolare a causa dell'assenza di spazi verdi: nel migliore dei casi le città si occupano del verde solamente da un punto di vista esclusivamente quantitativo, calcolando il numero di metri quadri per abitante e analizzando la sua distribuzione tra le diverse parti della città. Questi sono tutti elementi che contribuiscono a rafforzare l'ideale del suburbio.

Gli sviluppi suburbani hanno continuato ad avanzare mentre molti quartieri urbani e della prima periferia si sono progressivamente deteriorati da un punto di vista fisico e sociale, lasciando molte risorse e molti investimenti già presenti del tutto o quasi inutilizzati, infatti intere parti di sistemi infrastrutturali che erano loro precedentemente legati vengono abbandonati. Questi cambiamenti spaziali e strutturali inaspriscono tutta una serie di problemi che riguardano da tempo le comunità urbane, e ognuna di queste traiettorie di cambiamento, a turno, alimenta tutte le altre, cambiando il volto delle città storiche. Quando le condizioni fisiche si deteriorano e le risorse lasciano la comunità, queste diventano a loro volta meno attrattive anche per il capitale privato, creando un circolo vizioso. Dal lato puramente economico, le infrastrutture presenti in centro città restano comunque da mantenere e i rimanenti residenti devono sopportare una più sostanziosa quota di spese di mantenimento.

Ma oltre a ciò, la suburbanizzazione ha un effetto prepotente sul benessere, sulle risorse e sullo spirito delle città centrali. Uno degli effetti più allarmanti è quello che William J. Wilson chiama, con riferimento alle città degli Stati Uniti, “gli effetti della concentrazione”<sup>130</sup>, che si traducono nella concentrazione di fasce deboli all'interno di alcuni quartieri centrali, che si trovano a non possedere quella popolazione stabile e in grado di sostenere le opportunità commerciali, i servizi e le altre attività presenti.

La suburbanizzazione non è solo un modello di sviluppo, ma è anche un processo che le persone mettono in atto per allontanarsi dai mali della città. Tuttavia molti dei problemi che una volta riguardavano la sfera urbana adesso riguardano quella suburbana. Anche i suburbi sembrano cioè avere i loro problemi sociali.

La più grande ripercussione della decentralizzazione sulla città centrale mi sembra possa essere identificata con il conseguente svuotamento dei centri storici. Le perdite di popolazione fanno cambiare i caratteri dei luoghi, ne modificano l'identità, cambiando la composizione delle classi di età e lo status socio-economico degli abitanti. L'uscita

---

<sup>130</sup> Wilson W.J. (1987). *The Truly Disadvantaged: The Inner-City, the Underclass and Public Policy*. Chicago: University of Chicago Press.

dalla città centrale di residenti ad alto reddito (o medio-alto), impone ulteriori carichi fiscali a quelli che rimangono. La riduzione della qualità dei servizi che naturalmente ne consegue genera ulteriori partenze.

Lo sprawl provoca dunque due tipi di costi per la società: i costi diretti della crescita e i costi subiti dalle altre aree urbane, in particolare dai centri storici cittadini. Sicuramente tra questi ultimi, quello più preoccupante è la perdita di popolazione. Nonostante ciò, non è detto che la crescita di popolazione sia il migliore indicatore di benessere economico<sup>131</sup>. Per identificare pienamente gli effetti dei cambiamenti di popolazione è necessario prendere in considerazione altre variabili.

Riassumendo, e prendendo in prestito una tipologia elaborata da Eric Charmes<sup>132</sup>, sono identificabili in tre i livelli su cui la diffusione urbana agisce erodendo il tessuto delle città centrali. Innanzitutto lo sbriciolamento è dal punto di vista istituzionale, dovuto, come abbiamo già visto al calo di popolazione delle grandi città. In secondo luogo si ha l'aspetto paesaggistico. Le espressioni tipiche dello sprawl sono quelle di piccole o grandi unità costruite, separate dai grandi agglomerati. Tale separazione fisica è assicurata da un certo grado di autonomia istituzionale di cui godono; inoltre l'autonomia spaziale rinforza l'ideale e la sensazione di vivere in uno spazio singolare, indipendente e autonomo, ma che allo stesso tempo funge da ostacolo alla ricerca di qualche organizzazione territoriale posta ad un livello più elevato, più favorevole e adatta al finanziamento di tutte le strutture necessarie (educative, commerciali, di tempo libero). L'ultimo grado di sbriciolamento è di livello sociale, dipendente dalla fuga delle classi medie dalla città centrale.

### 2.3.5. *L'INDIVIDUO DI FRONTE ALLO SPRAWL*

L'ultima delle conseguenze della dispersione urbana che analizziamo si colloca ad un livello di analisi più microsociologico.

---

<sup>131</sup> Gottlieb P. (2002). *Growth without growth: An alternative economic development goal for metropolitan area*. Washington, DC: Brookings Institution Press.

<sup>132</sup> Charmes E. (2011). *La ville emiettée*. Paris: PUF.

In essa trovano posto molteplici deprivazioni nell'accesso. In un'area sprawlizzata infatti chi non guida ha limitate potenzialità, in tale categoria rientrano sia giovani, che anziani e persone che non hanno le possibilità economiche per sostenere i costi che l'acquisto di un'auto comporta.

Oltre a queste, si può aggiungere una deprivazione più sottile da misurare, definibile "ambientale" e che comprende l'assenza di elementi stimolanti, data la sostanziale uniformità ambientale dello sprawl, in cui dominano stili architettonici uniformi, applicati a una moltitudine di case indipendenti, non più costruite singolarmente, ma bensì a dozzine, circondate da altre file di case e da gruppi di strade, realizzando una «morfologia urbana (che) si estende sul territorio in modo a volte esasperatamente uniforme»<sup>133</sup>.

Molti recenti filoni di ricerca hanno anche esplorato la relazione dello sprawl con la salute, sostenendo che le persone che vivono nello sprawl sono solite fare meno attività fisica e tendono a essere in sovrappeso con una maggiore incidenza rispetto agli abitanti della città compatta. L. Frank ha dimostrato che i suburbi hanno una correlazione positiva con l'obesità<sup>134</sup>, dato che molte delle attività che in contesti più compatti vengono fatte a piedi o in bicicletta, come andare a fare la spesa o andare a scuola, nei suburbi vengono fatte in macchina. C'è un'evidenza crescente nella letteratura sul fatto che le caratteristiche fisiche dell'urban sprawl scoraggino l'attività fisica.

Un'ampio filone di studi approfondisce inoltre le conseguenze per la salute provocate dall'inquinamento dell'aria inquinata dello sprawl<sup>135</sup>.

Per quanto concerne invece gli aspetti più prettamente sociali, negli anni del dopoguerra, quando i suburbi cominciarono ad affollarsi, una delle attrazioni di forte richiamo era anche un promesso senso di comunità proprio di questi ambienti.

Una delle più comuni critiche rivolte agli sviluppi suburbani è invece proprio il fatto che non riescono a creare quel senso del posto necessario a una comunità, non fanno nascere sentimenti di appartenenza al luogo, non hanno il controllo su quanto avviene

---

<sup>133</sup> Melis A. (1999). Città e metropoli: un confronto statistico. In: Martinotti G. a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 275-295.

<sup>134</sup> Frumkin H., Frank L., Jackson R. (2004). *Urban Sprawl and public health: designing, planning, and building for healthy communities*. Washington, DC: Island Press.

<sup>135</sup> Ibidem.

all'interno del loro territorio. Molto spesso è lo stesso stile architettonico con cui un suburbio è progettato e costruito a scoraggiare le interazioni tra i suoi residenti; questo fattore, unito alla bassa densità, all'assenza di negozi di quartiere, incoraggia gli abitanti a lasciare le loro abitazioni per la spesa, per le visite agli amici, per i momenti ricreativi. L'assenza di spazi percorribili a piedi e di zone utilizzate per fini pubblici costituisce un ulteriore disincentivo alla coesione: il camminare crea maggiori possibilità di incontrare persone e di instaurarvi delle relazioni informali. Il senso del posto se c'è, è qualcosa di casuale all'interno dello sprawl.

R.D. Putnam, autore di *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Dream*<sup>136</sup>, è tra coloro che sostengono che i suburbi hanno portato a un senso di mancanza di comunità. Egli crede che a partire dagli anni '60 ci sia stato un progressivo declino di quello che lui chiama il "capitale sociale" americano. Usa questa categoria per riferirsi alle relazioni tra gli individui, alle reti sociali e alle norme della reciprocità e della fiducia che derivano da queste. Il capitale sociale, nell'accezione elaborata da Putnam, è caratterizzato da impegno civico e da interesse per gli affari civici e della comunità. Nel testo egli individua una serie di indicatori che dimostrano come ci sia stato un declino dell'impegno civico e del capitale sociale all'interno degli Stati Uniti nel corso del tempo. Tra questi vi è l'attività politica in senso ampio, ma anche la partecipazione alle attività locali. Attribuisce il declino a una varietà di fattori, come i cambiamenti generazionali, l'inserimento delle donne nel mercato del lavoro, ma tra questi compare anche la suburbanizzazione.

È lo stesso fenomeno che Habermas definisce come "sindrome del privatismo dei cittadini e del privatismo familiar-professionale"<sup>137</sup>, che equivale a una ridotta partecipazione alla vita pubblica, ad assenza di contributi alla formazione della volontà politica, all'interno di contesti vitali sempre più specializzati, e a un sempre maggiore ripiegamento sulla vita familiare, soprattutto negli aspetti del tempo libero e dei consumi. È l'equilibrio antropologico di cui parla Habermas, quando, come abbiamo visto precedentemente (vedi paragrafo 2.3.3.) cita i limiti della natura interna del sistema. L'equilibrio antropologico è decisamente più difficile da identificare e definire

---

<sup>136</sup> Putnam R.D. (1995). *Bowling Alone: America's Declining Social Capital*. *Journal of Democracy*, 6, 1, pp. 65-78.

<sup>137</sup> Habermas J. (1975). *La crisi della razionalità nel capitalismo maturo*. Roma-Bari: Laterza, p. 84.

rispetto a quello ecologico, perché mette in luce un ulteriore aspetto all'interno di questo dibattito, e cioè lo scontro che avviene tra la continua crescita economica della società e le forme del processo di socializzazione.

Chi ha a disposizione ampi spazi privati ha meno ragioni e motivazioni per sostenere la richiesta di nuove risorse pubbliche, ma è piuttosto orientato a ottenere altri benefici di tipo privato. Le abitazioni sono vendute a prezzi simili, a famiglie che acquistavano beni simili, e questo suggerisce che hanno probabilmente anche simili livelli di reddito e spiega anche in parte perché la geografia della stratificazione del reddito, ha condotto molti specialisti del campo del marketing e della pubblicità a denominare in modo diverso questi quartieri, che in qualche modo riflettono la segregazione interna a una regione metropolitana, e alcuni stereotipi residenziali che attraggono diversi tipi di popolazione: ci saranno così quelli che sponsorizzano la piscina e il patio e quelli che invece trasmettono una sensazione di esclusività per famiglie un po' più sofisticate<sup>138</sup>. L'unione di termini attrattivi con posti che risultano i preferiti per una determinata categoria finiscono coll'attrarre nuovi aspiranti acquirenti.

L'omogeneità di questi insediamenti, che propongono suddivisioni in cui enormi distese di ville e casette unifamiliari si ripetono con variazioni continue, riduce i conflitti locali che portano al contatto.

Riducendo al minimo l'attrito relazionale con gli altri gruppi sociali si evita il conflitto. Dagli anni '50 infatti molti quartieri suburbani sono stati costruiti con case simili; l'uniformità risponde a logiche di mercato che impongono l'ottenimento del massimo profitto possibile.

Si pone poi il problema dell'isolamento e della mancanza di opportunità per alcune persone identificabili all'interno di alcune categorie: giovani, anziani, persone che non guidano, disabili. Questo problema è ancora più acuito all'interno dei suburbi rispetto a una città tradizionale, e più difficile da risolvere dato che le aree sprawlizzate sono tipicamente non dense a sufficienza da supportare frequenti trasporti pubblici, e allo stesso tempo sono carenti di percorsi pedonabili e ciclabili. Dato che la popolazione che abita nei suburbi è per lo più composta da coppie giovani con figli, il problema si amplifica quando i figli hanno un'età ancora troppo giovane per poter guidare, ma sono altresì troppo grandi per restare a casa; anche laddove avessero altre modalità di

---

<sup>138</sup> Weiss M.J. (2000). *The Clustered World: How We Live, What We Buy and What It All Means About Who We Are*. Boston: Little Brown.

spostamento a loro disposizione non avrebbero comunque i luoghi e le attività per tenersi occupati, se non quelle offerte da qualche centro commerciale.

Una delle maggiori forze ad aver agito a livello individuale sulla scelta di andare ad abitare nei suburbi è il convincimento che in queste aree ci fosse meno criminalità. Questa convinzione non è infondata, però, stando alle statistiche criminali queste persone tendono a sovrastimare il rischio del crimine all'interno delle aree urbane, sia per quanto riguarda la sua gravità che per quanto riguarda la sua frequenza<sup>139</sup>.

L'espansione verso l'esterno è stata guidata da un numero di forze politiche, economiche e sociali, come abbiamo visto, ed è fortemente associata all'emergere di alcune ineguaglianze nella distribuzione della ricchezza. Lo spostamento al di fuori dei centri cittadini di persone, risorse e ricchezza, è stata associata a varie traiettorie di ineguaglianze e sviluppo diseguale. Innanzitutto all'intensificazione delle disparità fiscali tra le comunità: i suburbi hanno una più larga base su cui applicare le tasse e minori servizi pubblici da finanziare, facendo ulteriormente aumentare le disparità. Non si tratta cioè solamente di un fenomeno spaziale, ma di un modello urbano che è allo stesso tempo causa e conseguenza di ineguaglianze sociali. L'importanza del declino delle città centrali e della creazione di diseguaglianze in seguito alla crescita suburbana sembra essere un tema preso poco in considerazione e sottostimato a livello politico e a livello di sviluppo metropolitano. La quantità di investimenti pubblici in aree lontane sono stati sproporzionati rispetto a quelli delle aree urbane, questa disparità spaziale fa aumentare le diseguaglianze di opportunità disponibili. Lo sprawl sembra cioè giocare un ruolo anche per quanto riguarda il tema della povertà e delle diseguaglianze<sup>140</sup>. Le città centrali hanno sempre svolto la funzione di integrare le persone a basso reddito all'interno dell'economia nazionale; le aree urbane sono da sempre caratterizzate anche da concentrazioni di povertà e hanno da sempre svolto la funzione di aiutare queste persone. Le migrazioni di persone, appartenenti soprattutto alla classe media, dalla città centrale ai suburbi hanno comportato una maggiore concentrazione della povertà all'interno delle aree cittadine, con il risultato che molte aree urbane sono declinate sia dal punto di vista demografico che dello status economico. Le città centrali statunitensi

---

<sup>139</sup> Hummon D. (1990). *Commonplaces Community Ideology and Identity in American Culture*. Binghamton, NY: SUNY Press.

<sup>140</sup> Squires G.D. (2002). *Urban Sprawl: Causes, Consequences, and Policy Responses*. Washington, DC: Urban Institute Press.

sperimentano attualmente tassi di povertà più alti rispetto ai suburbi. Non c'è una connessione diretta tra l'espansione suburbana, la concentrazione di povertà e la creazione di disuguaglianze sociali; lo sprawl è legato a questi fenomeni principalmente perché genera un alto grado di separazione tra le classi sociali, è cioè una crescita che genera esclusione, separazione sia geografica che sociale. Con la conseguenza di ridurre ulteriormente gli investimenti all'interno di queste aree marginali. L'accesso alle abitazioni suburbane è limitato a una certa fascia di persone, dato che non vengono costruite case multifamiliari.

La concentrazione della povertà collegata al fenomeno dello sprawl e la *gentrification* sono fenomeni strettamente interrelati, in quanto entrambi tendono a isolare alcune persone da determinate opportunità: il primo tradizionalmente spinge le opportunità al di fuori degli insediamenti, mentre il secondo opera nella direzione opposta. Le dinamiche della *gentrification* cambiano in base al tipo di città dove avvengono<sup>141</sup>. Il termine è attualmente eccessivamente usato e spesso erroneamente. In generale lo possiamo definire come un processo di cambiamento che riguarda un'area territoriale, in cui i residenti a basso reddito vengono sostituiti da residenti a più alto reddito. Queste zone non sono in un processo di transizione per divenire aree differenziate in base al reddito, ma piuttosto per divenire luoghi abitati da persone con redditi medio-alti. Spesso invece *gentrification* si usa per descrivere ogni miglioramento abitativo o commerciale all'interno di un quartiere o per riferirsi a semplici riqualificazioni fisiche. C'è infatti spesso una componente fisica che riguarda il miglioramento delle unità abitative ma che da sola non riesce a descrivere pienamente il cambiamento di carattere dell'area. Le politiche che supportano la *gentrification* hanno l'effetto e qualche volta l'intento di far uscire dall'area i residenti originari a basso reddito.

I due processi, la *gentrification* e la concentrazione di povertà connessa allo sprawl, vanno visti come due varianti dello stesso fenomeno sociale che tende a isolare persone a basso reddito da opportunità e strutture, ma senza risolvere il problema, ma spostandolo semplicemente di posto. Gli effetti della *gentrification* dipendono da come avviene il processo e dalla sua scala, più è grande più sarà problematica. Per quanto riguarda le cause, sono identificabili numerosi fattori su base regionale, cittadina e di quartiere, che variano da luogo a luogo. Le forze più potenti che agiscono per attuare

---

<sup>141</sup> Smith N. (1986). *Gentrification of the City*. London: Routledge.

una *gentrification* sono quelle di mercato e quelle attivate da azioni regionali o cittadine, spesso involontariamente, e per questo ancora più difficili da identificare. La causa più nota del fenomeno è la rapida crescita della popolazione di una regione o degli impieghi, che non deve necessariamente avvenire nel centro cittadino.

I legami tra questo processo e il modello urbano che stiamo studiando, che come abbiamo visto lascia un'ampia disponibilità di spazi vuoti e di case vacanti all'interno dei centri cittadini, è da rintracciarsi negli esclusi dei due processi, le fasce più deboli, che non possono partecipare in nessuno dei due casi.

Nel paragrafo successivo prenderemo in esame la posizione che prende in considerazione l'aspetto dei miglioramenti e degli avanzamenti comportati dalla forma urbana dello sprawl a fianco degli inevitabili disagi che produce che abbiamo appena finito di descrivere.

### 2.3.6. *BENEFICI DELLO SPRAWL*

Nessuna discussione sui costi dello sprawl è completa se non si affronta anche l'aspetto dei suoi benefici. Per molti aspetti costi e benefici dello sprawl, rappresentano due lati della stessa medaglia.

Il dibattito attorno alla forma urbana della città si sono ben presto polarizzati in posizioni che raggruppano oppositori e sostenitori della città dispersa e della città compatta.

Alcuni sostengono che lo sprawl sia un segnale di progresso che andrebbe incoraggiato piuttosto che un problema da risolvere<sup>142</sup>. La crescita è stata per lungo tempo fatta corrispondere a prosperità, ad aumento dei posti di lavoro, dei capitali, a sviluppo industriale, in un contesto di straordinaria mancanza di informazioni sui reali impatti della crescita. Anche molti pianificatori urbani lo considerano come un fenomeno inevitabile, non dannoso e in alcuni casi anche positivo. Tale approccio guarda con favore alle innovazioni sociali e ai progressi economici resi possibili dallo sprawl.

In questa visione la crescita urbana e il progresso economico e sociale sarebbero elementi legati da una proporzionalità diretta, e non sarebbe in alcun modo possibile far

---

<sup>142</sup> Gordon P., Richardson H.W. (2000). Critiquing Sprawl's Critics. *Policy Analysis*, 365.



aumentare i tassi di crescita economica e il benessere sociale senza aumentare il livello di crescita urbana.

Tutto ciò ha creato una sorta di mito attorno alla parola “crescita” e ciò ha fatto sì che essa potesse essere perpetuata. La crescita viene presentata come qualcosa di necessario e inevitabile, e allo stesso tempo la non crescita è associata a recessione o stagnazione economica. Ma la crescita, e soprattutto la rapida crescita, comporta dei costi, che sono anche piuttosto elevati, come abbiamo visto, e spesso irreversibili.

In realtà anche il rapporto tra la crescita urbana e l'aumento dei posti di lavoro è problematico, perché se da un lato questi aumentano temporaneamente, non sembra la soluzione adatta, di lungo termine, per risolvere il problema della disoccupazione, i benefici di breve termine, anche economici, non pareggiano i costi di lungo termine.

Nonostante tutte le conseguenze descritte precedentemente, l'ideale suburbano persiste nel tempo rafforzando la crescente domanda di residenze in aree marginali e agendo da stimolo vitale per il fenomeno dell'urban sprawl, il mercato è infatti uno dei migliori rivelatori di quali siano le preferenze individuali.

Il primo e più citato beneficio dello sprawl è il fatto che garantisce alle persone lo stile di vita che desiderano; riesce cioè a soddisfare le preferenze individuali di abitazioni singole con giardino, collocate in un quartiere che viene percepito come sicuro.

La radicale espansione dei suburbi ha reso possibile per molti il possesso della propria abitazione (basti pensare che oggi circa due americani su tre sono proprietari della casa in cui vivono<sup>143</sup>). La possibilità di realizzare questi desideri si realizza nelle aree esterne alla città, dove i prezzi sono più bassi. In conseguenza dei prezzi inferiori le persone si possono permettere l'acquisto di case più grandi (le case suburbane sono significativamente più grandi di quelle delle città centrali, a parità di prezzo). Ma viene da chiedersi se il prezzo è un motivo sufficiente per affrontare una scelta di questo tipo, con tutte le conseguenze che comporta.

Inoltre non è poi detto che i cittadini, anche se lo sprawl fosse più costoso della città compatta, non sarebbero disposti a pagare i sovrapprezzi necessari pur di avere lo stile di vita che desiderano.

Un altro beneficio che concerne lo stile di vita, attribuito allo sprawl, è che i suburbi a bassa densità hanno servizi scolastici pubblici migliori rispetto alle città centrali. Nella

---

<sup>143</sup> Jackson K.J. (1991). Suburbanization. *The Reader's Companion to American History*. ed. Eric Foner and John A. Garraty, Boston: Houghton, Mifflin, 1040-1043.

misura in cui questo sia vero, è maggiormente dipendente dallo status socio-economico degli abitanti che vi vivono.

Un'altra caratteristica che viene sottolineata è come all'interno dei contesti suburbani ci sia un aumento della partecipazione civica e un aumento della possibilità di scelta tra i servizi pubblici delle varie municipalità presenti sul territorio.

Se da un lato è vero che gli abitanti suburbani godono dei vantaggi della piccola scala nella potenzialità di influenzare le decisioni pubbliche, bisogna vedere se tale possibilità viene esercitata; d'altro canto essi subiscono contemporaneamente i limiti della piccola scala: all'interno di una tale frammentazione governativa diventa difficile per i cittadini influenzare decisioni che abbiano un impatto più ampio; ciò è tanto più vero se vivono all'interno di una municipalità, lavorano in un'altra e magari usufruiscono dei servizi medici di un'altra ancora, avendo cioè interessi diffusi in un ampio territorio.

Chi difende lo sprawl adduce anche l'argomentazione che molto spesso gli spostamenti pendolari tra la città e i sobborghi siano più brevi, almeno in termini di tempo, rispetto a quelli necessari per spostarsi da un parte all'altra della città<sup>144</sup>. Dimenticando forse che molto spesso sono i mezzi di trasporto a essere diversi.

Viene anche mossa una critica dal punto di vista economico dai sostenitori dello sprawl urbano: spesso i costi che si supportano per costruire delle infrastrutture nuove sono inferiori a quelli che si dovrebbero supportare per recuperare e ristrutturare quelle già presenti, inoltre i terreni hanno costi inferiori.

Vengono anche elencati una serie di benefici "mentali" o "psicologici" che lo sprawl sembrerebbe apportare, in particolar modo la fuga dall'affollamento cittadino, un senso di rifugio tranquillo dallo stress della vita in città, e la possibilità di avere una vita a contatto con la natura, separata dal problema della povertà e da altre tematiche generalmente associate alla vita cittadina.

Specularmente a questi elementi chi condanna lo sprawl afferma che tali vantaggi si annullano grazie allo stress provocato dai lunghi spostamenti in automobile, che sottraggono tempo che potrebbe essere speso in altre maniere, per finalità familiari, personali o di tipo civico, e che fanno parte del paesaggio suburbano anche altri aspetti come i vasti parcheggi e i centri commerciali che si trovano poco oltre la soglia del proprio appartamento. Tra le motivazioni più frequenti che spingono le persone a

---

<sup>144</sup> Gordon P., Richardson H.W. (1997). Are Compact Cities a Desirable Planning Goal? *Journal of the American Planning Association*, 63,1, pp. 95-106.

trasferirsi in zone suburbane, vi è la convinzione di poter avere una maggiore influenza sulla propria vita, anche se poi in realtà il risultato ottenuto è l'opposto, visti i tempi impiegati nei trasporti pendolari.

Un ultimo beneficio, estremamente controverso, è l'omogeneità che il suburbio garantisce, dal punto di vista sociale, economico e di status e che viene incoraggiato e sostenuto da parte dei costruttori.

Lo sprawl per molti è visto come uno sviluppo che incoraggia la crescita economica, come un investimento, che se anche provoca dei costi, questi sono compensati dai vantaggi che assicura. Per esempio la congestione del traffico può essere un problema per molti, ma per qualcuno può significare un aumento delle possibilità personali, di avere per esempio un buon lavoro e di poterlo raggiungere con la stessa comodità sperimentata da altre persone. Alcuni cioè vedono lo sprawl come un segno di progresso che andrebbe incoraggiato, piuttosto che come un problema da risolvere<sup>145</sup>.

Ma le condizioni che sono percepite come benefici per qualcuno e che in realtà riguardano solo alcuni gruppi all'interno della società, si rivelano portatrici di conseguenze per la cittadinanza intera.

Concludendo si può arrivare a chiedersi se tali benefici siano sufficienti a rendere lo sprawl un modello di sviluppo sostenibile. Mi sembra che stendendo un breve bilancio i costi siano nettamente superiori ai benefici, che risultano essere molto astratti, difficili da misurare e da quantificare.

---

<sup>145</sup> Squires G.D. (2002). *Urban Sprawl: Causes, Consequences, and Policy Responses*. Washington, DC: Urban Institute Press.

### Capitolo 3. APPROCCI TEORICI ALLO SPRAWL

Negli ultimi sessant'anni il paesaggio urbano di gran parte dei paesi sviluppati è stato pesantemente ricostruito e la sua forma fortemente modificata: da nazioni generalmente con un limitato numero di città industriali e una moltitudine di piccole cittadine rurali, si è passati a società di aree metropolitane.

Il modo in cui la terra è stata utilizzata nelle aree circostanti le città, per residenze, attività commerciali, trasporti, ha comportato il passaggio dalle città compatte, densamente popolate, dell'inizio del XX secolo, a un'immensa gamma di insediamenti decentralizzati che si estendono da nord a sud, da est a ovest delle nazioni.

Se questo è il lato visibile del cambiamento urbano, sia fisico che sociale, dietro di esso è implicito un altro tipo di ristrutturazione che riguarda le principali organizzazioni politiche ed economiche della società e le loro interrelazioni istituzionali, ognuna delle quali ha contribuito a dare forma al contesto organizzativo dello sviluppo urbano e suburbano contemporaneo<sup>146</sup>. Il cambiamento spaziale non può essere spiegato semplicemente attraverso riferimenti alla costruzione di infrastrutture fisiche, come grandi centri commerciali, o allo spostamento di popolazione dalle città ai suburbi, che sono attualmente i temi più sottolineati all'interno del dibattito contemporaneo. Le modificazioni del paesaggio urbano non possono cioè essere spiegati solamente in termini di azioni economiche o di fattori tecnologici, anche se indiscutibilmente questi ultimi hanno contribuito alla decentralizzazione delle forme compatte di città, senza collocarsi all'interno di un più complessivo quadro teorico.

L'eccessiva enfasi su queste cause ha lasciato relativamente inesplorato il ruolo dei governi nel fare da sfondo alla struttura del cambiamento urbano: in base a come il sistema politico è strutturato e a quali interessi incarna, incoraggerà determinati tipi di politiche urbane e ne ostacolerà altre, con importanti conseguenze sullo sviluppo urbano, non solo nel cambiamento della destinazione d'uso dei suoli, o nella costruzione di nuove infrastrutture, ma anche nella creazione di opportunità d'impiego e nello status sociale del centro città e dei suburbi, nella distribuzione dei fondi e nella partecipazione politica.

---

<sup>146</sup> Kleinberg B. (1995). *Urban America in transformation: Perspectives on Urban Policy and Development*. California: Sage Publication.

Nelle città pre-industriali non solo la vita quotidiana, ma anche quella politica era organizzata attorno a reti di parentela e di relazioni personali; i membri delle famiglie più affluenti, erano direttamente coinvolti nella gestione degli affari pubblici, c'era poca differenziazione tra settore pubblico e privato: i governi locali provvedevano a fornire essenzialmente i servizi basilari, come sanità, educazione, sicurezza, anche avvalendosi della cooperazione di famiglie che si univano in organizzazioni private e volontarie<sup>147</sup>. La maggior parte della vita era inevitabilmente pubblica, e la privacy era un concetto che non esisteva.

La vita cittadina era basata su frequenti rapporti faccia a faccia, gli insediamenti erano di dimensioni che consentivano lo svolgimento delle attività lavorative, ricreative e familiari nello stesso luogo.

Il passaggio da questo tipo di città alle realtà industriali fu molto rapido. Verso la fine del 1800 l'urbanizzazione delle città diventò un fatto visibile: massicci furono gli investimenti nella costruzione di industrie, ferrovie, strade e canali. La veloce crescita delle città in termini di popolazione urbana può essere rintracciata in molteplici fattori significativi per lo sviluppo del capitalismo industriale. Innanzitutto la rivoluzione nei trasporti consentì i collegamenti tra le varie realtà industriali e tra gli elementi di base della produzione economica, dapprima a livello regionale, e poi a quello nazionale.

Ciò rese possibile anche l'apertura verso le aree più interne degli stati, rendendo disponibili ampie quantità di terreni. Un altro elemento importante per lo sviluppo industriale fu quello dell'immigrazione dalle aree rurali a quelle urbane in conseguenza della comparsa di nuove opportunità lavorative. La città industriale che ne risultò era ampia in dimensione, densità degli insediamenti e altamente differenziata rispetto alla popolazione che vi abitava, in termini di occupazione, stile di vita, classe e cultura.

Era certamente un contesto più complesso e mutevole della precedente città preindustriale, e questa complessità derivava dalla moltitudine di interessi sociali ed economici che vi erano presenti e che spesso entravano in contrasto tra di loro.

Se quest'ultima era stata l'emblema della piacevolezza e della cultura, così come anche la sede del commercio e del governo, nella città industriale questa visione subì un radicale cambiamento. La città dell'800, con i suoi distretti industriali e di affari iniziò a essere vista come una macchina economica, un punto di incontro tra i fattori produttivi

---

<sup>147</sup> Goldfield D.R., Brownell B.A. (1979). *Urban America: From downtown to no town*. Boston: Houghton Mifflin.

come terra, materie prime, lavoro, organizzazioni, in grado di creare una combinazione di successo da cui investitori e imprenditori potevano trarre notevoli profitti.

Ma al medesimo tempo, come afferma Lefebvre, il processo di industrializzazione costituisce anche il punto di partenza della problematica urbana e «(...) il motore delle trasformazioni avvenute nella società da un secolo e mezzo»<sup>148</sup>

Vista dall'esterno questo tipo di città era il centro degli investimenti privati di un sistema industriale in crescita, e di investimenti sia pubblici che privati nel supporto della costruzione di infrastrutture, tanto per le industrie quanto per gli insediamenti residenziali, e per il quotidiano svolgimento della vita urbana. Le infrastrutture andavano da strade, sistemi di illuminazione pubblica, acquedotti, fognature, a scuole e servizi di pubblica sicurezza, necessari al funzionamento della città, alla sua salute e al benessere dei suoi abitanti. Gli investimenti che tutta questa macchina richiedeva erano sia nazionali che provenienti da capitali stranieri, contribuendo così da un lato all'espansione delle città e dall'altro all'espansione dell'economia nazionale, dato che questi nuovi centri erano mercati di massa per il consumo di beni e servizi, e per la produzione di quegli stessi beni e di ulteriore capitale.

Una delle funzioni storiche della città, soprattutto europea, è stata quella di essere la sede del mercato, le città preindustriali allestivano dei mercati per l'acquisto di cibo e di materie prime provenienti dalle campagne, così come di prodotti artigianali. La città dipendeva infatti dalla campagna per il rifornimento dei viveri e delle materie prime. Il rapporto era tuttavia biunivoco: la città esportava nella campagna i prodotti dell'industria e del commercio.

Il mercato è proprio l'elemento che sta alla base della definizione di città di Max Weber<sup>149</sup>, è il centro economico di un insediamento, rivolto anche alla popolazione non cittadina, in cui le merci prodotte vengono scambiate con una certa regolarità.

Il mercato, insieme alla vita urbana, al tempo urbano, alla città stessa, è uno di quegli elementi che fa parte del valore d'uso della città, dove con "uso" intendiamo il piacere, la bellezza, l'apprezzamento dei luoghi d'incontro, e che per definizione si oppone al valore di scambio della città, che viceversa si riferisce agli spazi acquistati e venduti, al consumo dei prodotti, dei beni, dei luoghi e dei segni. Il valore d'uso non si misura in

---

<sup>148</sup> Lefebvre H. (1970). *Il diritto alla città*. Padova: Marsilio, p. 21.

<sup>149</sup> Weber M. (1950). *La città*. Milano: Bompiani.

base alla capacità di un bene di produrre reddito se scambiato con un altro bene, ma si definisce in base all'utilizzo che un soggetto fa di quel bene. Tradizionalmente era il primo fattore a possedere un maggior valore all'interno della città rispetto al lucro e al profitto. La successiva città industriale vi aggiunse mercati di beni manifatturieri, ma anche di lavori e di capitali, sotto la forma di prestiti e crediti con cui acquistare altri fattori di produzione, rendendo più astratto il mercato tradizionale.

Il tentativo di comprendere questa complessità fu uno dei maggiori compiti di cui si occuparono le teorie sociologiche urbane dell'inizio del '900. Il risultato delle loro analisi rimase al centro della disciplina per molti anni e per certi aspetti sono influenti ancora oggi.

Esistono due visioni principali riguardo allo sviluppo della cosiddetta città postindustriale: la prospettiva neoecologica e quella neomarxista<sup>150</sup>. Ognuna di esse cerca di spiegare le dinamiche che stanno alla base del nuovo urbanesimo originatosi a partire dalla fine della seconda guerra mondiale; la prima utilizza un punto di vista spaziale dello sviluppo urbano e suburbano; la seconda un punto di vista politico-economico. Entrambe ovviamente fanno riferimento anche ad altre dimensioni di analisi.

Oltre a queste due teorie ne presentiamo, all'interno del paragrafo 3.1.3., una terza, elaborata dallo storico urbano R. Fisher, che propone una lettura dello sviluppo della città postindustriale come una nuova utopia propria della classe borghese.

Partiamo però col descrivere brevemente una teoria sociologica classica, elaborata da G. Simmel nel 1908 e che indaga il rapporto tra spazio geografico e distanza sociale.

In particolare si trattano due aspetti non facilmente distinguibili tra loro, che sono l'efficacia di una particolare configurazione spaziale nell'incidere sulle relazioni sociali che vi si svolgono e l'influenza subita dallo spazio dalle configurazioni e caratteristiche di un gruppo sociale. La presentiamo per vedere se tra questi vi sono elementi che possono essere rintracciati all'interno della forma urbana che stiamo esaminando (ed eventualmente quali).

---

<sup>150</sup> Kleinberg B. (1995). *Urban America in transformation: Perspectives on Urban Policy and Development*. California: Sage Publication.

### 3.1. LO SPAZIO SECONDO G. SIMMEL

Il sociologo tedesco affronta il tema dell'importanza dello spazio, all'interno del capitolo nove dell'opera *Sociologia*<sup>151</sup>. Esso viene concepito come la condizione di base per il verificarsi di determinati fenomeni, come la densità di popolazione o la dispersione degli insediamenti abitativi; è una sorta di contenitore che imprime forma spaziale agli oggetti, ma che non va inteso come la causa dei fenomeni stessi, pur ammettendo che «questi processi possono realizzarsi soltanto in condizioni spaziali ben determinate»<sup>152</sup>.

Non sarebbe allora tanto lo spazio in sé a rivestire una importanza cruciale per Simmel, bensì la sua articolazione interna e i rapporti esistenti tra gli elementi che lo compongono, che possono agire tendendo al raggruppamento o alla separazione di un gruppo di soggetti collocati all'interno di uno stesso territorio, e che nonostante appaiano come «qualcosa di dato “naturalmente”», sono in realtà modificati «in senso del tutto individuale», essendo lo spazio per Simmel «un'attività dell'anima»<sup>153</sup>.

Nonostante questi elementi di partenza, l'autore trova una giustificazione al perché una grande attenzione viene quotidianamente posta ai significati spaziali degli oggetti. La configurazione dei fenomeni nello spazio è infatti qualcosa di immediatamente percepibile, che risulta immediatamente identificabile, e che per noi rappresenta la manifestazione più concreta di quali forze siano all'opera e di quali siano i rapporti di forza esistenti tra loro.

Se lo spazio è un contenitore, il contenuto, ciò che lo riempie, è dato dalle azioni reciproche degli uomini: «Quando un certo numero di persone abitano isolatamente l'una accanto all'altra entro determinati confini spaziali, ognuna riempie appunto, con la propria sostanza e la propria attività, il posto che le è immediatamente proprio, e tra questo e il posto della persona più vicina vi è uno spazio non riempito, in pratica un nulla. Nel momento in cui queste due persone entrano in azione reciproca, lo spazio tra di esse appare riempito e animato»<sup>154</sup>. Da queste parole si capisce quale importanza

---

<sup>151</sup> Simmel G. (1989). *Sociologia*. Milano: Edizioni di Comunità.

<sup>152</sup> *Ibidem*, p. 524.

<sup>153</sup> *Ibidem*, p. 524.

<sup>154</sup> *Ibidem*, p. 525.



abbia per Simmel la reciprocità, che è resa possibile dallo spazio, e che si realizza nello spazio, in modo da trasformarlo da qualcosa di vuoto in qualcosa che possieda un senso e un significato per il soggetto. A questo punto l'interesse è quello di capire se ci sono delle caratteristiche delle configurazioni spaziali che influiscono in modo positivo o negativo sulle azioni reciproche degli individui e sulle loro modificazioni.

Simmel identifica cinque caratteristiche fondamentali dello spazio, con cui le azioni sociali reciproche si devono confrontare. Esse sono l'esclusività, la determinazione, la fissazione ai contenuti, la separazione e la mobilità. Le prime quattro caratteristiche sono statiche, riguardano cioè lo spazio in stato di quiete, l'ultima è dinamica. Le esaminiamo una alla volta.

L'esclusività dello spazio si potrebbe definire in altre parole come la sua limitazione. Esiste un unico spazio generale, formato da tanti spazi particolari, che condividono tutti le medesime qualità, ma ognuno è portatore di una sua specifica diversità, che gli deriva dalla sua particolare posizione nello spazio generale. Questo è valido anche per quegli elementi che posseggono un forte significato spaziale, come il terreno. Alcune relazioni, che prevedono dei rapporti interni con lo spazio, possono realizzarsi solo su alcuni terreni che hanno le caratteristiche giuste e non su altri.

La seconda caratteristica è che lo spazio è composto da unità contornate da confini. Questi confini hanno una grande importanza per le formazioni sociali perché le delimitano, delineando la loro unità e coesione interna. Tali confini possono essere sia limiti fisici naturali, che linee astratte stabilite convenzionalmente, ma che in entrambi i casi agiscono separando «pezzi omogenei del suolo come uno spartiacque al di qua e al di là del quale ogni particella gravita su un altro centro (...)»<sup>155</sup>. L'estensione dei confini è un elemento variabile. Il confine determina delle delimitazioni reciproche a non oltrepassare i limiti stabiliti, fissando così dei rapporti tra le varie unità; questo vale tanto a livello di formazioni collettive (stato, comuni), che di singoli soggetti. Simmel precisa che «il limite non è un fatto spaziale con effetti sociologici, ma è un fatto sociologico che si forma spazialmente»<sup>156</sup> e che fa guadagnare alle azioni interne che vi si formano un certo grado di coerenza e di sicurezza. Quanto detto fin'ora riguardava i rapporti tra le varie unità, per quanto concerne invece i rapporti interni a ciascuna

---

<sup>155</sup> Ibidem, p. 528.

<sup>156</sup> Ibidem, p. 528.

singola unità, ci sono vari fattori che intervengono influenzandoli. Simmel ne cita alcuni, come l'estensione del terreno (che incide sia sulla dimensione del gruppo che può ospitare, che sul grado di intensità delle relazioni sociologiche che vi si formano all'interno), la sua forma, la sua omogeneità, la vicinanza a numerose altre unità.

La terza caratteristica, la fissazione ai contenuti, non è altro che la determinazione nello spazio, o detto in altri termini, l'immobilità spaziale di gruppi, soggetti singoli, oggetti.

Questo elemento ha il vantaggio di trasmettere stabilità alla struttura, ma non solo. La possibilità di determinare gli oggetti nello spazio, fa sì che alcuni rapporti di dipendenza reciproca possano instaurarsi stabilmente attorno ad esso. Simmel definisce quest'ultimo elemento come "centro di rotazione"; le città sono un esempio di centro di rotazione «del traffico per il loro circondario più ristretto e più ampio, ossia ognuna di esse fa sorgere in sé innumerevoli punti di rotazione, durevoli e variabili, di azioni commerciali. (...) Il traffico richiede le città in maniera tanto più decisa quanto più è vivace»<sup>157</sup>. La vivacità sociale che ruota intorno a dei punti fissi, secondo il nostro autore, è l'unica a generare dei valori permanenti, ad agire potenziando le forze in gioco, e che contemporaneamente necessita e crea un luogo spaziale su cui fare riferimento, perché sensibilmente visibile. Il significato di questa terza caratteristica dello spazio è molto profondo secondo Simmel, perché delinea una particolare relazione di appartenenza tra il luogo e chi lo vive/ci abita, che lui chiama "individualizzazione del luogo". Oggi invece sempre più frequentemente assistiamo a forme di indeterminatezza spaziale, per cui i luoghi sono sempre più indistinguibili gli uni dagli altri e facilmente confondibili.

La quarta caratteristica è data dal contatto o viceversa dalla separazione che si genera tra le persone che sono in relazione tra loro all'interno dello spazio, e che va a modificare le caratteristiche delle relazioni, sia a livello quantitativo, in termini di numerosità dei contatti, che a livello qualitativo, in termini di intensità. Oltre a questo principio generale entra in gioco anche quella che Simmel chiama "capacità di astrazione" e che definisce come la capacità di «rappresentarsi la comune appartenenza di ciò che è spazialmente separato o l'assenza di comune appartenenza di ciò che è spazialmente vicino»<sup>158</sup>. Al giorno d'oggi c'è una forte abitudine all'astrazione, all'indifferenza verso

---

<sup>157</sup> Ibidem, p. 539.

<sup>158</sup> Ibidem, p. 546.

ciò che ci tocca da vicino e a rapporti stretti con elementi collocati a grandi distanze. Ma con quali conseguenze per le relazioni sociali? La vicinanza fisica porta con sé degli evidenti effetti pratici, usando le parole di Simmel: «il fattore spaziale della vicinanza o della distanza determina in maniera decisiva, o almeno codetermina, la forma sociologica del gruppo»<sup>159</sup>. E ancora, consentendo di sentirsi vicini a due o più soggetti spazialmente lontani si genera «un'oggettività fredda, e spesso estraniante, tra le persone più vicine»<sup>160</sup>.

L'ultima caratteristica discende naturalmente dalla divisione dello spazio, che comporta la possibilità per i soggetti di spostarsi da un posto all'altro. Il cambiamento del luogo di residenza è un elemento che testimonia, secondo Simmel, il grande bisogno di differenza avvertito dall'uomo di oggi. La privazione che ne deriva, dell'appartenenza a un luogo considerato come familiare, comporta la ricerca di un sostituto che colmi tale vuoto. La vita moderna possiede molti elementi che rendono più facile il cambiamento di località, e che rendono possibile il godimento dei vantaggi della mobilità oltre che di quelli della residenzialità. La possibilità di collegamenti relativamente veloci, e quindi realizzabili con una certa frequenza, fa sì che il risiedere in luoghi isolati e dispersi, riesca comunque a trasmettere l'idea in chi ci vive di far parte di un tutto unitario. Chi ha condiviso la stessa esperienza di spostamento, che non è priva di difficoltà e ostilità, è naturalmente portato a ricercare dei punti di incontro generali e molto spesso accidentali, che creino aggregazione. Secondo Simmel la ricerca di qualche azione riunificatrice per superare il distacco spaziale avviene naturalmente.

Dopo questa breve premessa generale sul concetto di spazio all'interno del pensiero di Simmel, passiamo a descrivere le tre teorie che abbiamo precedentemente citato e che fungono da supporto alla spiegazione dello sviluppo della cosiddetta città postindustriale: la prospettiva neoecologica, quella neomarxista, e quella dell'utopia borghese.

---

<sup>159</sup> Ibidem, p. 566.

<sup>160</sup> Ibidem, p. 548.

### 3.2. *TEORIA ECOLOGICA CLASSICA*

Il concetto di ecologia umana fu introdotto negli anni '20 dai sociologi Robert Park e Ernest Burgess<sup>161</sup>. Il campo dell'ecologia era nato nel '800 come branca della biologia, col fine di indagare l'adattamento di fauna e flora sia tra di loro, che nei confronti dell'ambiente circostante, in una complessa trama di rapporti di competizione e interdipendenza. Questo costituì il punto di vista distintivo anche dell'ecologia urbana classica con cui esaminare le comunità umane e più specificatamente le comunità urbane.

Un tema centrale all'interno della teoria è che senza alcun intervento di pianificazione, l'ordine urbano tenderebbe a evolvere spontaneamente sulla base di meccanismi competitivi simili a quelli rintracciabili nella lotta per la sopravvivenza presenti in natura. Laddove è uno sviluppo non pianificato e decentralizzato a dominare, lo sprawl compare in una maniera quasi meccanicistica; al contrario laddove la crescita attorno alle periferie cittadine è coordinata da forti politiche urbane, possono essere garantite forme più compatte di sviluppo urbano.

Questa analogia sembra alquanto appropriata perché la città industriale era infatti un palcoscenico su cui competevano gruppi di popolazione sia tra di loro, che con la popolazione immigrata, per la terra e le altre risorse. L'ecologia urbana classica interpreta l'evoluzione urbana come una continua competizione sociale e spaziale tra gruppi portatori di interessi diversi. In gioco ci sono accessi sia fisici che sociali a residenze ritenute desiderabili, in base alla loro collocazione, alle strutture circostanti, alla facilità di accesso al centro, alle infrastrutture presenti, e a posti di lavoro, così come anche a infrastrutture importanti per il benessere e l'avanzamento sociale.

È il principio di dominanza che tende a determinare il generale modello ecologico di una città e le relazioni funzionali tra le sue diverse aree. Esso viene definito come la condizione per cui alcuni gruppi acquisiscono una posizione strategica da cui possono esercitare controllo e influenza sul territorio circostante. Questo ruolo è riservato solo a un numero limitato di persone all'interno di un sistema urbano, e specificatamente, a quelle che hanno la possibilità di affrontare i maggiori costi dei terreni associati a queste posizioni di dominanza. Per gran parte delle città è il distretto centrale degli affari a

---

<sup>161</sup> Park R., Burgess E. (1925). *The City*. Chicago: University of Chicago Press.

essere identificato con questa area; questa posizione comporta importanti conseguenze per l'intero sistema ecologico. Il sistema, che deriva da una continua competizione, finisce per posizionare ogni soggetto «all'interno di una nicchia particolare dove potrà incontrare contemporaneamente il minimo della competizione e il massimo della partecipazione alla vita della comunità»<sup>162</sup>. In questo modo, partendo da un disordinato e non regolato processo di competizione, emerge spontaneamente un ordinato sistema socio-spaziale all'interno del quale ogni soggetto dà il suo contributo; inoltre il posizionamento spaziale dei diversi gruppi diviene funzionale al bene della comunità intera.

L'immagine di questo ordine funzionale viene concretamente espressa con maggior chiarezza tramite la teoria dei cerchi concentrici come modello per rappresentare la città industriale, che ha al centro il distretto degli affari e intorno quattro zone ognuna delle quali presenta differenti modi di utilizzo dei suoli.

Il distretto centrale non è solo il centro fisico del modello, ma ne è anche il centro funzionale. Strettamente interrelati a questo meccanismo vi sono i concetti di invasione e successione. Brevemente definiamo l'invasione come l'avanzare di soggetti e strutture da una zona a quella successiva, e la successione come il culmine di questa sostituzione dei precedenti abitanti coi nuovi arrivati (e di un nuovo modo di utilizzo del suolo). Generalmente i cambiamenti non avvengono in intere zone, ma in parti di esse, modificandone i valori immobiliari e gli alloggi, nonché la base culturale.

La struttura della città è vista in tale ottica, come il risultato di operazioni di mercato unite a caratteristiche demografiche dei gruppi sociali ed economici, che crea una combinazione socio-spaziale non pianificata e funzionale all'intera città. I limiti dell'ottimismo di una visione di questo tipo sono stati ampiamente sottolineati all'interno della disciplina sociologica e suscitando molto scetticismo tra gli urbanisti, ma per alcuni aspetti essa influenza la sociologia urbana ancora oggi. La competizione per le risorse disponibili dava la forma alla vita sociale nelle città industriali, ne stabiliva le forme fisiche, le occupazioni, la struttura sociale della comunità e come veniva suddivisa la terra. È allo stesso tempo un meccanismo protettivo e autolimitante per i soggetti, che comporta un certo grado di stabilità e ordine per la comunità, ma anche risvolti negativi per particolari individui e gruppi.

---

<sup>162</sup> Park R. (1952). *Human Communities*. New York: Free Press, p. 161. Traduzione mia.

Da questa stabilità deriva un più alto livello di ordine sociale fatto di principi organizzativi, condivisione di norme, creazione di un consenso morale e politico e da cui consegue un certo consenso da parte dei cittadini e un positivo controllo sociale. Questo livello è identificabile con l'emergere delle istituzioni sociali all'inizio del '900, che rispecchia la nozione di un interesse pubblico che trascende i diversi interessi privati inclusi nelle comunità. Le istituzioni di questo tipo, soprattutto quelle governative, gradualmente acquisirono il potere di regolare e restringere la competizione tra gli interessi privati per il beneficio dell'intera comunità.

Nonostante l'importanza di questo livello culturale, il focus dell'analisi ecologica era fissato a un livello che potremmo definire subculturale, su fatti sociali concreti, come i movimenti di popolazione e la loro distribuzione territoriale, dando vita ad una separazione tra i due livelli. Per queste ragioni la teoria classica fu sostituita da quella che viene definita teoria ecologica contemporanea degli anni del dopoguerra.

Essa abbandona la distinzione precedente tra la struttura morale, che incorpora i valori sociali, e la struttura generata dalla competizione. Le forze competitive restano ancora certamente presenti, ma questa attenzione adesso viene mediata da numerosi altri fattori, come quelli tecnologici, che rendono possibile l'urbanizzazione di vaste aree non urbanizzate, come le preferenze culturali e le distorsioni che intervengono ad esempio nel mercato delle vendite terriere sia internamente che esternamente alla città.

La teoria dello sviluppo urbano diviene così più tecnologica ed economica, un esempio tipico è quello dell'evoluzione della forma metropolitana in relazione agli sviluppi dei trasporti alla fine dell'800 e che produsse l'espansione verso i suburbi.

Durante la rapida espansione metropolitana successiva alla seconda guerra mondiale, emerse la nozione di complesso ecologico<sup>163</sup>, come evoluzione del precedente sistema socio-spaziale, e formato da tre classiche variabili ecologiche: popolazione, ambiente e tecnologia, e da una quarta variabile, che è l'organizzazione sociale. Questi quattro elementi interagiscono tra loro e si influenzano a vicenda, per questo si riferiscono a un sistema ecologico. La crescita del sistema è un processo cumulativo, che di solito inizia con dei cambiamenti nella tecnologia che rendono possibili nuovi utilizzi dell'ambiente e delle sue risorse, e a cui seguono sviluppi in tutti gli altri elementi. La quarta variabile, l'organizzazione sociale, è la variabile dipendente, le altre tre invece si influenzano

---

<sup>163</sup> Duncan O.D. (1964). *Social Organization and the Ecosystem*. RER FARIS (ed.), *Handbook of Modern Sociology*. Chicago: Rand MacNally.

vicendevolmente; paradossalmente la popolazione si deve adattare alle tecniche che lei stessa ha creato, senza potervi esercitare un controllo attivo. Il limite da più parti sottolineato di questa teoria, è la sua mancata focalizzazione sul ruolo rivestito dalle istituzioni governative ed economiche nel dare forma all'ambiente fisico e sociale delle aree metropolitane. Successivamente questa carenza fu colmata grazie all'idea secondo cui l'espansione ecologica non sarebbe puramente una crescita quantitativa in territorio e abitanti, ma un fenomeno che richiedeva anche uno sviluppo di organizzazioni amministrative e di controllo che ne assicurassero l'integrazione e il coordinamento.

La questione che resta aperta è in quale misura questo sviluppo ha portato alla nascita dell'area metropolitana. Un ideale processo di crescita metropolitana richiede un bilanciamento delle forze centrifughe e centripete coinvolte nell'espansione<sup>164</sup>. Le prime sono quelle che hanno condotto abitanti, commerci e industrie al di fuori delle città centrali; le seconde quelle forze che tendono a concentrare le attività amministrative, finanziarie e di affari, nei centri cittadini. Nella realtà questo bilanciamento non avviene e il rapporto tra le forze è problematico. Questa evoluzione non porta solo alla perdita di una base industriale, ma anche ai primi stadi di sviluppo post-industriale che offrono un'ampia gamma di servizi professionali e attività specializzate. La crescita non è uguale, ma porta vantaggi e opportunità in alcune zone, e svantaggi e privazioni in altre, non realizzando integrazione economica, sociale e politica all'interno dell'area metropolitana. In altre parole alla riorganizzazione spaziale non corrisponde una riorganizzazione politica: molte cittadine e piccoli paesi circostanti vengono incorporati economicamente e socialmente nella rete metropolitana, ma al tempo stesso rimangono unità politiche autonome e indipendenti dal punto di vista amministrativo.

La città centrale è solo uno dei molti nodi presenti nell'area metropolitana. Il risultato è un insieme di differenti governi sovrapposti, che emanano politiche pubbliche contrastanti, con carenza di infrastrutture e una sostanziale impotenza amministrativa nei confronti dei problemi maggiori che riguardano l'intero territorio.

Le questioni al centro della prospettiva ecologica sono diventate allora non solo quella del collasso tra le categorie classiche di urbano e rurale, ma anche quella del tracollo della distinzione tra i dominanti centri urbani e l'entroterra rurale che si è rapidamente urbanizzato, riflettendo gli effetti dell'espansione ecologica dello sviluppo urbano su

---

<sup>164</sup> Berry B.J.L., Kasarda J.D. (1977). *Contemporary Urban Ecology*. New York: MacMillan.

scala nazionale. Il trend più significativo derivante dal processo di redistribuzione dello sviluppo urbano all'interno delle regioni, è stato quello dello spostamento di popolazione e attività industriali. Le soluzioni che i teorici appartenenti a questa prospettiva propongono per ovviare a questi problemi sono di continuare a incoraggiare la crescita di servizi amministrativi e professionali all'interno della città centrale, rivitalizzandola anche dal punto di vista architettonico e culturale, per renderla più attrattiva, ristrutturandone anche i quartieri periferici, ed eliminando le barriere di zonizzazione e provvedendo anche ad alloggi a basso reddito, in una chiara logica di riqualificazione delle città centrali.

Ricordiamo tra i maggiori autori che si rifanno a questa visione teorica i già citati Kasarda J.D. e B.J.L. Berry<sup>165</sup>, M. Janowitz<sup>166</sup> e Wilson F.D.<sup>167</sup>.

Quello che viene obiettato a queste proposte è la loro mancata considerazione di un numero di variabili politiche e sociali, come la presenza di barriere sia economiche che razziali che sarebbero ineliminabili, e che ostacolano l'integrazione urbana e suburbana, ponendovi in mezzo le dimensioni del potere, degli interessi e dei valori.

Passiamo ora ad esaminare la seconda delle teorie proposte.

### 3.3. PROSPETTIVA MARXISTA

A livello generale la teoria marxista si focalizza sul conflitto di interessi economici che starebbe alla base dello sviluppo urbano, in alternativa alla tradizionale assenza di conflitto che abbiamo visto essere presente all'interno della teoria ecologica. In questo caso è un processo economico, l'accumulazione di capitale, a divenire il fattore critico per comprendere lo sviluppo urbano contemporaneo e spiegare le tendenze che hanno guidato l'espansione metropolitana. Non si tratta semplicemente di forze di mercato

---

<sup>165</sup> Berry B.J.L., Kasarda J.D. (1977). *Contemporary Urban Ecology*. New York: MacMillan.

Berry B.J.L. (1961). City Size Distributions and Economic Development. *Economic Development and Cultural Change*, 9.

<sup>166</sup> Kasarda J.D., Janowitz M. (1974). Community Attachment in Mass Society. *American Sociological Review*, 39.

<sup>167</sup> Wilson F.D. (1984). Urban Ecology: Urbanization and Systems of Cities. *Annual Review of Sociology* 10: 283-307.



(che rispondono, come abbiamo visto, ad esempio alle preferenze individuali), ma dietro queste ci sarebbero forti attività economiche guidate da imprese che si relazionano con istituzioni finanziarie, e che agiscono col supporto di agenzie governative, spostando gli investimenti da industrie e commerci, da un lato verso gli sviluppi suburbani, e dall'altro in concentrazioni di funzioni amministrative e di servizi nelle città centrali. L'accumulazione di capitale è il processo per cui il profitto viene creato al fine di accumulare ulteriore capitale da utilizzare per altre iniziative imprenditoriali produttrici di profitto, in una logica di continua espansione.

Questo meccanismo introduce importanti cambiamenti all'interno della società, non solo nella sua ricchezza, ma anche nelle relazioni economiche tra le classi sociali e nei caratteri delle sue città e aree circostanti. Questa teoria sembra dunque essere particolarmente adatta allo studio dei cambiamenti socio-economici urbani.

Uno dei suoi principi cardine è che la struttura sociale, e ogni altro aspetto rilevante della società, non è un elemento fisso, ma essa si modifica in relazione a cambiamenti interni al sistema economico, come può essere un nuovo modo di produzione. Così anche la forma urbana varia in base al modello di produzione. L'accumulazione di capitale e la forma urbana sarebbero così strettamente legati tra loro: storicamente la città ha giocato un ruolo cruciale nel processo di accumulazione, perché ha garantito l'accesso a un'ampia varietà di mercati sia all'interno, che all'esterno dei confini urbani, agendo come luogo di scambio commerciale e di creazione del credito necessario a condurre ulteriori iniziative commerciali, piuttosto che come luoghi di produzione diretta dei beni. Solo successivamente ci fu il passaggio da città commerciale a quella di tipo industriale, con una concentrazione di produzione e di lavori in uno, o più, grandi distretti centrali. Essa fu la base del sistema industriale e comportò l'aumento dei volumi di produzione e delle quantità di capitale accumulato.

Questo cambiamento di modo di produzione si è riflesso in generale nella struttura della società, e, in modo più visibile, sull'utilizzo dei suoli. Se prima l'uso dei terreni era solo approssimativamente pianificato e non c'era separazione tra le destinazioni d'uso<sup>168</sup>, con l'avvento della città industriale queste caratteristiche cambiarono drasticamente e drammaticamente. Le zone di carico e scarico delle merci diventarono il centro delle attività economiche rovesciando le relazioni spaziali che avevano

---

<sup>168</sup> Jones E. (1966). *Town and Cities*. London: Oxford University Press.

strutturato la città commerciale. La dominanza del distretto industriale si rifletté sulle aree residenziali che si adattarono alle sue richieste funzionali e spaziali.

I cambiamenti non riguardarono solo le forme spaziali della città, ma anche le relazioni economiche tra le sue zone e quelle sociali tra i suoi abitanti. Infatti sotteso a questi cambiamenti vi era il potere della classe capitalista nel centralizzare i mezzi di produzione e con ciò modificare sia la struttura occupazionale che i modelli residenziali della forza lavoro urbana. Il principio di dominanza che abbiamo esaminato nella teoria precedente, può continuare a essere presente anche in questa visione, ma non si tratta più di dominanza spaziale, degli usi centrali dei suoli sulle zone periferiche, ma è piuttosto una dominanza di classe nello stabilire il contenuto e la struttura dello spazio economico della città. La struttura spaziale di una città non è più il risultato di cambiamenti tecnologici, ma il risultato di azioni volontarie per espandere il proprio capitale e mantenere una certa posizione socio-economica. È cioè dal potere di dominare le relazioni di classe che deriva il potere di dare forma agli spazi cittadini, e tale potere non si è esaurito con la fine della città industriale, ma è presente ancora oggi. Invece di focalizzarsi sull'importanza dei fattori tecnologici per comprendere il cambiamento suburbano, come i teorici della prospettiva precedente, anche se ne riconoscono l'importanza, questi studiosi puntano l'attenzione piuttosto su alcuni aspetti dell'organizzazione industriale, in particolare su quelli che riguardano l'aumento delle difficoltà nel controllare la forza lavoro industriale urbana. Il controllo socio-economico e il potere sarebbero dunque i fattori principali che intervengono nello stabilire i modelli di sviluppo urbano. La dispersione dei lavori oltre i confini cittadini avvenne non appena le più grandi aziende ottennero un capitale sufficiente per sostenerlo.

La suburbanizzazione non era un fenomeno nuovo, come abbiamo visto precedentemente, già alla fine dell'800 le persone benestanti avevano iniziato ad abbandonare la città per trasferirsi nei suburbi. Così come negli anni precedenti la città compatta era il prodotto dei bisogni del capitale di tenere assieme la forza lavoro in un ambiente dove l'organizzazione e i ritmi del lavoro potessero essere controllati, così agli inizi del '900 l'estensione della città e la dispersione delle industrie non era altro che un modo per andare incontro alle esigenze del capitale di controllare la forza lavoro e per trovare luoghi più adatti sotto molti aspetti. La pratica dell'annessione dei suburbi circostanti da parte della città centrale col tempo venne meno a causa delle loro dimensioni sempre più vaste, e ciò significò un aumento dell'autonomia politica dei

suburbi e una proliferazione di molteplici governi all'interno delle aree metropolitane, ognuno portatore di peculiari interessi economici. Le ragioni della pratica dell'annessione vanno maggiormente ricercate in due ordini di fattori: il primo è la forza del principio, vivo soprattutto all'interno della società americana, secondo cui "Bigger it's Better"<sup>169</sup>, il secondo è l'idea secondo cui un'organizzazione più larga fosse più efficiente di una piccola, soprattutto in termini di economie di scala.

In aggiunta a queste forze si unirono anche le industrie per la costruzione delle strade e le compagnie petrolifere, nel sostenere il processo di suburbanizzazione.

I neomarxisti sostengono che questo si rifletté anche nell'avanzamento economico dell'epoca. Per quanto riguarda il ruolo dello stato, questi teorici affermano che esso ha avuto un ruolo importante nello sviluppo urbano. Innanzitutto nell'era della città industriale lo stato assorbiva alcuni dei costi intrinseci allo sviluppo, come quelli delle infrastrutture e quelli necessari al benessere della forza lavoro, infatti nessuna impresa singola avrebbe potuto sostenere tali costi singolarmente, in questo modo, nell'epoca della città industriale, il governo assume un ruolo crescente sia nell'economia nazionale che nella comunità locale.

Esistono però molteplici differenti prospettive all'interno della teoria, sulle relazioni tra stato e capitale, e in particolare sul grado in cui le politiche statali siano determinate da forze interne o esterne ad esso. In particolare distinguiamo il filone strumentalista e quello strutturalista. Il primo ha una visione piuttosto limitata del ruolo dello stato, che sarebbe essenzialmente un committente esecutivo che gestisce gli interessi politici della classe capitalista. Questa visione è quella più vicina alla classica posizione marxista, in cui il governo è un mezzo per rinforzare gli interessi nell'accumulazione del capitale, nelle mani della classe dominante, quella capitalista, o della parte più influente di essa.

Ricordiamo alcuni degli autori che appartengono a questa prospettiva di studi: D. Hayden<sup>170</sup>, W.K. Tabb e L. Sawers<sup>171</sup>, E. Ostrom e Schlater E<sup>172</sup>.

---

<sup>169</sup> Fodor E. (1999). *Better not Bigger*. Gabriola Island B.C.: New Society Publisher.

<sup>170</sup> Harvey D. (1985). *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. Baltimore, MA: The Johns Hopkins University Press.

Harvey D. (2006). *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*. London: Verso.

<sup>171</sup> Tabb W.K., Sawers L. (1978). *Marxism and the Metropolis*. New York: Oxford.

Le critiche che vengono generalmente sollevate nei confronti di questa prospettiva ne evidenziano il suo eccessivo determinismo con cui la parte più emergente della classe dominante determina direttamente le politiche governative, e non riesce a porre attenzione sul fatto che i governi moderni devono essere preparati a estendere le proprie politiche oltre il semplice supporto al processo di accumulazione capitalistica, se questo significa allontanarsi dall'ottenere un certo grado di stabilità sociale. Viceversa il secondo approccio vede le relazioni tra classe capitalista e governo come determinate da sistemiche coercizioni e contraddizioni del sistema economico capitalistico. Sarebbe la struttura stessa del sistema ad avere delle influenze indipendentemente dal fatto che i membri della classe capitalista partecipino o meno alle istituzioni statali, trascendendo da specifici interessi soggettivi. Lo stato avrebbe una sufficiente indipendenza relativa da interessi capitalistici, tanto da agire, se necessario, anche contro particolari segmenti del capitale per preservare la società intera e la sua stabilità. Queste azioni comprendono ad esempio l'adozione di misure per ridurre l'inquinamento industriale e di misure di welfare, e apre la questione sul grado in cui le strutture governative influenzino le politiche urbane indipendentemente da pressioni esterne provenienti da interessi particolaristici.

Esisterebbe una connessione diretta tra lo sviluppo urbano e l'aumento della spesa pubblica in tale approccio strumentalista, che risponderebbe a due obiettivi principali: aumentare la produttività e l'accumulazione del capitale e supportare il mantenimento dell'ordine pubblico, in un'ottica di investimenti sociali che sostengono la produttività economica. È infine identificabile un terzo approccio, quello del conflitto di classe, che introduce degli elementi che complicano la comprensione delle dinamiche con cui le politiche statali sono stabilite. In aggiunta agli interessi capitalistici compare il continuo conflitto tra gli interessi del capitale e quelli del lavoro. Tale visione comporta l'adozione del conflitto di classe come condizione che rende possibile una maggiore autonomia statale. È sicuramente una visione importante, ma presenta alcuni limiti significativi nell'analisi di quei programmi urbani in cui gli interessi principali non sono legati a questioni di classe, ma ad esempio da tematiche razziali. La separazione dei posti di lavoro dai luoghi residenziali in particolare ha creato due sfere di conflitti di

---

<sup>172</sup> Ostrom E., Schlater E. (1996). The formation of property rights. In: Hanna S.S., Folke C., Mäler K.G. (eds). *Rights to Nature. Ecological, Economic, Cultural, and Political Principles of Institutions for the Environment*. Washington DC: Island Press.

classe: uno nei posti di lavoro per quanto concerne i salari e le condizioni di lavoro; l'altro nei quartieri residenziali per ciò che riguarda i costi e le condizioni dell'abitare che si manifestano sia a livello del singolo individuo che a livello di classe.

Esaminiamo ora l'ultima teoria, quella che vede lo sviluppo urbano post-industriale come un'utopia elaborata dalla classe borghese.

### 3.4. UN'UTOPIA BORGHESE

È lo storico urbano Robert Fishman nel suo *Bourgeois Utopia*<sup>173</sup> a coniare questa definizione per descrivere lo sviluppo suburbano. Fishman crede infatti che al pari delle grandi utopie urbane, quelle elaborate da Owen, Fourier, Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier, e che si proponevano di correggere i mali delle città facendo *tabula rasa*, inventando nuove forme urbane puramente teoriche, anche i suburbi rappresentino un'utopia. I grandi urbanisti che abbiamo citato, credevano che la pianificazione urbana dovesse cominciare con l'assoluto rifiuto di tutte le precedenti forme urbane e cercare la creazione di una nuova città basata su di un avanzato livello tecnologico, una certa armonia estetica e giustizia sociale. Si proponevano di ricostruire il paesaggio urbano e rurale al servizio dell'uomo per offrire forme alternative di insediamento; contrapponevano dei modelli ideali estremamente geometrici, uniformi, regolari, ripetibili e riproducibili a una realtà urbana quanto mai disordinata e irregolare, i cui tentativi di messa in pratica ne dimostrarono la grande debolezza.

Pur con le varie diversità all'interno dei vari progetti, tutti erano d'accordo sul fatto che nella città ideale non ci sarebbe stato spazio per i suburbi. A differenza delle utopie precedenti però, quello che cambia nel caso dei suburbi, è che non si tratta della realizzazione delle idee di un singolo individuo, ma piuttosto della creazione collettiva di un'intera classe sociale, in particolare la classe media anglo-americana. Un'ulteriore differenza tra le grandi utopie e i suburbi, è che le prime non erano state pensate per diffondersi a macchia d'olio e anzi erano pressoché prive di un'ottica generale e comune.

---

<sup>173</sup> Fishman R (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books.

La forza del suburbio sta nella sua capacità di esprimere un'irresistibile visione della famiglia moderna, liberata dai problemi della città, che vive in armonia con la natura, in luoghi ritenuti salubri e indipendenti, protetta da una comunità solida e compatta.

Il termine "utopia borghese", coniato da Fishman, coniuga un materialismo reale con un disprezzo per idee che sembrano essere l'esatto opposto di un'utopia, generando un risultato quasi paradossale. I suburbi hanno costruito la loro visione di comunità sulla base della supremazia della proprietà privata, della casa, della famiglia individuale e della vita domestica. Anche nei casi dei suburbi più modesti essi rappresentano un'affermazione di classe secondo Fishman. Gli attori coinvolti nell'ascesa dei suburbi sono stati molteplici: architetti, speculatori, costruttori, investitori e acquirenti.

Dal punto di vista economico fu proprio la possibilità di trasformare i terreni agricoli in più redditizi lotti residenziali a far estendere ulteriormente l'espansione suburbana, dato che i suburbi rappresentavano un buon investimento.

Il risultato è stato quello di una nuova forma urbana capace di ridisegnare l'intera metropoli moderna, dando una nuova forma alla città, che rispecchia il carattere e lo spirito della società moderna. Forse si tratta del più radicale modo di pensare la relazione tra la sfera domestica e la città che si sia mai avuto. Il suburbio è molto più di un insieme di edifici residenziali, incarna dei valori così radicati nella cultura borghese, da consentire a Fishman di definirli appunto come utopie borghesi. Racchiude allo stesso tempo l'inclusione in un certo tipo di residenza, che consente un determinato stile di vita, e la fuga da alcuni elementi della città ritenuti poco gradevoli. È cioè il risultato di due forze contrastanti: un'attrazione per le opportunità di una grande città e una repulsione della vita urbana.

Il suburbio non può infatti essere compreso da solo, ma va sempre definito in relazione al suo opposto che non viene più accettato: la città. Ma se le città del XIX secolo potevano apparire per certi versi poco sicure e salubri, non si capisce come possano sembrarlo alcune città dei giorni nostri, che hanno subito negli ultimi decenni forti abbandoni da parte di cittadini diretti nello sprawl. Lo sprawl sarebbe, secondo l'autore la forma urbana che descrive perfettamente i caratteri della società postmoderna, differenziata funzionalmente, evanescente.

Impone una totale trasformazione dei valori urbani, cambia il rapporto tra centro e periferia, tra lavoro e vita familiare, crea nuovi spazi totalmente residenziali; mette in crisi quelli che erano stati i segni distintivi di ogni grande città: un centro cittadino

solido e un efficace sistema di trasporti pubblici. Fishman è convinto che l'ascesa dei suburbi non sia stata la risposta naturale alla società industriale o alla rivoluzione del sistema dei trasporti, ma una scelta eseguita sulla base di fattori economici e culturali, che evolve gradualmente, prendendo le mosse dalla Londra di fine '700. È in Inghilterra infatti che si ha l'inizio dei suburbi intesi in senso moderno come già abbiamo visto nel paragrafo sull'evoluzione storica dello sprawl.

Contrariamente a quello che generalmente si pensa, cioè che la suburbanizzazione sia un fatto peculiarmente americano, in realtà la sua origine è inglese. I suburbi sono un prodotto del XVIII secolo, e non riflettono solo gli elementi culturali della società del tempo, ma anche le specifiche condizioni della città in cui sono nati, Londra, la più grande città europea dell'epoca, ma anche la più importante dal punto di vista economico e politico, che fu la prima a scavalcare le barriere della crescita che avevano tenuto compatte le città medievali e della prima modernità. La capitale inglese si ingrandisce infatti in modo eccezionale, raggiungendo il milione di abitanti alla fine del settecento.

Il suburbio è il risultato diretto di questa mancata crescita precedente e riflette l'aumento di benessere e importanza della classe mercantile medio-alta. Lo spostamento verso i suburbi non fu immediato, ci fu una fase intermedia in cui i londinesi della classe media iniziarono a trascorrere i fine settimana nelle campagne attorno alla città, pian piano tali residenze divennero le abitazioni principali. La transizione fu dunque graduale, all'inizio si trattava di convertire queste strutture già esistenti precedentemente a nuove funzioni. È solo quando la domanda di suburbi crebbe che si rese necessario un approccio più intenzionale e rapido, ma non vi fu alcuna pianificazione formale.

All'inizio questa espansione era un motivo di orgoglio, solo successivamente le sue conseguenze divennero chiare. È verso la fine del 1800 che il tipico modello di suburbio inglese fu sostituito da quello americano, e ciò avvenne in combinazione di due fattori: il rallentamento dell'economia inglese e la contemporanea crescita delle città industriali americane. In questo periodo infatti l'urbanizzazione inglese appare anche dall'altra sponda dell'oceano come un'esperienza inevitabile e in grado di proporre un'immagine alternativa di città.

Durante la prima metà del 1800 si verificò quella significativa separazione tra lavoro e residenze all'interno delle città americane, che costituisce un prerequisito della

suburbanizzazione, inoltre la classe media iniziò a spostare la propria residenza dal centro alle più prestigiose zone residenziali periferiche. Tra i fattori che ne incoraggiarono l'esplosione ci fu anche l'immigrazione di massa, l'industrializzazione e l'apparato politico, oltre a elementi di tipo culturale. L'influenza del modello inglese fu nonostante questo molto forte.

I suburbi sembrano mantenere intatte le loro caratteristiche distintive anche quando l'area intorno a loro è stata sviluppata e occupata da altri suburbi.

Resta tuttavia un simbolo ambivalente sotto molteplici aspetti: la sua apparenza di solida fiducia sembra nascondere profondi dubbi riguardo alla realtà dei suoi valori.



## Capitolo 4. TIPOLOGIE DI SPRAWL NEL CONTESTO NORD-AMERICANO

Little boxes on the hillside,  
Little boxes made of ticky-tacky,  
Little boxes, little boxes,  
Little boxes, all the same.  
There's a green one and a pink one,  
And a blue one and a yellow one,  
And they're all made out of ticky-tacky,  
And they all look just the same<sup>174</sup>.

Non esiste uniformità tra i vari paesaggi suburbani, ma una grande diversità interna alle varie forme in cui si manifesta il fenomeno della dispersione insediativa. Le lottizzazioni di inizio secolo hanno poco o nulla a che vedere con gli insediamenti degli anni '60 e '70. In questo capitolo cercheremo di fare un po' di chiarezza su quali siano le varie forme che il fenomeno della dispersione può assumere.

È opportuno precisare che le tipologie di cui tratteremo sono state costruite sulla base della realtà nord-americana, non necessariamente dunque esse troveranno riscontro all'interno di altri paesi.

La storia delle costruzioni suburbane può essere vista come l'evoluzione di alcuni modelli locali sviluppatasi all'interno degli Stati Uniti. Dolores Hayden nel suo *Building Suburbia*<sup>175</sup> individua sette tipologie: enclave pittoresche, streetcar builout, mail-order e self-made, sitcom suburb, *edge nodes* e intensificazioni verso le frange rurali. Tutti questi modelli sopravvivono all'interno delle aree metropolitane e molti continuano ancora ad essere costruiti. Ogni modello corrisponde a una fase storica ed è definito da particolari pratiche di sviluppo, tecnologie costruttive, strategie di marketing, preferenze architettoniche e attitudini ambientali. Alcuni insediamenti possono occupare una grande superficie mentre altri si possono ridurre ad un'unica via. In ogni caso ognuno di essi pone importanti interrogativi su quali siano i limiti di una

---

<sup>174</sup> Strofa tratta da una canzone folk scritta in opposizione allo sviluppo suburbano, da Malvina Reynolds nel 1962.

<sup>175</sup> Hayden D. (2003). *Building Suburbia: green fields and urban growth, 1820-2000*. New York: Pantheon Books.

città. In ogni era di vita suburbana lo status economico ha influenzato le scelte lavorative dei residenti, le scelte per quanto riguarda i trasporti pendolari, le dimensioni della casa e delle stanze, come anche le caratteristiche e le forme dell'abitazione, di prati e verande, nonostante molti sostengano che i suburbi siano luoghi privi di connotazione di classe. Esisterebbero particolari configurazioni suburbane specifiche per le classi lavorative, per le classi medie e per le classi più elevate, così come anche pratiche di segregazione razziale inserite all'interno dei vari modelli.

In aggiunta ai sei modelli proposti dalla Hayden ho aggiunto autonomamente un'ulteriore tipologia, che ho indicato con il termine Privatopia, per comprendere tutti quegli insediamenti che vanno dai CID alla Gated Communities e che ritengo essere una forma di sprawl che sopraggiunge nel momento in cui un'area urbana si espande. L'American Dream è profondamente radicato in ciascuno di essi, anche se i vari suburbi sono fisicamente e socialmente diversi tra loro: si tratta di manifestazioni diverse per intensità e forma, ma riconducibili alla medesima dinamica di urbanizzazione.

Tutte queste forme di sprawl hanno in comune il fatto di essere indici di un qualche cambiamento urbano legato a delle particolari dinamiche sociali di mutamento degli stili di vita, di regolazione statale, di sviluppo di infrastrutture. Ciascuna forma può essere riconducibile a una di queste variabili e in alcuni casi anche a una combinazione di esse. Queste tipologie, elaborate in ambito statunitense, non vanno tuttavia viste come dei compartimenti stagni che non dialogano l'uno con l'altro, ma viceversa l'evoluzione tra i modelli è stata graduale e ha visto la co-presenza di due o più di essi nello stesso arco temporale. Esse evidenziano che esistono molteplici situazioni suburbane, tra le quali le distinzioni emergono sia da un punto di vista morfologico che funzionale e formale.

#### *4.1. ENCLAVE PITTORESCA*

L'enclave pittoresca è stata progettata da architetti e paesaggisti a partire dal 1850 circa. Si tratta di comunità interamente nuove, percorse da strade curvilinee, tipiche degli insediamenti suburbani, che seguono l'irregolare topografia locale. Il linguaggio dello spazio esprime alcune qualità della vita interna degli insediamenti. Secondo

Simmel<sup>176</sup> quanto più la vita cittadina si sviluppa in modo naturale, tanto più essa si esprime in forma razionalistica, e in particolare ciò si riscontra nella tendenza a sostituire ciò che c'è di casuale, spigoloso, ricurvo nella disposizione delle strade, con qualcosa di diritto, stabilito da regole geometriche organizzate in maniera generale. Le enclaves pittoresche garantivano tuttavia isolamento sociale e, secondo chi le ha progettate, un senso di comunità. Rappresentavano la manifestazione dell'idea secondo cui la costruzione di un modello comunitario in un luogo naturalistico avrebbe riformato la società, con la convinzione che condividere uno spazio aperto fosse condizione sufficiente alla nascita di una vita comunitaria, nel tentativo di coniugare città e campagna con nuove tipologie abitative. I nuovi residenti che le abitano sono famiglie provenienti da zone urbane, che vogliono unire un aspetto rurale con tutte le convenienze tipiche di un ambiente urbano, beneficiare di tutti i vantaggi di cui godono i cittadini, ed eliminare al tempo stesso tutti gli svantaggi associati a una vita di tipo tradizionale. Questo tipo di insediamento veniva pubblicizzato come un modello di vita armonioso e cooperativo. Ogni esempio di questo insediamento presenta un parco come spazio comune, ed effettivamente alcune di queste comunità hanno sviluppato dei "riti comunitari" all'interno di essi. L'ottenimento di privacy e comunità, due variabili che non vanno molto d'accordo, era tanto importante quanto la negoziazione tra città e campagna. Col passare del tempo il progetto di questi sviluppi fu standardizzato e intorno al 1920 ogni nuovo suburbio includeva il termine "parco" nel suo nome, a prescindere dal fatto che il parco ci fosse oppure no. La realizzazione dell'ideale della casa, immersa nella natura e nella vita comunitaria, richiedeva grandi investimenti anche per il loro mantenimento e ciò comporta un certo grado di fiducia negli ideali che rappresenta.

Non sorprende che quando i nuovi investimenti entrano in contrasto con il profitto privato è quest'ultimo ad avere la meglio. Le enclaves continuarono ad essere sviluppate successivamente e sempre più vengono descritte per il loro aspetto spettacolare: country club, campi da golf e da tennis, piscine, iniziarono a prendere il posto del parco quale centro della comunità, insieme a un carattere di esclusività e di qualcosa di adatto all'alta società. I costruttori iniziarono sempre più a escludere i potenziali acquirenti sulla base della razza, della religione e della classe sociale. Dal

---

<sup>176</sup> Simmel G. (1989). *Sociologia*. Milano: Edizioni di Comunità.

punto di vista degli abitanti la ricerca della spiritualità e delle forme comunitarie sono stati sostituiti dall'acquisto di una bella casa in un bel posto, in un quartiere benestante, ottenendo cioè il lato dell'esclusività, ma senza alcuna attività comunitaria.

#### *4.2. STREETCAR BUILDOUT*

Mentre alcuni imprenditori con a disposizione consistenti capitali erano impegnati nella costruzione di costose costruzioni suburbane nelle enclaves pittoresche, altri avevano diverse idee sulla diffusione delle abitazioni suburbane alla classe lavoratrice.

Dal 1870 in poi emerse una versione "scontata", "a metà prezzo", del verde e residenziale ideale descritto precedentemente. Essa prese la forma di insediamenti lineari posizionati attorno alle linee di trasporto di carri, pullman e tram, a volte anche nelle vicinanze di industrie urbane o suburbane. Le costruzioni erano più modeste: piccoli edifici, spesso costruiti direttamente dai futuri residenti, sia unifamiliari, che bifamiliari, che multifamiliari, ma anche alcuni appartamenti e attività commerciali. Spesso i luoghi che riunivano tutti gli appartenenti a un unico gruppo nazionale e le chiese fungevano da centri di aggregazione per questi suburbi. L'impegno di architetti professionisti era minimo, e in molti casi il governo locale provvedeva alle infrastrutture fisiche, come tubature, marciapiedi e impianti elettrici, se l'area era alle dipendenze di una città. Oggi probabilmente questi insediamenti non sarebbero considerati suburbi per via della loro densità e prossimità al centro delle città. La lontananza dal centro era il fattore che ne stabiliva il prezzo e quanto lontano una famiglia si poteva permettere di andare. La loro forma e l'età dei loro abitanti variava in base alla collocazione geografica, è difficile compiere generalizzazioni per quanto riguarda gli abitanti, ma si può affermare che la maggior parte ospitava lavoratori specializzati e persone di modesto status sociale. I piccoli giardini presenti erano intensamente coltivati con prodotti che riflettevano la nazionalità dei loro abitanti, in contrasto con i prati ricchi di fiori esotici del modello che abbiamo esaminato in precedenza. Offrivano possibilità e opportunità sia per le persone anziane che per quelle giovani, fatto non presente in altri suburbi. Laddove sono stati ben mantenuti, questi insediamenti offrono modelli vivibili e meritevoli di riproponimento per il loro sviluppo compatto, utilizzo del suolo e buoni trasporti pubblici. Nel corso del 1800 imprenditori sia urbani che suburbani si

occuparono dello sviluppo dei trasporti in aggiunta all'edificazione dei suoli. Inizialmente i servizi erano piuttosto grezzi, i pullman dell'inizio del XIX secolo erano una versione urbana delle vecchie diligenze trainate da cavalli, non erano né comodi, né economici e poco adatti ai quotidiani trasporti pendolari. Quando questo sistema diventò troppo affollato, fu sostituito da un carro trainato sempre da cavalli leggermente più lungo, che aveva una velocità superiore perché utilizzava delle rotaie. Il passaggio all'utilizzo delle vie elettriche, tram, filobus, diede una svolta a questo sistema verso il 1880, ma richiedeva un apparato di pali e fili elettrici per l'approvvigionamento dell'energia, tanto che vivere lungo queste strade non era più considerato come qualcosa di desiderabile e i nuovi *streetcar suburbs* furono collocati fuori dalle vie principali.

Erano i governi cittadini a dare a una determinata compagnia l'esclusività del diritto di operare lungo una determinata tratta, spesso tramite favoritismi politici. Secondo Kenneth Jackson ciò fu più evidente in America, mentre in Europa ci furono più controlli su percorsi, tariffe e servizi e le imprese di trasporti non potevano partecipare anche alla speculazione dell'utilizzo dei suoli, mentre gran parte delle compagnie americane erano inserite in meccanismi di suddivisione e vendita della terra attorno alle loro linee. La tendenza dei costruttori è infatti quella di dividere i lotti in molte più parti di quelle che sono in grado di edificare e, mentre alcune di esse nel lungo periodo maturano, altre perdono valore. L'unico obiettivo è quello di trarne profitto, la terra viene mantenuta solo fino a quando risulta redditizia. Come ci spiega F. La Cecla, «tale griglia (...) è diventata l'ordine spaziale più conveniente per una pianificazione assolutamente ignara dei connotati locali. È diventata per i sviluppatori, il modo più conveniente per sfruttare ogni centimetro edificabile, la mancanza assoluta di limiti alla espansione e la ripetizione in ogni dove della stessa forma informe»<sup>177</sup>.

Man mano che questo sistema si rivelò redditizio oltre che veloce, vennero costruite nuove linee, e aree sempre più vaste furono rese disponibili per le suddivisioni, aree che precedentemente non erano mai state designate o pianificate.

Le linee che nel periodo tra il 1870 e il 1900 avevano garantito enormi fortune ai loro proprietari, a partire dal 1920 si rivelarono meno redditizie: soffrirono della fine della terra edificabile attorno alle linee, della costruzione di linee poco redditizie per sostenere operazioni immobiliari sempre più lontane, di carenze a livello dirigenziale e

---

<sup>177</sup> La Cecla F. (1988). *Perdersi. L'uomo senza ambiente*. Roma-Bari: Laterza, p. 60-61.

dell'invecchiamento dei macchinari. Segni di fragilità si erano manifestati già da tempo in realtà, ma il sistema proseguì a causa delle complesse tematiche che stavano dietro lo sfruttamento dell'elettricità: l'urbanizzazione e l'elettrificazione sono procedute di pari passo, fin quando il sistema di vendita dei terreni funzionò i possessori delle imprese di trasporti non si preoccuparono del futuro dei trasporti pubblici.

Con la comparsa di una linea interurbana, una linea elettrica che avrebbe viaggiato a velocità ancora maggiore tra suburbi e città, l'espansione trovò un nuovo corso in seguito alla costruzione di ogni nuova linea di trasporto suburbano. Le persone così non si trovarono più obbligate a vivere vicino al proprio posto di lavoro e vicino ai siti industriali, ma questa nuova libertà geografica non era priva di costi: i paradossi dei mezzi di trasporto iniziarono a farsi evidenti. La velocità e la connessione tra diversi quartieri e zone rendeva possibili nuove relazioni, ma allo stesso tempo separava le persone da posti familiari, distruggeva la pace e la tranquillità di vecchi quartieri e causava una grande congestione nelle strade. Si avvertiva la necessità di una regolazione pubblica sia per i trasporti che per gli sviluppi edilizi, che non venne applicata, con il risultato che l'abitare diventò un tema politico sempre più contestato, anche per la mancanza di appartamenti decenti che fossero accessibili alla classe operaia.

L'era degli *streetcar suburbs* raggiunse il suo apice intorno ai primi anni del '900, ma l'estensione delle linee suburbane e il prezzo più abbordabile delle autovetture continuarono a provocare nuove ondate di suddivisioni nelle aree metropolitane fino agli anni '20.

#### *4.3. MAIL-ORDER E SELF-BUILT SUBURBS*

Tram, metro e linee interurbane diventarono parte integrante della forza di espansione delle aree residenziali lontane dai centri cittadini. A partire dagli inizi del 1900 le persone che disponevano di un'automobile furono incoraggiate a risiedere in aree ancora più remote rispetto a quelle servite dai mezzi di trasporto pubblici.

Con questo cambiamento di scala geografica, anche le modalità di costruzione e di vendita delle abitazioni subirono delle modificazioni. Molte persone desideravano allontanarsi da inquinamento e congestione, se se lo potevano permettere.

Il settore dell'edilizia si stava dimostrando particolarmente redditizio e un gran numero di imprese iniziarono a produrre in massa materiali di costruzione prefabbricati.

Le imprese di legnami avevano tendenzialmente due tipologie di acquirenti: la persona che si voleva costruire direttamente la propria abitazione e l'imprenditore immobiliare che voleva speculare trovando un modo veloce per edificare un lotto abitativo.

L'unico obiettivo che li guidava era quello di costruire e sviluppare, ma questa crescita non pianificata creò un paesaggio metropolitano veramente molto caotico.

È in questo periodo che nacque anche l'opzione dell'ordine postale di un'intera abitazione, tramite la selezione da cataloghi in cui si potevano scegliere lo stile e i materiali. C'erano sostanzialmente due tipi diversi di strutture ordinabili per posta: le strutture già fatte a pannelli e i materiali pronti per essere tagliati.

Le prime erano strutture leggere, piccole e semplici, che potevano essere montate, smantellate, spostate e riassemblate di nuovo, senza richiedere particolari abilità o competenze, e il tutto poteva essere fatto nell'arco di un'unica giornata. Questo modello era molto popolare e diffuso per la costruzione di garage e di case di vacanza. Tuttavia gran parte degli ordini postali erano per i materiali per costruzioni permanenti. In questo caso gli acquirenti potevano scegliere tramite catalogo ogni tavola, copertura edilizia, chiodo, pomello delle porte, che venivano successivamente spediti sul sito. Date le dimensioni del lavoro non c'erano grandi differenze tra le figure del carpentiere, del piccolo costruttore, del promotore immobiliare, del progettista e dell'architetto: tutti questi professionisti potevano gestire il progetto di una piccola casa. I tempi di costruzione in questa seconda ipotesi erano più lunghi e richiedevano qualche competenza specialistica, come quella di un carpentiere o di una squadra specializzata, ma la qualità era più elevata.

I promotori immobiliari si servivano di questa strategia per costruire interi insediamenti in tempi molto rapidi. Le visioni del suburbio come un posto particolare, circondato da un paesaggio gradevole e da un clima comunitario iniziarono a scomparire e a lasciare il posto a pubblicità regionali e nazionali per la produzione di massa delle abitazioni.

Con l'avvento di questo modello costruttivo la casa americana veniva totalmente sconnessa dalle questioni di luogo e quartiere. Un ulteriore effetto di questo meccanismo fu la dissoluzione dei quartieri più densi, come quelli esaminati nel paragrafo precedente, perché i trasporti pubblici si indebolirono. Man mano che le case suburbane si allontanavano dai centri cittadini, i proprietari si sentivano più legati alla

propria casa che al proprio quartiere. La figura professionale dell'architetto generalmente deplorava questo sistema e alcune rappresentanze fecero dei tentativi per richiamare a sé gli acquirenti della classe media, ma i risultati furono discutibili, perché ciò che proponevano presentava pochi elementi che fossero realmente desiderabili nell'apportare miglioramenti nel carattere più regionale e locale di stile e design, e che soprattutto non potevano competere con i bassi costi proposti dalle altre compagnie. Il settore edilizio diventò uno dei più grandi affari esistenti.

È a partire dagli anni '30 il sistema iniziò a declinare nonostante le coalizioni della crescita stessero intraprendendo una nuova fase di case di produzione di massa. La Grande Depressione ridusse questo tipo di vendita e il declino avvenne in seguito alla competizione con gli sviluppi edilizi di grande scala che dominarono il mercato a partire dagli anni '40, con produzioni sempre più orientate alla massa per ottenere crescenti economie di scala da parte di grandi società che avevano il sostegno del governo federale. Secondo la Hayden il camper rappresenterebbe la forma della casa mobile dei nostri tempi<sup>178</sup>.

#### 4.4. SITCOM SUBURBS

Si tratta dei suburbi tipici degli anni del dopoguerra, il cui nome deriva dal loro stile di vita che si rifletteva nelle più popolari commedie televisive americane degli anni '50 e '60, che descrivevano chiaramente la prosperità statunitense degli anni del dopoguerra. Sono chiamati anche *mass suburbs* o *automobile suburbs*.

La loro dimensione era pari a quella delle città, ma l'atmosfera era invece quella di una suddivisione troppo cresciuta. Levittown, New York, è il caso più celebre di *sitcom suburb*, composto da case modello disposte lungo strade suburbane che ospitavano famiglie simili per età, razza e reddito.

La pianificazione di questi suburbi viene giustificata nella sua fretta perché guidata da un patriottico bisogno di offrire una dimora ai veterani della guerra. Furono deliberatamente pianificati per essere costruiti con grande rapidità per rispondere ad un duplice obiettivo: massimizzare il consumo di beni di produzione di massa e

---

<sup>178</sup> Hayden D. (2004). *A Field Guide to Sprawl*. New York: Norton, p. 70.



minimizzare le responsabilità dei promotori immobiliari di provvedere alla creazione di spazi e servizi pubblici. L'utilizzo di un unico modello abitativo avrebbe allo stesso tempo fatto abbassare i prezzi.

I concetti di pubblico e privato vengono ridefiniti dal momento che i prestiti garantiti dal governo federale venivano immediatamente investiti all'interno di imprese edilizie private. La produzione di massa delle case richiede che i siti su cui esse saranno collocate siano specifici e presentino caratteristiche predefinite, la standardizzazione dei siti richiede dunque di spianare colline e riempire vallate.

Il procedimento era fortemente unito a caratteri morali e di equità, anche se, come ci ricorda Kenneth Jackson, a Levittown nel 1960 non c'era nessun abitante di colore, con 82.000 residenti, era la più grande comunità bianca di tutti gli Stati Uniti<sup>179</sup>, nel 1980 invece la popolazione afroamericana rappresentava il 38% dei residenti. La reazione pubblica di fronte ai prezzi abbordabili fu buona. Ma la produzione non era accompagnata da una pianificazione generale dei siti o da preoccupazioni riguardanti il loro sviluppo sbilanciato, c'era una totale disgiunzione da una pianificazione esperta. Gli impianti e le attrezzature pubbliche erano minime se rapportate alla popolazione. Nessuna entità politica esercitò controllo su questi sviluppi che ignoravano totalmente il tema dei trasporti pubblici che una tale popolazione avrebbe richiesto, e allo stesso tempo non ci fu alcuna previsione per i parcheggi con la conseguenza del sovraffollamento delle strade degli insediamenti vicini.

Dal punto di vista sociologico questi suburbi sono stati intensamente studiati da autori come William Whyte, Bennett Berger e Herbert Gans. Essi non sono d'accordo con l'opinione dei costruttori che affermano che l'acquisto di una casa unifamiliare, la sua espansione e il suo arredamento avrebbero fatto dei loro residenti degli appartenenti alla classe media. All'interno dell'immaginario collettivo la casa unifamiliare rappresentava, come abbiamo già visto, un simbolo di riuscita, di una qualche normalità sociale, in opposizione all'immagine veicolata dagli habitat collettivi, associati a insicurezza, congestione e inquinamento.

I residenti della classe lavorativa che si trasferivano in questi suburbi erano diversi per nazionalità, religione, ma non per razza, come abbiamo visto. Tutte queste famiglie entrarono all'interno di una cultura dei consumi e diventarono dipendenti dalle

---

<sup>179</sup> Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press, p. 241.

automobili. Sembra che questo tipo di insediamento complicò le relazioni fra classi sociali anziché ridurle. Gli effetti di questi conflitti di classe e di razza vennero amplificati dalla vasta scala di questi suburbi e dalla promozione della loro cultura di massa. Facendo un paragone con gli *steetcar suburbs* che abbiamo esaminato precedentemente, qui c'è meno flessibilità per ciò che riguarda le unità abitative multifamiliari e anche le tipologie familiari stesse sono differenti. Non si riscontra la presenza di tre generazioni diverse, le persone anziane sono rimaste ad abitare nei loro quartieri. Anche i livelli di spesa erano più elevati: una forte attenzione era posizionata non solo sull'abitazione, ma anche sugli elettrodomestici e su altri beni di consumo di cui veniva sollecitato il godimento.

La televisione, soprattutto, utilizzava l'ambiente della casa modello per pubblicizzare ogni sorta di bene; il televisore appariva frequentemente anche durante programmi televisivi e film trasmettendo il messaggio che la persona che guardava la televisione era uno specchio di quanto succedeva al di là dello schermo. Veicola l'idea di una famiglia e di un ambiente desiderabile, e viene utilizzata per far vendere ulteriori prodotti, oltre alla casa, alla macchina e alla televisione stessa. Maggiore è il numero di nuove abitazioni ad essere costruite, maggiore è la quantità di beni secondari che viene richiesta.

La televisione arrivò in tutte le case, anche in quelle di chi era escluso da questi insediamenti, ma questi lotti abitativi permangono un emblema di appartenenza, di mobilità verso l'alto. La diffusione di questi suburbi viene vista come il risultato infelice di un insieme di preferenze individuali, che per molti aspetti si rivelano come l'unica opzione che fosse praticabile all'epoca, dato che lo sprawl veniva visto come una politica nazionale per quanto riguarda l'abitare, che riflette il potere dell'epoca del settore immobiliare, di quello bancario e del campo delle costruzioni, e insieme una relativa debolezza di pianificatori e urbanisti. Questo modello viene presentato da chi l'ha sostenuto come l'unico possibile per poter dare alloggio alla nazione, e ci vorranno molti anni per capire che la costruzione di quartieri più solidi e tradizionali sarebbe stata meno costosa sotto molteplici punti di vista rispetto alle suddivisioni di case singole.

#### 4.5. EDGE NODES

La definizione di questi sviluppi suburbani proviene in parte dal giornalista Joel Garreau<sup>180</sup>, che descrive le *edge cities*, come luoghi con superficie superiore a 5 milioni di *feet square* di spazio per uffici e 600.000 o più *feet square* di centri commerciali<sup>181</sup>, e che hanno più posti di lavoro che posti letto, tanto che nonostante nel suo nome ci sia la parola “città”, ci sembra che questi posti abbiano ben poco a che vedere con una città, non ne hanno alcuna somiglianza, e definirli tali sarebbe un impoverimento per il termine.

L'altro contributo alla comprensione di questi sviluppi suburbani proviene da Robert E. Lang, che si spinge un po' oltre la delimitazione d'oggetto che fa Garreau, e definisce le *edgeless cities*, intese come dei nodi di crescita fisicamente più piccoli, collocati su molte uscite autostradali e più comuni rispetto alle ampie *edge cities*.

Dolores Hayden utilizza il termine *edge nodes* perché più preciso nel tentativo di includere nel ragionamento entrambe le due tipologie sopra definite, ed evitare di usare il termine “città”, dato che non si tratta di un nuovo tipo di forma urbana, ma bensì di una forma di sprawl.

Come afferma Y. Chalas «La ville ne peut être définie par une fonction unique quelle qu'elle soit. La ville n'est pas par essence économique, politique ou religieuse. Elle est tout cela à la fois ou elle n'est pas. Seul l'ensemble contradictoire formé par les différentes fonctions regroupées est fondateur de la ville. L'histoire le montre, une fonction à elle seule ne peut donner naissance à un ville»<sup>182</sup>.

Secondo l'autore cioè laddove vi sia una sola funzione presente, la situazione che vi si forma non sarebbe priva di qualche interesse, ma non si tratta di una città. La nascita di una città comincia certamente con la presenza di una sola funzione, non importa quale, se quella politica-amministrativa, quella commerciale, politica, residenziale o religiosa, ma a questa si devono necessariamente presto associare tutte le altre funzioni mancanti, indispensabili per dare vita a una città.

---

<sup>180</sup> Garreau J. (1991). *Edge City: Life on the new frontier*. New York: Doubleday.

<sup>181</sup> Per dare l'idea di tali dimensioni ricordiamo che 450.000 *feet square* equivalgono a circa dieci campi da calcio.

<sup>182</sup> Chalas Y. (2000). *L'invention de la ville*. Paris: Anthropos, p. 81.

Essi infatti non presentano nessuna delle caratteristiche che Louis Wirth ha indicato come essere caratterizzanti una città, e cioè densità, dimensione ed eterogeneità<sup>183</sup>, tre elementi che rendono la città un oggetto specifico e che donano ai modi di vita urbani le loro peculiarità.

Gli *edge nodes* sono troppo dispersi, troppo poco eterogenei, troppo poco densi, architettonicamente poveri per essere definibili come una città. Sono soprattutto l'eterogeneità e la densità a perdere la loro valenza coi processi di suburbanizzazione.

In letteratura questa tipologia di spazio viene frequentemente denominata utilizzando la fortunata espressione di M. Augé<sup>184</sup>, non-luogo, per definire quegli spazi che non si possono definire né come identitari, né come relazionali, né come storici. La vocazione principale di questi non-luoghi non è infatti quella territoriale, ma piuttosto quella di agevolare il consumo e il transito.

A un livello di scala superiore, una regione urbana che ospita un certo numero di *edge cities* viene chiamata “metropoli galattica”<sup>185</sup>, o anche “città regionale” o “città suburbana”.

Sempre secondo la Hayden, gli *edge nodes* possono essere di tre tipi: costruiti in aree suburbane, costruiti sopra una vecchia cittadina precedentemente esistente, oppure si possono estendere lungo una striscia stradale, evocando un po' l'immagine di un serpente che abbia inghiottito un maiale (“pig in the python”).

In questi insediamenti troviamo un insieme di realtà che hanno ben poco da spartire l'una con l'altra, come fast food e negozi di lusso. Nulla è pianificato in anticipo e tutti gli sviluppi avvengono indipendentemente e in modo autoreferenziale. C'è una totale mancanza di ingressi pedonali e di marciapiedi: paradossalmente anche chi lavora in queste aree è costretto ad utilizzare la macchina per andare a pranzo.

Ospitano gran parte delle attività commerciali che prima risiedevano all'interno dei centri urbani o di piccole cittadine limitrofe, con il risultato che rimane quasi esclusivamente l'unico posto dove le persone possono lavorare; offre posti di lavoro per tutti i livelli di competenza, da quelli meno qualificati a quelli superiori.

---

<sup>183</sup> Wirth L. (1938). *Urbanism as a Way of Life*. *American Journal of Sociology*, 44, p. 1-24.

<sup>184</sup> Augé M. (1993). *Non luoghi: introduzione a un'antropologia delle surmodernità*. Milano: Elèuthera.

<sup>185</sup> Lewis P. (1983). *The Galactic Metropolis. Beyond the Urban Fringe*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Dato che fino a questo punto gli insediamenti suburbani erano essenzialmente residenziali, lo sviluppo commerciale fu il naturale step successivo per le imprese costruttrici, nel tentativo di supplire alla mancanza di spazi pubblici all'interno dei suburbi con queste aree, che però intervengono privatizzando e commercializzando gli spazi pubblici. Uno spazio accessibile al pubblico è infatti qualcosa di ben diverso da uno spazio pubblico, da sempre un elemento centrale all'interno di ogni pianificazione territoriale. Uno spazio per essere pubblico ha bisogno di essere modellato tramite pratiche quotidiane e soggettività individuali, che generano vari tipi e livelli di dimensione pubblica. Nello sprawl lo spazio pubblico si riduce ai minimi termini, ad assolvere solo alle sue funzioni indispensabili, al passaggio, a una via d'accesso. Mentre le relazioni sociali si costruiscono essenzialmente a partire dai luoghi di incontro.

Per quanto riguarda i suoli su cui sono costruiti, si tratta generalmente di terreni agricoli o comunque di aree sensibili dal punto di vista ambientale, creando una connotazione negativa con il verde paesaggio circostante.

Molto frequentemente la diffusione dell'utilizzo dell'auto privata viene impiegata come una facile spiegazione per la trasformazione delle *enclaves pittoresche* attentamente pianificate, ai *sitcom suburbs* privi di centro e infine ai grigi *edge nodes*. La diffusione dell'auto include sicuramente scelte di tipo individuale, ma anche il ruolo governativo e dell'imprenditoria commerciale e immobiliare. Secondo James J. Flint quello che i costruttori di auto ricercavano era l'eliminazione di tutte le altre forme di trasporto<sup>186</sup>; il momento in cui l'automobile è diventata maggiormente alla portata di tutti, viene fatto coincidere con l'abbassamento del prezzo del modello *T* della Ford, nel 1916. A partire da qui, sussidi federali per la costruzione di strade iniziarono a ridare forma agli insediamenti urbani di modo che riuscissero a soddisfare consumatori che si spostano in automobile, sono pianificati cioè sulla dimensione di camion e macchine, non su quella dei pedoni. Pompe di benzina, strisce commerciali, motel, ristoranti e tabelloni pubblicitari di grandi dimensioni e con design piuttosto vistosi e accattivanti, iniziarono a spuntare lungo le arterie stradali fuori dalla città, incuranti del loro aspetto, in una moltiplicazione di segni, simboli e animazioni, che si propongono di generare una sorta di "effetto vetrina".

---

<sup>186</sup> Flint J.J. (1988). *The automobile age*. Cambridge, Mass.: MIT Press, p. 37.

L'aggressività di questi cartelloni ha fatto nascere numerose campagne per contrastarli all'interno degli Stati Uniti, tanto che in alcuni stati sono addirittura proibiti (Vermont, Maine, Alaska e Hawaii) e anche molte più piccole comunità li hanno proibiti al loro interno. Ci sono inoltre compagnie appositamente create per controllarli.

Il contrasto di queste ricche e private nuove costruzioni con le strutture e infrastrutture in stato di decadimento dei centri storici, rivela che lo sprawl è anche socialmente distruttivo.

La dispersione dei lavori fuori dagli insediamenti suburbani e l'ingresso sempre più massiccio anche delle donne nel mercato formale del lavoro, aumentò ulteriormente la domanda di auto e di seconde auto, tanto che alla fine degli anni '40 molti suburbi funzionavano più come dormitori che come quartieri abitativi.

Con il cambiamento delle tipologie edilizie, la struttura a griglia, con blocchi regolari tipica delle piccole città, fu estesa anche agli sviluppi ai margini delle strade. Dal punto di vista architettonico le strutture commerciali diventarono forme sempre più scontate, minimali e con poco design, ma molto luminose per essere visibili in lontananza e indicare così la strada ai consumatori. Si tratta di enormi strutture, spesso senza finestre e costruite con materiali molto economici, tipicamente collocate nelle vicinanze di un'arteria stradale o di un casello autostradale con grandi volumi di traffico, e che occupano superfici enormi (tra i 75.000 e i 250.000 *feet square*) per proporre un'offerta commerciale sempre più attrattiva e poter usufruire al meglio delle economie di scala; possono stare da sole, al di fuori di una strada che non conduce da nessun'altra parte se non a quella struttura, oppure come parte di un gruppo di strutture dello stesso tipo. Essi indeboliscono i piccoli commerci locali, lasciando molti edifici sfitti nelle principali vie dei centri storici, dominando un'intera parte della vendita al dettaglio e cannibalizzando i piccoli negozi. Tra le accuse che vengono maggiormente mosse a questi insediamenti vi è il loro totale rifiuto di scegliere edifici già esistenti, come fabbriche o magazzini, e di restaurarle e riutilizzarle.

Spesso tentano di conciliare le strutture, che sono quelle tipiche di un magazzino, con facciate fittizie che cercano di assomigliare e di ricordare posti perduti portandone agli estremi gli stereotipi.

Il tentativo di ricrearvi un'architettura paesaggistica viene fatto per addolcire progetti, paesaggi, edifici altrimenti altamente impersonali.

Tra le strutture che si diffondono vi sono anche quelle in cui gli automobilisti possono entrare direttamente con l'automobile, o girarci attorno, seguendo dei percorsi segnati, per acquistare un bene, e che vengono tradizionalmente chiamate *drive in* o *drive through*. Spesso il bene in questione è il cibo. Esse sono particolarmente proibitive per la circolazione pedonale dato che tutti i marciapiedi vengono interrotti per consentire il passaggio delle auto che sono in continuo movimento, generando una forma architettonica completamente nuova, che ha alla base una stretta correlazione tra le strutture e l'auto e che rappresenta l'ultimo degli adattamenti ai bisogni dell'automobile. Molto spesso si tratta di edifici logo, che servono come pubblicità dei prodotti venduti all'interno e che agiscono quasi come un'architettura parlante, che aiuta le persone a localizzarli ancora più facilmente, l'architettura diventa qui sempre più un simbolo comunicativo. Il più noto è sicuramente quello di McDonald's, con la sua M gialla formata da due archi rotondeggianti e collocata su di un tetto rosso, e che appare come un marchio di fabbrica che chi guida può individuare da lontano.

Hanno poco a che vedere con il contesto in cui sono collocati e non svolgono alcun contributo nel creare un senso del posto, anzi sono paesaggi totalmente indifferenti alla qualità dei luoghi, alla topografia dei siti e alla vocazione precedente dei territori. Molte volte accanto alla struttura vengono creati dei parchigiochi per attrarre i bambini e consumare lì il cibo, e che solo apparentemente sono dei luoghi pubblici, la condizione per poterne usufruire è quella di essere prima di tutto un consumatore, essi accolgono dunque solo un numero limitato di persone. I luoghi pubblici, come scriveva ancora più di 40 anni fa Achille Ardigò, sono qualcosa di ben diverso: «lo spazio pubblico (...) non può essere (per definizione) monofunzionale (...), né uno spazio destinato ad una popolazione relativamente omogenea per strato sociale, per generazione, per occupazioni, per ideologie»<sup>187</sup>.

Il commercio ha influenzato da sempre la storia urbana<sup>188</sup>, storicamente i luoghi del consumo erano all'interno della città ed erano aperti a tutti, indiscriminatamente a tutte le categorie sociali, e questo elemento sta lentamente scomparendo. Anche il centro commerciale fa parte del processo di separazione della popolazione in categorie sociali che sono separate anche spazialmente.

---

<sup>187</sup> Ardigò A. (1967). *La diffusione urbana*. Roma: Ed. Ave-An Veritas, p. 102.

<sup>188</sup> Ingersoll R. (2004). *Sprawltown, cercando la città in periferia*. Roma: Meltemi.

Uno spazio pubblico per essere tale richiede dei luoghi invece all'interno dei quali le persone si possano incontrare come uguali, indipendentemente dalla fruizione di un bene.

Per quanto concerne il futuro di questi posti, presto subentra un meccanismo di forte svalutazione degli immobili dopo pochi anni dalla loro costruzione, originando un meccanismo perverso per cui si incoraggia la realizzazione di edifici non ben costruiti, poveri e non adeguatamente mantenuti: infatti dopo che il proprietario originario ha sfruttato la propria attività e ha subito una forte svalutazione dell'immobile, è spinto a venderlo a un altro imprenditore, che a sua volta lo sfrutterà per pochi anni prima di rivenderlo, e alla fine del ciclo spingersi verso ulteriori sviluppi in aree ancora più lontane, rendendo un senso di abbandono come la caratteristica dominante di queste aree. Il processo è riassumibile nelle seguenti fasi: si costruisce in quelle aree perché è economico, la svalutazione è accelerata e la conseguente obsolescenza molto rapida. Una volta esauritasi l'occasione, questi luoghi sono destinati a diventare dei deserti. L'unico costo del ciclo di vita di un edificio che viene preso in considerazione è quello della costruzione, tutti gli altri costi, che ogni normale progetto edilizio dovrebbe comportare lungo tutta la sua esistenza, come il suo mantenimento, la sua ristrutturazione, cessione, sostituzione, demolizione, vengono ignorati, adottando un modo di vedere le cose assolutamente miope e non lungimirante e responsabile.

Per ottenere una maggiore libertà di investimento su terreni meno costosi su cui creare nuovi nodi di crescita, le operazioni di mercato si sono fatte sempre più vaste e spinte sempre più ai margini più lontani degli esistenti suburbi, in totale sconnessione con ogni tipo di pianificazione dell'uso dei suoli o del traffico, laddove presenti, e spesso superando la capacità di portata delle strade. Gli insediamenti si sono spostati sempre più lontano dando per scontato che non ci sarà mai una scarsità di petrolio, elettricità, acqua, o aria. I più grandi beneficiari del sistema furono i costruttori di centri commerciali, che in scale minori erano già presenti in molte arterie suburbane a partire dagli anni '20, ma che già negli anni '40 diventarono vere e proprie *shopping town* attorno agli interscambi stradali, ampiamente sostenute a livello economico e politico da parte del governo: il caotico paesaggio che ne risulta non corrisponde al ben pianificato e sistematico meccanismo di profitto che ne sta alle spalle.



Il centro commerciale viene pianificato per essere una concentrazione di un certo numero di imprese sotto un'unica organizzazione e che unisce facilità e comodità di parcheggio, presentando un vantaggio importante rispetto ai negozi del centro città.

Esso richiede dimensioni troppo elevate per poter essere concepito all'interno della città. Diventa molto spesso il luogo di aggregazione più comune per gli abitanti delle aree suburbane durante le ore serali e il luogo in cui in occasione delle festività e durante i weekend sono organizzate attrazioni particolari, in assenza di altri spazi utilizzabili per la concentrazione della vita locale. Emergono come portatori di nuove attitudini comportamentali per quanto riguarda il trascorrere il tempo libero, che rifiuta le potenzialità e la varietà che offrirebbe l'esperienza urbana.

Rappresentano al tempo stesso l'antitesi dell'esperienza urbana: sono autocontenuti e soprattutto impongono un'uniformità di gusti e interessi. Appaiono come luoghi estremamente puliti, curati e sicuri e ciò è sintomatico di una visione asimmetrica della cultura urbana. L'unico obiettivo a cui rispondono è il consumo e in questo modo anche la vita sociale che vi si crea viene privatizzata. I produttori di beni e servizi hanno fatto un uso redditizio di queste tendenze sempre più diffuse, attraverso dettagliate analisi delle tipologie socio-culturali dei consumatori e raffinate analisi dei segmenti di mercato a cui rivolgersi.

Queste strutture erodono anche la base economica dei vecchi centri cittadini, basti pensare che tra gli anni '50 e '70 ne furono costruiti circa 22.000 all'interno degli Stati Uniti e che alla fine degli anni '90 essi ammontavano a circa 43.000<sup>189</sup>. Con la crescita dei centri commerciali anche gli *edge nodes* si espandono e assumono forme differenti in differenti parti della nazione, ma per molti di essi vale la descrizione di aree non incorporate nel sistema metropolitano, divise tra un intricato sistema di proprietà e giurisdizioni.

È verso la fine degli anni '90 che i centri commerciali che erano stati il cuore degli *edge nodes*, iniziarono a essere indeboliti dalla comparsa di grandi discounts che vendevano un po' di tutto, abbattendo le precedenti categorizzazioni commerciali. Un numero crescente di centri commerciali ha visto finire la propria esistenza in seguito alla competizione con gli outlets e alla comparsa di nuove forme commerciali come lo shopping in internet.

---

<sup>189</sup> International Council of Shopping Centers, <http://www.icsc.com>

Anche queste strutture non hanno alcun tipo di relazione col luogo su cui sono collocate, non riflettono il carattere locale, sono identiche siano esse costruite in località marittime o di montagna, ma profondamente inserite in un'economia globale che richiede la vicinanza ai luoghi deputati tradizionalmente allo scambio: interporti, porti e aeroporti. Nonostante ciò i loro costruttori li presentano spesso come villaggi, con facciate decorate in stili antichi. Se i prezzi all'interno di queste strutture sono più bassi, lo è anche la qualità dei prodotti che vendono e oltre a ciò bisogna aggiungere che non hanno nulla a che vedere con i tipici negozi dei vecchi quartieri: l'esperienza qui è totalmente diversa, i servizi sono solitamente tutti self-service e del tutto impersonali, senza contare il tempo necessario e il costo di raggiungere queste aree in automobile. Nonostante si tratti della forma urbana probabilmente attualmente più visibile all'interno del paesaggio suburbano, essa ha ben poche difese dal punto di vista architettonico: non si tratta di posti residenzialmente desiderabili a causa del loro inquinamento, congestione, scarsa sicurezza causata dalla mancanza di strutture a misura d'uomo.

#### *4.6. RURAL FRINGES*

L'ultima tipologia di sprawl elaborata dalla Hayden comprende quegli insediamenti posizionati in località sempre più disperse, che si sono resi visibili negli ultimi 40 anni, sia intorno, che alle spalle delle regioni metropolitane. L'implicazione sottesa a questa forma suburbana è che l'intero paesaggio possa essere ricoperto di nuove abitazioni che mancano di un contesto economico e sociale di supporto.

Le motivazioni che spingono i soggetti ad andare a risiedere in queste aree sono da ricercare sia nella loro attrazione paesaggistica, che nella volontà di fuga da aree urbane e suburbane sempre più abitate da persone appartenenti a diverse nazionalità, e riflette il desiderio di abbandonare luoghi sempre più congestionati e inquinati.

Viceversa questi ambienti rappresentano per alcune persone gli unici possibili in cui poter acquistare un'abitazione di proprietà. Se l'ideale è comunque quello di una tranquilla vita familiare, la realtà che queste persone si trovano ad affrontare è profondamente diversa e scandita da lunghi spostamenti pendolari, anche di una o due ore per viaggio.

Le aumentate possibilità di telelavoro hanno fortemente inciso sulla possibilità di queste persone di continuare a risiedere in queste zone. Un'alta tecnologia interna alle abitazioni cerca di supplire all'isolamento che le è proprio, tenendosi strettamente in contatto col mondo esterno; tutta questa elevata tecnologia si combina con facciate antiche collocate in zone rurali.

Le *rural fringes* includono anche piccole cittadine precedentemente esistenti, soprafatte dalle nuove costruzioni, con i conseguenti problemi che ne derivano ad esempio nell'affollamento delle scuole e in generale delle infrastrutture. Luoghi che sono considerati dai vecchi abitanti come la loro comunità, dove sono nati, o dove si sono trasferiti generazioni prima, e che hanno un forte senso del possesso dei propri territori vedono i nuovi residenti trattarli solamente ed esclusivamente come un prodotto da consumare. La diversità architettonica dei nuovi edifici sia residenziali che commerciali, modifica in modo significativo il paesaggio rurale e comporta una perdita nell'identità locale, le residenze sono infatti spesso di stile cittadino.

L'urbanizzazione di aree che precedentemente erano rurali è accompagnata dalla diffusione di stili di vita tipicamente urbani da parte di "residenti rurali", come per esempio il consumo di prodotti non locali e la produzione di rifiuti che potrebbero essere riciclati nel suolo.

Un'altra traiettoria possibile e verificatasi, è la trasformazione di questi posti in *enclaves* molto esclusive, e che inevitabilmente provoca rapidi cambiamenti nell'area, sia per i vecchi residenti, che per le precedenti attività commerciali considerate di livello troppo basso, e che incoraggia una certa esclusività pur non essendo queste comunità *gated*, generando una sorta di supremazia del nuovo gruppo sul vecchio. Di solito queste abitazioni richiedono lunghe strade carrabili che le colleghino con il resto della proprietà e con la strada principale, che stanno a significare *sprawl* in quanto indicano una forte pressione sulla vendita di terreni agricoli e la marginalizzazione dell'agricoltura.

La vita dei bambini e dei ragazzi che crescono all'interno di questi insediamenti è ancora più isolata e dipendente dai genitori di quanto abbiamo visto essere per i suburbi, perché le distanze aumentano e questi posti diventano sempre meno sostenibili fisicamente, ecologicamente e socialmente.

I precedenti abitanti si trovano essenzialmente di fronte a due alternative: o combattere per cercare di proteggere i propri terreni e le proprie cittadine da queste modificazioni, o

vendere la loro proprietà e usare i profitti che ne ricavano per trovare un altro posto dove andare, che risponda alle caratteristiche che cercano.

#### 4.7. PRIVATOPIA

Veniamo ora alla descrizione della tipologia aggiuntiva a quelle elaborate dalla Hayden. Molti autori, tra cui ricordiamo Evan McKenzie<sup>190</sup>, Ed Blakely e Mary Gail Snyder<sup>191</sup>, hanno documentato la rapida crescita di insediamenti residenziali che contrappongono all'organizzazione pubblica di beni civici e servizi un'organizzazione privata, al diritto all'accesso il diritto alla sicurezza, all'inclusione sociale l'esclusione, all'eterogeneità l'omogeneità. Le barriere e gli altri dispositivi di restrizione dell'accesso suscitano una forte attenzione mediatica, derivante dal forte valore simbolico di cui sono rivestiti, che le altre forme di sprawl non riscontrano.

Essi si sono diffusi a partire dagli anni '90 con grande rapidità diventando un fenomeno globale, che trascende i confini di un singolo stato, attirando su di sé anche un forte dibattito a livello mediatico e di opinione pubblica.

Essi sono indicati attraverso l'utilizzo di varie terminologie, come CID (Common Interest Development), CIC (Common Interest Community), RPG (Residential Private Governments) e altri ancora. Secondo McKenzie, CID sarebbe tuttavia il termine che meglio cattura la caratteristica principale di questi insediamenti e cioè un possesso condiviso della proprietà.

All'interno di questi insediamenti la chiusura è parte integrante del fascino e dell'esclusività. Il carattere segregativo è un indice di valorizzazione sociale, le sue variabili sono in un rapporto di proporzionalità diretta tra di loro.

È ancora McKenzie a coniare il termine *Privatopia* per descriverli, questo termine, secondo l'autore rappresenta l'inseguimento di aspirazioni utopistiche attraverso la privatizzazione della vita pubblica. Il termine, necessariamente generico, vuole

---

<sup>190</sup> McKenzie E. (1994). *Privatopia: Homeowner Associations and the Rise of Residential Private Government*. New Haven: Yale University Press.

<sup>191</sup> Blakely E., Snyder M.G. (1997). *Fortress America: Gated Communities in the United States*. Washington, DC.: Brookings Institution and Lincoln Institute of Land Policy.

comprendere tutti quei posti che condividono simili caratteristiche geografiche, architettoniche e sociologiche.

Sebbene ciascun insediamento sia diverso dagli altri è possibile identificare alcune caratteristiche di base comuni a tutti, semmai le diversità si esprimono nella loro applicazione. Innanzitutto tutti i proprietari hanno un duplice interesse nei confronti della loro proprietà. Uno riferito alla propria abitazione e l'altro a un livello più collettivo, che riguarda la qualità dell'intera area in cui risiedono. L'utilizzo dei suoli è rigidamente controllato privatamente, ci sono forti condizioni e restrizioni sui futuri usi della proprietà, gestiti da governi privati che ne costituiscono uno degli aspetti più problematici. C'è poi una precisa pianificazione territoriale che cerca di andare incontro ai desideri di un preciso gruppo di persone definito anticipatamente. Infine vi è l'utilizzo di metodi di sicurezza privati, che si possono esplicitare con vari strumenti: controlli all'ingresso, barriere fisiche, sorveglianza interna.

Ci sono tre principali forze che ne guidano la diffusione. Le prime due sono di ordine strutturale e l'ultima di ordine soggettivo. Innanzitutto i costruttori trovano qui un'importante nicchia di mercato e il modo per ottenere ampi profitti nonostante l'aumento dei costi dei terreni; i governi locali hanno la possibilità di aumentare la loro base di tasse spendendo pochissime risorse, dato che tutto ciò che sarebbe compito di uno stato fornire a livello di beni e di servizi, in questi luoghi viene privatizzato. Infine vi è una forte richiesta da parte della popolazione di questo stile di vita.

Per quanto riguarda le motivazioni che spingono le persone ad andare ad abitare all'interno di questi insediamenti, la ricerca di sicurezza viene spesso indicata come il motivo principale<sup>192</sup>, l'aumento della criminalità viene segnalato come la causa maggiore della diffusione dei CID, ma questo è solo uno degli elementi presenti, infatti molte di queste strutture sorgono in luoghi dove i tassi di criminalità non sono affatto elevati. Questo elemento ci conferma come vi sia una forte interpretazione sociale della tematica della sicurezza.

Con ricerca di sicurezza, come motivazione per il trasferimento in questi insediamenti, si intende sia il rischio di furti e scippi, sia quello di aggressioni. La popolarità di cui gode oggi la tematica della sicurezza sia a livello politico che mediatico, gioca

---

<sup>192</sup> Low S.M. (2003). *Behind the Gates Life, Security and the Pursuit of Happiness in Fortress America*. New York: Routledge.

sicuramente un ruolo forte, e questi insediamenti propongono una risposta veloce e convincente per molte persone.

Viene sostenuta anche una volontà di proteggere la propria sfera privata e il desiderio di perseguire una certa esclusività, che si esplica in edifici maestosi che trasmettono un certo prestigio. Si sottolinea anche la ricerca di tranquillità dai problemi della complessità della società di oggi (come il traffico) e dai problemi creati da particolari gruppi di abitanti urbani (come i giovani ad esempio).

L'abitare in queste strutture permette anche di avere un certo controllo dei valori immobiliari e del proprio investimento, dato che esse sono impermeabili alle fluttuazioni del mercato edilizio esterno. Molte persone mettono in evidenza un ritiro da un governo pubblico percepito come fallimentare, il malcontento verso il mondo della politica trova espressione nella sottrazione del pagamento di servizi di cui non usufruiscono. Ad esempio una delle motivazioni principali proviene dai pensionati che si ritirano in questi insediamenti perché non trovano giusto pagare per servizi scolastici di cui non hanno bisogno e sottraendosi così alla solidarietà infragenerazionale. Non da ultimo vi sono questioni di tipo identitario. Ogni insediamento si distingue per un particolare stile architettonico e per un pacchetto di strutture e attrezzature appositamente disegnate per attrarre un determinato target di persone, e che in molti casi si riflette nel nome dato all'insediamento. La formazione dell'identità è strettamente localizzata a un piccolo gruppo di persone con caratteristiche simili sia socialmente che economicamente. Tutto questo insieme di caratteristiche crea una specifica identità che si differenzia dai tradizionali suburbi. Alcuni insediamenti sono Gated Communities, in questi casi tutte le persone che entrano devono passare da un cancello di sicurezza. Quello delle Gated Communities è un fenomeno relativamente recente, sviluppatosi a partire dagli ultimi decenni.

La chiusura del *gate* accresce il senso di sicurezza fisica oltretutto economica nei confronti dell'incertezza dei valori immobiliari. Al prezzo di sottostare a regole e restrizioni arbitrarie. I residenti sono legalmente obbligati a obbedire a contratti, condizioni e restrizioni stabilite da un'associazione di proprietari di case che assumono molti dei poteri di un governo privato: provvedono a servizi basilari quali polizia, vigili del fuoco, raccolta dei rifiuti. Anche i colori delle abitazioni sono prestabiliti, così come il loro aspetto, nonché il comportamento degli inquilini, se proprio non è possibile raggiungere una totale omogeneità si tenta di perseguire almeno un certo grado di

conformità. In assenza di altri metodi per mediare il conflitto l'unico strumento disponibile per controllare un eventuale disordine è quello del controllo burocratico, che vuole preservare tanto l'ambiente fisico che quello sociale. Queste strutture affascinano differenti gruppi sociali, il cui stile di vita è focalizzato sull'isolamento e sul tempo libero. Ed è proprio il livello di reddito a rendere possibile la separazione fisica della vita personale da tutti gli altri aspetti dell'esistenza. Le barriere fisiche stabiliscono delle barriere sociali a diversi livelli: economici (perché i residenti sono selezionati in base al reddito), di razza o di età, o di un insieme di due o più di queste caratteristiche. Le Gated Communities si avvicinano per molti aspetti ad una sorta di club residenziale<sup>193</sup>.

I CID vengono visti come tentativi di sfuggire all'entropia urbana, ma sfuggendo ai conflitti tipici della città generano altri tipi di conflitti. La pratica della segregazione spaziale non è un fenomeno nuovo, l'integrazione e la segregazione sono due tendenze coesistenti all'interno dello spazio urbano, la novità propria di questi insediamenti è forse che qui la segregazione è un elemento fortemente caricato di valori e che impone un ordinato insieme di relazioni le cui conseguenze vanno ben oltre i limiti dell'insediamento stesso. Se la città è un'entità che tende ad integrare le persone attraverso pratiche quotidiane come la fruizione di spazi pubblici, l'utilizzo dei mezzi di trasporto e di servizi comuni, come quelli educativi o sanitari, la disponibilità di attività ricreative e di luoghi di lavoro, il sistema sociale tende a creare una separazione e ad operare una certa segregazione sociale che fa in modo che le persone si stabiliscano e frequentino soggetti che presentano caratteristiche simili alle loro. Nei CID agiscono solamente le forze del secondo tipo. Questi insediamenti portano con sé importanti conseguenze di ordine politico, sociale ed economico. Le ripercussioni si manifestano a livello di messa in discussione di concetti come quelli di democrazia e cittadinanza, oltre che di indebolimento del ruolo dello stato. Per molti aspetti la dominanza dell'identità personale si contrappone a un'assenza d'interesse verso i bisogni della società, preferendovi la protezione dei bisogni individuali rendendo questi insediamenti anti-urbani. Oltre a queste tematiche bisogna ricordare infine l'esorbitante uso di risorse naturali che comportano. Laddove la bellezza fisica non è raggiungibile sfruttando risorse naturali essa viene creata artificialmente.

---

<sup>193</sup> Charmes E. (2011). *La ville emiettée*. Paris: PUF.

## Capitolo 5. MOVIMENTI ANTI-SPRAWL

### 5.1. EVOLUZIONE DEI MOVIMENTI ANTI-SPRAWL

#### 5.1.1. MOVIMENTI ANTI-SPRAWL

Se i capitoli precedenti hanno tentato di fornire quanti più elementi possibili per giungere ad una quanto più completa conoscenza del fenomeno dello sprawl urbano, partendo dalla sua definizione, descrivendone cause e conseguenze, ricostruendo la storia della sua evoluzione temporale, le teorie sociologiche attraverso il quale può essere interpretato e infine le forme concrete assunte, in questo capitolo prenderemo in considerazione l'aspetto dei possibili rimedi al fenomeno.

Secondo quanto esposto da Robert Bruegmann nel suo *Sprawl, a compact history*<sup>194</sup>, le politiche antisprawl sono categorizzabili all'interno di tre categorie.

Le prime campagne antisprawl nacquero intorno agli anni '20 in Gran Bretagna, quando un numero mai visto prima di persone e famiglie abbandonò la città di Londra per trasferirsi in zone di campagna a più bassa densità. La rapida crescita dei suburbi provocò una violenta reazione da parte di esponenti del mondo artistico e della letteratura londinese. Il leader fu l'architetto Williams-Ellis, che con altri colleghi fondò nel 1926 il Council for Preservation of Rural England. Le idee che li muovevano erano soprattutto basate sul concetto di classe, sul progressivo degrado delle campagne inglesi e sulla loro banalizzazione territoriale, e si riproponevano di risolvere tali problematiche. Lo stesso L. Mumford nel suo celebre *The culture of Cities* (1928)<sup>195</sup>, utilizzò il termine sprawl, ma senza darcene una definizione o una spiegazione. Il cuore del criticismo di Mumford verso lo sprawl era soprattutto di tipo estetico, egli vedeva infatti i suburbi come amorfi e senza forma.

Gli aspetti simbolici ed estetici dominarono anche le campagne antisprawl tra le due guerre, ma con in più qualche denuncia di ordine pratico, come l'eccessivo consumo di suolo agricolo e la congestione del traffico.

---

<sup>194</sup> Bruegmann R. (2006). *Sprawl, A Compact History*. Chicago: University of Chicago Press.

<sup>195</sup> Mumford L. (1938). *The culture of Cities*. New York: Harcourt.



La seconda campagna antisprawl è quella del dopoguerra. Con il crollo demografico ed economico dell'Europa, gli Stati Uniti diventarono il più importante campo di battaglia nella guerra contro lo sprawl. Quello che innescò le campagne fu la prosperità degli anni '50 e '60 e la risultante esplosione nella costruzione di edifici. Verso la metà degli anni '50 una forte reazione contro la suburbanizzazione iniziò da parte dei professionisti urbani. Probabilmente la prima conferenza interamente dedicata allo sprawl fu organizzata dal giornalista W.H. Whyte, gli atti del convegno sono stati raccolti in *The exploding Metropolis*<sup>196</sup>, che rappresenta allo stesso tempo un inno alla città compatta e un attacco ai suburbi.

Uno dei saggi del libro, intitolato *Urban Sprawl* e firmato da Whyte stesso, contribuì a portare il termine sulla bocca di molti lettori, e preannunciò molti dei temi che avrebbero dominato la successiva campagna contro lo sprawl, tra cui rientra anche l'opera promossa da RERC nel 1974, *The costs of sprawl*, che abbiamo già citato nel paragrafo concernente le conseguenze dell'urban sprawl. Nel suo articolo Whyte osservò che enormi appezzamenti di quella che una volta era una verde campagna, sono stati trasformati in vasti e inquinati deserti che non sono né città, né campagne. Notò che non era semplicemente la campagna ad arretrare, ma nella grande espansione delle aree metropolitane i suburbi di una città stavano iniziando a unirsi con i suburbi di altre città<sup>197</sup>. Whyte continua aggiungendo che lo sprawl è brutto esteticamente e dannoso economicamente, afferma che in tale modello di sviluppo vengono utilizzati cinque acri di terra per fare un'attività che in un altro modello di crescita richiederebbe un solo acre, provocando danni ai coltivatori, alle comunità, alle industrie, ai servizi e ai trasporti pubblici. Un'altra delle forze preponderanti nel dominare questa stagione di campagne verso lo sprawl fu il movimento ambientalista, che riuniva insieme elementi molto diversi tra loro e per certi versi incompatibili. Questi contestavano innanzitutto l'inquinamento, ma anche il consumo di suolo. Nel 1973 il volume *Use of land: A Citizen's Policy Guide to Urban Growth*, commissionato da Rockefeller Brothers Fund.<sup>198</sup> ha avuto il merito di unire tutti gli accademici interessati al problema e convinti

---

<sup>196</sup> Garden City (1958). *The exploding metropolis*. New York: Doubleday.

<sup>197</sup> Whyte W.H. Jr., (1958). *Urban Sprawl*. *Fortune*. Reprinted in Whyte W.H. Jr., (1993). Ed. *The Exploding Metropolis*. New York: Doubleday. Traduzione mia.

<sup>198</sup> Reilly W.K., ed. (1973). *The use of land: a citizens' policy guide to urban growth*. New York: Thomas Y. Crowell Co.

che bisognasse fermare questo tipo di crescita per abbracciarne un altro che fosse più razionale, attento e lento.

La crisi petrolifera degli anni '70 contribuì ad arrestare le critiche, nella convinzione che la crescita si sarebbe necessariamente fermata da sola. Ma così non fu, lo sprawl si riprese e proseguì la sua avanzata.

La terza campagna antisprawl è quella dell'arco temporale dagli anni '70 in poi. In questo periodo le campagne antisprawl si sono intensificate e hanno ricevuto una forte attenzione da parte dell'opinione pubblica come mai in precedenza, e non solo negli Stati Uniti o in Europa, ma anche in altre parti del mondo sviluppato. Si può affermare dunque che esse siano state efficaci nel diffondere il loro messaggio. Il pilastro portante della terza campagna contro lo sprawl urbano fu la condanna dell'uso eccessivo dell'automobile, e fu promossa da due urbanisti australiani, P. Newman e J. Kenworthy, il testo di riferimento dell'intera campagna è il loro *Cities and automobile Dependence* (1989)<sup>199</sup>. Un altro dei temi maggiormente citati da quest'ultima categoria di campagne riguardava il consumo di terreno agricolo, in questa occasione le critiche si fecero ancora più accese rispetto alla campagna precedente. Anche l'alleanza tra i fautori dell'antisprawl e gli ambientalisti si rafforzò in questi ultimi decenni e insieme introdussero nuove argomentazioni da aggiungere a quelle già precedentemente sollevate. Una di queste è l'idea di sostenibilità, che ha nel tempo riscosso un enorme successo, malgrado la sua difficile declinazione in termini operativi. Secondo la definizione della World Commission of Environment and Development del 1987<sup>200</sup>, sostenibilità significa coniugare i bisogni attuali senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie esigenze. Tale enunciazione si pone dunque in netta antitesi con lo sviluppo attualmente dominante «il quale divorza risorse non sostituibili, o sostituibili a costi elevatissimi, per soddisfare (spesso malamente) i bisogni (spesso falsi) del presente»<sup>201</sup>.

Molti lamentano il fatto che l'ottica della sostenibilità sia troppo pessimistica e neghi la possibilità che si possano scoprire nuove risorse in futuro, o che si possano scoprire dei

---

<sup>199</sup> Newman P.W.G., Kenworthy J.R. (1989). *Cities and Auto Dependency: A Sourcebook*. Aldershot, UK: Gower Publishing Co.

<sup>200</sup> WCED. (1987). *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.

<sup>201</sup> Salzano E. a cura di (1992). *La città sostenibile*. Roma: Edizioni delle Autonomie, p. 11.

metodi per utilizzare quelle attuali in modo più efficace. A mio avviso viceversa questa visione sembra eccessivamente possibilista. Non siamo in grado di prevedere se i futuri progressi tecnologici, che nel corso della storia umana hanno reso possibile il superamento di alcuni limiti naturali, riusciranno, ed eventualmente a sapere in che modo, a sostituire alcune materie prime o ad agire per poterle reimpiegare. Anche in questa eventualità esiste comunque un limite assoluto e imm modificabile allo sviluppo, che è quello del carico termico globale, strettamente dipendente dal consumo energetico. La capacità di dominare il processo di urbanizzazione dipende solo parzialmente dallo sviluppo scientifico e di nuove tecnologie, in quanto la crisi attuale si posiziona anche a livello culturale e di civilizzazione, e la città in generale è una delle espressioni di una cultura, di una società e di una civiltà.

Accanto alla nozione di sostenibilità, più recentemente, si è collocata quella di sviluppo sostenibile. Il concetto proviene dall'internazionalizzazione della questione ambientale soprattutto in seguito al summit di Rio de Janeiro del 1992, che ne fa accrescere la popolarità. Il significato del termine rinvia per molti aspetti alla nozione che abbiamo dato di sostenibilità, che non rappresenta certamente un'idea inedita, dato che già Malthus nel 1700 denunciò l'insufficienza delle risorse per una popolazione in continua crescita. Il grande utilizzo e il prestigio di cui godono i concetti di sostenibilità e sviluppo durabile derivano in modo particolare dal loro carattere altamente globalizzante: permettono cioè di raggruppare sotto un unico termine comune tutte le principali questioni del mondo contemporaneo, che riguardano tanto il piano ambientale, quanto quello economico e sociale. Il loro valore è quindi innanzitutto politico, e racchiude nelle loro grosse potenzialità, i loro stessi limiti, di nozioni ambigue, relative e difficili da definire.

Una delle maggiori forze nel combattere lo sprawl durante questa terza fase delle campagne è rappresentata dal Nuovo Urbanesimo.

Forse il più potente attacco alle presunte mancanze estetiche dello sprawl proviene proprio da questo movimento. Esso trova le sue radici intellettuali nella campagna contro l'architettura moderna e la riqualificazione urbana degli anni '60 e '70. L'esponente più famoso è senza dubbio l'architetto L. Krier<sup>202</sup>. Il movimento si diffuse negli Stati Uniti nei primi anni '80, come movimento di critica alla crescita suburbana; i

---

<sup>202</sup> Si veda per esempio: Krier L. (2009). *L'armonia architettonica degli insediamenti*. Firenze: Libreria Editrice Fiorentina.

portavoce più famosi furono A. Duany, E. Peter-Zyberck e J. Speck, la cui opera più famosa è *Suburban Nation* (2000)<sup>203</sup>.

Si tratta sostanzialmente di un approccio filosofico-spaziale che enfatizza la creazione di comunità ad elevata densità, autosufficienti, che riescano cioè a soddisfare contemporaneamente i bisogni sociali e spaziali dei suoi residenti. Uno dei principi cardine del Nuovo Urbanesimo è la fiducia che il disegno spaziale di un quartiere possa incidere sullo sviluppo della comunità che lo abita.

Il loro richiamo a quartieri più densi, con differenziazione di funzioni, meno dipendenti dall'automobile, che favoriscano maggiormente le interazioni personali, insieme alla loro preferenza per stili architettonici più storici e di tipo regionale, ha soddisfatto le aspettative di molte persone, sia appartenenti al mondo dell'architettura e della pianificazione che fra la popolazione in generale, riscuotendo un grande successo. La ragione della popolarità del movimento sta nel modo in cui ha fatto propri molti elementi provenienti dalla prima campagna antisprawl, aggiungendovi la compatibilità con una crescita più lenta e razionale.

Mi sembra corretto anche descrivere brevemente i limiti di questi progetti, che per la gran parte hanno realizzato insediamenti con densità medio-bassa, costruiti ai margini dell'area metropolitana, con alcuni negozi, soprattutto in quelli più frequentati dai turisti, che finiscono per simulare solamente la vita cittadina.

Le critiche rivolte al movimento ne sottolineano anche l'eccessivo idealismo: un disegno spaziale di tipo tradizionale non necessariamente si accompagna a una maggiore interazione all'interno di queste comunità.

Sembrano dunque funzionare in modo molto simile ai classici suburbi, tanto che viene da chiedersi se non siano semplicemente un altro tipo di sprawl, solamente diverso nell'aspetto esteriore.

La terza campagna antisprawl trovò nuovo slancio solamente intorno alla metà degli anni '90, quando un gran numero tra i maggiori gruppi nazionali iniziarono a coordinare i propri sforzi, insieme a molte altre organizzazioni, tra cui Sierra Club<sup>204</sup>.

---

<sup>203</sup> Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2001). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.

<sup>204</sup> Una tra le più importanti e influenti associazioni ambientaliste americane, il cui motto è: "Non cieca opposizione al progresso, ma opposizione al progresso cieco".

Numerose campagne sono nate all'interno degli Stati Uniti per opporsi alle nuove costruzioni, siano esse parcheggi o altre edifici commerciali o residenziali, che strutture più "minacciose", come le discariche. I loro nomi sono spesso degli acronimi che riassumono i loro intenti: LULU (Locally Unwanted Land Use), NIMBY (Not In My Backyard)<sup>205</sup>, BANANA (Built Absolutely Nothing Anything Near Anywhere), NOPE (Not On Planet Earth).

Spesso però tali gruppi esprimono le posizioni di abitanti dei suburbi che non desiderano avere nuove costruzioni, e soprattutto certi tipi di costruzioni, accanto alle loro case con giardino.

Ricordiamo anche la conferenza del 1995, *Alternatives to Sprawl*, organizzata a Washington presso il Lincoln Institute of Land Policy, che ha avuto il merito di aver richiamato l'attenzione sul tema dello sprawl e di aver riunito tutti gli attori nazionali coinvolti.

La comparsa di tutti questi elementi fu molto importante, perché le leggi iniziarono a prendere in considerazione le loro mozioni. La nascita in questo periodo di numerosi organismi politici che a vari livelli (Ministeri, Commissioni, Agenzie) si occupano di materie ambientali testimonia una qualche sensibilità politica alla tematica.

L'attenzione da parte dell'opinione pubblica è stata talmente forte in questi ultimi anni che nelle elezioni presidenziali statunitensi del 2000, Al Gore ha inserito l'argomento sprawl tra le tematiche della sua campagna nazionale.

All'interno di questo quadro non mancano quelli che potremmo definire i critici dell'antisprawl, isolate posizioni erano visibili già a partire dalla seconda campagna, ma è con la metà degli anni '90 che esse diventano più incisive. Inizialmente si trattava di persone e istituzioni provenienti dal settore immobiliare e di gruppi ultraliberali; gli esponenti più noti provenienti dal mondo accademico sono due economisti: P. Gordon e H. Richardson.

In questi anni compare anche la Smart Growth, che esamineremo dettagliatamente più avanti.

---

<sup>205</sup> Si tratta probabilmente del movimento che ha ricevuto maggior fortuna e diffusione a livello mondiale. La sindrome che ne sta alla base si concretizza nell'affermazione da parte di un gruppo di residenti di un diritto su di un territorio, che esclude da ogni differente utilizzo. Le mobilitazioni nimbiste non sono tuttavia animate tanto da sentimenti di tipo comunitario, quanto dalla volontà condivisa di proteggere degli interessi materiali.

Se la prima campagna contro lo sprawl era stata squisitamente inglese e la seconda americana, nella terza non è possibile identificare un'unica nazione come portavoce, perché tali movimenti si sono espansi in tutto il mondo sviluppato: malgrado condizioni fisiche a volte molto differenti, le campagne erano tuttavia molto simili. Negli anni '90 lo sprawl è diventato un tema trasversale al mondo intero, non solo del mondo occidentale. I punti deboli di queste molteplici coalizioni è che sembra esserci più un accordo universale intorno a delle questioni generali, più che un'intesa intorno ad uno specifico elenco di problemi e soluzioni.

### 5.1.2. CENNI STORICI

Se è vero che da quando esistono le città, dapprima re e regine e poi i comuni hanno tentato, spesso invano, di fermare la dispersione degli abitanti e delle attività al di fuori della città, è solo nella seconda metà del 1900 che questi tentativi si sono tradotti in realtà. All'inizio del '900 il problema che si poneva era l'opposto, e cioè ridurre la densità dei centri cittadini era la priorità di urbanisti, pianificatori e architetti. Veniva usato il termine inglese *blight* per identificare il problema, che è un termine tipico dell'orticoltura usato per denominare un piccolo insetto che attacca le piante. Gli insediamenti ad alta densità erano visti appunto come *blight*, cioè come portatori di patologie fisiche e sociali, di malattie, agitazioni sociali e criminalità, e che andavano dunque rimossi per preservare gli altri sviluppi.

Il più grande esponente della necessità di dispersione fu senz'altro Ebenezer Howard. Fu lui a proporre il concetto della Garden City<sup>206</sup>: insediamenti con densità relativamente basse, costruiti oltre l'area edificata delle città esistenti, isolati, connessi alla città centrale tramite strade e ferrovie e gestiti da un autogoverno locale.

Le città giardino erano concepite come un insieme di unità abitative a cui venivano associate strutture scolastiche e servizi sia commerciali che di altro tipo. Esse avevano il triplice intento di alleviare i problemi di congestione della città, migliorare le condizioni economiche e culturali delle campagne, e allo stesso tempo dominare spazialmente gli sviluppi urbani. Si trattava di un'utopia, ma nonostante ciò ebbe una prodigiosa storia

---

<sup>206</sup> Howard E. (1946). *Garden City of Tomorrow*. London: Faber & Faber. Ed. Or. 1898.

nella successiva pianificazione territoriale, il cui caso più estremo è rappresentato dalla *Broadacre City* di Frank Lloyd Wright; le più moderate varianti della Garden City hanno tuttavia ispirato varie riforme urbane fino alla seconda guerra mondiale. Wright aveva previsto e visto con favore il declino della città e l'avvento delle suburbi collocati al di fuori delle città compatte e delle autostrade, vedendo tutto ciò come qualcosa di bello, salubre, esteticamente piacevole e moralmente e culturalmente edificante. Sfortunatamente la sua visione fu anche troppo chiara e seguita troppo attentamente. Nonostante questo, quando la dispersione cominciò a farsi vedere realmente, negli anni fra le due guerre, i pianificatori ne furono impressionati, non rappresentava esattamente ciò che essi avevano in mente.

Per reazione, l'enfasi sul controllo da parte dello stato sugli sviluppi urbani fu un tratto comune a tutto il continente europeo durante gli anni del dopoguerra, in parte per coprire le pressanti domande di ricostruzione nazionale, in parte per quell'antica tradizione europea di pianificazione gestita dall'alto.

Il risultato fu più o meno simile in tutte le nazioni europee: alla costruzione di case unifamiliari fu sostituita la costruzione di grandi condomini, spesso costruiti direttamente dallo stato. Entro la fine degli anni '60 questo sistema finì sotto accusa da parte della popolazione che via via si riprendeva economicamente e voleva potersi permettere il lusso di case singole e indipendenti. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, molti pianificatori americani guardarono con invidia quanto succedeva nelle città europee, soprattutto quelle del nord Europa, e ne ammiravano la crescita che sembrava più ordinata e lenta, inoltre i pianificatori europei sembravano avere molta più influenza sulle decisioni che riguardavano l'uso del suolo e ciò inaugurò un'epoca di ottimismo sulla possibilità per la pianificazione pubblica americana di gestire in modo più razionale la crescita<sup>207</sup>.

Il modello principale da seguire era quello di Stoccolma, dove per buona parte del 1900 il governo municipale aveva acquistato i terreni periferici, indirizzandone la crescita attraverso l'estensione di una rete di trasporti suburbana e pianificando degli insediamenti lungo le fermate. Ovviamente ci furono delle resistenze. La costituzione americana lascia molto poco potere al governo federale sull'utilizzo di suoli, gran parte di questi diritti sono riservati ai singoli stati. Nella pratica attuale gli stati hanno tradizionalmente delegato giorno per giorno questo controllo alle contee e alle

---

<sup>207</sup> Beatley T. (2000). *Green Urbanism: Learning from European Cities*. Washington D.C.: Island Press.

municipalità nella convinzione che il livello più vicino ai cittadini fosse quello in grado di conoscerne meglio le esigenze. La politica di pianificazione dall'alto era considerata da molti non solo come inefficace, ma anche come poco democratica.

Nonostante ciò intorno agli anni '60 molti pianificatori erano certi che questo sistema pianificatorio calato dall'alto potesse essere vantaggioso da tre punti di vista: da un lato la frammentazione locale era vista come un ostacolo che moltiplicava gli sforzi richiesti e produceva politiche spesso contraddittorie o in competizione tra loro; inoltre si pensava che a un più alto livello di governo sarebbe stato più facile legiferare su cosa fosse da ritenere prioritario nelle scelte sull'utilizzo dei suoli; e infine si sarebbero potute unire insieme più abilità professionali. Questo periodo viene tradizionalmente indicato come *Quiet Revolution*, fu portato avanti singolarmente da vari individui, gruppi e stati che pur non agendo in modo centralizzato almeno inizialmente riscontrò un certo successo. Le resistenze, anche questa volta non tardarono ad arrivare, fino al collasso del tentativo di regolare a livello federale l'utilizzo dei suoli americani durante il crollo economico della metà degli anni '70. Tuttavia alcuni risultati all'interno di alcune aree urbane furono visibili e vennero perseguiti attraverso lo strumento delle regolazioni e della zonizzazione<sup>208</sup>. Nonostante lo scetticismo iniziale verso i rimedi allo sprawl implementati nei primi anni '70 i risultati furono tuttavia discreti. I progetti furono abbandonati durante la crisi petrolifera perché accusati di nuocere all'economia, ma ci furono accuse anche dal versante politico, da entrambe le parti, di elitismo e di presunti danni alla parte meno ricca della popolazione, con l'intento di procurare solamente interessi di tipo personale.

Per quanto riguarda i rimedi adottati a partire dagli anni '70 in poi, l'esperienza europea può apparire ad un primo sguardo come quella maggiormente in grado di combattere efficacemente lo sprawl, soprattutto se si guarda a molte città dell'Europa del nord e dell'ovest. Ma oltre ad altri fattori che abbiamo già citato, bisogna considerare che la popolazione europea non ha subito gli stessi livelli di crescita di quella americana.

Negli Stati Uniti durante gli anni '80 e '90 le attività antisprawl furono spesso capaci di ottenere la preservazione di alcuni spazi aperti, o alcune restrizioni ambientali, ma i progetti furono piuttosto sconnessi tra di loro e anzi a volte contrastanti.

---

<sup>208</sup> Brueckner J.K. (2000). Urban Sprawl: Diagnosis and Remedies. *International Regional Science Review*, 23, 2, 160-171.



L'esempio più brillante e positivo (non solo a livello statunitense, ma anche europeo) nel combattere lo sprawl attraverso misure intraprese a livello regionale, è rappresentato dal caso di Portland, nell'Oregon<sup>209</sup>. Qui a partire dai primi anni '70 i rappresentanti di autorità sia locali che statali, hanno implementato una varietà di tecniche di Growth Management. Nel 1973 lo stato mise in piedi, tramite il suo governatore repubblicano McCall, un piano formato da una serie di obiettivi che ogni città e contea avrebbe dovuto adottare. Una commissione appositamente formata ne avrebbe controllato il raggiungimento. Il più importante di questi obiettivi era quello di proteggere le aree rurali e l'agricoltura. Il programma iniziale prevedeva circa 25 mila acri di terra da preservare, che equivale a una zona pari a un'intera area metropolitana e che comprendeva 24 città e circa 1,3 milioni di abitanti. Lo strumento per perseguirlo fu un limite alla crescita urbana (che può essere vista come una possibile declinazione della *green belt*) posta intorno ad ogni città dello stato. Il limite alla crescita tentava di prevenire lo sprawl attraverso una ordinata e efficiente transizione tra ciò che è urbano e ciò che è rurale.

L'Oregon non è stato il primo stato all'interno degli Stati Uniti ad aver applicato dei limiti alla crescita, Lexington, nel Kentucky, le aveva applicate già nel 1958, ma è l'ampiezza di quella dell'Oregon a essere straordinaria. La legge incoraggiava lo sviluppo urbano all'interno di tali limiti e scoraggiava quelli al di fuori di essi, per preservare i terreni agricoli e andare incontro anche agli obiettivi su scala locale. Gli sforzi intrapresi nella direzione del growth management non si limitarono solo al limite alla crescita; durante la metà degli anni '70 si proibirono una serie di progetti di costruzione di autostrade e si utilizzarono quei fondi per investimenti nel centro città e nei trasporti. La crescita venne regolata anche attraverso regolazioni che restringevano l'acquisto della proprietà privata. Negli anni '90 si attuò il Transportation Planning Rule (TPR), che promuove un approccio integrato tra utilizzo dei suoli e pianificazione dei trasporti, tramite ordinanze locali che incoraggiavano i nuovi sviluppi attorno alle linee di trasporto pubblico. Fu sicuramente una impressionante innovazione per il sistema pianificatorio americano, certamente favorito da alcune caratteristiche territoriali dell'Oregon, come l'estensione limitata, una popolazione pressoché omogenea, il clima mite, la presenza di molte risorse naturali, il limitato inquinamento. Il successo fu tale,

---

<sup>209</sup> Phillips J., Goodstein E. (2000). Growth Management and Housing Prices: the case of Portland, Oregon. *Contemporary Economic Policy*, 18, 3.

comunque, che la città è diventata una sorta di laboratorio vivente della pianificazione urbana<sup>210</sup>. Il programma sembra aver avuto successo nel rispondere ai suoi obiettivi originari, dato che da quando esiste tale limite, il 95% della crescita della popolazione è avvenuta all'interno di questo. Per quanto riguarda i possibili effetti indesiderati della misura, quello che destava più preoccupazione era l'aumento dei costi delle abitazioni interne al limite definito. Ciò può essere vero se le case continuano a essere costruite nel modo tipico dei suburbi, ma i prezzi possono essere fatti calare semplicemente aumentando il numero di unità abitative per km<sup>2</sup>. Parte degli intenti di un limite alla crescita è proprio quello di promuovere più alte densità abitative per consumare meno suoli. A livello politico si supportò il governo delle contee e le municipalità tramite un governo regionale, chiamato Metro, responsabile, tra le altre funzioni, della pianificazione territoriale ad ampio raggio e della progettazione del sistema di trasporti, nella convinzione che le decisioni concernenti i trasporti risultino più efficaci se intraprese in relazione a decisioni che riguardano l'utilizzo dei suoli. Il Metro ha la responsabilità nel disegnare il limite e nell'intervenire per modificarlo. Nonostante i vari successi riscossi da Portland, non si può dire che racchiuda la formula magica per abbattere lo sprawl, l'automobile resta ancora il principale mezzo di spostamento all'interno della regione e lo sprawl ha continuato ad espandersi anche all'interno del limite. Un programma come questo richiede molto tempo per essere realizzato e i suoi effetti non possono essere stabiliti a priori, per questo il progetto è tuttora in evoluzione nel cercare di apportare dei cambiamenti in corso d'opera per renderlo il più possibile rispondente agli obiettivi originari.

### *5.1.3. TIPI DI POLITICHE*

Viene da chiedersi arrivati a questo punto come mai, se lo sprawl è così altamente desiderabile, i cittadini, dovrebbero rinunciarvi e accettare un altro modello di sviluppo. Semplicemente perché non potranno sostenere ancora a lungo i costi delle infrastrutture necessarie a questo sviluppo. Il lusso dello sprawl non potrà più essere sostenuto.

---

<sup>210</sup> Egan T. (1996). *Portland's Hard Line on Managing Growth*. The New York Times, December 30.

Se è abbastanza facile ipotizzare metodi di sviluppo alternativi, la difficoltà sta nel tradurre tali modelli in pratica. Probabilmente la maggior debolezza dell'approccio ambientalista in generale risiede proprio nella difficoltà di connessione delle misure ideate alla pratica concreta.

Uno dei tanti problemi che ostacolano l'adozione di politiche di contenimento dello sprawl deriva dalla difficoltà di coordinare questo genere di politiche fra il grande numero di municipalità coinvolte dal fenomeno. Alcuni autori come Dye e Mc Guire<sup>211</sup> sostengono che lo sprawl sia positivamente associato al numero di municipalità coinvolte.

Inoltre il potere delle forze che giacciono alla base del fenomeno è enorme.

Soprattutto in ambito statunitense stanno moltiplicandosi le preoccupazioni rivolte verso lo sprawl e le sue conseguenze, riservandogli un posto di rilievo all'interno dell'agenda politica e operando una pressione sui governi locali affinché agiscano per contrastarlo.

Lo sprawl è diventato una questione di politica e pianificazione da quando è stato riconosciuto essere un particolare modello di sviluppo spaziale urbano. È generalmente riconosciuto che le politiche per contrastare lo sprawl necessitano di due elementi: lo scoraggiamento della sua propagazione e l'incoraggiamento alla rigenerazione urbana.

Si sono costituite molteplici coalizioni, formate da diversi gruppi di interessi, ognuno dei quali ha qualcosa da perdere man mano che lo sprawl avanza. L'idea che condividono è che questo tipo di crescita sia evitabile.

Leo (et al.)<sup>212</sup> esaminano nel dettaglio i vari gruppi che hanno trovato una ragione comune nell'opporvi allo sprawl. Essi sono genericamente sintetizzabili in alcune categorie: gli imprenditori locali (che considerano soprattutto le conseguenze del fenomeno sul mercato locale), gli ambientalisti e gli imprenditori agricoli (orientati a limitare la conversione dei suoli da agricoli a edificabili).

Le politiche di indirizzo dello sprawl possono essere comprese in due grandi macro classi: nella prima rientrano quelle politiche che vogliono impedire la diffusione dello sprawl (e comprendono anche le politiche di controllo della crescita); la seconda classe è composta da quelle politiche che intendono scoraggiare lo sprawl correggendo i

---

<sup>211</sup> Dye R.F., McGuire T. (2000). *Property Taxes, Schools, and Sprawl*. State Tax Notes, May 29, 1899-1908.

<sup>212</sup> Christopher L. et al. (1998). Is Urban Sprawl Back on the Political Agenda? Local Growth Control, Regional Growth Management, and Politics. *Urban Affairs Review*, 34 (2), 179-212.

fallimenti di mercato, proponendo incentivi più equi ed eliminando quelli “distorti”. Sicuramente l’ipotesi più efficace prevedrebbe l’applicazione di una combinazione di tali politiche. Esaminiamo ora brevemente le potenzialità, ed esprimiamo qualche considerazione critica sui limiti di tali approcci.

Le politiche di controllo della crescita implicitamente assumono il fatto che lo sprawl e le sue conseguenze siano il frutto della crescita della popolazione. Di conseguenza limitando la crescita della popolazione lo sprawl potrebbe essere controllato. Questo tipo di politica è stata criticata da più parti per la sua inefficacia e per il suo raggio d’azione, considerato come troppo breve (Downs, 1994<sup>213</sup>). Essa mira a dirigere la crescita in determinate aree e lontano da altre, è stata spesso fortemente appoggiata da parte dei pianificatori e sperimentata in molte aree (la Green Belt ne è un esempio). Gli strumenti utilizzati, come i limiti alla crescita, sono spesso troppo deboli, e si conosce ancora molto poco riguardo ai possibili effetti perversi (uno di questi potrebbe essere la crescita esponenziale dei costi dei terreni all’interno di tali limiti come abbiamo visto).

Un approccio alternativo a quello del controllo della crescita è quello abbracciato dalla seconda macroclasse di politiche, quelle cioè che mirano a correggere le imperfezioni che conducono allo sprawl. Questo orientamento procede prima identificando le cause del fenomeno, e poi formulando possibili soluzioni per reindirizzarlo. Facciamo un esempio: se il problema è che il valore dei terreni agricoli viene sottostimato, una politica ovvia sarebbe quella di imporre una tassa che colmasse gli svantaggi subiti con la conversione. La difficoltà immediata è però quella di stimare questo costo sociale, e si aprono immediatamente innumerevoli problemi: il valore aumenta in proporzione alla popolazione che vi abita? Tutti i terreni valgono uguale? Sono solo alcuni dei possibili interrogativi, e resta da capire se imporre una tassa non corretta, perché eccessivamente o scarsamente stimata, sia preferibile al non imporla affatto. Le proposte elencabili sono innumerevoli, ne ricordiamo brevemente solo alcune: la distribuzione di incentivi agli agricoltori per incoraggiarli a non vendere il proprio terreno agli imprenditori, ad esempio riducendo la tassa sulla proprietà; oppure per risolvere il problema dei costi delle infrastrutture all’interno delle aree disperse, si potrebbe scegliere di far ricadere interamente il loro costo sugli abitanti dei nuovi insediamenti, oltre all’imporre un costo aggiuntivo per l’impatto ambientale che provocano.

---

<sup>213</sup> Downs A. (1994). *New Visions for Metropolitan America*. Washington D.C.: The Brookings Institution.

Sono emersi negli Stati Uniti numerosi movimenti, nati per cercare di imprimere un nuovo corso all'attuale sistema di utilizzo dei suoli. Tali gruppi sono diversificati ed eterogenei ma la filosofia sottesa a tutti riflette il desiderio di avere uno sviluppo che non comprometta le risorse disponibili per le generazioni future.

Burchell (et al), nel loro *Costs of Sprawl-2000*<sup>214</sup> hanno esaminato la letteratura concernente le politiche pubbliche messe in atto per dare una risposta allo sprawl. Secondo gli autori esse sono riassumibili in alcune categorie:

- GROWTH MANAGMENT

È un concetto originato alla fine degli anni '60, reso popolare intorno agli anni '70 e '80, e utilizzato ancora oggi, spesso come sinonimo di Smart Growth. Ciò perché molte delle tecniche del growth managment sviluppate negli ultimi 30 anni sono diventate strumenti appartenenti alla cassetta degli attrezzi del movimento della smart growth.

L'enfasi originaria del growth managment era quella di preservare le risorse ambientali ponendo dei limiti ai nuovi sviluppi. A partire dagli anni '70 il growth managment si è evoluto verso un approccio più focalizzato alla pianificazione e al governo del territorio, orientato a supportare e coordinare i processi di sviluppo. Si tratta di una base positiva per indirizzare gli sviluppi piuttosto che di un metodo per restringere la crescita. In sintesi tenta di utilizzare la pianificazione, la politica e gli strumenti regolatori per influenzare la distribuzione dei nuovi sviluppi intorno ad una determinata area, sia essa una municipalità, una regione metropolitana o un intero stato.

L'obiettivo del growth managment è quello di conciliare i nuovi sviluppi con il mantenimento dei caratteri di una comunità e delle risorse ambientali e limitando gli investimenti in infrastrutture. Per raggiungere tali obiettivi le comunità hanno sviluppato un'ampia gamma di strumenti, compresi i limiti annuali di crescita, alcune più sviluppate tecniche di zonizzazione, programmi di preservazione dei terreni e ordinanze pubbliche<sup>215</sup>.

L'approccio si distanzia sia dal lato teorico che pratico dalla zonizzazione intesa in senso tradizionale e punta a regolare la velocità e i tempi della crescita. Se la

---

<sup>214</sup> Burchell R.W., et al. (2002). *Costs of Sprawl -- 2000*. Transit Cooperative Research Program (TCRP) Report 74, published by Transportation Research Board, Washington.

<sup>215</sup> Duncan J., Nelson A.C. (1995). *Growth Management Principles and Practice*. Chicago: APA Planners Press.

zonizzazione è qualcosa di statico e passivo, il growth management è dinamico e attivo nel mantenere un equilibrio continuo tra sviluppo e conservazione. Si propone anche di creare nuove opportunità e di revitalizzare i centri storici cittadini, anche migliorandone la qualità dei servizi. Il limite dell'applicazione è che spesso la scala di attuazione è molto piccola. Il caso più famoso della sua applicazione anche in questo caso è rappresentato da Portland<sup>216</sup>.

A partire dagli anni '90 gli intenti e le tecniche di growth management sono largamente divenute parte di ciò che oggi è chiamato smart growth<sup>217</sup>.

- SMART GROWTH

Si tratta di un'iniziativa che racchiude idee che riguardano la modalità di utilizzo dei suoli e il sistema dei trasporti che per molti aspetti sono opposte a quelle proposte dallo sprawl.

La Smart Growth si avvicina alla tematica della dispersione urbana non in maniera puramente descrittiva, ma anche interventista, proponendo politiche ed azioni correttive concrete. Sostanzialmente si tratta di iniziative che incoraggiano sviluppi più compatti e una crescita controllata che tenta di riempire il bisogno di provvedere alla crescita sia economica che di popolazione, ma limitando gli impatti indesiderati di quella stessa crescita. Da quando il termine è stato creato ha ricevuto un supporto da una molteplicità di gruppi all'interno degli Stati Uniti, ma non solo. Antony Downs in un suo articolo afferma che sotto l'ombrellone del movimento hanno trovato posto gruppi molto diversi tra loro e che cercano di creare l'apparenza di un fronte unito, ma che in realtà quello stesso ombrellone è stato fatto a pezzi<sup>218</sup>. Forse ciò è parzialmente dovuto alla natura del termine, chi potrebbe sostenere di essere favorevole al suo contrario, a una crescita ottusa? D'altra parte però "smart" può voler dire tante cose, e può assumere significati diversi per persone diverse, vengono cioè date differenti interpretazioni del termine.

Per quanto riguarda la sua definizione, possiamo tradurre abbastanza fedelmente il termine con "crescita sensibile", questo però ci dice ancora poco a proposito di che cosa

---

<sup>216</sup> Carruthers J.I. (2002). The Impacts of State Growth Management Programmes: A Comparative Analysis. *Urban Studies*, 39, 11, 1959–1982.

<sup>217</sup> Chinitz B. (1990). Growth management. *Journal of the American Planning Association*, 90, 56.

<sup>218</sup> Downs A. (2001). What Does Smart Growth Really Mean? *Planning*, 67, 4.

implica. La più chiara e condivisa definizione in tale direzione proviene dal Natural Resources Defense Council (NRDC), che afferma che le soluzioni di smart growth hanno l'obiettivo di rinvigorire le città, portare nuovi sviluppi che siano compatti, percorribili a piedi, o coi mezzi pubblici e che preservino l'ambiente per le generazioni future<sup>219</sup>.

Nonostante alcune differenze nelle applicazioni da parte dei diversi stati, sono individuabili dei principi chiave di crescita sostenibile comuni, che sono molto meglio definiti rispetto a quelli che ispirano il nuovo urbanesimo: creare una gamma di opportunità abitative; creare quartieri che siano percorribili a piedi; incoraggiare la collaborazione tra le comunità e i vari portatori di interessi; revitalizzare i centri cittadini; prendere delle decisioni che riguardano lo sviluppo che siano fattibili, corretti e prevedibili; promuovere la differenziazione di funzioni; preservare gli spazi aperti e i terreni agricoli; prevedere una varietà di scelte per quanto riguarda i trasporti; dirigere lo sviluppo intorno a comunità già esistenti; usufruire dei vantaggi della progettazione di edifici più compatti. Tutti questi elementi sono favorevoli alla crescita, ma lo sono in un modo che sia controllato e bilanciato e in cui ogni misura aiuta a sostenere le altre. Ogni obiettivo è connesso a delle tecniche specifiche per poter essere implementato. E nella realtà è molto difficile ottenere il consenso politico necessario a implementare tutte queste misure.

Sono numerosi gli stati americani ad avere abbracciato questo tipo di politica di crescita. Ricordiamo fra tutti il Maryland, che nel 1997 adottò la legislazione della smart growth. Se Portland è stato il modello più innovativo e di successo del Growth Management degli anni '70, il Maryland rappresenta quello degli anni '90. Il contesto dei due esempi che trattiamo è significativamente diverso per popolazione, dimensioni territoriali e caratteristiche dell'area metropolitana<sup>220</sup>. Il Maryland ha un'estensione molto inferiore rispetto all'Oregon, ma è molto più popoloso (più di 5 milioni di abitanti su una superficie di 13.000 miglia<sup>2</sup>), inoltre la sua area metropolitana è condivisa da altri stati confinanti. Fin dal 1950 ha intrapreso sforzi nella direzione del growth management, ma nonostante ciò la suburbanizzazione ha continuato ad avanzare, tanto che durante gli

---

<sup>219</sup> NRDC. *Paving Paradise: Sprawl and the Environment*, [www.nrdc.org/cities/smartgrowth/rpave.asp](http://www.nrdc.org/cities/smartgrowth/rpave.asp)

<sup>220</sup> Daniels T. (2001). Smart Growth: A New American Approach to Regional Planning. *Planning Practice and Research*, 16, 3-4.

anni '90 la situazione è diventata molto preoccupante, tanto da far capire che era necessario pensare a un piano esteso di gestione della crescita. Le sue caratteristiche territoriali hanno fatto optare per scegliere il governo statale come l'istituzione appropriata per coordinare la strategia di crescita regionale. La sua tradizione governativa vede infatti numerosi interventi locali pianificati dall'alto e che hanno agevolato la posizione dello stato nell'assumere certe misure di controllo regionale sullo sviluppo. L'iniziativa si traduce in un pacchetto di strumenti rivolti ai policymakers per promuovere una crescita che sia compatta e sostenibile. Il pacchetto sostanzialmente si compone di tre dossier che documentano gli impatti sociali, ambientali ed economici dello sprawl, di alcuni rapporti di ricerca sugli impatti fiscali e infine di alcune linee guida.

Sotto la leadership del governatore P. Glendening, lo stato del Maryland ha approvato il pacchetto legislativo conosciuto come *Neighborhood Conservation and Smart Growth Initiative*. A differenza della legislazione dell'Oregon, i principi guida dell'iniziativa del Maryland, non sono regolazioni prescrittive, ma piuttosto utilizzi selettivi dei fondi statali. In particolare a partire dal 1998, lo stato non può intervenire nel dare contributi ai progetti che sono crescita-correlati come strade, fognature, scuole, con l'eccezione per alcune aree definite come prioritarie, stabilite dai governi delle contee in accordo con la legislazione. Oltre alla restrizione dei contributi statali, la legislazione di smart growth del Maryland abbraccia numerosi altri programmi complementari. La legislazione approvata nel 1997 include cinque specifici programmi, che vengono definiti come iniziative di smart growth, che nel loro insieme sono rivolti a dirigere le risorse statali per rivitalizzare le vecchie aree sviluppate, preservare i suoli agricoli e scoraggiare la continuazione degli sviluppi suburbani nelle aree rurali<sup>221</sup>.

Già prima della sua implementazione l'intervento fu definito come audace e creativo.

In generale possono essere riassunti in due gli obiettivi chiave del progetto del Maryland: combattere lo sprawl e rivitalizzare i centri urbani. Il programma intero si basa sulla convinzione che evitare lo sprawl significa molto più che impedire o scoraggiare gli sviluppi in aree suburbane, ma anche sulla direzione di risorse e programmi nelle città centrali per aumentare la loro abilità di mantenere e attrarre

---

<sup>221</sup> Knaap G.J., Frece J.W. (2007). Smart Growth in Maryland: Looking Forward and Looking Back. *IDAHO L. REV.*, 43, 445- 454.



residenti e attività commerciali, creando una risposta innovativa alle conseguenze dello sviluppo diseguale.

Le cinque iniziative sono così denominate: *priority funding areas*; *rural legacy*; *brownfields*; *live near your work*; *job creation tax credit*. La prima è considerata centrale per l'intero progetto, stabilisce una politica per utilizzare i fondi statali per dirigere gli sviluppi in aree selezionate, definite appunto aree prioritarie di sviluppo, e che ricevono i finanziamenti per la costruzione di strade e infrastrutture, prima di ogni altra area nello stato. Sono le varie contee a designare tali aree all'interno della propria giurisdizione seguendo delle linee guida stabilite a livello statale e che includono gli sviluppi che si vogliono ottenere, la densità già presente e la dotazione esistente di infrastrutture. Limita così lo sviluppo di insediamenti a bassa densità. La restrizione e la destinazione mirata dei fondi statali viene vista come il mezzo più efficace ed efficiente per evitare gli elevati costi che sono necessari alla costruzione delle infrastrutture nello sprawl. Alcuni aspetti che riguardano l'iniziativa e la sua implementazione possono limitarne la capacità nel controllare l'espansione suburbana e nello stimolare la rivitalizzazione cittadina: la legge non previene quelle espansioni che sono finanziate privatamente; alcune critiche vengono sollevate per quanto riguarda il processo di definizione delle aree, in particolare la densità minima richiesta sembra essere troppo bassa e sembra più il frutto di un compromesso politico che il risultato di un'attenta e concreta analisi della densità e dell'efficienza dei servizi. Inoltre i criteri di selezione delle aree sono eccessivamente focalizzati sulla densità, a spese di altre variabili: la legge sembra fare poco per affrontare il tema della qualità dei nuovi sviluppi, un efficiente uso dei suoli, la differenziazione di funzioni, la riduzione della dipendenza dall'auto, la variabilità nell'offerta edilizia per promuovere la diversità socio-economica. Infine vi è una forte dipendenza dall'orientamento che assumeranno i futuri governi e un'ampia discrezionalità anche nello stabilire quali sviluppi al di fuori delle aree selezionate possono essere autorizzati.

La seconda iniziativa è di conservazione dei suoli, ed è volta a preservare le comunità, gli spazi pubblici e a conservare gli habitat naturali, tramite lo stanziamento di fondi per l'acquisto di terreni agricoli e boschivi ai governi locali o alle cooperative agricole.

I fondi possono anche essere stanziati per acquistare il diritto di sviluppo su terreni i cui proprietari vogliono vendere: il diritto ad edificare viene trasferito all'interno delle aree selezionate tramite l'iniziativa precedente. Chi sostiene questo programma ne elenca

numerosi benefici, come la protezione degli habitat naturali, la riduzione dell'inquinamento, la preservazione del senso del luogo. Fra i criteri per selezionare i terreni vi è la contiguità con altri terreni, il significato storico del luogo e l'importanza del valore economico dell'area.

La terza è una legge che protegge i costruttori che scelgono di rivitalizzare ex aree industriali abbandonate, tramite la concessione di incentivi e mutui agevolati. Le città contengono molte proprietà contaminate, inutilizzate e abbandonate che precedentemente erano aree industriali e che però restano servite da acquedotti e sistemi elettrici e fognari e che potrebbero essere ripulite per utilizzi residenziali o commerciali. Spesso tuttavia invece di prediligere questi siti si opta per nuove costruzioni in aree suburbane che richiedono più spazi e più spese per la costruzione di nuove strade e per la fornitura delle utenze, negando alle vecchie aree l'opportunità di reinvestimenti, rivitalizzazioni e nuovi impieghi. Questa iniziativa tenta di superare alcune delle percezioni negative che questi siti portano con sé e di mostrarne a pieno le potenzialità.

La quarta iniziativa è un programma che incoraggia i lavoratori a comprare casa vicino al proprio posto di lavoro; vengono stanziati degli incentivi per le abitazioni collocate attorno ai maggiori centri impiegatizi, a condizione che le persone ci risiedano per un periodo di tempo di almeno tre anni. Gli scopi della politica sono di rivitalizzare alcune zone urbane aumentandone i residenti e apportare dei benefici ambientali e sociali che derivano dalla riduzione dei tempi e delle distanze degli spostamenti pendolari. Sembra esserci una certa discrezionalità però nello stabilire che cosa è da considerarsi come "vicino", la legge parla genericamente dell'esistenza di un "ragionevole" rapporto tra abitazione e posto di lavoro, che è un concetto piuttosto vago e aperto alle più diverse interpretazioni.

L'ultima è invece rivolta ai piccoli imprenditori, una categoria molto presente nello stato e che genera la maggior parte dei nuovi impieghi, e li incentiva a creare posti di lavoro all'interno delle aree prioritarie del primo punto, con l'intento di rafforzarne le attività e i servizi laddove ci siano già le strutture a disposizione. L'iniziativa è valida solo per alcuni tipi di imprese, come le aziende manifatturiere, di trasporti, di comunicazioni e per molti aspetti tratta anche il tema dell'equità sociale controllando che non venga sfruttato il lavoro. Le posizioni lavorative devono essere infatti a tempo pieno e garantite per almeno tre anni. Nel complesso questa iniziativa riflette una politica indirizzata sia a livello individuale che a livello territoriale.

Nel 2001 sono state implementate ulteriori iniziative, la più degna di nota è il *Green Print Program*, che prevede l'acquisizione di terreni per proteggere quel che rimane dei suoli agricoli e un'ulteriore estensione del sistema dei trasporti pubblici.

Ogni programma deve tenere conto delle distinzioni geografiche, politiche, economiche, ambientali, presenti in quel determinato territorio, ci sono inoltre alcune condizioni di base che ne condizionano l'applicabilità<sup>222</sup>. Tra queste ci sono sicuramente le risorse economiche, il supporto da parte del sistema pubblico, la creazione e l'individuazione di indicatori e punti di riferimento che rendano possibile una valutazione di come il programma sta procedendo (questo sia per i cittadini, che per i governi locali) e infine un adeguato sistema informativo rivolto alla cittadinanza, visto che le iniziative si basano sul sistema degli incentivi piuttosto che su quello della proibizione e del controllo. Ogni progetto di Smart Growth riflette le distinzioni politiche, le tradizioni, la base economica, la geografia, i problemi ambientali di uno specifico territorio. Nel caso del Maryland il progetto è stato influenzato da tre fattori principali: un forte desiderio pubblico di preservare l'ambiente della baia di Chesapeake, il più grande e produttivo estuario del Nord America, che si stava deteriorando; una forte resistenza all'intervento statale nella pianificazione locale dell'utilizzo dei suoli e infine una certa tensione politica tra le giurisdizioni più urbanizzate e quelle meno popolate.

Simili iniziative sono state adottate anche dal Rhode Island e dal Colorado. Non tutte le strategie messe in atto sono efficaci nel perseguire gli obiettivi preposti, molto spesso servono più come catalizzatore che per raggiungere da sole l'obiettivo. Sono state infatti sollevate numerose argomentazioni nei confronti della Smart Growth, molti la vedono come un'iniziativa che non è desiderata dalla cittadinanza e che è quindi coercitiva perché limita le scelte individuali. Mi sembra che il limite più grosso sia invece quello di essere molto spesso progetti isolati, di nicchia, che non sono integrati all'interno di strategie regionali per quanto riguarda l'utilizzo dei suoli e il sistema di trasporti. Inoltre in linea generale le proposte avanzate sono ampiamente condivisibili, a volte però le linee indicative hanno un notevole grado di genericità.

---

<sup>222</sup> Downs A. (2007). Smart Growth: Why We Discuss It More than We Do It. *Journal of the American Planning Association*, 71, 4.

- INTERVENTI FINANZIARI

Si tratta di politiche poco accettabili per la cittadinanza e molto difficili da implementare. Comprendono gli interventi attuati per ridurre la dipendenza dall'uso dell'automobile, con l'applicazione di pedaggi o tasse<sup>223</sup>.

Un ultimo modo per assicurare meno consumo di suolo è quello di costruire meno. Ciò significa cambiare il modo di sviluppo che ha caratterizzato la suburbanizzazione a partire dalla seconda guerra mondiale. Il recupero e la revitalizzazione dell'esistente è sicuramente il modo più efficace per ridurre la pressione di nuove costruzioni su terreni agricoli. Vanno inclusi all'interno di questo ragionamento anche gli ex siti industriali sia urbani che suburbani (come ad esempio gli ex centri commerciali), che rappresentano una opportunità di sviluppo per insediamenti più compatti.

Ho presentato sinteticamente i casi di Portland e del Maryland né a fini comparativi, né con intenti prescrittivi, ma solamente per dare un'idea su quali diversi programmi possono essere realizzati su diverse aree territoriali. Ogni specifica soluzione è appropriata a uno specifico territorio e non replicabile in altre situazioni, si tratta solamente della presentazione di alcuni modelli. Ogni caso offre un esempio a sé stante di combinazione di elementi che si muovono in direzione della città ecologica. La loro descrizione è utile per trasmettere il messaggio che il cambiamento è possibile a diverse scale, e allo stesso tempo smentire alcuni miti che gravitano intorno alla sostenibilità, in primis quello che provocherebbe un aumento generale dei costi, che se elevati inizialmente, vengono coperti in un tempo relativamente breve.

Le iniziative citate dimostrano come all'interno del contesto statunitense lo sprawl sia interpretato come un problema a cui tentare di porre rimedio, mentre anticipiamo come a livello europeo e italiano non sembra essere presente la medesima sensibilità, o almeno non allo stesso livello.

---

<sup>223</sup> Song Y., Zenou Y. (2005). Property Tax and Urban Sprawl. Theory and Implications for U.S. Cities. *The Research Institute of Industrial Economics*, working paper 648.

## 5.2. SLOW, ORGANIC, LOCAL

Il legame tra la terra e l'uomo è molto stretto. Dalla terra proviene, direttamente o indirettamente, gran parte di ciò che mangiamo e l'acqua che beviamo, è chiaro allora che dalla sua preservazione dipende parte del nostro benessere. L'urbanizzazione è il trend più allarmante nel consumo dei suoli agricoli. Il concetto di "impronta ecologica"<sup>224</sup> è stato ideato per tradurre gli impatti delle varie attività umane sugli ecosistemi. In linea teorica esso vuole quantificare la superficie biologica necessaria per rispondere ai bisogni di un individuo o di una popolazione: nutrirsi, spostarsi, abitare, vestirsi, e per assorbire i suoi/loro rifiuti prodotti. Viene espresso solitamente in ettari, o in pianeti equivalenti, quando il valore supera la capacità del nostro pianeta di rigenerarsi. Secondo i dati del WWF<sup>225</sup>, è dal 1985 che l'impronta ecologica dell'umanità ha superato la bio-capacità globale del pianeta, per arrivare al giorno d'oggi a un'eccedenza del 25%.

Il rapporto afferma inoltre che in media ogni nordamericano richiede dagli 11 ai 13 acri di terra per supplire ai suoi attuali livelli di consumo. L'impronta ecologica di un abitante dell'India è di circa un acro. Per rendere l'idea di cosa significhino queste quantità, si pensi che se tutti gli abitanti della terra avessero gli stessi livelli di consumo dei nordamericani, avremmo bisogno di tre pianeti come il nostro per soddisfare le nostre esigenze.

Tutti gli elementi che abbiamo descritto tra le conseguenze dell'urban sprawl fanno sì che sempre più gravi minacce siano poste all'applicazione del protocollo di Kyoto, un'obbligazione legale per opporsi allo sprawl, che definisce delle chiare responsabilità e fissa dei mandati precisi a cui rispondere, tra cui la riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2020.

L'ecocompatibilità è attualmente una sfida trasversale a tutte le metropoli di tutte le regioni del mondo, tutte infatti presentano più o meno gravi problemi legati alla crisi ecologica, da affrontare ricercando soluzioni specifiche per ogni contesto e non tramite pacchetti standard che minerebbero le potenzialità e le specificità culturali di ogni città,

---

<sup>224</sup> Wackernangel M., Rees W. (1996). *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on Earth*. Gabriola Island B.C.: New Society Publisher.

<sup>225</sup> WWF (2010). *Rapport Planète Vivante*.

tamponando qualche problema e generandone altri di pari o di altro livello. La difficoltà della tematica, unita alla complessità dei sistemi urbani fanno sì che le scelte non possano essere prese in isolamento dalle altre forze e dalle decisioni che si originano ben al di là dei confini di ogni singolo stato.

L'urbanizzazione dei paesi in via di sviluppo è una caratteristica sempre più importante per il XXI secolo, le previsioni affermano che tra il 2000 e il 2030 l'intera area urbana costruita all'interno di queste nazioni triplicherà<sup>226</sup>. Questo fenomeno costituirà con ogni probabilità la più significativa trasformazione demografica del nostro secolo, e certamente un'urbanizzazione così rapida e massiccia si accompagnerà a consumi senza precedenti e a perdita di risorse naturali, anche se per molte regioni significherà aumento delle possibilità di uscire da situazioni di povertà per cospicui segmenti di popolazione<sup>227</sup>. Tale cambiamento si accompagnerà inevitabilmente a tutti i problemi connessi all'avere popolazioni urbane di tali dimensioni.

Anche se lo sprawl viene solitamente visto come un problema che riguarda solamente il mondo sviluppato, e gli Stati Uniti in modo particolare, esso sta diventando il modello di crescita scelto da molti paesi in via di sviluppo. Il problema non sarebbe per ciò ristretto al mondo sviluppato. Anche se le cause del fenomeno sono diverse. In questi casi si tratta più di una necessità che di una questione di preferenze, che spinge le persone ad andare a vivere all'interno delle città in cerca di migliori opportunità. Queste città sono infatti i centri dominanti di impieghi ed educazione ed è per queste ragioni che le persone vi si trasferiscono dalle aree rurali più povere, per trovare standard di vita più elevati. È proprio questa forse la differenza maggiore con i paesi sviluppati: nel quadro che abbiamo delineato finora le persone manifestavano viceversa il desiderio di allontanarsi dalla città, qui invece le persone si allontanano dalle città solamente perché non c'è sufficiente spazio per tutti per vivere all'interno dei centri cittadini, e allora le città si espandono verso l'esterno. Alla base vi stanno molte questioni di tipo storico, strettamente legate all'era coloniale, ma accanto a queste vi sono altre importanti ragioni di ordine demografico, che riguardano la fortissima crescita di popolazione che queste nazioni stanno sperimentando e che provoca un impatto massiccio sulla

---

<sup>226</sup> Civco D.L., et al. (2005). *The Dynamics of Global Urban Explosion*. Washington D.C.: World Bank.

<sup>227</sup> Stern N. (2007). *The Economics of Climate Change: The Stern Review*. New York: Cambridge University Press.

migrazione verso i centri cittadini. Se quindi le cause sono differenti, non lo sono però le conseguenze. Questi paesi condivideranno gli stessi problemi che abbiamo descritto nel corso di questo lavoro, forse addirittura aggravati dalla velocità con cui il processo si sta sviluppando. Tuttavia la concentrazione urbana dei paesi in via di sviluppo non suscita spavento per la maggior parte degli studiosi e dei politici, ma al contrario viene interpretata come un segno di integrazione sociale ed economica, un indicatore di modernizzazione.

L'urbanizzazione viene vista come un fattore che alimenta la crescita delle economie nazionali, gli investimenti sono valutati esclusivamente in termini monetari e tutto ciò che non può essere monetizzato viene escluso dal ragionamento.

Ma «c'è la sensazione sempre più diffusa che, con l'avvento dell'era tecnologica, qualcosa di fondamentale deve essere modificato nelle nostre istituzioni e nei nostri comportamenti»<sup>228</sup>. Lo scontro del processo di crescita coi limiti naturali, ci pone di fronte a una scelta: o emerge una consapevolezza che sono necessari approcci e paradigmi nuovi per affrontare la questione ambientale o si dovranno inevitabilmente accettare le conseguenze di uno sviluppo incontrollato.

La crisi attuale riguarda quattro settori principali: l'aumento della popolazione mondiale, il soddisfacimento del suo fabbisogno alimentare, l'esaurimento delle risorse naturali finite e il deterioramento ambientale. In particolare oltre alla crescita di popolazione, si aggiunge la variabile della drammatica carenza di terra verso un sempre più crescente fabbisogno alimentare. Per la produzione di alimenti il primo elemento indispensabile è infatti sicuramente la terra, ma l'orientamento attualmente prevalente, perché economicamente vantaggioso, è quello di intensificare lo sfruttamento delle terre già coltivate e impiegare i terreni sottratti all'agricoltura per altri fini. Alla luce delle stime effettuate dalla FAO<sup>229</sup>, appare evidente che non ci si potrebbe più permettere di consumare terreni agricoli, tuttavia questa prassi continua incontrollata. La pressione esercitata su questi terreni incide infatti fortemente sull'autonomia alimentare dei paesi.

---

<sup>228</sup> Meadows D.H., et al. (1972). *I limiti dello sviluppo*. Milano: Mondadori, p.12.

<sup>229</sup> Food and Agriculture Organisation, ente che appartiene alle Nazioni Unite e che si occupa di questioni alimentari e agricole. Secondo tali stime, nel 2010 circa 926 milioni di persone nel mondo erano al di sotto della soglia minima di nutrizione. Tale cifra era così distribuita a livello mondiale: 19 mln. nei paesi sviluppati; 37 mln. nell'Africa del nord e del nord-est; 53 mln. in America latina e nelle zone caraibiche; 239 mln. nell'Africa sub-sahariana; 578 mln. in Asia e nell'area del Pacifico. Dati reperiti su [www.fao.org/hunger](http://www.fao.org/hunger)

Lateralmente alla tematica della sostenibilità intesa in stretto senso ambientale, sta prendendo piede a livello mondiale, soprattutto in luoghi con una certa coscienza ambientale<sup>230</sup>, una declinazione del termine che comprende anche nuovi modelli sociali, di produzione e di consumo, tra cui l'importanza di consumare cibi che siano più sani e prodotti in loco. L'idea alla base è quella di comprare i prodotti che provengono da vicino al luogo in cui una persona vive. Così facendo ci sarebbero risparmi energetici perché il cibo non dovrebbe più essere trasportato a lunghe distanze, oltre a un sostegno all'economia locale e a una maggiore sicurezza alimentare.

Questa visione è solo una parte di un disegno più grande, portatore di una nuova sensibilità che si contrappone all'attuale società dei consumi, dello spreco che naturalmente il consumo porta con sé, e dei rifiuti, che prevale in gran parte del pianeta, e di una concezione mentale che va di pari passo con la costruzione di edifici sostenibili, con accorgimenti dal punto di vista energetico e dal punto di vista dei rifiuti, per creare un ambiente che sia meno artificiale, più sostenibile e con meno consumi. È una visione che sta ricevendo molti sostegni anche da parte delle innovazioni tecnologiche e dall'opinione pubblica, rispecchiando nuovi orientamenti di mercato.

«Diventa sempre più evidente alla maggioranza delle persone che la sopravvivenza della biosfera, con la sua capacità di ospitare i vari organismi viventi, non va più misurata in termini di centinaia di milioni di anni, ma di decenni; la colpa di ciò ricade interamente sulla specie umana»<sup>231</sup>.

Lo stile di vita suburbano è insostenibile, il sovraffollamento delle discariche è un segnale che il progredire dello sprawl si colloca all'interno di un'economia che incoraggia lo spreco piuttosto che la conservazione e il riciclo.

Per gestire le attuali quantità di rifiuti una delle soluzioni praticate è quella di prevedere dei siti dove i rifiuti solidi sono compattati e coperti di terra, escludendo solo i rifiuti pericolosi. Non è la stessa cosa di una discarica, che invece non prevede nessuna di queste due azioni, ma bensì l'abbandono ed eventualmente la loro combustione. Una volta che le città esauriscono le loro capacità di smaltire i rifiuti con questi meccanismi, subentra l'opzione dell'esportazione via mare verso altre città, stati o nazioni.

---

<sup>230</sup> Il concetto è entrato nella legislatura di già 10 stati degli USA.

<sup>231</sup> Hutchinson G.E. (1970). The Biosphere. *Scientific American* CCXXIII, 3-44.



Inoltre se lo sprawl, come abbiamo visto, dipende da milioni di veicoli, si pone anche il problema delle loro carcasse e dello smaltimento dei pneumatici, che richiedono l'implementazione di appositi programmi.

A partire dagli anni '70 si utilizza il termine "ecologico" per descrivere quelle città che adottano una combinazione di misure ambientali, come la costruzione di insediamenti accessibili a piedi o coi trasporti pubblici, costruzioni sostenibili, cinture verdi. Il moltiplicarsi degli interessi nei confronti di questa tematica ha fatto sì che questo concetto maturasse e si evolvesse, ad esempio con la codificazione di standard precisi per definire che cosa significhi "città ecologica", comprendendo qualcosa che vada oltre la mera applicazione di singole misure, per inserirsi in un quadro di più lungo periodo. Con la consapevolezza che investire in sostenibilità è cosa molto difficile da tradurre in azioni concrete.

Mentre il Nuovo Urbanesimo si focalizzava su quartieri ben progettati e la Smart Growth invece su interi territori, c'è un ulteriore filone emergente, di *green buildings*, traducibile in italiano come bioarchitettura, che si pone a una sfera più micro e cioè quella degli edifici singoli. Gli edifici, come abbiamo visto hanno un gradissimo impatto ambientale, più della metà dell'energia mondiale è usata per costruire, demolire, riscaldare, raffreddare gli edifici. Il movimento di bioedilizia rappresenta un tentativo di modificare tutta questa serie di impatti negativi, di far sì, cioè, che gli stabili abbiano un impatto inferiore sull'ambiente, sia durante la costruzione, che durante il loro funzionamento. Uno degli esempi più noti è il caso di *Condè Nast Tower* a Times Square, che invece di assorbire energia ne risparmia tanta da diventarne produttore. L'approccio trova i suoi rappresentanti più famosi in A. Leopold, I. McHarg, L. Ferry e P. Geddes. Sia il modernismo che gli sviluppi suburbani non si sono mai preoccupati di tenere in considerazione queste tematiche. Oggi l'applicazione di questi principi (che non si esprimono solamente nel mettere dei pannelli solari sul tetto), è accettata e perseguita da molti dei più famosi e importanti architetti mondiali<sup>232</sup>. È possibile identificare alcune linee guida: collocare gli edifici vicino ai trasporti pubblici (è questa una condizione fondamentale: se una struttura ha magari il tetto verde o un ascensore che utilizza olio vegetale per funzionare, ma i suoi abitanti lo raggiungono quasi totalmente in auto perché non possono fare altrimenti, non si può dire che sia veramente

---

<sup>232</sup> Lyle J.T. (1996). *Regenerative Design for Sustainable Development*. New York: John Wiley & Sons.

verde); preservare l'habitat naturale intorno alle costruzioni; utilizzare dei timer per ridurre i consumi energetici; impiegare la vegetazione locale per le funzioni paesaggistiche; utilizzare bassi flussi idrici; far testare i consumi energetici della costruzione da esperti esterni; non utilizzare prodotti che contribuiscano alla riduzione dello strato di ozono; sfruttare le fonti energetiche alternative (eolico, solare); utilizzare materiali di riciclo e che siano prodotti a una distanza non superiore a 800 km., sia per ridurre i costi dei trasporti che per supportare l'economia locale (ad esempio il linoleum per i pavimenti, prodotto con olio di semi di lino e resina di pino, al posto di materiali di derivazione chimica); vietare il fumo all'interno degli edifici; monitorare i livelli di diossido di carbonio interni alla struttura; usare materiali non tossici (anche per quanto riguarda le vernici, gli infissi); consentire la vista sull'esterno e assicurare la penetrazione della luce naturale.

Le tecnologia solare non è un elemento del tutto nuovo. La prima caldaia solare fu brevettata ancora una volta nel Maryland intorno al 1890, e durante la Grande Depressione che colpì gli Stati Uniti, essendoci forti mancanze di gas e petrolio da utilizzare per il riscaldamento, molti progettisti credevano che la casa solare sarebbe stata la predominante negli anni successivi alla guerra<sup>233</sup>. Ma tutti questi progressi non furono sufficienti nell'attrarre il supporto dell'industria edilizia durante gli anni '40 e '50: i costruttori erano più desiderosi di edificare a bassi costi ampi lotti immobiliari e si opposero a ogni tentativo di posizionare le case verso sud per ottenere il riscaldamento solare, perché sarebbe stato troppo complicato da organizzare, e a ogni altra spinta verso l'importanza dell'isolamento termico, perché le spese avrebbero inciso sui loro profitti. Dopotutto sarebbero stati i possessori delle abitazioni a pagare le utenze e così i costruttori non si preoccuparono dei costi energetici del lungo periodo.

Tradizionalmente i piani energetici urbani si proponevano di affrontare questioni come quelle dell'accesso alla rete energetica, della sua sicurezza, affidabilità ed economicità. Questi elementi rimangono centrali ancora oggi, le città non potrebbero funzionare senza queste reti. A ciò però si devono affiancare considerazioni che riguardano la sostenibilità ambientale, la salute pubblica e non da ultimo il cambiamento climatico.

Alla fine degli anni '40 il carbone e il petrolio erano relativamente poco costosi e le utenze erano state fortemente promosse a partire dagli anni '20 dal governo americano

---

<sup>233</sup> Rome A. (2001). *The Bulldozer in the Countryside: Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism*. New York: Cambridge University Press, p. 45-64.

per aumentare la domanda di energia elettrica: la General Electric traeva un duplice ricavo nell'aumento della domanda di energia elettrica, sia dalla vendita delle centrali elettriche che dalla vendita degli elettrodomestici, e così il solare fu archiviato per essere riscoperto solamente decenni dopo.

Anche se verso la metà del secolo scorso i costruttori non erano interessati alla tecnologia solare, i miglioramenti tecnici in questo campo continuarono e intorno agli anni '70 questo tipo di architettura fu nuovamente proposta dagli ambientalisti e intorno agli anni '90 tornò alla ribalta, spesso tramite tetti e pareti fotovoltaiche, e, in coincidenza con il diffondersi della bioarchitettura, un numero sempre maggiore di industrie costruttive e manifatturiere formarono negli Stati Uniti, l'U.S. Green Building Council per promuovere edifici che fossero ecologicamente responsabili, redditizi e dei luoghi salutaris in cui abitare<sup>234</sup>. Tuttavia il termine "green", proprio come abbiamo visto essere vero per il termine "smart growth", è un grande calderone che ospita molti gruppi diversi tra loro.

Inoltre le fonti energetiche alternative non sono del tutto innocue per l'ambiente. Anch'esse richiedono terreni su cui collocarsi, spesso sono costruite utilizzando materiali tossici, ma sicuramente i livelli di inquinamento che producono sono inferiori e meno nocivi di quelli delle fonti energetiche classiche (combustibili fossili, nucleare). Gli edifici ecologicamente compatibili enfatizzano il più ampio tema della sostenibilità, abbattendo i consumi eccessivi di suoli, e gli sprechi di energia e acqua. Obiettivi di così vasta portata sono difficilmente raggiungibili alla scala della singola abitazione.

La situazione è troppo avanzata per correggere gli errori precedenti semplicemente con nuovi prodotti senza porre dei severi limiti sul consumo di suolo, sugli utilizzi elettrici e sulle nuove costruzioni. Viene da chiedersi se nuove forme di case possano risolvere uno dei maggiori problemi urbani. Sicuramente possono rappresentare soluzioni locali a problemi fisici, ma di per sé non sono in grado di cambiare, da sole, l'economia nazionale e le condizioni politiche che stanno alla base dello sprawl.

---

<sup>234</sup> U.S. Green Building Council, <http://www.usgbc.org>

### 5.3 UNA POSSIBILE INVERSIONE DI TENDENZA?

Come abbiamo visto precedentemente l'espressione più intensa dell' American Dream la si trova nel suburbio. Nel tempo il suburbio si è evoluto per divenire quell'immaginata terra di opportunità, quel posto dove la vita è più ricca e migliore. Oltre al benessere mentale, esprime un benessere di tipo materiale e alla portata di tutti. L'avanzamento sociale sembrava cioè coincidere con l'acquisto di alcuni beni, e la casa rappresentava il bene principale. Il sogno prese forma concreta nella struttura fisica dei suburbi, divenendo un'esperienza normale per la classe media. Per più di 50 anni i suburbi sono stati il luogo dominante delle residenze degli americani. Dalle origini si sono evoluti per divenire sempre più vari e complessi. Negli ultimi anni hanno dovuto combattere duramente per difendere il loro carattere simbolico di luoghi di benessere lontani dai disagi della vita cittadina e migliori delle città stesse. Sempre più spesso si diffondono posizioni secondo cui "il prato dei suburbi non è sempre il più verde"<sup>235</sup> e sono sempre più simili alle città che hanno rifiutato<sup>236</sup>. Oggi i suburbi includono una varietà di persone di differenti condizioni economiche e comprendono sia situazioni di crescita e prosperità che di declino e povertà, molte *gated communities* sorgono attorno ai suburbi più poveri per allontanarsi da degrado e deterioramento. Si può teoricamente suddividere l'evoluzione dei suburbi statunitensi in quattro momenti che ne descrivono la loro progressiva complessività e diversità. Le fasi sono quelle dell'elitismo, dell'omogeneità, della diversità e della dicotomia<sup>237</sup>.

La prima fase è l'era del suburbio d'élite. All'inizio del 1800 i suburbi avevano la fama dell'ambiente ideale per le famiglie benestanti, perché salutare e lontano dai mali della città; per queste ragioni molte persone che rivestivano posizioni di rilievo all'interno della società abbandonarono i difetti della concentrazione e si trasferirono nei suburbi, caratterizzati da ambienti gradevoli e da grandi e belle residenze familiari. La ricchezza era una caratteristica centrale dei primi suburbi, per ciò questa prima fase è denominata

---

<sup>235</sup> Nasser H.E. (2004). *Suburbs' grass isn't always greener*. USA Today, October 18.

<sup>236</sup> Ohlemacher S. (2006). *Report: Suburbs nearer to cities neglected*. Washington Post, February 15.

<sup>237</sup> Flint A. (2006). *This land: the battle over sprawl and the future of America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

d'élite. Alcuni di questi suburbi sono tuttora presenti e rappresentano alcuni dei luoghi più prosperosi, influenti e selettivi delle aree metropolitane americane.

Durante la seconda fase si assiste alla massiccia esplosione delle residenze suburbane negli anni del dopoguerra. Le abitazioni presentano caratteristiche molto simili, sono costruite su larga scala, con metodologie standardizzate e tecniche di produzione di massa. Questi insediamenti erano i luoghi residenziali tipici della classe media bianca americana. Alcuni gruppi erano infatti esclusi dalla partecipazione al sogno suburbano, in particolare gli afro-americani, che si vedevano negare la concessione dei mutui per acquistare le abitazioni nei suburbi.

Numerosi studi approfondiscono la terza fase, quella della diversità, e delle tensioni di classe e razza all'interno dei suburbi. Nonostante le resistenze messe in atto, alcune famiglie nere riuscirono ad acquistare un'abitazione suburbana, e negli anni più recenti la diversità tra i suburbi si è fatta ancora più pronunciata, rendendo i temi della classe e della razza sempre più attuali. Se gli spazi suburbani hanno per un po' resistito alla diversità etnica, col tempo hanno dovuto assecondare i cambiamenti. I residenti suburbani che hanno differenti abitudini, utilizzano gli spazi in maniere differenti, creano fonti di conflitto (ad esempio asfaltando i prati per agevolare i parcheggi).

La migrazione verso i suburbi dagli anni '70 in poi non ha riguardato solo le famiglie nere, ma anche altri gruppi nazionali. Il problema del declino socioeconomico si è pian piano inserito all'interno di alcuni suburbi distruggendo il mito del successo suburbano. Il risultato di tali cambiamenti è un mix di spazi suburbani, ciascuno segregato per razza o condizione socioeconomica. L'ultima fase è quella della dicotomia. I suburbi nascono dallo spostamento verso l'esterno di persone e investimenti provenienti dalle città centrali. Il duplice processo della continua crescita dei suburbi e il parallelo declino dei centri cittadini è una realtà ormai prevalente.

Come abbiamo visto, durante gli anni '60 e '70 sorgono numerosi studi che enfatizzano le differenze di razza, di nazionalità e di classe, dimostrando la varietà e diversità dei suburbi<sup>238</sup>. Numerosi sociologi iniziarono a esaminare i suburbi per determinare se questi si stavano modificando in termini di status sociale ed eventualmente indagare la motivazione di tale fenomeno.

---

<sup>238</sup> Si veda ad esempio: Kramer J. (1972). *North American Suburbs: Politics, diversity, and change*. Berkeley: Glendessary Press. Oppure: Dobriner W.M. (1963). *Class in suburbia*. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.

Complessivamente mi sembra che possano essere sintetizzati in tre questi modelli teorici: il modello della persistenza suburbana, il modello del ciclo di vita e il modello della stratificazione. Partiamo con il primo modello. Uno degli effetti della suburbanizzazione di massa degli anni '50 fu la crescente disparità socioeconomica tra città e suburbi, generalmente attribuita allo spostamento di gruppi di persone ad alto reddito dai quartieri cittadini ai più lontani suburbi. Il riconoscimento dell'esistenza di differenti tipi di suburbi fa emergere alcune questioni in proposito. Ad esempio: la crescita di popolazione è uguale tra i vari suburbi o ci sono delle caratteristiche che fanno sì che alcuni suburbi crescano più di altri? La crescita di popolazione provoca dei cambiamenti nella condizione socioeconomica di un suburbio? Dai risultati degli studi condotti all'interno del modello teorico della persistenza suburbana sembra che i suburbi con più alti tassi di crescita di popolazione siano quelli più elevati dal punto di vista del reddito e che questo status tenda a persistere nonostante la crescita<sup>239</sup>. Si utilizza il termine persistenza proprio per indicare che lo status socioeconomico del suburbio non cambia nel tempo.

Altri autori, come Choldin (et al.)<sup>240</sup> respingono la teoria precedente affermando che essa può essere valida solo per i suburbi più ricchi, occupati dalla classe più benestante. Viceversa sostengono che alcuni suburbi sperimentano un relativo declino in funzione della loro età. Sono convinti che le abitazioni dei suburbi si deteriorano nel tempo, tanto nei suburbi quanto nelle città tradizionali, e quando questo si verifica, lo status del luogo declina. Questo processo è del tutto simile a quello che Hoover E. e Vernon R.<sup>241</sup> hanno precedentemente formulato per i quartieri cittadini, distinguendo cinque precise fasi: sviluppo, transizione, retrocessione, diluizione e rinnovo. La prima fase è quella dell'aumento della ricchezza e dello sviluppo di abitazioni; è seguita da una seconda fase di transizione in cui lo sviluppo cresce e aumenta in densità. La terza fase emerge portando a densità ancora più elevate, tipicamente come risultato dell'inclusione nell'area di altri gruppi nazionali; la quarta fase si ha in conseguenza della perdita di popolazione e del deterioramento delle abitazioni. Infine si verifica il rinnovamento in

---

<sup>239</sup> Farley R. (1964). Suburban persistence. *American Sociological Review*, 29.

<sup>240</sup> Choldin H.M. (1980). Suburban status instability. *American Sociological Review*, 45.

<sup>241</sup> Hoover R., Vernon R. (1962). *Anatomy of a metropolis: The changing distribution of people and jobs within the New York metropolitan Region*. New York: Anchor Doubleday.

seguito a interventi pubblici o comunque con la sostituzione delle case obsolete con unità abitative nuove. La velocità e il susseguirsi di queste fasi è fortemente dipendente dall'età e dal grado di declino dello status sociale degli abitanti, in questo senso comincerebbe dai suburbi più vecchi. Il processo è del tutto simile a quello descritto dai sociologi della scuola ecologica di Chicago coi termini di invasione e successione.

L'ultimo modello, quello della stratificazione, enfatizza la differenziazione sociale all'interno dei suburbi. Il suo principio base è che la disuguaglianza interna ai suburbi aumenta man mano che i suburbi con status socioeconomico più elevato lo diventano sempre di più, mentre quelli con un profilo più basso continuano a deteriorarsi. Questo approccio si focalizza sugli aspetti più politici della suburbanizzazione e cioè sui mezzi con cui i suburbi più ricchi tentano di preservare il loro status attraverso zonizzazioni, controllo dell'utilizzo dei suoli, politiche restrittive.

Dalla formulazione di questi modelli, profondi cambiamenti sono intervenuti all'interno delle aree metropolitane statunitensi, il più importante è stato forse la progressiva crescita della popolazione immigrata. Tradizionalmente i nuovi arrivi si collocano all'interno dei quartieri cittadini cosiddetti "etnici", questo modello tipico è cambiato. Molti immigrati evitano la residenza in città per stabilirsi direttamente nei suburbi, in quelli che attualmente vengono chiamati *ethnoburbs*<sup>242</sup>. L'evoluzione di questi insediamenti si è verificata soprattutto attorno alle tradizionali città di ingresso dei flussi migratori, come Los Angeles e Miami. Questi diversi modelli di diversità suburbana suscitano ulteriori questioni a proposito dei temi della razza e degli spazi all'interno delle aree metropolitane statunitensi. E dimostrano comunque che i suburbi restano ancora qualcosa di desiderabile.

I diversi insediamenti che costituiscono lo sprawl hanno magari poco in comune tra loro, ma insieme hanno ricostruito i modelli di insediamenti e i relativi stili di vita delle nazioni, sovvertendo le tradizionali nozioni di città.

Descriviamo questi cambiamenti che riguardano peculiarmente gli Stati Uniti, perché si tratta della nazione che viene comunemente definita come una nazione suburbana, dato che la maggior parte della sua popolazione vive all'interno dei suburbi<sup>243</sup>, sia per

---

<sup>242</sup> Li W. (1998). Anatomy of a new ethnic settlement: The Chinese ethnoburb in Los Angeles. *Urban Studies*, 75.

<sup>243</sup> L'U.S. Census Bureau, American Housing Survey, 2002, afferma che dei 106,3 milioni di residenti americani, 31,7 milioni vivono nelle città centrali, 53,6 milioni in suburbi all'interno dell'area

completezza nel tracciare una storia dell'evoluzione del suburbio, sia per eventualmente vedere se traccia di queste tendenze sono riscontrabili anche al di fuori degli USA.

Tra gli anni '80 e '90 molte delle più grandi città statunitensi hanno assistito a un ritorno di popolazione dopo aver sperimentato per decenni un calo di popolazione. Il censimento del 2000 mostra che questo trend, che spinge verso una possibile ridensificazione e un possibile ricompattamento delle città, continua. A supporto di tale affermazione presentiamo una tabella in cui sono indicate le variazioni di popolazione nel decennio 1990-2000, all'interno delle dieci più grandi città americane (vedi Tab. 3). Molti pianificatori urbani sostengono che negli ultimi 30 anni le città statunitensi siano diventate più attraenti come posti in cui vivere e lavorare, sia per i cittadini americani che per i nuovi immigrati.

Tab. 3 - Variazione di popolazione nel periodo 1990-2000 all'interno delle 10 maggiori città statunitensi.

<i>Città</i>	<i>Pop. al 1990</i>	<i>Pop. Al 2000</i>	<i>Variazione in valore assoluto</i>	<i>Variazione percentuale</i>
<i>New York</i>	7.322.564	8.008.278	685.714	9.4
<i>Los Angeles</i>	3.485.398	3.694.820	209.422	6.0
<i>Chicago</i>	2.783.726	2.896.016	112.290	4.0
<i>Houston</i>	1.630.553	1.953.631	323.078	19.8
<i>Philadelphia</i>	1.585.577	1.517.550	- 68.027	- 4.3
<i>Phoenix</i>	983.403	1.321.045	337.642	34.3
<i>San Diego</i>	1.110.549	1.223.400	112.851	10.2
<i>Dallas</i>	1.006.877	1.188.580	181.703	18.0
<i>San Antonio</i>	935.933	1.144.646	208.713	22.3
<i>Detroit</i>	1.027.974	951.270	- 76.704	- 7.5

Fonte: U.S. Census Bureau, Population Change and Distribution to 2000, Census 2000 brief (Washington, D.C.: U.S. Census Bureau, 2001).

---

metropolitana, e 21 milioni al di fuori di ciò che è statisticamente considerato area metropolitana, ma che non significa che non ci siano suburbi. Nel 1970 gli abitanti americani dei suburbi superavano sia gli abitanti delle città centrali, che quelli delle aree rurali; nel 2000 avevano superato anche il numero complessivo degli abitanti delle città centrali e delle aree rurali combinati insieme.



I principali fattori che sono comunemente riconosciuti per aver contribuito al risorgere delle città sono: i movimenti rivitalizzatori; l'unicità di certe risorse e i miglioramenti di tipo ambientale; la modificazione delle scelte personali; l'immigrazione<sup>244</sup>.

Per quanto riguarda il primo fattore, la concentrazione spontanea di elementi culturali e ricreativi all'interno delle vecchie città, funge da attrattore sia per investimenti privati che per altri cittadini, senza richiedere alcun tipo di sforzo da parte del governo pubblico, dato che le infrastrutture sono già presenti.

Tra la dotazione di risorse uniche all'interno dei centri cittadini si fa riferimento oltre a grandi spazi civici anche a strutture quali le università, i campus e gli ospedali che rappresentano anche delle buone opportunità dal punto di vista dei posti di lavoro che offrono, e che attraggono persone che desiderano vivere e lavorare in città. La maggior competitività delle città americane sembra essere stata accresciuta anche dai miglioramenti di tipo ambientale, e dal calo dei crimini cittadini. Dal punto di vista delle scelte personali, è aumentata la popolarità dei condomini, che dispongono di appartamenti con prezzi più abbordabili per molti e che rendono possibile effettuare un compromesso tra i vantaggi del vivere cittadino e uno dei più grandi privilegi dell'abitare in un suburbio, e cioè quello di possedere la propria abitazione. Ciò significa anche che le persone aumentano il proprio interesse per quello che succede in città e all'interno del proprio quartiere, dato che essi stessi sono diventati dei portatori di interessi. Per quanto riguarda l'ultimo fattore, l'immigrazione, l'evidenza sembra suggerire che essa abbia favorito la rivitalizzazione urbana, ma che allo stesso tempo stia cambiando il volto anche di molti suburbi. Esamineremo quest'ultimo aspetto all'interno del prossimo paragrafo.

### 5.3.1. *ETHNOBURBS*

Gli *ethnoburbs* rappresentano un nuovo modello delle contemporanee comunità etniche. Si tratta di raggruppamenti etnici collocati in aree suburbane, e che comprendono sia

---

<sup>244</sup> Chang Hee C.B. (2004). Immigration and Density: A Contribution to the Compact Cities and Sprawl Debats. In: Richardson H.W., Chang Hee C.B. *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. Aldershot: Ashgate Publishing.

aree residenziali che distretti commerciali e di affari, all'interno di ampie aree metropolitane, in cui un gruppo nazionale ha una significativa concentrazione, ma che non necessariamente ne costituisce la maggioranza. Tali insediamenti replicano alcune caratteristiche delle enclaves<sup>245</sup> etniche e alcune tipiche del suburbio, che però in questi casi manca di una sua specifica identità. L'autore che ha maggiormente approfondito lo studio di questa tipologia di insediamenti è Li Wei<sup>246</sup>, che ha coniato il termine analizzando un *ethnoburb* cinese all'interno della città di Los Angeles.

Non è un caso che questi insediamenti siano stati studiati all'interno di questa città, che non solo è all'interno dello stato più popoloso degli Stati Uniti, la California, ma è anche il luogo più etnicamente diversificato. Come abbiamo già visto, tradizionalmente la popolazione immigrata tende a concentrarsi all'interno di particolari aree urbane, sia a causa di fattori di spinta, che vogliono concentrare queste persone in luoghi ben determinati, sia per fattori di attrazione, dato che lì trovano solidarietà e mutuo aiuto.

A partire dagli anni '60 però molte persone immigrate che volevano migliorare la propria posizione si sono trasferite nei più lontani suburbi, alla ricerca di case e scuole migliori. Le motivazioni allo spostamento sembrano quindi essere le medesime anche per questo tipo di popolazione. Allo stesso tempo questo trend si manifesta in molti nuovi arrivati che si stabiliscono direttamente nei suburbi senza sperimentare la vita all'interno della città. La differenza principale rispetto al modello precedente è che prima i trasferimenti avvenivano in seguito ad un miglioramento socioeconomico di queste persone.

Questo flusso comprende anche la comparsa di distinte attività economiche, istituzioni sociali e culturali all'interno dei suburbi.

L'autore si chiede se questi insediamenti siano da considerarsi una continuazione delle enclaves tradizionali su scala suburbana. Dalle evidenze che emergono dalla sua ricerca pare tuttavia che molte delle caratteristiche tipiche dei quartieri etnici tradizionali non

---

<sup>245</sup> Definiamo enclave un quartiere urbano abitato quasi esclusivamente da un unico gruppo nazionale minoritario, che ne gestisce e possiede anche le imprese e le attività commerciali e di servizi. Il ghetto è invece un insediamento residenziale urbano, la cui concentrazione deriva da fenomeni di discriminazione.

<sup>246</sup> Li W. (2009). *Ethnoburb: The New Ethnic community in America*. Honolulu: University of Hawai'i Press.

compaiano, gli *ethnoburbs* sembrano cioè essere qualcosa di diverso da una “chiatown suburbana”<sup>247</sup>.

Mi sembra interessante approfondire il tema di questo nuovo modello di insediamento dato che i dati censuari statunitensi affermano che agli inizi del nuovo millennio molti immigrati decidono di stabilire la propria residenza familiare all’interno dei suburbi. Se le minoranze volessero semplicemente raggiungere l’American Dream della suburbanizzazione, ci si aspetterebbe che essi fossero spazialmente dispersi, ma questa ipotesi perde consistenza con l’emergere dell’*ethnoburb*. Ci sono delle precondizioni necessarie alla nascita di questo insediamento, sia economiche, che politiche, sia a livello macro che locale, è necessaria cioè una particolare combinazione di fattori dell’economia globale e del contesto geografico e politico insieme a delle circostanze specifiche del livello locale. Esistono numerose differenze sia per quanto riguarda la formazione dei vari *ethnoburbs*, che per le loro caratteristiche interne, sono tuttavia identificabili dei tratti comuni. La vita comunitaria, come testimonia lo studio di Li, sembra essere piuttosto viva in questi insediamenti, vengono organizzate numerose iniziative per promuovere il multiculturalismo e gettare le basi per la crescita della comunità.

La densità è significativamente inferiore a quella di un’enclave, e il rapporto con la città centrale è molto forte, anche dal punto di vista economico. Il senso del posto in questi luoghi è molto forte, per questo molti nuovi arrivati si stabiliscono direttamente qui, perché il luogo fa sentire queste persone un po’ come a casa: possono parlare la loro lingua madre, leggere i loro giornali e ascoltare i loro programmi televisivi, mangiare piatti tipici; per tutte queste ragioni l’*ethnoburb* è così attrattivo. Non si tratta però solo di un insediamento di tipo residenziale, ma vi sono anche distretti commerciali e di affari, che lo fa diventare un posto dove poter vivere e lavorare, una sorta di “città nella città”, secondo Li. L’aspetto commerciale infatti non è secondario a quello residenziale. Ovviamente non tutti i residenti lavorano all’interno dell’area, ma ciò è vero per una larga quota di essi. Un’altra delle caratteristiche dominanti è l’alto livello del lavoro autonomo, che rispecchia un ruolo attivo nell’economia locale; anche il livello di impiego familiare non pagato è più alto qui che altrove, indicando una tradizionale base

---

<sup>247</sup> Li W. (1997). *Ethnoburb versus Chinatown: Two Types of Urban Ethnic Communities in Los Angeles*. Intervento a: Colloque “les problèmes culturels des grandes villes”, 8-11 décembre 1997. Testo dell’intervento reperibile su: <http://cybergeog.revues.org/1018?lang=fr#text>

familiare dell'impresoria etnica. Per questi aspetti l'*ethnoburb* ricorda molte delle caratteristiche delle enclaves. Allo stesso tempo però c'è la vicinanza a settori industriali inseriti in un'economia globale, che danno lavoro a persone che hanno sviluppato più elevate abilità e competenze. È proprio questa combinazione tra globale e locale ad attribuire all'*ethnoburb* le sue caratteristiche uniche, è un avamposto dell'economia globale perfettamente funzionante, ma con una distinta caratterizzazione etnica, acquisita in seguito a ristrutturazioni economiche e politiche, che lo fanno diversificare dalla tradizionale enclave. L'*ethnoburb* è legato all'economia globale soprattutto in settori finanziari e commerciali, e ciò contribuisce ad elevare lo status socioeconomico di alcuni dei suoi residenti. I livelli di reddito sono infatti più elevati rispetto alle enclaves, così come anche i livelli di istruzione e di padronanza della lingua del paese ospitante. La maggior parte degli abitanti possiede la casa dove vive, un dato che indica che hanno raggiunto anche loro l'American Dream, e ciò è ancora più significativo nel caso di un immigrato, perché è visto come un importante segno di successo. Nonostante questo generale benessere, c'è una significativa stratificazione interna all'area, sia sociale che economica, che trova concretezza nelle espressioni geografiche delle residenze. Le diversità sono cioè filtrate attraverso le dinamiche abitative tipicamente suburbane. Le differenze coi quartieri etnici centrali sono da ricercarsi anche dal punto di vista della composizione demografica: i primi sono composti da gruppi di diverse fasce d'età, con la presenza anche di persone anziane. Gli *ethnoburbs* viceversa sono comunità giovani ed energiche. Dal punto di vista del processo di assimilazione, tipico delle persone immigrate, questi residenti sembrano sperimentare una maggiore possibilità di scelta, anche se ciò non garantisce una più veloce integrazione con la tradizione americana.

Per riassumere: gli *ethnoburbs* sono creati da gruppi di minoranze nazionali e attraverso un mix di forze politiche ed economiche, di politiche nazionali soprattutto per quanto riguarda l'immigrazione e di caratteristiche territoriali, emergono all'interno degli Stati Uniti come una nuova e importante forma di insediamento etnico suburbano. Differisce sotto molti aspetti dagli altri insediamenti tipici degli immigrati, come il ghetto o l'enclave. A livello spaziale sono collocati in aree suburbane, quindi al di fuori della città centrale, occupando una più ampia zona geografica; essi attraggono un'ampia gamma di gruppi nazionali diversi e hanno densità abitative inferiori ai quartieri etnici centrali. Anche la dinamica della loro formazione è diversa: se entrambi, enclaves e

*ethnoburbs*, sono influenzati da trend economici e sociali, è il loro impatto a essere diverso. Gli *ethnoburbs* vengono formati deliberatamente sotto l'impulso di questo contesto generale per entrare a far parte e ottenere un ruolo nell'economia globale<sup>248</sup>, mentre i cambiamenti all'interno delle enclaves avvengono più come risposte passive a queste ristrutturazioni economiche. Anche per queste ragioni i livelli di reddito e di status tra i due tipi di insediamenti sono profondamente differenti. Le diversità si esplicano anche dal punto di vista sociale: negli *ethnoburbs* ci sono più interazioni con gli altri gruppi nazionali. Dimostra di essere un nuovo tipo di comunità etnica anche per il fatto che non è identificabile un'élite che ne domini la vita sociale e culturale, ma la gerarchia sociale è più frammentata, nessuno può rivendicare il controllo sull'intera comunità, ma un soggetto o un'organizzazione può potenzialmente giocare un importante ruolo come agente di cambiamento sociale.

Il futuro di queste comunità dipenderà da numerosi fattori. Queste dinamiche che stanno alla base di un *ethnoburb* non si verificano solo a Los Angeles e non solo all'interno degli Stati Uniti, infatti simili concentrazioni suburbane di gruppi nazionali e commerciali si sono verificate in altre aree metropolitane, soprattutto in Australia e in Nuova Zelanda.

L'*ethnoburb* può assumere diverse forme in differenti località geografiche, è ipotizzato dall'autore un continuum di posizioni che prevede vari step intermedi che si collocano tra l'enclave tradizionale e il suburbio classico. Sicuramente offre delle opportunità ai gruppi di immigrati che in precedenza non esistevano, all'interno delle quali la loro forza economica può giocare un importante ruolo nell'economia internazionale e i loro diritti politici possono essere rappresentati e riconosciuti.

#### 5.4. THE COMPACT CITY

Se il quadro fin qui delineato appare molto problematico dal punto di vista ambientale, economico e sociale, ciò non significa che non ci sia la possibilità per cercare di modificare le traiettorie intraprese. C'è la convinzione che ci sia un altro modello di

---

<sup>248</sup> Li W. (1998). Los Angeles's chinese ethnoburb: from ethnic service center to global economy outpost. *Urban Geography*, 19,6, 502-517.

sviluppo possibile, che riesca a garantire alti standard di vivibilità personale e qualità ambientale. Questo richiederà dei cambiamenti del modo di pensare e di gestire il territorio e del modo in cui le città stanno attualmente crescendo. Ma proprio la città può essere un possibile antidoto al problema sprawl.

Nel suo *The Wealth of Cities*, Norquist J., ne descrive i benefici:

(...) le città sono giuste per l'ambiente: I cittadini di New York inquinano meno, in media, degli abitanti dei suburbi di New York. Questi ultimi richiedono più benzina per supportare lo stile di vita autodipendente; più elettricità va generata per riscaldare e raffreddare le case ampie e distaccate; più risorse vanno utilizzate per provvedere alle strade, alle tubature e alle altre infrastrutture; più energia va consumata per la fornitura dell'acqua e delle fognature di queste abitazioni lontane dagli impianti municipali; più camion devono utilizzare più gas per trasportare i prodotti più lontano; più additivi chimici sono applicati per estirpare le erbacce da prati sempre più grandi e sempre più acqua viene utilizzata per mantenerli verdi; e, più importante, più terra deve essere consumata per ospitare lo stesso quantitativo di vivere<sup>249</sup>.

Non esiste un pacchetto standard e predefinito di azioni da compiere in futuro, però sta emergendo un certo consenso intorno ad alcuni elementi considerati come portanti, che sono: forti città centrali; sviluppo compatto e orientato al trasporto pubblico; mantenimento dei terreni agricoli; miglior riprogettazione dei centri commerciali e dei distretti di uffici.

Non ci sono dubbi che parte della soluzione provenga dal rinvigorimento delle città centrali e dei loro quartieri periferici, utilizzando in modo più efficiente la terra disponibile all'interno di queste aree metropolitane per arrivare ad un modo di abitare diverso da quello attualmente prevalente, all'interno di una città dalle corte distanze.

Con dei forti centri cittadini che raggruppino le attività economiche e culturali, uniti a stabili quartieri residenziali, il bisogno di lunghi spostamenti in auto sarebbe ulteriormente ridotto. Con questo non si vuole affermare che la rivitalizzazione dei centri urbani sia la soluzione al problema sprawl, ma che essa può costituire parte della soluzione, facendo diventare le città centrali nuovamente dei posti dove le persone

---

<sup>249</sup> Norquist J. (1998). *The Wealth of Cities*. Reading, Mass: Addison-Wesley, p. 139. Traduzione mia.

desiderino vivere, lavorare e passare il proprio tempo libero e dove gli imprenditori vogliano investire i propri capitali. Una semplice pista ciclabile, o la pedonalizzazione di alcune zone centrali, sono tra le iniziative più semplici ed efficaci nel rendere le città più attrattive e più pubbliche, facendo uscire la gente in strada; questo rappresenta un modo per riconquistare e riappropriarsi delle vie cittadine. Alcune città hanno già sperimentato esperienze di rinnovamento urbano, ma sembra che lo sprawl non possa essere combattuto finché le persone non decidono di voler nuovamente vivere nelle città centrali.

Il come e il che cosa costruire è tanto importante quanto il dove lo si costruisce. La necessità è quella di usare la terra in modo più sensibile e sostenibile, mescolando tra di loro le diverse funzioni all'interno di quartieri che siano accessibili e percorribili a piedi, dove i bisogni della vita quotidiana possano essere soddisfatti il più vicino possibile. Essere più compatto significa contenere più persone, lavori e funzioni civiche in uno spazio più ridotto rispetto a quello dello sviluppo suburbano, che non significa avere uno sviluppo ad alta densità (con tutti i problemi che ne conseguono<sup>250</sup>), e nemmeno uno sviluppo monocentrico, ma solo una concentrazione di impieghi, raggruppamenti di abitazioni mescolati tra loro in un mix di funzioni. Se la dispersione urbana è essenzialmente provocata dalla predilezione per una tipologia di abitazione distaccata, la soluzione non può essere quella di ritornare alle abitazioni collettive. Esistono una moltitudine di soluzioni intermedie per sviluppare degli insediamenti sufficientemente densi, una forma urbana più compatta può cioè essere declinata e combinata secondo un elevato numero di variazioni che costituiscono un valido compromesso tra l'habitat collettivo e quello individuale, e che legano la densità del vivere collettivo con alcuni attributi della casa individuale (accesso indipendente, altezza limitata, insonorizzazione, disponibilità di spazi esterni).

I centri commerciali ad esempio, così come sono pensati e costruiti attualmente, sono qualcosa che non è compatibile con il principio della forte città centrale e della crescita compatta. Con un po' di creatività e flessibilità si potrebbe tuttavia riutilizzare gli edifici esistenti, rispettando l'ambiente e producendo denaro allo stesso tempo.

---

<sup>250</sup> Breheny M. (1997). Urban compactation: feasible and acceptable? *Cities*, 14, 4, pp. 209-217.

Malgrado le diversità dei punti di vista dei vari studiosi nella definizione di sprawl, tutti implicitamente o esplicitamente legano il concetto a modelli centralizzati di crescita urbana, percepiscono cioè lo sprawl come l'opposto dello sviluppo compatto.

Se la crescita verso i suburbi è qualcosa di non evitabile, si può fare in modo che questo sviluppo abbia la forma della città compatta piuttosto che dello sprawl.

Quello che abbiamo descritto finora con i termini "città tradizionale" o "città compatta" non è altro che qualcosa di molto simile a quello descrittoci da Louis Wirth<sup>251</sup>.

Città compatta e città a bassa densità rappresentano due situazioni opposte, estreme e distinte.

Nella visione wirthiana, che si approccia a ciò che è urbano da un punto di vista spaziale, la città densa, grande ed eterogenea crea quelle condizioni che risvegliano le capacità personali di agire razionalmente, e genera consenso attorno ad alcuni valori che stanno alla base di un ordine morale e politico pianificato. Le caratteristiche strutturali descritte da Wirth sono componenti irriducibili di ogni città. Ognuna di esse è una variabile ecologica indipendente e distinta, anche se spesso tendono a essere strettamente interconnesse tra di loro, ma ciascuna porta con sé significative conseguenze sociali. Esse descrivono la struttura demografica della vita cittadina e produrrebbero importanti conseguenze di tipo sociale, che insieme formano uno stile di vita, che egli chiama urbanesimo. Questa combinazione di fattori minaccia pesantemente l'armonia sociale, infatti secondo l'autore l'aumento delle possibilità di contatti tra persone diverse fa crescere frizioni e conflitti. D'altro canto dove le persone sperimentano rapporti umani meno intensi e le relazioni sono più superficiali e indifferenti sarebbe la coesione sociale ad essere minacciata. Laddove la popolazione è distribuita in gruppi relativamente omogenei, l'interesse per perseguire il bene comune cala<sup>252</sup>, così come anche il senso di appartenenza e la partecipazione; ci può essere magari cooperazione a livello di uno stesso gruppo, ma non tra gruppi diversi, il consenso è solo settoriale e non integrale, in quanto è l'esperienza umana stessa ad essere limitata e segmentata nel tentativo di privatizzarla il più possibile. Una delle più pronunciate caratteristiche del modo di vita urbano, secondo Wirth<sup>253</sup>, è l'aumento

---

<sup>251</sup> Wirth L. (1938). *Urbanism as a Way of Life*. *American Journal of Sociology*, 44, pp. 1-24.

<sup>252</sup> Smith M.P. (1979). *The City and Social Theory*. New York: St. Martin's Press.

<sup>253</sup> Wirth L. (1938). *Urbanism as a Way of Life*. *American Journal of Sociology*, 44, pp. 1-24.



dell'importanza del controllo sociale informale, che si genera spontaneamente, e che è formato da tutte quelle presenze e quegli sguardi che creano un senso di sicurezza e di vitalità in un posto. Con l'aumento delle dimensioni però le relazioni interpersonali diventano sempre più impersonali e meno profonde, i contatti sono cioè più frequenti ma meno intensi, si tratta di una moltitudine di relazioni secondarie. Allo stesso modo con la crescita della densità e dell'eterogeneità aumenta la conoscenza del diverso e la sua tolleranza. Molti autori, tra cui Richard Sennett<sup>254</sup>, hanno messo in evidenza come molte delle città soprattutto americane, e in particolar modo molti suburbi, subissero viceversa un'assenza di eterogeneità, vitalità, diversità, disordine, tipici delle grandi città. È infatti in primo luogo la differenziazione dell'uso dei suoli a rinforzare i contatti umani e le interazioni tra persone differenti. In questi luoghi la vita in strada non esiste, pochi sforzi, poche energie e poco tempo sono dedicati al di fuori di un nucleo familiare considerato come qualcosa di autosufficiente. In questa visione i cambiamenti che riguardano il mondo esterno riguardano solo il mondo esterno, e per ciò vengono ignorati, come se non li riguardassero da vicino. Riconoscono ad esempio che l'inquinamento è un problema, ma non considerano che essi stessi col loro stile di vita lo stanno rafforzando, dimostrando un marcato individualismo.

Ma che cosa si intende per “compatto”, metafora, che ha goduto e gode tuttora, di una grande fortuna? Sicuramente con compatto si fa riferimento a un attributo della città che si contrappone alla diffusione e alla dispersione.

Secondo la definizione di G. Dato e F. Martinico<sup>255</sup>, una città compatta è un insieme di tessuti urbani che hanno abolito ogni traccia di terreno agricolo, composti da una sequenza ininterrotta di edifici residenziali ad alta densità, di strade e di piazze, e con qualche isoletta di verde sia pubblico che privato. Viceversa una città dispersa è un insieme di siti a composizione mista, urbana e rurale, che ha come carattere predominante una debole intensità e la discontinuità tra terreni urbanizzati e terreni agricoli, che sono abbandonanti o intensamente sfruttati per compensare la carenza di terre coltivabili.

---

<sup>254</sup> Sennett R. (1970). *The Uses of Disorder: Personal Identity and City Life*. New York: Vintage.

<sup>255</sup> Dato G., Martinico F. (1991). Metamorfosi dello spazio urbano nell'area metropolitana di Catania. In: Sanfilippo E.D. a cura di. *Catania, città metropolitana*. Catania: G. Maimone, pp. 61-98.

Ma col termine “compatto” vogliamo indicare qualcosa che vada oltre l’alta densità abitativa o lo sviluppo monocentrico, per includervi anche la mescolanza dell’utilizzo dei suoli, che veda allo stesso tempo concentrazioni abitative e di impieghi. Una città compatta è una città in cui vivere risulta piacevole e in cui le trasformazioni per migliorarne la funzionalità tengono conto anche della qualità ambientale. Come scrive Edoardo Salzano «la città inevitabilmente è, deve essere, una realtà caratterizzata da una precisa identità e da una ricchezza di funzioni e occasioni, dove abitare, lavorare, conoscere, incontrare, amare, giocare, riposare, dove tutto ciò (e quindi vivere) è piacevole e comodo, è interessante e stimolante»<sup>256</sup>. La città compatta è una forma di città più sostenibile, che consuma di meno e che consuma meglio, che enfatizza la qualità piuttosto che la quantità.

Oltre ai già citati attributi wirthiani, una città si caratterizza anche per specifici caratteri di funzionalità e di razionalità. Una forma urbana compatta è fatta di brevi distanze, che fanno optare per mezzi alternativi a quelli automobilistici, oltre a rendere più facilmente pianificabile un sistema di trasporto pubblico, sono inoltre maggiormente favoriti gli spostamenti che utilizzano mezzi di trasporto leggeri, come la bicicletta e gli spostamenti a piedi.

Il senso della prossimità, del mix di funzioni e della densità, non significa necessariamente che i territori debbano ritornare al tradizionale, monocentrico modello che vede la concentrazione degli impieghi in un singolo distretto centrale. Infatti molti studiosi sono convinti che la decentralizzazione di abitazioni e lavori possa avere effetti positivi nel ridurre la pressione sui centri cittadini, diminuendone la congestione. Spesso quelli che vengono generalmente etichettati come problemi urbani non sono altro che il risultato di una varietà di effetti prodotti da ineguaglianze economiche e sociali.

Se le relazioni tra queste due posizioni sono complesse e non c’è un consenso unanime da parte degli studiosi, c’è però un generale accordo attorno agli effetti positivi che avrebbe un modello policentrico costruito su base regionale, con la presenza di un numero di satelliti costituiti dai centri cittadini che svolgono funzioni complementari a supporto di un più forte e comune distretto centrale. Dal punto di vista dell’efficienza questo modello produrrebbe un numero inferiore di spostamenti in auto oltreché accorciarne la durata rispetto al modello monocentrico o rispetto a un modello disperso

---

<sup>256</sup> Salzano E. a cura di (1992). *La città sostenibile*. Roma: Edizioni delle Autonomie, p. 10.

senza nessun centro predominante. I potenziali vantaggi di tale modello di sviluppo urbano sono riassunti in quello che all'interno degli studi del settore è conosciuto come TOD (Transit Oriented Development) e che è un concetto che appartiene al movimento del Nuovo Urbanesimo.

I proponenti di questo sviluppo, guidati dall'architetto e pianificatore urbano P. Calthrope<sup>257</sup>, sostengono che i benefici per l'ambiente, includendovi la riduzione del traffico automobilistico, sono massimizzati quando una sostanziale quota di sviluppi urbani sono raggruppati attorno alle fermate dei mezzi di trasporto pubblico. Tipicamente in questo modello la più alta concentrazione di abitazioni, lavori e negozi è collocata attorno ai più diversi quartieri in prossimità delle fermate, ad una distanza che sia ragionevolmente percorribile a piedi. I benefici che ne derivano non sono solo ambientali, ma anche sociali ed economici. TOD non significa dover fare a meno della propria auto, ma rendere disponibili spostamenti migliori sotto molteplici punti di vista con altri mezzi piuttosto che con l'auto. Quello che però bisogna cercare di evitare è di ripetere errori simili a quelli commessi con lo sprawl, e cioè, isolare i pedoni dalle altre strade, creare segregazione, permettere alle grandi arterie stradali di dominare il paesaggio.

Si tratta essenzialmente dello stesso concetto che altri autori chiamano "transit villages"<sup>258</sup>, l'unica differenza è che quest'ultimi sono maggiormente inseriti nella natura e hanno densità abitative più elevate. I quartieri che ne derivano combinano tra loro molte delle caratteristiche che in letteratura sono indicate per limitare la crescita del traffico su gomma: densità, diversità d'uso, percorribilità a piedi, utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, che non sono altro che quegli elementi che si trovavano nei quartieri tradizionali costruiti negli anni '50 e '60.

Ci sono molti posti nel mondo che hanno applicato molteplici combinazioni di tali principi. Molti di questi, insieme ad altri, sono stati applicati nel caso di Portland, come abbiamo già visto precedentemente.

Le città centrali erano la più alta espressione della civilizzazione e della cultura, il modo più efficiente di utilizzare la terra, i luoghi più adatti a promuovere la comunità oltreché

---

<sup>257</sup> Calthrope P. (1993). *The Next American Metropolis*. New York: Princeton Architectural Press.

<sup>258</sup> Bernick M., Cervero R. (1997). *Transit Villages in the 21st Century*. New York: McGraw-Hill.

gli insediamenti più logici dal punto di vista ambientale<sup>259</sup>. Bisogna agire per far riacquistare quel fascino che hanno perso durante gli anni '60 e '70. Lo spazio non manca, dato che ci sono numerosi appartamenti e locali liberi già esistenti e non serve costruire nulla di nuovo, anche le infrastrutture sono presenti. Il prerequisito di un insediamento denso e compatto è il sistema pubblico di trasporto; può funzionare cioè solo se le persone possono prendere agevolmente un treno o un bus per andare al lavoro o per fare altri spostamenti. Perché altrimenti se le persone, anche all'interno di sviluppi compatti, sono costrette ad usare l'auto privata, il risultato non sarebbe molto dissimile da quello dello sprawl. Molte delle difficoltà che trova l'applicazione concreta dei principi della smart growth si trovano non solo tra le forze politiche e di mercato che vogliono mantenere lo *status quo*, ma anche nell'idea di vivere uno accanto all'altro, che a molti sembra poco piacevole, la densità abitativa suona come una brutta parola. Sembra cioè che per la maggior parte delle persone la densità sia un elemento sgradevole. Viene associata a qualcosa di grande, ai problematici sviluppi di quartieri popolari che hanno provocato più disagi che soddisfatto aspettative, a congestione e traffico, a qualcosa di disconnesso da valori paesaggistici. È qualcosa di più sgradevole dello sprawl stesso per molti. Per i più al crescere della densità abitativa si accompagnano benefici decrescenti.<sup>260</sup>

Per queste ragioni la tematica della densità e della densificazione della popolazione e dell'abitare sono oggi tra gli oggetti di maggior dibattito all'interno delle società e di grande delicatezza a livello politico in quanto alle scelte da fare nella gestione dello spazio<sup>261</sup>.

Al di là di questo sia la densificazione che il suo contrario portano con sé numerose questioni sulla loro accettabilità, sui vantaggi reali di una e dell'altra soluzione, sulla loro arbitrarietà oscillante tra costi individuali e collettivi<sup>262</sup>.

---

<sup>259</sup> Flint A. (2006). *This land: the battle over sprawl and the future of America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

<sup>260</sup> Haumont N. (2001). *Les Pavillonnaires: étude psychosociologique d'un mode d'habitat*. Paris: l'Harmattan.

<sup>261</sup> Fouchier V. (2000). Intervenir sur les densités urbaines pour limiter l'usage de l'automobile. In Certu. *La forme des villes: caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*. Lyon: Lavoisier Industrie Lyon.

<sup>262</sup> Roux E., Vanier M. (2008). *La périurbanisation: problématiques et perspectives*. Paris: DIACT, La Documentation Française, p.19.

## 5.5. SPRAWL E PIANIFICAZIONE

Si deve al già citato rapporto RERC del 1975 il merito di aver segnato un punto chiave nel rapporto tra sprawl e pianificazione. Lo studio ne costituisce infatti una pietra miliare. Esamina e compara quattro comunità con livelli decrescenti di densità abitativa e giunge alla conclusione che l'alta densità conferisce significative economie di scala nel consumo energetico, che derivano sostanzialmente da due ordini di fattori: un inferiore utilizzo dell'automobile e un maggior isolamento delle unità abitative.

Nel cercare di identificare le figure chiave e le organizzazioni direttamente responsabili nella diffusione della forma suburbana, vengono identificate solitamente tre categorie il cui ruolo è considerato fondamentale: i proprietari terrieri, i costruttori e gli architetti. Tutte figure e organizzazioni che traggono profitto dallo sviluppo.

Non bisogna dimenticare che alle spalle di ciò, per quanto riguarda gli Stati Uniti, il governo federale americano assicurò i mutui per l'acquisto delle abitazioni suburbane di modo che le banche fossero più sicure nel concedere prestiti a soggetti che altrimenti sarebbero stati percepiti come economicamente poco stabili. All'interno degli Stati Uniti, dopo la Grande Depressione, nel tentativo di revitalizzare l'economia nazionale, la legislazione federale creò dei sussidi che avrebbero avuto un significativo impatto sullo sviluppo suburbano. Agli inizi degli anni '30 infatti furono create apposite agenzie pubbliche come la "Federal Savings and Loan Insurance Corporation" e la "Federal Housing Administration", che provvedevano, per la prima volta nella storia, ad emettere delle garanzie federali sui depositi bancari e sui mutui per l'acquisto di nuove case, che incoraggiarono l'esodo della popolazione verso le aree suburbane.

L'ente da cui queste agenzie dipendevano era la "Federal Housing Agency", creata appositamente per compensare la depressione americana degli anni '30, col lancio di nuove misure governative che concedevano importanti sussidi agli acquirenti di case suburbane, le cui conseguenze si ripercossero di rigetto anche sulle imprese edilizie e di rimbalzo sulle ditte automobilistiche. L'agenzia sostanzialmente garantiva dei prestiti ipotecari abbordabili a chi voleva acquistare una nuova abitazione unifamiliare<sup>263</sup>.

---

<sup>263</sup> Schill M.H., Wachter S.M. (1995). The Spatial Bias of Federal Housing Law and Policy: Concentrated Poverty in Urban America. *University of Pennsylvania Law Review*, 143, 5.

I processi decisionali individuali sono dunque stati influenzati da anni di aiuti governativi in favore della decentralizzazione agenti su due livelli paralleli ma distinti: da un lato quello dei sostegni alla proprietà suburbana, cominciati in corrispondenza del New Deal e che prevedevano nuove forme di prestiti promossi dal governo federale, concessi sotto la forma degli abbattimenti fiscali o alternativamente delle sovvenzioni dirette; dall'altro quello a favore dell'acquisto dei mezzi di trasporto individuali e della costruzione di una rete stradale in grado di collegare i suburbi fra loro e con la città centrale, e sulla contrazione dello sviluppo dei trasporti urbani collettivi.

Inoltre forti investimenti pubblici in infrastrutture facevano da stimolo a ulteriori sviluppi, in un'ottica politica fortemente orientata alla crescita economica perseguita attraverso la crescita fisica. Gli effetti di queste misure non furono evidenti fino alla metà degli anni '40 e furono devastanti.

Il processo di suburbanizzazione non si sarebbe verificato, o almeno non con le attuali dimensioni se i proprietari terrieri non fossero stati disposti a vendere le proprie terre o a costruirvi sopra direttamente loro. Il loro ruolo nel processo è stato finora ancora poco esplorato, nessuno ha tentato di fare luce su questa figura. Ma le loro motivazioni sono chiare ed evidenti, dato che dalla vendita dei loro terreni possono ottenere sicuri e sostanziali rendimenti economici.

Per quanto riguarda i costruttori, il loro importante ruolo è testimoniato dal grande numero di imprese di costruzioni nate nel periodo tra le due guerre, e dalle loro dimensioni sempre più grandi, nel tentativo di far fruttare quelle economie di scala che rendevano i costi di costruzione più bassi e i tempi più veloci. Le loro responsabilità si manifestano in vari aspetti legati ai terreni, tra cui la competizione per il loro acquisto per costruirsi una sorta di "banca della terra", tanto da farli divenire figure più simili a quelle di promotori immobiliari, più che semplici costruttori.

La figura dell'architetto è una posizione che viene spesso lasciata al margine del discorso, oscurata dal preponderante ruolo delle imprese costruttrici. I suburbi erano un prodotto dell'edilizia piuttosto che di design, queste due attività erano infatti ben distinte nel periodo tra le due guerre. L'impressione è che i suburbi furono creati senza l'aiuto degli architetti, forse anche perché erano visti come l'antitesi dell'applicazione dei principi dell'architettura. Il ruolo degli architetti si fa più forte nel periodo successivo, quando le case iniziano a subire dei cambiamenti fisici nelle dimensioni: si fanno più grandi e dagli anni '50 in poi si iniziano a dotare di garage privato.

Paradossalmente a volte le dimensioni dei garage arrivano ad occupare gran parte della strada davanti all'abitazione, e gli ingressi vengono posizionati lateralmente, tanto che è praticamente impossibile vedere le attività dei residenti dell'abitazione. La struttura del garage diviene strettamente integrata con l'abitazione, ne è una parte essenziale, e ciò è ancora più vero all'interno della cultura americana.

A livello visivo il cambiamento che colpisce di più dei suburbi del dopoguerra è l'aumento di dimensione delle abitazioni, che cambia fortemente l'aspetto di un'area. La casa più grande, con giardino e garage, sembra essere il mezzo con cui i suoi proprietari affermano la loro crescente ricchezza, in una sorta di mobilità sociale interna all'area. L'introduzione della casa nel suburbio è stato il più grande cambiamento nella forma delle città che si sia verificato a partire dal Medioevo. Non ha solo trasformato la forma fisica delle città, ma ha dato espressione e rinforzato la chiusura domestica della famiglia. La più evidente manifestazione di tale cambiamento è la casa distaccata o semi-distaccata collocata all'interno di un appezzamento di terra privata, che diventa la forma più normale e comune di insediamento.

Lo sprawl è una forma urbana in cui dominano gli sviluppi non pianificati e non controllati<sup>264</sup>. Laddove viceversa domina una crescita attorno alle periferie della città, coordinata da politiche urbane forti, si sviluppano forme urbane più compatte.

Molti sostengono che i suburbi siano responsabilità delle politiche nazionali e che quindi nessun tipo di riforma regionale sia necessaria. La semplice descrizione dell'area metropolitana come una lotta tra città e suburbi non rende conto pienamente della realtà. I suburbi non sono un monolite economicamente, politicamente e socialmente indipendente, ma sono bensì inseriti all'interno dello stesso territorio regionale delle città attorno a cui gravitano. La crescita delle aree metropolitane richiede nuovi modelli decisionali in grado di comprendere le complesse relazioni tra le città e i loro suburbi, e la formulazione dei piani deve far rientrare oltre a temi politici ed economici anche questioni ambientali e di equità, nella convinzione che il declino delle città centrali sia un tema che riguarda tutti, anche gli abitanti dei suburbi, perché anche questi ultimi funzionano meglio quando le loro città di riferimento funzionano meglio.

Resta aperta la questione di cosa fare degli attuali suburbi. Mi pare esserci poca enfasi in letteratura sulla possibilità di ristrutturarli e modificarli, e che sia più facile

---

<sup>264</sup> Rudel T. (1989). *Situations and Strategies in American Land-Use Planning*. Cambridge: Cambridge University Press.

assecondare una visione semplicistica secondo cui tutti i tipi di crescita diversa dai suburbi sono buoni perché questi sono ormai considerati obsoleti. Il mantenimento dei vecchi suburbi è sempre più necessario e urgente, migliorandone il sistema di trasporti (in quegli insediamenti che hanno una densità sufficiente si potrebbero predisporre delle linee di bus locali) e creando un migliore equilibrio tra lavori e residenze. Questo tema ha ricevuto poco supporto anche a livello politico e mediatico, soprattutto se comparato all'attenzione che questi stessi settori riservano ai nuovi sviluppi di ampie aree suburbane. Dolores Hayden ci propone due esempi di riqualificazione di vecchi suburbi, che sono avvenute con successo, rivelando i benefici sociali di salvare questi luoghi, a prescindere dal grado di ricchezza della popolazione che vi abita. Allo stesso tempo suggeriscono l'importanza della giustizia economica come un principio guida negli sforzi del rinnovamento; si tratta di progetti molto complessi, anche se di piccole dimensioni e che richiedono un forte ruolo da parte della leadership locale, come anche di professionisti e attivisti, ma la condizione base è che i cittadini formino un consenso politico verso il cambiamento<sup>265</sup>.

L'urbanistica moderna, purtroppo, «conserva i caratteri di un rimedio applicato a posteriori»<sup>266</sup>, si forma cioè successivamente a ciò che dovrebbe controllare sia quantitativamente che qualitativamente, quando gli effetti delle trasformazioni sono ormai evidenti ed entrano in conflitto tra loro, costringendo interventi riparatori, che si propongono di risolvere i singoli problemi uno per uno, senza un collegamento, in modo frammentato e con una visione a breve termine, generando uno scollamento tra istanze politiche e urbanistiche.

Secondo L. Benevolo<sup>267</sup> una delle cause maggiori di questo ritardo iniziale dell'urbanistica rispetto ai problemi urbani è l'isolamento che essa vive rispetto al dibattito politico.

Una delle soluzioni che l'autore propone per cercare di ovviare questo scollamento è che si ritrovi un punto di incontro con quelle forze politiche che mirano a una trasformazione della società, partendo dalla consapevolezza dei problemi che essa porta

---

<sup>265</sup> Hayden D. (2003). *Building Suburbia: green fields and urban growth, 1820-2000*. New York: Pantheon Books, p. 239 e seguenti.

<sup>266</sup> Benevolo L. (1964). *Le origini dell'urbanistica moderna*. Roma-Bari: Laterza.

<sup>267</sup> Ibidem.



con sè e tentando di risolverli non con interventi costruttivi sconnessi tra di loro e settoriali, ma secondo un approccio globale. Ciò che spesso domina è invece la tendenza alla suddivisione dei grandi problemi in problemi minori. Le azioni settoriali, non collegate ad un piano generale, spesso finiscono coll'aggravare disfunzioni e squilibri. Tali interventi, non coordinati da un piano generale che derivi da una politica sufficientemente continua e consapevole, rischiano di innescare reazioni e di avere conseguenze che emergeranno negativamente nel lungo periodo, essendo soluzioni solamente parziali.

## Capitolo 6. LA VERSIONE EUROPEA DELL'URBAN SPRAWL

### 6.1. LE DIFFERENZE TRA SPRAWL NORD-AMERICANO E PERIURBANO EUROPEO

Il tema dell'urban sprawl ha ricevuto una massiccia quantità di attenzione accademica all'interno degli Stati Uniti negli ultimi anni, diventando un tema centrale soprattutto per la pianificazione. Il nord America è notoriamente riconosciuto per il suo modello residenziale che enfatizza la bassa densità e la dipendenza dall'uso dell'auto, mentre le nazioni europee appaiono più orientate a presentare sviluppi a più alte densità, politiche a favore dei trasporti pubblici, insediamenti più compatti. A dispetto di questa convinzione generale, a ben guardare le differenze tra i due continenti non sono così vaste come apparirebbero ad un primo sguardo. E tratti del medesimo fenomeno sono identificabili anche all'interno del nostro continente, da sempre considerato come esempio di buona pianificazione; anch'esso presenta casi di dispersione urbana: «(...) la diluizione della città secondo modelli insediativi segregati, dispersi e ad elevato consumo di suolo si connota come fenomeno ampiamente generalizzato e pervasivo in Europa: un fenomeno che ha interessato anche paesi caratterizzati da una consolidata e robusta tradizione di pianificazione e di intervento pubblico indirizzato al contenimento dei processi urbanizzativi»<sup>268</sup>.

«Oggi (...) i due contesti si sono molto avvicinati: se lo sprawl americano, pur essendo combattuto da quindici anni è un fenomeno ancora in crescita, la diffusione della città europea sta sempre più annullando i confini tra urbano e rurale, avvicinando molto le logiche della sua espansione ai processi di sprawl»<sup>269</sup>.

---

<sup>268</sup> Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002). *I costi collettivi della città dispersa*. Firenze: Alinea, pp. 19-20.

<sup>269</sup> Reale L. (2008). *Densità, città, residenza*. Roma: Gangemi Editore, p. 44.

Le città europee non sembrerebbero dunque essere immuni dalla pressione dell'*urban sprawl*: «Il *trend* diffusivo delle aree metropolitane considerate nel complesso non è peraltro circoscritto agli Stati Uniti, anche se colà vi è dominante»<sup>270</sup>.

E ancora: «In Europa, negli ultimi decenni, si sono manifestati in molti contesti metropolitani fenomeni di urbanizzazione diffusa, a bassa densità e discontinua, secondo un modello che si differenzia nettamente dall'espansione suburbana degli anni '50 e '60 che si era prevalentemente realizzata per contiguità e attraverso interventi edilizi relativamente composti. (...) si affermano fenomeni e tendenze almeno in parte riconducibili ai modelli diffusivi con cui si è tradizionalmente identificato lo sviluppo suburbano delle metropoli nordamericane»<sup>271</sup>.

Gli insediamenti a bassa densità collocati alle periferie delle città stanno diventando la norma anche per quanto riguarda le città europee. Ciò non significa che le città europee evolveranno secondo lo schema delle città americane, ma solo che le nazioni europee non sono immuni dal fenomeno, pur restando molto distanti le due situazioni. È tuttavia quasi inevitabile compiere una sorta di comparazione tra i due contesti, malgrado le sostanziali diversità esistenti nei due casi. Tale confronto vuole dare vita anche a un paragone in positivo, per promuovere il confronto con le esperienze degli altri paesi, per analizzare cosa si sta facendo nelle varie realtà per affrontare una problematica che per molti aspetti è comune.

Un recente rapporto dell'European Environment Agency<sup>272</sup> ha rilevato che nel solo decennio 1990- 2000 in Europa sono stati urbanizzati oltre 800.000 ettari di suolo.

Secondo lo stesso rapporto, il processo di urbanizzazione in Europa, si è evoluto seguendo un ciclo di cambiamento, a partire dagli anni del secondo dopoguerra, che è passato dalla fase di urbanizzazione – che raggiunse il picco di crescita di aree costruite intorno agli anni '50 e '60 – a quella di suburbanizzazione dei decenni successivi, in cui l'onda della crescita si allontanò dai centri cittadini.

Da un punto di vista storico, la crescita delle città era fondamentalmente collegata all'aumento di popolazione. Anche nella sua versione europea, l'*urban sprawl*, non è un

---

<sup>270</sup> Ardigò A. (1967). *La diffusione urbana*. Roma: Ed. Ave-An Veritas, p. 18.

<sup>271</sup> Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002). *I costi collettivi della città dispersa*. Firenze: Alinea, pp. 15-16.

<sup>272</sup> European Environment Agency (2006). *Urban Sprawl in Europe. The ignored Challenge*. Copenhagen: EEA.

fenomeno legato alla crescita di popolazione<sup>273</sup>, ma piuttosto a un insieme di altri fattori che guidano lo sviluppo delle città moderne, fra cui rientrano, anche in questo caso, le preferenze individuali per quanto concerne le scelte abitative – diminuisce l’attrattività del risiedere nelle aree cittadine centrali e aumenta la percezione della qualità della vita associata ad aree residenziali più rurali e vicine alla natura, includendo in questa categoria anche gli stessi suburbi - l’aumento della mobilità, le decisioni imprenditoriali e commerciali, le politiche sull’utilizzo dei suoli.

Infatti, sempre secondo il rapporto EEA, l’analisi dei trend storici, a partire dagli anni ‘50 in poi, dimostrano come le città europee si siano espanse con una media del 78%, mentre la crescita di popolazione è stata solo del 33%. Il ritmo del consumo del suolo è decisamente più marcato di quello della crescita demografica, l’aumento delle superfici artificiali è proporzionalmente molto più importante di quello della popolazione. La crescita delle aree costruite è cioè di molto superiore a quello che ci si aspetterebbe considerando solamente la variabile della crescita della popolazione, anzi in molti casi, le aree edificate aumentano laddove la popolazione è in calo.

Sono semmai identificabili altri fattori di tipo demografico che determinano l’espansione verso l’esterno delle aree costruite. Sono le famiglie con figli piccoli, secondo la letteratura di riferimento, che tendono a muoversi maggiormente verso i suburbi, esse vedono la casa, ancor di più se unifamiliare o bifamiliare, come il primo investimento da fare nel corso della loro esistenza. Gli investimenti nelle aree suburbane sono considerati come migliori per via dei bassi costi iniziali dei terreni e per il fatto che ci si aspetta che il loro valore aumenterà molto rapidamente. La ricerca di quartieri tranquilli e percepiti come sicuri, è tra i più importanti motivi che influiscono, anche in Europa, sulla decisione del luogo dove stabilire la residenza familiare. Grazie ai suoi costi relativamente bassi, la villetta nel periurbano costituisce per molti un mezzo d’accesso privilegiato alla proprietà privata. Ma perché è meno costoso acquistare una villetta nel periurbano? Sostanzialmente perché sul prezzo d’acquisto di un immobile incide il prezzo del terreno su cui è costruito, oltre ai costi della costruzione e delle spese connesse (imposte locali, tasse, etc.). Come abbiamo già visto, i prezzi dei terreni tendono a diminuire man mano che ci si allontana dai centri urbani grazie alla

---

<sup>273</sup> Castrignanò M., Pieretti G. (2010). Consumo di suolo e urban sprawl: alcune considerazioni sulla specificità del caso italiano. *Sociologia urbana e rurale*, 92-93, pp. 59-69.

conversione dei terreni da agricoli ad edificabili. Il costo delle villette nel periurbano varia poi in funzione della loro localizzazione geografica e distanza dai poli centrali.

Se il gruppo sociale che dimostra una significativa preferenza per il vivere urbano è identificabile con la categoria di persone giovani, single e senza figli, il carattere socio-economico delle aree periurbane del nostro continente è tipizzabile in famiglie con reddito medio o medio-alto, con figli, che hanno i giusti requisiti di mobilità e stili di vita per poter abitare in queste zone, e che dispongono di una certa aspirazione sociale del vivere suburbano<sup>274</sup>. Secondo alcuni autori infatti, anche in Europa «the dominant preference remain (...) for semidetached and detached properties with their own garden in suburban areas».<sup>275</sup> La crescita costante di case individuali, come tipo di residenza “preferita” dagli europei<sup>276</sup> - che si distanzia lungamente dall’urbanità europea di tipo tradizionale, e che segna il passaggio dalla città compatta a quella diffusa – è stata resa possibile da diversi fattori di tipo socio-economico.

«A partire dagli anni ’80 la “città dispersa” si è affermata anche in Europa, per effetto dell’emergere di stili di vita abitativi e di tendenze localizzative delle attività economiche che hanno privilegiato gli spazi suburbani, ma anche per effetto delle politiche di deregolamentazione che, in molti paesi, hanno delegittimato la pianificazione di inquadramento di area vasta consentendo l’affermarsi di politiche locali svincolate da un quadro di coerenze complessive. In Italia poi essa si è affermata anche in contesti non metropolitani, con vistosi processi di urbanizzazione della campagna che accompagnano il consolidarsi di sistemi produttivi di piccola impresa, a carattere distrettuale (relativamente polarizzato) o diffuso»<sup>277</sup>.

I nuovi sviluppi sono stati in molti casi parzialmente supportati da fondi europei, con l’intento di assicurare delle spinte economiche a zone considerate svantaggiate. I nuovi paesi membri dell’Unione solo da tempi più recenti, sono quelli dove il fenomeno dello

---

<sup>274</sup> European Environment Agency (2006). *Urban Sprawl in Europe. The ignored Challenge*. Copenhagen: EEA.

<sup>275</sup> Senior M.L., Webster C.J., Blank N.E. (2006). Residential Relocation and Sustainable Urban Form: Statistical Analyses of Owner-Occupiers’ Preferences. *International Planning Studies*, 11, 1, 41-57.

<sup>276</sup> Bertrand J.R., Chevalier J. (1998). *Logement et habitat dans les villes européennes*. Paris: L’Harmattan.

<sup>277</sup> Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002). *I costi collettivi della città dispersa*. Firenze: Alinea, p. 149.

sprawl urbano sembra essere meno evidente e facilmente rilevabile, ma probabilmente seguiranno le orme degli altri paesi nei prossimi decenni. Anzi, se possibile, gli impatti ambientali saranno ancora maggiori, dato che questi possiedono grandi quantità di paesaggi naturalistici e che l'urbanizzazione massiva in Europa non ha riguardato solo i terreni agricoli, ma non ha risparmiato nemmeno montagne e zone costiere.

La costruzione ai margini delle città è stata considerata durante gli anni '50 e '60 sinonimo di modernizzazione per le nazioni europee, all'epoca profondamente rurali e provinciali.

Il processo di integrazione europea è sicuramente uno dei fattori che più ha favorito l'abolizione delle barriere commerciali tra gli stati membri, ed è stato un elemento che ha concorso nella nascita delle super-regioni che attualmente travalicano i confini nazionali dei paesi europei. Quello della pianificazione è un problema comune e sentito in modo particolare da un grande numero di regioni europee, la cui capacità regolatoria delle singole municipalità non riesce ad affrontare le grandi forze che stanno ridando forma ai nostri territori.

All'interno degli Stati Uniti sono state implementate molteplici politiche per contrastare lo sprawl, o almeno per ridurne i suoi impatti: abbiamo visto gli esempi del *growth managment*, delle barriere della crescita, della *smart growth*, delle varie tecniche di preservazione dei suoli agricoli, del Transit Oriented Development<sup>278</sup>, i cui successi sono stati variabili e differenti da luogo a luogo<sup>279</sup>. In Europa viceversa anche la discussione scientifica su come sviluppare politiche per contenere lo sprawl è ancora ad uno stato embrionale, anche se alcune singole realtà stanno sperimentando degli interventi non privi di successi.

Allo stesso tempo, soprattutto nell'Europa occidentale, sono presenti alcuni trend che spingono nella direzione opposta: il possesso di automobili sta crescendo a ritmi molto sostenuti, questo dato ci dà importanti informazioni sul grado in cui una popolazione sia dipendente dal trasporto privato. Il presupposto è che nelle aree dove il fenomeno è presente in modo pesante, e guidare rappresenta l'unico modo per potersi spostare, le persone sono quasi costrette a disporre di un mezzo di trasporto per ogni patente.

---

<sup>278</sup> Cervero R., et al (2004). *Transit-Oriented Development in the United States: Experience, Challenges, and Prospects*. Transit Cooperative Research Program, Transportation Research Board.

<sup>279</sup> Pallagst K.M. (2007). *Growth Management in the US: Between Theory and Practice*. Ashgate: Aldershot.

Sembra inoltre che il numero di auto sia un indicatore maggiormente legato al grado di dispersione urbana, rispetto che alla variabile reddito, suggerendo che si tratta più di una questione di necessità che di una scelta personale.

Gli stili di vita suburbani stanno diventando molto più comuni, anche se la prossimità alle grandi città è certamente superiore a quanto avviene in America; gli sforzi per sostenere i trasporti pubblici sono sempre di meno e il loro utilizzo sta calando, anche se ad esempio gli spostamenti in bicicletta e a piedi rimangono molto popolari in alcune località. Sembra emergere cioè una certa convergenza nei modi insediativi di Stati Uniti e Europa occidentale, nonostante alcune differenze di base che non bisogna dimenticare, come la diversità del contesto storico che sta alla base dei due continenti, le differenti estensioni geografiche (nessuna nazione europea si avvicina per estensione o per popolazione alle dimensioni statunitensi; le stesse aree metropolitane europee sono di media dimensione se paragonate a quelle americane), i diversi sistemi di tassazione. La stessa idea di occupazione dei suoli statunitense è molto distante dalle più compatte città europee.

La morfologia della città europea è ben diversa da quella della città statunitense<sup>280</sup>. La seconda è principalmente organizzata attraverso un piano geometrico che prevede una struttura a griglia. La legge emanata nel 1785 dal Presidente statunitense Jefferson - padre della democrazia americana e forte difensore dei valori rurali - e che venne applicata in modo generalizzato a partire da allora, per stabilire i confini all'interno di territori vergini, impose di seguire una griglia costante, orientata secondo i meridiani e i paralleli terrestri, seguendo una tecnica scientifica e prospettica ben visibile anche a occhio nudo. L'affermazione secondo la quale l'organizzazione spaziale delle prime città americane, al momento della decolonizzazione, corrisponderebbe in gran parte allo schema tradizionale delle città europee, non trova conferma nei fatti. La presunta conformità tra le città dei due continenti tra il 1600 e il 1800, non riguarda che una minorità delle città statunitensi, la maggior parte della popolazione statunitense è

---

<sup>280</sup> Così come non esiste un'unica città europea, non esiste un'unica città americana: ognuna si è costituita secondo modalità anche sensibilmente differenti tra loro, che sono dipese dalla storia di ogni paese, dai valori sociali esistenti, dalle caratteristiche fisiche di base. Possono però essere rintracciate delle traiettorie condivise.

essenzialmente di stampo rurale agli inizi del 1800, mentre nel medesimo periodo ad esempio l'Inghilterra, si trova in piena espansione industriale e urbana<sup>281</sup>.

La morfologia della città europea viceversa si caratterizza innanzitutto per una agglomerazione secondo uno sviluppo di tipo radio-centrico, intorno ad un centro, che può essere un luogo importante per ragioni amministrative, religiose, pubbliche, commerciali, il quale costituisce una figura materiale visibile che rispecchia l'ideale politico dell'unità sociale, e che fa ritrovare una maggiore cultura dello spazio pubblico nel vecchio continente. Le città europee hanno una lunga storia di istituzioni importanti che le hanno dominate, così come anche un forte passato industriale.

L'organizzazione politica delle città europee ne condiziona profondamente l'aspetto fisico; essa si esprime secondo caratteri di vitalità ed autonomia generando una certa «(...) familiarità con l'imperfezione, una tolleranza dell'irregolarità, dell'incompiutezza del contrasto, che resteranno caratteri durevoli delle città europee.»<sup>282</sup>. Proprio da tale caratteristica discende l'enorme varietà e originalità tipica dei paesaggi urbani europei, che li rende immediatamente riconoscibili l'uno dall'altro. All'interno di tale diversità siamo tuttavia in grado di riconoscere alcune innovazioni strutturali<sup>283</sup>: l'alternanza di elementi pubblici e privati; la complessa ricerca dell'equilibrio fra i vari poteri presenti (politici, economici, militari, religiosi); la concentrazione e lo sviluppo verso l'altro per occupare il minor spazio possibile da dover circondare attraverso le mura difensive; il dinamismo. Nel vecchio continente la prospettiva si confronta di volta in volta con un'ampia gamma di paesaggi diversi, ricercando sempre un diverso equilibrio tra spontaneità e regolarità. La differenza della diversa applicazione del reticolo prospettico tra Europa e America si ritrova nel fatto che, nel nostro continente «(...) gli effetti della cultura prospettica non sono visibili nella scala geografica o dai satelliti, ma solo nella scala topografica, cioè avvicinando il punto di vista e conservando il collegamento con la visione da terra.»<sup>284</sup>.

---

<sup>281</sup> Ghorra Gobin C. (1989). Le péri-urbain: une nouvelle forme d'urbanité en France et aux Etats-Unis. In: *Acta Geographica*, 80, pp. 13-25.

<sup>282</sup> Benevolo L. (1993). *La città nella storia d'Europa*. Roma-Bari: Laterza, p. 34.

<sup>283</sup> Ibidem.

<sup>284</sup> Ibidem, p. 126.



L'Europa è un continente di urbanizzazione antica, in cui permangono tuttora gli impianti urbani medievali, e di tradizione centralizzatrice. La trasformazione avvenuta in seguito al nuovo ciclo di urbanizzazione vissuto dall'Europa alla fine degli anni '60, è stata radicale sotto l'aspetto dei modi dell'abitare e si posiziona in netta rottura con le tendenze osservate nell'immediato dopoguerra, marcate da una grande crisi abitativa e dalla costruzione di alloggi collettivi<sup>285</sup>.

Leonardo Benevolo<sup>286</sup> mette in luce quattro principali innovazioni della città europea del medioevo che sono perdurate fino ai giorni nostri:

- la formazione di strade e piazze dove si incontrano sia edifici pubblici che privati, che creano uno spazio pubblico dove gli abitanti si possono riconoscere;
- la complessità dei differenti poteri che si affiancano e si manifestano negli edifici e nei quartieri che questi edifici vanno a formare;
- la limitazione della città attraverso mura e porte e la concentrazione degli abitanti e delle attività all'interno di questo spazio chiuso, che cesseranno di esercitare questa funzione con l'evoluzione delle città e la creazione dei sobborghi e degli spazi urbani periferici;
- il dinamismo delle città, che cambiano progressivamente.

Sempre secondo il Benevolo, l'immagine considerata come identitaria della città europea è storicamente caratterizzata da due elementi: densità e diversità (intesa come concentrazione, su una stessa superficie non grande, di più elementi aventi funzioni differenti e di soggetti sociali eterogenei) che la valorizzano sia a livello sociale che culturale come simbolo di coesione. È una città che si è consolidata attraverso l'applicazione dei principi di armonia, equilibrio, gerarchia, ordine, che hanno garantito una crescita urbana concentrata e marcata da una netta dicotomia tra città e campagna. Quest'ultima nasce con la rivoluzione industriale e col culto del progresso, che spingono l'agricoltura al di fuori dei limiti della città, e a partire da questa il mondo urbano e quello rurale si sono sviluppati come due estremi opposti ma complementari, ma che ritrovano la loro logica in una scala sia spaziale che temporale di lungo periodo.

---

<sup>285</sup> Berger M. (2004). *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée?* Paris: Éditions du cnrs.

<sup>286</sup> Benevolo L. (1993). *La città nella storia d'Europa*. Roma-Bari: Laterza.

L'anzianità delle città europee, in cui gli investimenti fisici si sono accumulati nel corso dei secoli e le cui tracce sono ancora oggi ben presenti, e la loro relativa stabilità come sistemi urbani, formati da città di grandezza medio e medio-grande e solamente da qualche metropoli, posizionate relativamente vicine le une alle altre in un territorio ristretto, è un altro elemento di distinzione rispetto al continente nordamericano, dove sono presenti numerose e grandi metropoli situate a grandi distanze tra loro<sup>287</sup>. Il forte ancoraggio storico ha importanti conseguenze anche sull'aspetto fisico delle città: è portatore di specificità culturali, di tradizioni, di modi di organizzazione dello spazio, che tradizionalmente valorizza gli spazi pubblici aperti rispetto agli spazi comunitari chiusi.

Un'altra caratteristica della città europea, a partire dagli anni '20 in poi, secondo B. Secchi, è la porosità<sup>288</sup>, elemento che lo stesso Secchi definisce come l'interpenetrazione e il sovrapposizione di vuoti e pieni, di spazi costruiti e di spazi non costruiti, che non si oppongono più, ma che costituiscono un sistema di spazi intermediari che generano un'inedita rete di relazioni spaziali.

Le città europee si distinguono da quelle statunitensi anche per la diversità delle loro strutture politiche e sociali: la mobilità residenziale della popolazione (migrazione interna) è certamente inferiore nelle città del nostro continente, e questo è certamente un elemento che va a incidere favorevolmente sulla stabilità di un sistema urbano. Inoltre i due continenti presentano diversi tassi di immigrazione (migrazione esterna): se negli Stati Uniti il tasso di immigrazione è elevato, l'Europa subisce un tasso medio. E ancora, diversi sono i modi dell'abitare dei due ordini di città. Tutti questi elementi contribuiscono ad attribuire una certa robustezza alle città del vecchio continente.

Ci sono da tenere in considerazione anche altri fattori come la differenza nella pianificazione dei sistemi pubblici, la forte tradizione di pianificazione urbana europea, i differenti livelli di segregazione socio-spaziale (molto più elevati negli Stati Uniti) e il differente costo della benzina (in Europa la benzina costa circa il quadruplo del prezzo statunitense<sup>289</sup>) per spiegare l'utilizzo dell'auto che, se pur ampio, è comunque minore a

---

<sup>287</sup> Bagnasco A., Le Galès P. (1997). *Villes en Europe*. Paris: La Découverte.

<sup>288</sup> Secchi B. (2005). *La città del ventesimo secolo*. Roma-Bari: Laterza.

<sup>289</sup> Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.

quello statunitense. E ancora la netta distinzione tra le tradizioni di pianificazione territoriale europee e americane<sup>290</sup>: «(...) le località statunitensi non hanno, in confronto all'Europa, uno sviluppo particolarmente regolamentato. Con l'eccezione dei ricchi sobborghi residenziali, la maggior parte delle giurisdizioni garantisce lo status di libero mercato alle terre e all'ambiente edificato. Il territorio urbano e la vasta area di terre che circondano le città esistenti sono proprietà privata. I beni immobili sono trattati come gadget: possono essere acquistati e venduti, rasi al suolo e manipolati, a seconda dei capricci e delle strategie imprenditoriali. Le società europee, al contrario, hanno posto maggiori limiti a ciò che poteva essere fatto alla proprietà terriera, imponendo il rispetto di obiettivi culturali, redistributivi o tecnocratici come contropartita all'utilizzo dello spazio urbano.»<sup>291</sup>.

Anche se negli Stati Uniti il sistema di governo locale varia in modo anche importante da uno stato all'altro e risulta difficile stabilire un quadro generale della situazione è tuttavia possibile individuare dei tratti comuni.

Un unico e irripetibile mix di politiche pubbliche ha contribuito alla nascita dei suburbi statunitensi; i *cityscapes* europei e statunitensi sono stati modellati da come queste due diverse società si sono organizzate: dai sistemi di tassazione al sistema dei trasporti, dalle strategie abitative, alle politiche ambientali. Se tra i caratteri tipici dello sprawl statunitense è possibile individuare cioè una certa sistematicità nella sua produzione, il periurbano europeo si caratterizza per un maggiore carattere di spontaneità.

Nonostante dunque restino presenti notevoli differenze (come è evidente dalle foto visibili qui sotto) tra il periurbano europeo e lo sprawl nordamericano, il fenomeno non sarebbe solamente una peculiarità tutta americana.

È verso gli anni '90 che lo sprawl inizia ad essere considerato come un serio problema ambientale all'interno della Comunità Europea<sup>292</sup> ed entro la fine degli anni '90 il controllo dello sprawl urbano è diventato una delle maggiori riflessioni di politica

---

<sup>290</sup> Hall P. (1975). *Urban and Regional Planning*. Harmondsworth: Pelican.

<sup>291</sup> Molotch H. (1999). Che cosa la nuova Europa può imparare dalla vecchia America. In: Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 133-156.

<sup>292</sup> Commission for the European Communities (1990). *European Green Paper on the Urban Environment*. Brussels: CEC.

urbana di gran parte delle nazioni europee. Sono contemporaneamente sorti numerosi studi per indagare la letteratura presente sul fenomeno<sup>293</sup>.

Nonostante queste affermazioni è da tenere ben presente che i due fenomeni, lo sprawl nordamericano e il periurbano europeo, presentano differenze sostanziali l'uno dall'altro.

Immagine 5 – Foto del confronto visivo tra sprawl nord-americano e periurbano europeo.



Fonte: immagini scattate dall'autrice durante dei voli aerei.

Sono semmai identificabili come fenomeni che possiedono una matrice comune, ma che sia sul piano morfologico, che su quello strutturale, si esprimono con notevoli differenze. Il periurbano sarebbe identificabile come la forma assunta dalla risposta europea e italiana ai suburbi nordamericani.

Come ci spiega F. Indovina mentre lo sprawl «costituisce una procedura di intervento nel territorio per rilevanti aggregati, blocchi di villette (...) al contrario la diffusione è un fenomeno che in larghissima parte si presenta come “singolare”, scelta di singole famiglie o imprese; ancora lo sprawl è una modalità di “costruire” città (anche se in un senso forse non condivisibile), mentre la diffusione è una modalità di modificare una situazione urbana consolidata. Inoltre gli esiti sono completamente differenti poiché la diffusione ingloba centri e insediamenti storici ricostruendo un tessuto urbano

---

<sup>293</sup> Si veda per esempio Hoggart K. (2005). *The City's Hinterland: Dynamism and Divergence in Europe's Peri-urban Territories*. Aldershot: Ashgate. E: Phelps N.A., et al. (2006). *Planning and Politics at the Margins of Europe's Capital Cities*. Basingstoke: Palgrave.

sicuramente non identico a quello del passato ma che con quello ha fortissimi agganci, mentre lo *sprawl* è costruzione di un paesaggio completamente nuovo»<sup>294</sup>.

Secondo l'autore il periurbano risulterebbe, a differenza dello *sprawl*, dalla combinazione di una moltitudine di singole decisioni individuali, assunte da soggetti singoli, famiglie, imprese, enti e amministrazioni, dettate di volta in volta da preferenze soggettive piuttosto che da imperativi di tipo economico, legati sia alla migliore funzionalità dei luoghi che ai costi inferiori, che generano una sequenza di micro trasformazioni edilizie.

Nonostante ciò il bisogno di controllare il fenomeno della dispersione e di sviluppare città più compatte sembra essere un fatto generalmente accettato nel nostro continente. In questo senso le Direttive Europee hanno il grande pregio e di fungere da orientamento per i paesi membri.

Studiare le forme europee dell'*urban sprawl* può essere utile per comprendere sia alcune pratiche e forme dell'abitare sempre più diffuse, che alcuni meccanismi di utilizzazione dei suoli che si stanno verificando anche in Europa.

Nel 1999 l'European Spatial Development Perspective infatti raccomandò agli stati membri di perseguire il concetto di "città compatta", intendendola come città in cui le distanze sono brevi, per ottenere un miglior controllo su ulteriori espansioni delle città. In tutta Europa stanno prendendo piede una varietà di politiche per contrastare il periurbano, che provengono da diversi approcci, alcuni sono strumenti più *soft* e altri più *hard*, e vanno dalla diffusione di informazioni, ai finanziamenti e ai sussidi, dalle regolazioni, alle tassazioni, spesso adottati in combinazione e in base al sistema legale esistente. Il livello di implementazione varia tra le diverse nazioni, in alcune è più avanzato, in altre i ritardi sono vistosi.

All'interno del presente paragrafo ho tentato di ricostruire le differenze tra l'espressione del medesimo fenomeno, quello della diffusione urbana, all'interno del nuovo e del vecchio continente. L'obiettivo principale era quello di evidenziare quali sono quei meccanismi che agiscono in favore o contro la dispersione in entrambi i continenti e il filo conduttore che eventualmente li unisce.

Cercare di stabilire delle comparazioni tra contesti territoriali così diversi non è facile. Per ciò è necessario collocare l'analisi ad un livello di generalità molto elevato. Tale

---

<sup>294</sup> Indovina F., et al. (2009). *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli, p. 22.

difficoltà è parzialmente ridotta dall'aver dedicato delle sezioni specifiche del presente lavoro interamente a ciascuno dei due contesti territoriali.

## 6.2. IL PERIURBANO EUROPEO

Il XX secolo in Europa, secondo B. Secchi è stato un secolo dominato da due tendenze contrapposte<sup>295</sup>. Da un lato l'attesa di una forte crescita delle città, di un periodo di sviluppo, concentrazione e modernizzazione, che raggiunge il massimo del suo prestigio urbanistico tra gli anni '20 e gli anni '50, quando la concentrazione viene concepita come un modello concretamente capace di costruire un avvenire migliore per la società. Dall'altro il timore della dissoluzione della città stessa o della sua trasformazione in una forma urbana in cui non se ne riscontrino più le caratteristiche principali; timore che prende forma concreta soprattutto negli ultimi quattro decenni del secolo scorso, sotto il nome di dispersione urbana.

Queste due tendenze, se si guarda al continente europeo, sembrano verificarsi l'una dopo l'altra, e il passaggio dall'una all'altra è identificabile in un momento storico preciso, collocato tra gli anni '60 e '70, in cui le città europee escono definitivamente dalla fase della modernità per entrare in un nuovo periodo i cui tratti non sono ancora totalmente definiti<sup>296</sup>. La fase di concentrazione di persone e di attività in uno spazio limitato era iniziata già nel XIX secolo, esercitando una forte pressione sulle zone centrali, che è diminuita grazie all'espansione verso l'esterno. La concentrazione, sempre secondo Secchi, è una figura che ha fortemente organizzato il pensiero sulla città e sulla società urbana, tanto da farla divenire una caratteristica propria e univoca della città europea contemporanea<sup>297</sup>. Solo da un certo momento in poi iniziano a manifestarsi delle resistenze alla concentrazione, che non rispettano le regole grammaticali e sintattiche di base riconoscibili nel tessuto urbano classico<sup>298</sup>.

---

<sup>295</sup> Secchi B. (2005). *La città del ventesimo secolo*. Roma-Bari: Laterza.

<sup>296</sup> Ibidem, p. 29.

<sup>297</sup> Secchi B. (2000). *Prima lezione di urbanistica*. Roma-Bari: Laterza.

<sup>298</sup> Secchi B. (1993). Un'urbanistica di spazi aperti. In *Casabella*, pp. 597-598.

La concentrazione urbana sembra arrestarsi proprio là dove è nata, nella vecchia Europa<sup>299</sup>. Il periurbano si colloca infatti in una posizione di rottura con la precedente tradizione urbana europea, che ha sempre tentato di arginare l'estensione spaziale della città al fine di assicurarsi il controllo e la padronanza su di essa. La posizione è invece di continuità con la cultura urbana statunitense, ne rappresenta un prolungamento. Come abbiamo già visto infatti nel nuovo continente a partire dal 1800, nel momento in cui le varie nazioni stanno forgiando ognuna una propria identità, la cultura americana ha identificato nella casa unifamiliare posta nelle vicinanze di uno spazio verde un vero e proprio ideale di habitat urbano. Contrariamente alla situazione europea, la suburbanizzazione statunitense si colloca cioè lungo un *continuum* della medesima tradizione urbana e non in rottura con essa.

Lo sviluppo dei trasporti all'interno del nostro continente giocò un ruolo chiave per la dispersione lungo tutta la prima metà del secolo scorso, nell'ispirare nuove immagini a architetti e urbanisti, che invitano a dilatare la scala dello spazio urbano, sia temporalmente che spazialmente, modificandone il funzionamento. I progressi tecnologici in generale offrono la possibilità di effettuare delle costruzioni che oltrepassano la domanda reale di cui una città ha bisogno.

Anche Peter Hall interpreta la dispersione come la conseguenza inevitabile di una mobilità accresciuta, dapprima permessa dallo sviluppo delle vie tramviarie e ferroviarie negli anni '20 e '30 e successivamente da quello automobilistico<sup>300</sup>. Fino agli anni '50 anche le città più grandi si basavano su di un modello di funzionamento semplice, sia per quanto riguardava le residenze, che per gli impieghi, e che dipendeva principalmente dal trasporto pubblico. Successivamente, negli Stati Uniti già prima della seconda guerra mondiale, in Europa a partire dagli anni '60, - ma secondo dei trend universali -, le espansioni residenziali si spinsero oltre i limiti stabiliti dal sistema dei trasporti pubblici, basandosi principalmente sull'utilizzo dell'auto privata. Nello stesso momento anche gli impieghi iniziarono il decentramento, soprattutto per avvicinarsi ai nodi più importanti dei trasporti.

---

<sup>299</sup> Secchi B. (2005). *La città del ventesimo secolo*. Roma-Bari: Laterza, p.23 e seguenti.

<sup>300</sup> Hall P. (1997). *Megacities, world cities and global cities*. The First Megacities Lecture, Rotterdam, reperibile al link: [http://blog.citystateunit.com/wp-content/uploads/2009/03/peter\\_hall\\_megacities.pdf](http://blog.citystateunit.com/wp-content/uploads/2009/03/peter_hall_megacities.pdf)

Ma le stesse ragioni che permisero e favorirono l'espansione delle periferie e dei suburbi, produssero anche ulteriore congestione e inquinamento. Sempre secondo Secchi la storia urbana può essere interpretata come una serie di rotture o di continuità: coll'avanzare del tempo alcuni legami col passato si rompono, altri viceversa restano forti e visibili, altri ancora nascono solo in seguito. Il calo demografico delle città e la dilatazione del fenomeno urbano su territori di dimensioni inedite, secondo l'autore segnano un punto di rottura considerevole nella storia europea e occidentale.

Le tendenze alla dispersione urbana sono apparse nella maggior parte delle città europee a partire dagli anni '50<sup>301</sup>, non simultaneamente in tutti i paesi, ma con ritardi e anticipazioni inevitabili, avvenendo prima nei paesi dell'Europa del nord, e con un certo ritardo in quelli del sud. Infatti anche in Europa «L'industrializzazione provocò una migrazione di lungo periodo dalla campagna alla città, via via che l'agricoltura contadina cedeva il passo a un'agricoltura orientata al mercato, più capitalistica e intensiva. Quest'ultimo processo, che determinò un grande flusso di popolazione con una forte centralizzazione urbana e il declino demografico dell'hinterland delle città, ha continuato a essere un fenomeno significativo in alcune parti dell'Europa settentrionale fino agli anni '50»<sup>302</sup>.

La generalizzazione del fenomeno della dispersione a livello europeo è confermata da una ricerca condotta qualche anno fa<sup>303</sup>, la quale afferma che non è presente alcun tipo di correlazione significativa tra il fenomeno in oggetto e la dimensione e la posizione geografica delle varie agglomerazioni europee. In particolare la perdita di abitanti riguarda i centri storici di tutte le città più o meno grandi dei paesi occidentali che condividono la medesima evoluzione periurbana. Semmai le differenziazioni interne ai vari paesi europei riguardano la presenza di costrizioni geografiche quali un ambiente montano o la prossimità di litorali che limitano in qualche modo l'espansione urbana.

Il processo di deconcentrazione urbana registrata in Europa negli ultimi 60 anni rappresenterebbe lo stesso fenomeno complesso che si esercita su scala mondiale in tutti i paesi industrializzati. Già con le trasformazioni della rivoluzione industriale del 1700

---

<sup>301</sup> Catton N., et al. (1994). *Le système des villes européennes*. Paris: Anthropos.

<sup>302</sup> Cheshire P. (1999). Una nuova fase dello sviluppo urbano nell'Europa occidentale? In: Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 77-97.

<sup>303</sup> Melissinos A. (1998). L'enjeu des centres-villes. *Les Cahiers de l'ANAH*, 84.



si iniziò a notare una progressiva attenuazione del rapporto città/campagna – per lungo tempo alla base delle letture dello spazio - che da questo momento in poi si propaga con una certa continuità, ma senza mettere in discussione l'immagine della città europea: le città restarono organizzate su di una superficie delimitata, caratterizzata dall'opposizione centro/periferia. È solo successivamente, più precisamente a partire dagli anni '60, che i territori esterni alla città e le città stesse si confondono, cambiando i modi di vivere tradizionali tanto urbani quanto rurali, con scale temporali diverse tra i vari paesi<sup>304</sup>.

La situazione europea dell'immediato dopoguerra vede i governi nazionali piegati dalla pressante domanda di alloggi e di infrastrutture in seguito alla distruzione. Questo quadro è appesantito dagli intensi flussi migratori e da forti crescite demografiche. Un contesto del genere è sicuramente fertile per le speculazioni edilizie.

Alla fine della seconda guerra mondiale, in seguito alla pesante distruzione subita da molte città europee, si presenta l'occasione di realizzare una struttura urbana che fosse alternativa a quella della città storica. A tale bisogno di ricostruzione si associarono due fenomeni, che trovano posto all'interno del quadro d'industrializzazione massiva che ha seguito la fine della seconda guerra mondiale: il *baby boom* e l'esodo dalle campagne, verso una città che è considerata lo spazio principale della vita sociale, dove convergono i beni e la ricchezza. Queste dinamiche fanno sì che in Europa la questione dell'alloggio sia al centro di tutte le politiche urbane. Nel periodo successivo al secondo conflitto mondiale si impone una ricostruzione basata su una logica di emergenza, dato che interi patrimoni urbani sono andati distrutti, piuttosto che su di una logica pianificatoria di lungo periodo e di ampio respiro.

La forma delle città attuali è stata fortemente marcata da questi interventi di costruzione di grandi insediamenti residenziali.

Le città storiche non erano state concepite e non erano in grado di accogliere tale popolazione, la costruzione degli alloggi avvenne allora alle periferie delle città; si tratta di un urbanesimo funzionale a creare dei luoghi di vita salubri, sicuri e confortevoli.

La necessità di costruire si combina con l'industrializzazione delle costruzioni, sviluppatasi soprattutto nell'Europa dell'est e nell'Unione Sovietica, portando con sé

---

<sup>304</sup> Barattucci C. (2006). *Urbanisation disperses: interpretations-actions, France et Italie, 1950-2000*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.

importanti conseguenze, che secondo Secchi<sup>305</sup> si declinano su tre livelli. Innanzitutto si ricerca una unificazione e codificazione delle componenti dell'edificio e dei suoi assemblaggi; secondariamente si riduce l'orizzonte temporale di un prodotto industriale che è destinato ad avere una durata inferiore al passato; e infine si attribuisce una scarsa attenzione alle specificità locali, sia culturali (come ad esempio le tradizioni di un luogo), che fisiche (come le condizioni climatiche e i materiali di costruzione). Questa considerazione è generale, in realtà esiste una grande diversità di questi insediamenti costruiti nei vari paesi europei, in base al grado di industrializzazione. La diretta conseguenza di questo meccanismo è comunque che le case sono spesso poco flessibili e modificabili e che l'insonorizzazione è spesso mediocre.

Questi alloggi però segnano allo stesso tempo un cambiamento dei modi di vita: significano il passaggio da una società indigente a una che sperimenta delle abitazioni per molti aspetti confortevoli e che funzionano in maniera positiva per una trentina d'anni all'incirca all'interno dell'Europa occidentale, per entrare in crisi alla fine degli anni '60.

È tra gli anni '60 e '70, quando le necessità e le retoriche della ricostruzione si attenuano e le condizioni socio-economiche delle famiglie migliorano, che lo stato delle città europee appare sempre meno tollerabile a una parte sempre più grande di popolazione.

Ed è verso l'inizio degli anni '70 che inizia l'esodo da questi luoghi<sup>306</sup>.

All'inizio del processo l'uscita dalla città è un simbolo di benessere, secondo J. Lévy<sup>307</sup> e solo successivamente, e con più esattezza alla fine degli anni '90, che gli aspetti legati a una morale del sacrificio e di una certa razionalità economica cedono il passo ad una morale più edonistica di voler abitare il periurbano, all'interno della quale l'abitazione è uno degli elementi che contribuiscono a collocare un soggetto e la sua famiglia sulla scala sociale.

Tra le cause di questo esodo J. Donzelot, sempre nell'opera citata poco sopra, include la forte evoluzione delle aspettative verso l'alto, l'abbandono in tutte le nazioni europee

---

<sup>305</sup> Secchi B. (2005). *La città del ventesimo secolo*. Roma-Bari: Laterza.

<sup>306</sup> Donzelot J. (2006). *Quand la ville se défait: quelle politique face a la crise de banlieues*. Paris: Seuil.

<sup>307</sup> Lévy J. (2001). Préface a: Pinson D. Thomann S. *La maison en ses territoire, De la ville à la ville diffuse*. Paris: L'Harmattan.

degli alloggi sociali e la deproletarizzazione, che segnano questo particolare momento storico. L'innalzamento di status di un soggetto e della sua famiglia, secondo l'autore, si traduce automaticamente con il trasferimento in un quartiere di livello più elevato, secondo una pratica simile a quella che abbiamo descritto nel quadro statunitense.

I quartieri popolari non attraggono più, anzi divengono un luogo a cui è preferibile non appartenere. La periferia è generalmente un elemento che viene rifiutato dalla popolazione all'interno del nostro continente, è percepita come un ambiente poco ospitale e deprimente. Si preferisce pagare un prezzo più elevato ma avere un'abitazione individuale. È verso la metà degli anni '70 che questo fattore inizia ad essere preso in considerazione.

Man mano che sempre più persone lasciano vuoti degli appartamenti, questi vengono abitati da altre famiglie, spesso di origine immigrata, in una spirale di progressivo degrado fisico degli edifici, e spesso anche di tipo sociale.

Una delle maggiori conseguenze di questo trend è che le città europee sono divenute via via meno compatte e non ci sono segnali evidenti di un'inversione di queste tendenze.

Il tessuto urbano ne è uscito fortemente frammentato, sono nate nuove polarizzazioni che hanno fatto diminuire il peso del classico sistema radiocentrico tipico delle città europee.

Attualmente la dispersione residenziale non è più un fatto marginale o episodico nella formazione dell'ambiente urbano contemporaneo europeo, ma anzi sembra essere uno tra i suoi elementi predominanti<sup>308</sup>.

Anche nel quadro europeo, come in quello americano, vengono utilizzati moltissimi sostantivi per indicare il fenomeno della dispersione: *conurbation*<sup>309</sup>, periurbano, sono solo alcuni dei molti. Ancora una volta l'ampia disponibilità di termini sottolinea la complessità del fenomeno che stiamo esaminando, da cui deriva la difficoltà degli autori ad individuare dei concetti quanto più precisi per qualificarlo.

Non esiste una denominazione europea unanimemente ritenuta in grado di qualificare il fenomeno della periurbanizzazione, né un'unica maniera di qualificare questi spazi, anche se tutti i paesi europei sono toccati dal fenomeno. Ogni paese elabora proprie costruzioni statistiche per delineare a livello amministrativo il periurbano, spesso basate

---

<sup>308</sup> Ibidem.

<sup>309</sup> Geddes P. (1970). *Città in evoluzione*. Milano: Il Saggiatore.

su criteri di tipo socio-economico, legate a parametri di sviluppo, come gli spostamenti domicilio-lavoro, che hanno numerosi pregi, ma ci restituiscono una visione parziale del fenomeno.

Con ciò non si intende certamente negare l'importanza di possedere delle definizioni amministrative di periurbano, che fra le altre cose consentono la produzione di statistiche di tipo ufficiale. A titolo esemplificativo riportiamo la metodologia seguita per definire un comune, o più generalmente un'area territoriale, come periurbana all'interno del sistema francese. Secondo l'Insee<sup>310</sup> tale definizione viene fatta in base a due criteri, uno di tipo funzionale e l'altro di tipo paesaggistico. Il primo si riferisce alla quantità di soggetti attivi residenti che hanno un'occupazione al di fuori del loro comune di residenza (tale quota deve essere pari o superiore al 40%) e all'interno di una o più aree urbane. Il secondo criterio afferma invece che per essere definita come periurbano un comune deve possedere una zona costruita separata dal polo urbano da cui dipende da una striscia non costruita, fatta di prati, campi o parchi, larga almeno 200 metri. Secondo E. Charmes<sup>311</sup> quest'ultimo criterio rinvia a uno degli aspetti fondamentali propri della vita periurbana e che la distinguerebbe dalla vita della periferia: cioè l'attraversamento di uno spazio verde per giungere alla propria residenza. Tale elemento costituirebbe, secondo l'autore, un forte elemento identitario per gli abitanti del periurbano.

L'analisi geografica conferma la pertinenza solo relativa dei confini degli stati per cogliere la dimensione periurbana dei territori. Vi è infatti un'ampia discrezionalità nel definire quali sono le distanze da prendere in considerazione, dimostrando ancora una volta come si tratti di una questione ibrida e plurale.

Altri paesi invece, soprattutto dell'Europa del sud (come Italia, Spagna e Grecia), che pur presentano ugualmente il fenomeno, non hanno adottato alcuna definizione in merito. Ciò dipende anche dal fatto che i paesi dell'Europa del nord e dell'ovest, di forte densità e antica storia industriale, hanno costruito delle categorie atte a comprendere la periurbanizzazione, mentre quelli del sud, a forte connotazione rurale e marcati

---

<sup>310</sup> Institut National de la statistique et des études économiques.

<sup>311</sup> Charmes E. (2009). L'explosion périurbaine. *Etudes Foncières*, 138, pp. 25-36.

dall'opposizione città/campagna non hanno molto interesse concettuale per l'ibridazione degli spazi<sup>312</sup>.

Comunque all'interno delle categorie urbane utilizzate nelle statistiche ufficiali dappertutto quella di periurbano è la meno conosciuta: le periferie e i centri storici godono sicuramente di un maggior spazio sia a livello mediatico che di dibattito pubblico. Anche all'interno dei contesti accademici il periurbano è il campo dove la ricerca stessa è più carente rispetto ad altre tematiche.

Gli abitanti periurbani stessi spesso ignorano l'esistenza del periurbano.

A livello definitorio però i termini più utilizzati per delineare il fenomeno all'interno del nostro continente sono quelli di "periurbano", e di "periurbanizzazione"<sup>313</sup>, termini che soffrono un po' della loro scarsa diffusione a livello di scala più ampia, al di fuori degli specialisti del settore. Questi sostantivi servono per descrivere un'urbanizzazione che è dispersa, diffusa sul territorio e più in generale per qualificare tutte le recenti espansioni della città.

Secondo la definizione di Gottman<sup>314</sup>, l'urbanizzazione è un processo economico e sociale, politico e culturale che conduce l'umanità verso nuove forme di civilizzazione sempre più urbane nel senso di non-agricole, caratterizzate da formazioni di grande densità e da insediamenti totalmente separati dal lavoro della terra. Si tratta di una definizione strettamente associata ai concetti di densità e di concentrazione, da cui deriva la ricerca di nuovi termini per descrivere il fenomeno attuale, come "dispersione" e "diffusione", che sono tra i più utilizzati, in modo intercambiabile l'uno all'altro, anche se in realtà mettono in luce aspetti differenti. In particolare la "dispersione" pone l'accento sullo sparpagliamento degli elementi all'interno dello spazio, mentre la "diffusione", enfatizza l'aspetto del raggiungimento di punti dello spazio sempre più lontani. Se la prima rimanda alla casualità delle nuove urbanizzazioni, alla loro frammentazione, la seconda rimanda alla fuoriuscita dell'urbanizzazione al di là dei confini storici degli insediamenti, alla ricerca di nuovi spazi. Potremmo affermare che la

---

<sup>312</sup> Roux E., Vanier M. (2008). *La périurbanisation: problématiques et perspectives*. Paris: DIACT, La Documentation Française, p. 24.

<sup>313</sup> Ciò è vero soprattutto in Italia e in Francia, dove i termini sono tradotti rispettivamente con "périurbain" e "périurbanisation". In lingua tedesca si utilizza il termine "zwischenstadt", in olandese "randstad".

<sup>314</sup> Gottmann J. (1965). Grandezze e miserie dell'urbanizzazione moderna. *Urbanisme*, 88: 40-50.

tendenza di base è quella della dispersione, la diffusione rappresenta il modo in cui si esprime tale dispersione.

Se l'urbanizzazione in senso generale è la concentrazione della popolazione all'interno delle città – dunque prima di tutto si tratta di un'agglomerazione urbana – parliamo di urbanizzazione dispersa partendo dal presupposto che tutti i tipi di costruzioni (un'abitazione, una strada, un complesso commerciale) costituiscono una forma di urbanizzazione a prescindere dalla loro dimensione.

Il termine periurbano, usato sia come aggettivo che come sostantivo, si è prepotentemente inserito all'interno del dibattito scientifico europeo di molte discipline, così come nei nostri paesaggi e nelle vite dei cittadini, ma resta un concetto con una definizione complessa e non univoca. Esso è comparso per la prima volta nel 1967, ad opera del geografo J.B. Racine, in un articolo intitolato *Exurbanisation et métamorphisme périurbain*.

Indica generalmente un tipo di spazio ibrido, dai confini mal definiti, che emerge intorno alle città presentando dei paesaggi e dei modi di utilizzo dei suoli totalmente nuove.

Innanzitutto il periurbano sottintende l'esistenza di un centro, e, come indica la presenza del prefisso greco “peri”, presuppone un rapporto di vicinanza, l'esistenza di un intorno, da cui questa forma di urbanizzazione dipende e da cui parte per estendersi via via più lontano<sup>315</sup>. Questa rappresenta una prima differenza con lo sprawl americano, che non esige necessariamente delle forme urbane specifiche che rappresentino una centralità.

Per quanto riguarda l'aspetto esteriore del periurbano, Guido Martinotti ci offre una chiara e suggestiva descrizione degli elementi presenti, che in realtà non si distaccano molto da quelli che abbiamo citato nelle varie definizioni dello sprawl nordamericano: «Dal punto di vista della morfologia fisica il periurbano è particolarmente rilevante perché è il luogo in cui, nell'immagine sudjichiana, la potenzialità urbana si scarica, come l'elettricità da un cavo ad alta tensione, in una serie di forme insediative, aeroporti, shopping malls, quartieri residenziali, infrastrutture di tempo libero, ma anche semplici agglomerazioni di insediamenti del più vario tipo attorno a strade, autostrade, ferrovie, stazioni e altri servizi»<sup>316</sup>.

---

<sup>315</sup> Grosjean B. (2010). *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la “ville diffuse”*. Wavre: Mardaga.

<sup>316</sup> Martinotti G. (1999). Introduzione a Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, p. 40.

Il periurbano presenta un gradiente di densità di popolazione e di attività e servizi decrescente secondo un ordine spaziale<sup>317</sup>. Non è un caso che all'interno del *Vocabulaire de la ville*<sup>318</sup>, il termine “periurbano” sia posizionato successivamente a “agglomerazione”, “città centrale”, “banlieue” e sia seguito da “rururbanizzazione”<sup>319</sup>, all'interno della sezione dedicata alla struttura degli spazi urbani, seguendo un'organizzazione decrescente della densità. Le voci infatti non sono elencate in ordine alfabetico, ma secondo una “progressione significativa”<sup>320</sup>.

In particolare “agglomerazione” è una nozione di tipo morfologico che si basa sul concetto di continuità delle zone costruite tra una città centrale e le sue periferie (i criteri per stabilire la continuità variano da un paese all'altro). La crescita parallela di due o più agglomerazioni vicine dà vita a una conurbazione, che comprende sia tutte le città centrali delle varie agglomerazioni incluse, che le loro periferie<sup>321</sup>. La città centrale è definita come il comune più popolato all'interno di una agglomerazione, sarebbe cioè la città centrale dell'agglomerazione, ed è una nozione differente da quella di centro-città, che diversamente indica la zona più attiva della città, dove si raggruppano infrastrutture, commerci e servizi rari<sup>322</sup>.

I comuni periurbani non appartengono dunque all'agglomerazione, nel senso della continuità del costruito.

La *banlieue* viene intesa come periferia, che si definisce tale in base alla prossimità a un centro urbano da cui dipende funzionalmente, tralasciando tutte le connotazioni di tipo sociale che frequentemente sono associate al termine<sup>323</sup>.

---

<sup>317</sup> Ibidem, pp. 19-20.

<sup>318</sup> *Vocabulaire de la ville. Notions et références.* (2001). Paris: edition du Temp.

<sup>319</sup> La rururbanizzazione è un processo che riguarda la trasformazione dei villaggi rurali, ma che di per sé non significa che coincida con una crescita urbana. Si differenzia dalla periurbanizzazione perché riguarda solamente la funzione dell'abitare e dipende dalla presenza di una piccola agglomerazione che ne costituisce il polo attrattore. Per un approfondimento si veda: Bauer G., Roux J.M. (1976). *La rururbanisation ou la ville éparpillée.* Paris: Seuil.

<sup>320</sup> *Vocabulaire de la ville. Notions et références.* (2001). Paris: edition du Temp, p. 3.

<sup>321</sup> Ibidem, p. 36.

<sup>322</sup> Ibidem, p. 37.

<sup>323</sup> Ibidem, p. 41.

Le periferie - a differenza delle zone periurbane - stabiliscono un rapporto di continuità con le zone di concentrazione, si collocano in relazione con l'insieme della forma urbana con cui si correlano e si misurano come parti di un tutto. Non sono presenti elementi di discontinuità.

Viceversa la grande quantità di offerta residenziale di villette singole non dipende che da se stessa, ha attributi che spingono sempre più verso un carattere di indipendenza<sup>324</sup>.

Il periurbano invece «décrit les espaces d'urbanisation diffuse sans solution de continuité avec la ville-centre situés au-delà de la couronne des banlieues ou périphéries immédiates de la ville centre d'agglomération. (...) leurs activités, leurs infrastructures, l'habitat et les modes de vie des résidents en font des dépendances de la grande ville. De moins en moins dense lorsqu'on s'éloigne de la ville-centre, ils sont identifiable par la cartographie des déplacements domicile-travail»<sup>325</sup>.

Per concludere con l'elenco delle voci del *Vocabulaire*, "rururbanizzazione" è un neologismo nato intorno agli anni '80 ad opera dei geografi, e che oggi è utilizzato molto meno rispetto a un tempo, perché ha perso di attualità: era particolarmente adeguato in una fase iniziale del processo di diffusione urbana per indicare la dispersione dei luoghi dell'abitare verso gli spazi rurali. In particolare la definizione del termine prevede tre caratteristiche principali, che sono: discontinuità dell'urbanizzazione; preponderanza di abitazioni individuali; predominanza di spazio non urbanizzato, principalmente agricolo. Oggi viene frequentemente utilizzato per designare il periurbano più lontano, ma già a partire da questi pochi elementi introduttori ci si rende conto di come restituisca un'immagine solo parziale del fenomeno della dispersione urbana.

Il rapporto tra rururbanizzazione e periurbano va piuttosto visto come un continuum in cui la rururbanizzazione è considerata una tappa all'interno di un processo più lungo che conduce alla periurbanizzazione<sup>326</sup>. A differenza della rururbanizzazione, il periurbano non comprende solo l'occupazione residenziale dei suoli agricoli, ma prevede anche l'installazione di infrastrutture e di attività che non sono legate al mondo rurale, ma che

---

<sup>324</sup> Aymonino C. (1977). *Lo studio dei fenomeni urbani*. Roma: Officina, p. 51.

<sup>325</sup> *Vocabulaire de la ville. Notions et références*. (2001). Paris: edition du Temp, p. 42.

<sup>326</sup> Barattucci C. (2006). *Urbanisation disperses: interpretations-actions, France et Italie, 1950-2000*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, p. 142.



viceversa sono legate al sistema urbano. Il termine periurbano sembra più adatto alla situazione attuale perché racchiude anche la costruzione di edifici destinati ad utilizzi diversi da quello residenziale, come quelli commerciali, non legati al sistema rurale, ma partecipanti al sistema urbano.

Il passaggio da un termine all'altro ha il vantaggio di riconoscere la dinamicità di un fenomeno che è in continua evoluzione; uno dei suoi limiti è che il prefisso "peri" riunisce una vastità di situazioni periferiche anche molto differenti tra loro.

Altri elementi utili per delineare il quadro definitorio del fenomeno che stiamo studiando, soprattutto dal punto di vista dello stile di vita, ci provengono dal *Lexique de la ville*<sup>327</sup>, sul periurbano si dice « (...) Il fait toutefois pleinement partie de la ville si l'on observe les activités et les modes de vie de certains de ses habitants (les navetteurs), qui travaillent au centre et profitent de ses commerces et de ses services, relies chaque jour par des migrations alternantes importantes, majoritairement assumées en automobile. Morphologiquement, l'espace périurbain correspond à un paysage spécifique, dont l'urbanisation a débuté à l'issue de la Seconde Guerre mondiale et s'est accentuée durant le dernier quart du XX siècle, sous la forme de lotissements et de constructions individuelles essentiellement (...)».

Il termine "periurbanizzazione" indica il processo di formazione del periurbano, che è il prodotto della periurbanizzazione<sup>328</sup>.

Il rapporto tra i due concetti è pressoché simile a quello esistente tra "suburbio" e "suburbanizzazione"<sup>329</sup>.

All'interno del *Dictionnaire La ville et l'urbain*<sup>330</sup>, la *périurbanisation* viene definita come un «processus recouvrant l'ensemble des mouvements centrifuges qui ont conduit à l'étalement urbain au-delà des limites des agglomérations urbaines, dans les communes rurales situées à leurs périphérie. L'usage de l'automobile a entraîné des mouvements de population et des formes urbaines spécifiques dont le modèle est la

---

<sup>327</sup> Antoni J.P. (2009). *Lexique de la ville*. Paris: Ellipses édition, p. 122-123.

<sup>328</sup> Roux E., Vanier M. (2008). *La périurbanisation: problématiques et perspectives*. Paris: DIACT, La Documentation Française.

<sup>329</sup> Per un approfondimento sul termine si veda: Pieretti G. (2013). *Suburbanization*. In: *Encyclopedia of quality of life research*. Springer. Prossima uscita.

<sup>330</sup> Pumain D., Paquot T., Kleinschmager R. (2006). *Dictionnaire La ville et l'urbain*. Paris: Anthropos, p. 214-215.

*suburbia* americana (...). L'accelerazione della suburbanizzazione negli Stati Uniti dalle anni 1960 e la sua diffusione in Europa sotto forme leggermente diverse, dette *d'urbanisation des campagnes* o *rurbanisation* o *péri-urbanisation* apparse dal 1970 in Scandinavia e Gran Bretagna, poi in Francia e nel corso della decennio 1980 nell'Europa del sud, hanno suscitato interpretazioni di tipo catastrofista (...).

*Périurbanisation* è anche la seconda delle "tre velocità" delle città di cui parla Donzelot<sup>331</sup>, che generano tre diverse entità urbane<sup>332</sup>. All'interno del processo di periurbanizzazione, secondo l'autore, le società europee si urbanizzano totalmente, le classi medie si sono considerevolmente sviluppate e i conflitti di classe hanno perso di attualità. Subentra così una logica di separazione che rompe l'unità relativa della società urbana e questa nuova libertà dalle appartenenze socio-spaziali si paga, sempre secondo Donzelot, con una doppia dipendenza: verso i mezzi di trasporto da una parte e verso le garanzie di tranquillità offerte dai luoghi dell'abitare dall'altra. «Vivre dans le périurbain, c'est s'installer non seulement "à la campagne" mais "dans le mouvement"»<sup>333</sup>.

Secondo uno studio condotto in Francia da Eric Charmes<sup>334</sup>, e basato su di una precedente analisi condotta da Vilmin<sup>335</sup>, il processo di periurbanizzazione di un comune è riassumibile in quattro tappe. Il processo inizia con l'estensione dell'area di influenza di una città vicina e con l'aumento delle richieste di alloggi. Tale richiesta è generalmente bene accolta, perché interpretata come un modo per rivitalizzare il paese, ripopolare le scuole; ovviamente è ben accolta anche dalle imprese costruttrici e dai proprietari terrieri. Con la prima fase si determina una crescita importante per il comune in termini di popolazione, che incide sugli equilibri precedenti. Successivamente alla fase di crescita quantitativa subentra una fase di stabilizzazione e di preservazione da ulteriori crescite che turberebbero l'equilibrio raggiunto, comporterebbero nuove costruzioni, perdita di spazi verdi, svalutazione degli immobili e che fa subentrare una

---

<sup>331</sup> Donzelot J. (2009). *La ville à trois vitesses et autres essais*. Paris: éd de la Villette.

<sup>332</sup> Le altre due sono rispettivamente la relagazione e la gentrificazione.

<sup>333</sup> Donzelot J. (2009). *La ville à trois vitesses et autres essais*. Paris: éd de la Villette, p. 65.

<sup>334</sup> Charmes E. (2009). L'explosion périurbaine. *Etudes Foncières*, 138, pp. 25-36.

<sup>335</sup> Vilmin T. (2006). Le système local de l'urbanisation en maison individuelles. *Etude de cas en Ile-de-France*. Logiville, rapport pour le PUCA, ministère de l'Équipement.

sorta di dimensione difensiva. Malgrado ciò le pressioni favorevoli alla crescita permangono, esse provengono sia da parte dei proprietari terrieri sia dalle necessità di mantenere in vita alcuni servizi, soprattutto scolastici, dato che col passare del tempo aumenta anche l'età raggiunta dai primi gruppi che si sono insediati nel comune e subentrano nuove esigenze, ma l'esigenza è anche quella di attirare dei nuovi nuclei familiari con bambini.

Per completezza precisiamo anche la distinzione esistente tra periurbanizzazione e metropolizzazione<sup>336</sup>: sinteticamente la prima tratta delle relazioni esistenti tra una città e i suoi territori adiacenti, e quindi a una scala intraterritoriale, mentre la seconda tratta delle relazioni di una città, con altre città più o meno vicine, e quindi a una dimensione interterritoriale.

In rottura col precedente esodo rurale, col declino e lo spopolamento delle campagne, la periurbanizzazione è a volte interpretata come una forma di rinascita del rurale, secondo la quale il processo di periurbanizzazione negli ultimi anni si sarebbe svolto anche sotto la pressione sempre più diffusa del "ritorno alla campagna", nella misura in cui le distanze relative tra queste zone e le città centrali e le condizioni di trasporto favorevoli, permettono di andare e tornare dalla città nella stessa giornata e anche più volte al giorno.

La visione della rinascita del rurale punta però l'attenzione solamente sulla componente demografica, trascurando gli altri fattori. Le esigenze e le abitudini dei nuovi abitanti di queste aree di campagna sono profondamente differenti da quelle dei vecchi abitanti.

Non si tratta affatto di un ritorno alla campagna, alla vita nei campi, nè di una rivitalizzazione del mondo rurale. Il mondo rurale è un'altra cosa, è fatto di terre, di animali, di contadini, di fatiche, di altri ritmi di vita, tutti elementi sempre più difficilmente individuabili all'interno di questi scenari che snaturano le caratteristiche specifiche della campagna. La stessa valorizzazione della terra è concepita in modo diverso. Nel caso dei nuovi abitanti del periurbano il valore della terra non risiede nei suoi fini produttivi, ma si tratta piuttosto di una valorizzazione fortemente connessa al benessere inteso in senso ampio, concezione ben distante da quella propria dei contadini. Come spiega Lefebvre a proposito del rapporto città/campagna: «La vita urbana penetra la vita contadina spogliandola di elementi tradizionali: artigianato,

---

<sup>336</sup> Per un approfondimento sul termine si veda: Sassen S. (1997). *Le città globali*. Torino:Utet. E: Ascher F. (1994). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: éd O. Jacob.

piccoli centri che deperiscono a profitto dei centri urbani (commerciali e industriali, reti di distribuzione, centri di decisione, ecc.). I villaggi si ruralizzano perdendo la specificità contadina. Si adeguano al mondo cittadino (...)»<sup>337</sup>.

Gli insediamenti del periurbano magari possiedono una densità che si avvicina a quella di un villaggio rurale, ma solamente questo aspetto. Le relazioni sociali, i modi di vita, gli stili di comportamento sono tutt'altro che rurali. Più che di rinascita del rurale si tratterebbe quindi di una nuova crescita demografica delle campagne.

Chi ci guadagna maggiormente in questo processo non sono le aree rurali, ma bensì quelle periurbane. Non si tratterebbe infatti di una vera e propria rinascita, dato che questi movimenti non hanno tanto rivitalizzato, ad esempio paesaggisticamente, le zone rurali, rientrando sotto l'influenza urbana sia dal punto di vista dell'impiego che di quello dei servizi.

Si tratta se mai di una trasformazione dello spazio rurale, per adattarlo ai nuovi bisogni di cui sono portatori i nuovi abitanti che abitano questi luoghi ai margini delle città; ma il paesaggio che ne deriva non possiede che un rapporto di parentela lontano con il quadro di vita rurale che vi viene ricercato. Inevitabilmente l'utilizzo non agricolo della campagna apporta delle modificazioni.

Gli abitanti del periurbano non possiedono uno stile di vita rurale: la maggior parte di essi rientrano in una cultura di vita urbana, sia per quanto riguarda le abitudini che per gli stili di consumo, anche se in molti casi si tratta del possesso solamente dei segni esteriori dello stile di vita urbano. Il periurbano dà vita a nuovi modi di vivere, a un altro tipo di urbanità, di fatto molte delle caratteristiche tipiche della vita in città non appartengono a questi nuovi stili di vita.

Oltre alla descrizione fisica del periurbano, che abbiamo precedentemente citato, Martinotti ci fornisce anche qualche elemento sulla sua morfologia sociale, che aggiungiamo per completare il quadro definitorio del periurbano fin qui delineato: «Ma il periurbano è anche il luogo della collocazione di nuove residenze, sempre meno componenti di cellule comunitarie locali e sempre più "campi-base" dai quali si elaborano e si attuano le strategie di attraversamento del territorio metropolitano»<sup>338</sup>.

---

<sup>337</sup> Lefebvre H. (1970). *Il diritto alla città*. Padova: Marsilio, p. 88.

<sup>338</sup> Martinotti G. (1999). Introduzione a Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, p. 44.

La periurbanizzazione però viene vista come qualcosa che va ben al di là della pura dedensificazione dei territori, per divenire un vero e proprio progetto centrato sulla casa, sull'automobile, sulla famiglia e sul patrimonio<sup>339</sup>, che fa realizzare il desiderio, a una parte dei membri della società, di evitare tutte quelle forme di interazione sociale che non desiderano.

Anche Martinotti definisce il periurbano come «il luogo delle trasformazioni della morfologia sociale della città e della creazione di nuovi stili di vita, perché è il luogo in cui si sperimentano le nuove strategie individuali e familiari di organizzazione di tempo e spazio, a loro volta derivanti dalle trasformazioni indotte dagli sviluppi tecnologici delle “macchine per abitare”»<sup>340</sup>

La periurbanizzazione viene da più parti letta come un fenomeno associato all'individualismo di massa che ha caratterizzato il XX secolo. Le ondate di espansione periurbana infatti coincidono con lo sviluppo di quelle che vengono definite come le nuove classi medie che desiderano avere un accesso alla proprietà privata.

Dal punto di vista sociale infatti «Les espaces périurbain sont généralement appréciés comme l'espace des classes moyennes. Ils seraient le lieu d'installation privilégié des ménages biactif ayant un ou deux enfants, à la recherche d'un logement adapté par sa taille et ses commodités à la vie familiale»<sup>341</sup>.

Le famiglie dominano largamente all'interno di questo tipo di spazio in cui ricercano caratteristiche che non riescono a ritrovare nelle città dove risiedevano precedentemente.

Per quanto concerne le caratteristiche tipiche dell'abitante periurbano, sono rintracciabili alcuni elementi ricorrenti: «L'habitant périurbain typique est un adulte jeune avec enfants, agent de maîtrise ou technicien travaillant dans le secteur des services; il est propriétaire de sa maison et possède deux voitures»<sup>342</sup>.

---

<sup>339</sup> Lévy C. (2002). Prefazione a: Pinson D., Thomann S. *La maison en ses territoires: de la villa à la ville diffuse*. Paris: L'Harmattan.

<sup>340</sup> Martinotti G. (1999). Introduzione a Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, p. 18.

<sup>341</sup> Jaillet M.C., Brévard L., Rougé L. (2003). Le périurbain, terrain d'aventure politique pour les classes moyennes? *Pouvoirs Locaux*, 56, p. 25.

<sup>342</sup> Levy J. (2003). Périurbain: le choix n'est pas neutre. *Pouvoirs Locaux*, 56, p. 41.

Si tratta dunque di una concentrazione di popolazione attiva in una zona che si rivela essere particolarmente attrattiva per le famiglie con bambini.

Se a livello di struttura professionale e di struttura sociale la popolazione residente nel periurbano non si differenzia in modo sensibile dalla struttura generale della popolazione<sup>343</sup>, sono senza dubbio gli aspetti riguardanti le loro migrazioni quotidiane ad essere più significativi. «Dans ce territoire dit péri-urbain, on put observer l'émergence d'un nouveau mode de vie, associé à la montée des classes moyennes, appuyé sur le développement de l'habitat pavillonnaire et de l'automobile.»<sup>344</sup>.

Secondo Donzelot questo processo provoca un disfacimento per le città che lo subiscono, portando le varie componenti sociali che le formano progressivamente ad ignorarsi.

In particolare la richiesta di una casa più grande – uno dei primi segni dell'aumento del benessere - è una motivazione che può di fatto esistere, ma che costituisce solo una delle componenti all'interno di una scelta più ampia e complessa che si inserisce in un più ampio quadro generale di valorizzazione dell'autonomia e della singolarità degli individui.

Il periurbano è un modello di urbanità specifico che risulta essere il frutto di una scelta strategica da parte delle persone che lo hanno adottato tra molteplici opzioni disponibili per quanto riguarda il rapporto della loro residenza con l'area urbana più estesa, il carattere individuale e collettivo dell'edificio, il titolo di godimento dell'alloggio (in locazione o in proprietà), la preferenza per il modo di trasporto pubblico o privato. Ognuna di queste componenti agisce andando a rinforzare le altre, dando luogo a una logica molto forte. In particolare, sempre secondo Levy sarebbero tre gli aspetti fondamentali della logica della periurbanizzazione, fortemente interrelati tra loro: la patrimonializzazione monetaria, la privatizzazione dello spazio e il ripiegamento su di una struttura semicomunitaria<sup>345</sup>. L'organizzazione dello spazio nel periurbano è tutta giocata infatti su una costante e netta separazione tra ciò che è pubblico e ciò che è privato.

---

<sup>343</sup> Le Jannic T. (1997). Radiographie d'un fait de société: la périurbanisation. *Insee première* 535.

<sup>344</sup> Donzelot J. (2006). *Quand la ville se défait: quelle politique face a la crise des banlieues*. Paris: Seuil, p. 22.

<sup>345</sup> *Ibidem*, p. 42.

«Les partisans du périurbain avancent souvent l'idée que cette configuration urbaine répondrait au désir d'un "cadre de vie" plus agréable, et notamment plus proche de la nature. La péri urbanisation ne répond pas au souci d'un contact avec la nature mais au projet de sa privatisation (...). La posture périurbain consiste (...) à se découper un petit morceau de "nature", à ignorer les conséquences de ce prélèvement sur ce qui appartient aux autres, y compris à tous, donc à eux-mêmes.»<sup>346</sup>.

Gli impatti che il loro stile di vita comporta sono raramente tenuti in considerazione. Sono semmai gli altri a produrre gli impatti negativi che tanto evidenziano come problematici delle città, senza avere la percezione di contribuirvi, dando vita a una scelta che complessivamente si poggia su di una poco approfondita analisi delle problematiche ambientali. Dimenticando che ogni individuo ha il suo ruolo nel determinare come una città appare e come funziona, e che le scelte individuali si ripercuotono fortemente nel dare forma a una città.

Sull'analisi dei possibili freni che possono intervenire ad arrestare il fenomeno della periurbanizzazione ci torna utile l'analisi effettuata da Charmes e citata precedentemente. Egli in particolare individua tre elementi che potrebbero entrare in gioco per rallentare il processo. Innanzitutto la perdita di attrattività del periurbano. In secondo luogo l'aumento dei costi relativi alla mobilità a causa dell'aumento del prezzo del petrolio e della crescita dei chilometri da percorrere quotidianamente in seguito allo spostarsi dell'urbanizzazione sempre più lontano. Infine la progressiva diffusione di una maggiore sensibilità di tipo ambientale.

Una volta conclusa la cornice composta dagli elementi sia fisici, che morfologici, che sociali che caratterizzano il periurbano europeo, possiamo ad esaminare brevemente e a livello generale quali sono le differenze esistenti tra le varie nazioni del nostro continente.

### *6.3. LE DIVERSITÀ INTERNE AI VARI PAESI EUROPEI*

Le zone rurali situate alle periferie dei grandi agglomerati urbani europei hanno subito negli ultimi decenni forti trasformazioni nelle loro strutture sociali ed economiche, nel

---

<sup>346</sup> Ibidem, p. 39.

modo di utilizzazione dei terreni e nelle funzioni dello spazio<sup>347</sup>. La disseminazione di costruzioni e la massiccia lottizzazione di terreni agricoli sono caratteristiche peculiari delle zone periurbane, in cui si osserva anche una ricomposizione di tipo sociale, data dall'apporto di popolazione di origine cittadina, dalla modificazione degli habitat, dalla diversificazione economica legata all'installazione di attività industriali e del settore terziario<sup>348</sup>.

La situazione europea in tema di diffusione urbana è estremamente complessa non solo per le diversità che abbiamo sottolineato rispetto alla situazione americana, ma perché sono presenti molteplici diversità fra le nazioni che compongono il continente europeo, in particolare tra le nazioni del nord Europa, quelle mediterranee e del sud e quelle dell'Europa centrale e dell'est. Le ragioni di tale diversità risiedono nelle differenze storiche e culturali presenti in tutte le nazioni europee. In particolare è nel corso degli anni '30 che le politiche dei paesi europei intraprendono dei corsi differenti, soprattutto in tema di redistribuzione della ricchezza.

Il processo di periurbanizzazione che ne risulta è molto eterogeneo, ancor più di quanto avviene all'interno degli Stati Uniti. L'urbanizzazione diffusa non ha dappertutto lo stesso senso, la stessa forma, le stesse cause, ma si sviluppa progressivamente coprendo una scala sempre più vasta.

Malgrado ciò i processi che ne stanno alla base sono legati a dei comportamenti che appaiono del tutto simili in tutta Europa: migrazioni residenziali, aumento della mobilità, ricerca di maggior spazio soprattutto per le famiglie con bambini e di una vita a maggior contatto con la natura.

Come è diversa la morfologia urbana delle città europee, lo stesso vale per la morfologia periurbana: essa varia in base alla densità di popolazione, alla struttura urbana, alla temporalità del fenomeno, alle dinamiche economiche regionali, alle diverse culture urbane presenti nelle nazioni europee, che si ripercuotono sulle forme del periurbano. Complessivamente però, all'interno di questo panorama variegato, possono essere messe in luce alcune tendenze.

---

<sup>347</sup> Antrop M. (2004). Landscape Change and Urbanization Process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, 67.

<sup>348</sup> AA.VV. (2003). *Bouleversements fonciers en Méditerranée : des agricultures sous le choc de l'urbanisation et des privatisations*. Paris: Centre international de hautes études agronomiques méditerranéennes.



Il fenomeno all'interno della Gran Bretagna si è manifestato con anticipo rispetto alle altre nazioni europee, e il suo controllo è stato al centro della pianificazione urbana per gran parte del 1900.

Nei paesi dell'Europa del sud la periurbanizzazione si è sviluppata in maniera più tardiva rispetto ai paesi del nord, nella misura in cui lo stesso processo di urbanizzazione e concentrazione urbana si è manifestato con un certo ritardo, ma ciò non significa che le conseguenze saranno meno pesanti sullo spazio e sulle società che coinvolgono<sup>349</sup>.

Per quanto riguarda le nazioni del sud Europa possono essere evidenziati in modo particolare due fenomeni. Il primo è un'espansione del periurbano guidato dall'ampliamento delle infrastrutture e soprattutto in occasione dell'organizzazione di grandi eventi, come nei casi di Atene, Barcellona, Lisbona, Roma, e di molte altre città. Il mega evento è qualcosa che risveglia le capacità imprenditoriali di una città, sotto la supervisione di una moltitudine di frammentati attori sia politici, di livello sia locale che nazionale, che di grandi imprese pubbliche e private, e che genera tutta una serie di nuove dinamiche urbane espandendo le aree pronte per ospitare nuove ondate di sprawl urbano. Vi è una forte competizione tra le città per ospitare questi mega eventi, di qualunque natura: sportiva, culturale, religiosa, e trarre così dei vantaggi dai loro effetti per revitalizzare le città centrali, rinnovarle, riqualificarle, potenziarle ponendo una pragmatica attenzione sulla costruzione di strade, aeroporti e altre infrastrutture. Il mega evento rappresenta l'occasione per la messa in atto di interventi puntuali che rilancino l'immagine e la funzione di una città.

Il secondo è un processo di espansione suburbana non legato alle infrastrutture questa volta, ma portato avanti da alcuni segmenti della classe lavoratrice della popolazione che vedono nella suburbanizzazione una sorta di antidoto alla povertà. Le invasioni di popolazioni nelle aree circostanti le grandi città del sud Europa sono un fenomeno spontaneo, in cui le preferenze individuali di una cultura urbana materiale trovano espressione fisica nei nuovi insediamenti suburbani costruiti a distanze relativamente brevi (20-30 km.) dai maggiori centri cittadini. L'edilizia speculativa, gli atteggiamenti

---

<sup>349</sup> Leontidou L. (1994). *Mediterranean cities: divergent trends in a united Europe*. In: Blacksell M., Williams A. *The European challenge: geography and development in the European Community*. New York: Oxford University Press, pp. 127-148.

ambigui da parte dei governi<sup>350</sup> che acconsentirono alla creazione di queste suddivisioni non autorizzate su terreni agricoli in cui non si sarebbe potuto costruire, in un clima di generale *laissez faire*, hanno dato vita a molti dei suburbi dell'Europa mediterranea<sup>351</sup>. Le città dell'est e del centro Europa meritano qualche ulteriore considerazione particolare<sup>352</sup>. Esse infatti durante gli anni '90 sono state dominate da un profondo processo di trasformazione in società democratiche e in economie di libero mercato. Subirono importanti transizioni economiche, politiche e istituzionali. Lo stesso processo di urbanizzazione sviluppatosi alla fine della seconda guerra mondiale, nelle città socialiste è stato differente da quello sperimentato dalle città capitaliste, a livello di politiche abitative, di sistema economico fortemente centralizzato, di sviluppo industriale totalmente sconnesso da politiche di tipo ambientale, in un contesto di assenza di mercato di terreni urbani, che ha avuto pesanti conseguenze sia sulle città centrali che sulle periferie urbane. Così come è stato diverso il processo di urbanizzazione sarà quello di suburbanizzazione. Quest'ultimo non si verificò se non verso la metà degli anni '80, con grandi somiglianze tra le città dell'Europa dell'est. La diffusione suburbana si verificò dunque in concomitanza di altri importanti cambiamenti quali il crollo dei regimi comunisti, la disgregazione dell'Unione Sovietica e della Jugoslavia, la fine della guerra fredda, che riconfigurarono la geografia politica, economica e sociale dell'Europa centro-orientale. Queste trasformazioni si accompagnarono a processi strutturali di apertura verso i mercati europei, alla liberalizzazione dei prezzi, alla ristrutturazione industriale e al graduale spostamento da un'economia prettamente industriale a una più orientata ai servizi e alla competizione per attirare capitali stranieri, all'ingresso in associazioni e organismi internazionali. Ciò portò con sé anche grandi cambiamenti di ordine spaziale nell'organizzazione della città (fortemente regolati dal livello statale) sia nelle dinamiche interne che nei rapporti tra una città e le sue zone circostanti, dopo decenni di forte regolazione politica,

---

<sup>350</sup> Vallat C. (2000). L'urbanisation illegal dans le grandes villes: consideration d'une pratique informelle. In: Dorier-Apprill E. *Les très grandes villes dans le monde*. Paris: editions du Temps, pp. 105-132.

<sup>351</sup> Leontidou L. (1990). *The Mediterranean City in transition: Social Change and Urban Development*. Cambridge: University of Cambridge Press.

<sup>352</sup> Leontidou L., Afouxenidis A., Kourliouros E., Marmaras E. (2008). Infrastructure-Related Urban Sprawl: Mega-Events and Hybrid Peri-Urban Landscapes in Southern Europe. In: *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land-Use Change & Policy*. eds. Couch C, Leontidou L., Petschel-Held G. Oxford: Blackwell Publishing Ltd.

istituzionale ed economica. Queste massicce trasformazioni in direzione di un'internazionalizzazione della società significarono anche rivoluzione dei valori e degli standard di vita. Anche se alcune forme di suburbanizzazione residenziale in alcune di queste città si erano verificate già a partire dagli anni '70, sotto la forma di quartieri dormitorio ad alta densità, principalmente costruiti alle periferie per ospitare i gruppi sociali con standard socio-economico basso, e insediamenti con alta qualità abitativa per le classi più elevate collocati nelle *green belts*, è solo alla fine degli anni '80 che questo processo diviene più profondo e solo durante gli anni '90 fu seguito dalla suburbanizzazione anche di industrie e commerci. L'introduzione di liberi mercati edilizi e di vendita di terreni edificabili fu forse il principale effetto che riguardò la trasformazione delle città. Precedentemente i governi socialisti tentarono di garantire attraverso politiche di edilizia abitativa, a tutti i cittadini uguali opportunità di accesso alle abitazioni utilizzando varie forme di sussidi e finanziamenti statali per la loro costruzione. Il successivo ritiro di finanziamenti statali e la privatizzazione dell'edilizia per andare incontro all'economia del libero mercato e al diritto alla proprietà privata, fece aumentare sia il numero di proprietari che i prezzi delle case. Un'altra particolarità riguarda l'aspetto commerciale. Fino a metà degli anni '90 vi era una generale mancanza di permessi per utilizzi commerciali, nonostante ci fosse una domanda crescente di uffici moderni e di spazi di vendita, solo successivamente anche lo sviluppo commerciale costituì una forza sostanziale nella riorganizzazione dei modelli di utilizzo dei suoli. Gli investimenti stranieri furono particolarmente presenti in questo settore e una quantità crescente di sforzi si indirizzarono nello sviluppo dei trasporti internazionali e nelle reti di comunicazione.

In particolare si verificarono alcuni cambiamenti significativi<sup>353</sup>. Innanzitutto il passaggio dall'utilizzo prevalente dei trasporti su rotaia a quelli su gomma. Strettamente interrelato al primo splittamento vi è il passaggio dall'utilizzo di sistemi pubblici a mezzi privati e individuali, che si combina al calo dei sussidi rivolti ai trasporti pubblici all'aumento delle auto private, con le evidenti conseguenze ambientali. La congestione del traffico è attualmente un grosso problema all'interno di questi stati, come anche l'aumento dei consumi energetici, dato che accanto agli investimenti in nuove strade e autostrade vi è tutto un insieme di altri beni correlati, come parcheggi e pompe di

---

<sup>353</sup> Nuissl H., Rink, D. (2003). *Urban sprawl and post-socialist transformation. The case of Leipzig (Germany)*. Leipzig: UFZ-Bericht, UFZ – Centre for Environmental Research Leipzig-Halle GmbH.

benzina solo per citarne alcuni. Infine si è passati da un orientamento nazionale a uno internazionale e sempre più globale. Già queste città erano tristemente famose per la loro scarsa qualità ambientale, che era uno dei fattori determinanti nell'attrazione e nel mantenimento di attività economiche, insieme ad un'elevata qualità della forza lavoro, i nuovi sviluppi contribuirono ad ignorare ulteriormente i fattori naturali. La pianificazione territoriale non costituiva una priorità politica, gli sviluppi suburbani si realizzarono in assenza di una strategia di lungo periodo e semmai con una lunga serie di interventi *ad hoc*, dato che tutte le attenzioni erano monopolizzate dalla ristrutturazione economica. Solo recentemente, verso la fine degli anni '90 ci sono stati tentativi indirizzati all'implementazione di una pianificazione urbana di più ampio raggio per migliorare l'immagine di queste città, spesso ricordate per gli edifici deteriorati che ne dominavano i centri storici.

Le nazioni dell'Europa del nord hanno avuto un processo di industrializzazione molto più forte rispetto a quello delle nazioni del sud e hanno da sempre sviluppato traiettorie pianificatorie strettamente regolate e pianificate, in cui le preferenze individuali hanno trovato spazio in *green belts* e altri insediamenti satellite, che non significa però che lo sprawl non possa trovare terreno al di là di questi agglomerati.

Da questo breve quadro si vede come le cause dello sprawl siano diverse in differenti parti d'Europa.

Per quanto riguarda la situazione europea generale, i dati provenienti dall'European Environment Agency<sup>354</sup> affermano che nel 2000 circa il 75% della popolazione europea viveva all'interno di aree urbanizzate. La forma degli sviluppi futuri è un tema che suscita grande preoccupazione, visto che più di ¼ del territorio dell'Unione Europea è già stato urbanizzato e le proiezioni per il 2020 affermano che l'80% della popolazione vivrà all'interno di aree urbanizzate e che in alcune nazioni si avranno picchi del 90% o più.

La conseguenza di ciò è che la domanda di terreni al di fuori delle città si è fatta particolarmente acuta. L'utilizzo dei suoli nell'Europa dell'ovest tende a essere significativamente differente dai modelli descritti per gli Stati Uniti. In Europa le aree urbane sono più urbane e le rurali più rurali.

---

<sup>354</sup> European Environment Agency (2006). *Urban sprawl in Europe: the ignored challenge*. Copenhagen: EEA.

Ciò non toglie che anche l'Europa sperimenti e abbia sperimentato processi di sprawlizzazione.

Molte delle differenze sono spiegabili storicamente: le città europee sono più antiche e costruite in un modo per essere percorribili a piedi o tramite l'utilizzo di bestiame, inoltre anche laddove vi siano densità più basse, sono comunque superiori ai valori americani. Anche la concezione della terra è differente: essa viene vista più come una risorsa scarsa, che possiede un grande valore e dunque da preservare.

Se lo sprawl è classicamente un fenomeno americano, le città europee sono state tradizionalmente molto più compatte, e se comparate alla maggior parte delle città statunitensi rimangono molto più compatte. Però sono molto meno compatte e più sprawlizzate di 60 anni fa, tanto che il fenomeno dello sprawl è oggi comune in Europa, e non ci sono nemmeno segni di rallentamento. Le aree più fortemente colpite sarebbero quelle del sud-est europeo e le zone centrali<sup>355</sup>.

È necessario aggiungere alcune ulteriori specificità tipiche del contesto europeo. Con la realizzazione del mercato interno, un clima di prosperità e di nuovo sviluppo economico ha esercitato una certa pressione sulle città nel contribuire alla crescita economica e nella competitività dell'Europa, cercando di garantire al medesimo tempo l'integrazione attraverso cambiamenti macro-economici. Questa logica non è tuttavia stata priva di effetti indesiderati che hanno promosso lo sviluppo dello sprawl.

Inoltre la presenza di numerose autorità che hanno un qualche ruolo in merito all'utilizzo dei suoli è un ulteriore fattore che spinge nella direzione del periurbano, producendo un'elevata frammentazione nella tematica della gestione dei terreni.

---

<sup>355</sup> Antrop M. (2004). Landscape Change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, 67, (1-4), 9-26.

## Capitolo 7. LA VERSIONE ITALIANA DELL'URBAN SPRAWL

È opinione comune che lo sprawl sia un fenomeno che riguarda solamente le maggiori aree metropolitane, in realtà anche le piccole città, con popolazioni anche di 50.000 abitanti, e le zone che le circondano, possono essere toccate dalla suburbanizzazione anche se su queste aree viene posta meno attenzione. Ciò avviene per alcune ragioni sia di ordine mediatico, perché vengono diffusi soprattutto gli esempi più clamorosi del fenomeno (mentre la vita nelle piccole città continua ad essere idealizzata e romanticizzata), che di ordine temporale, (perché sono casi relativamente più recenti), e infine per ragioni statistiche, in quanto ci sono molti più dati facilmente accessibili che riguardano le grandi aree metropolitane.

«L'America sembra, quando si parla di città, lontana e diversa (...). Il paesaggio urbano italiano, soprattutto, sembra radicalmente diverso da quello nordamericano e persino da quello inglese, che è il paesaggio europeo che con maggiore rapidità tende ad omologarsi a quello statunitense. (...) Eppure, anche in Italia si avverte un mutamento nel clima delle città e, soprattutto, del rapporto che con esse hanno le persone»<sup>356</sup>. Giandomenico Amendola scrive ciò osservando l'andamento di alcune tendenze all'interno del nostro paese, tra cui ad esempio l'aumento della costruzione dei centri commerciali e la fioritura dei parchi a tema, che sembrerebbero essere fattori che spingono nella medesima direzione della suburbanizzazione già sperimentata da altri paesi.

In Italia le trasformazioni urbane che seguono la seconda guerra mondiale sono rapide, legate alla necessità di ricostruzione e a un'industrializzazione avvenuta in ritardo.

Gli intensi movimenti migratori interni al nostro paese esercitano una pressione ancora maggiore sul mercato immobiliare.

L'importanza del fenomeno della dispersione, inizialmente di persone, e poi anche di imprese e attività commerciali, si manifesta più chiaramente a partire dagli anni '70, quando si iniziano a notare i caratteri sempre più urbani dei nuovi sviluppi. Il fenomeno in realtà risale alla fine degli anni '60, ed è da molti interpretato come una risposta ai problemi abitativi dell'Italia del dopoguerra.

---

<sup>356</sup> Amendola G. (1997). *La città postmoderna*. Roma-Bari: Laterza, p. 3 e seguenti.

Esso subisce un'accelerazione dopo gli anni '90.

Anche l'Italia sembra cioè muoversi nella stessa direzione verso la diffusione urbana presente negli altri paesi europei, come afferma Martinotti però «In Italia questa proporzione rimarrà tuttavia leggermente inferiore a causa del fitto insediamento urbano tradizionale, diffuso su tutto il territorio, che assorbe popolazione anche in città medio-piccole, sottratte alla dominanza metropolitana»<sup>357</sup>.

Essa suscita interesse dal punto di vista sociologico e geografico inizialmente. Solo successivamente verrà stimolato anche l'interesse di urbanisti e architetti. Nei momenti iniziali in cui la dispersione prende piede in Italia, l'attenzione al fenomeno da parte dei professionisti del territorio infatti è scarsa. Questo generale ritardo iniziale è in parte giustificato dalla più tardiva manifestazione del fenomeno della dispersione all'interno del nostro paese rispetto ad altri paesi del nostro continente.

Sarà solo verso gli anni '80, ma soprattutto verso gli anni '90, che il fenomeno riceverà le attenzioni di molti studiosi appartenenti a discipline differenti che ne offrono molteplici sguardi e interpretazioni.

Una prima eccezione è costituita da Achille Ardigò, che già nel 1967 si avvicinò al tema, prendendosi il merito di aver iniziato una riflessione sulla dispersione ormai in corso, svolgendo un'acuta analisi anche del profilo culturale del fenomeno<sup>358</sup>. Secondo il sociologo bolognese il fenomeno va ben oltre i confini delle aree urbane costruite, per penetrare nelle campagne vicine attraverso i mezzi di comunicazione, i diversi tratti culturali, il traffico e avventurarsi ancora più lontano. La diffusione urbana viene definita come un'estensione del tessuto urbano guidata dalla costruzione di residenze private, di nuove imprese commerciali e industriali situate all'interno delle zone metropolitane. Ardigò non definisce le aree metropolitane su base amministrativa o statistica, ma in maniera più ampia e generale, come «una estensione territoriale degli insediamenti urbani al di là dei confini della città-metropoli, un insieme spaziale in cui i rapporti città-campagna non sono più concepibili come rapporti tra due realtà socio-culturali qualitativamente diverse e difformi, ma si svolgono piuttosto come lungo un

---

<sup>357</sup> Martinotti G. (1999). Introduzione a Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, p. 13.

<sup>358</sup> Ardigò A. (1967). *La diffusione urbana*. Roma: Ed. Ave-An Veritas.

*continuum*, sempre più dominato e permeato dalla diffusione urbana»<sup>359</sup> e come «la più avanzata espressione del fenomeno urbano (...) del mondo contemporaneo»<sup>360</sup>.

Egli, come altri studiosi, percepisce che il fenomeno in questione non è totalmente nuovo, ma ne coglie allo stesso tempo i caratteri di diversità e le peculiarità: «La trasformazione di piccoli e medi centri abitati in grandi agglomerazioni urbane, per l'apporto soprattutto di immigrati, è un fenomeno che si incontra in molte civiltà nelle più varie epoche storiche. Tuttavia, esso costituisce un aspetto peculiare della società moderna senza precedenti per intensità e diffusione (...)»<sup>361</sup>.

La diffusione urbana si compone, secondo l'autore, di differenti parti interdipendenti tra loro, e di fatto dell'integrazione sociale di sempre più centri urbani all'interno di un unico grande organismo sociale i cui limiti sono ogni giorno più fluttuanti e indefiniti, e che mette in luce l'inadeguatezza delle unità territoriali amministrative, non in grado di garantire l'integrazione sociale del territorio.<sup>362</sup> Egli osserva le differenze del processo di diffusione urbana all'interno delle regioni metropolitane dell'Europa occidentale e il ruolo che ha rivestito l'azione urbanistica all'interno di tale processo, per identificare quale sia la miglior dimensione della diffusione, che secondo lui non può che ritrovarsi nelle posizioni intermedie.

Per quanto riguarda invece il processo di formazione del fenomeno della diffusione urbana, Ardigò evidenzia la presenza di tre forze operanti: una dinamica “opposta e contemporanea” alle prime fasi di massima concentrazione urbana; un conflitto di valori tra centralizzazione e decentralizzazione e infine la tendenza dalla società contemporanea a ripiegarsi sulla sfera privata. Il risultato di questo processo è un'espansione suburbana massiva che conduce all'isolamento nel verde e alla dispersione delle residenze nella campagna, in cui si possono riconoscere anche le spinte legate alla speculazione terriera e alla motorizzazione privata.

Successivamente, a partire dal lavoro di ricerca pubblicato nel 1990, sotto la direzione di F. Indovina<sup>363</sup>, si produce una nuova spinta di analisi del fenomeno oggetto del

---

<sup>359</sup> Ibidem, p. 11.

<sup>360</sup> Ibidem, p. 9.

<sup>361</sup> Ibidem, p. 11.

<sup>362</sup> Ibidem.

<sup>363</sup> Indovina F., et al. (1990). *La città diffusa*. Venezia: Daest-Iuav.



presente studio. Da quel momento il termine città diffusa, coniato per rispondere all'esigenza di trovare un concetto in grado di descrivere questa nuova configurazione territoriale, è entrato nel linguaggio comune di chi si occupa a vari titoli del territorio, per indicare generalmente i tratti dell'urbanizzazione contemporanea in Europa, e in particolare il modello del periurbano. Spesso infatti i due termini – periurbano e città diffusa - sono utilizzati come sinonimi, anche se in realtà non lo sono. Come sottolineato dall'autore in un successivo testo<sup>364</sup>, del termine “città diffusa” si è largamente abusato, arrivando ad utilizzarlo anche per descrivere i «casi di urbanizzazione anche morfologicamente diffusa, ma privi della condizione urbana»<sup>365</sup> e più in generale, per designare ogni tipo di costruzione che avviene su di un terreno agricolo.

È sempre Francesco Indovina a chiarirci quali siano i caratteri propri di un'urbanizzazione diffusa - locuzione che aggira molti problemi definitivi e interpretativi - : «Per “urbanizzazione diffusa” si può intendere sia la mancanza di una polarizzazione forte, considerando come unità di osservazione i comuni, sia la distribuzione diffusa dell'insediamento abitativo all'interno dei singoli comuni (rilevanza del fenomeno delle case sparse, per intenderci)»<sup>366</sup>.

La differenza tra urbanizzazione diffusa o periurbano e città diffusa, sta nel fatto che essi costituiscono due livelli differenti di organizzazione dello spazio. Il periurbano costituisce il primo livello, la città diffusa il secondo, che presuppone l'esistenza del primo. «In un certo senso la città diffusa ha alle spalle l' “urbanizzazione diffusa”, ma i due fenomeni si presentano del tutto diversi, sia sul piano territoriale, che su quello economico sociale, e costituiscono stadi diversi di organizzazione dello spazio (...)»<sup>367</sup>. Non necessariamente però tutti i processi di urbanizzazione diffusa conducono alla città diffusa, essa è solo una delle possibilità con cui si può esprimere l'urbanizzazione a bassa densità. Per utilizzare le parole dell'autore: «La città diffusa, quindi, al contrario dell' “urbanizzazione diffusa”, si caratterizza per la presenza di servizi (alle persone e

---

<sup>364</sup> Indovina F., et al. (2009). *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli.

<sup>365</sup> Ibidem, p. 11.

<sup>366</sup> Indovina F. (2009). Segno urbano e “sogno” metropolitano. In: Indovina F., et al. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli, pp. 33-38.

<sup>367</sup> Indovina F. (2009). La città diffusa. In: Indovina F., et al. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli, pp. 47-63.

alla produzione) di tipo urbano, anche se si tratta del segmento di servizi più banale (...). L'urbanizzazione diffusa si trasforma in città diffusa proprio perché la città cede alcuni servizi (oltre che popolazione)»<sup>368</sup>.

Da questo momento in poi, la nozione ha avuto una vasta diffusione e non solo in Italia (diventa *ville diffuse* in Francia), conoscendo significati variabili.

La città diffusa, secondo la definizione originale, presenta alcuni caratteri urbani (proprio per questo è stato utilizzato il termine "città" per designarla), ma non ne presenta altri: possiede ad esempio un tipo di sviluppo estensivo, di debole intensità, e non di tipo intensivo, come è tipico della città; possiede d'altra parte una massa consistente non solo di popolazione, ma anche se solo parzialmente, di servizi ed attività produttive, ma dispersa su di un territorio piuttosto vasto che non riesce ad ottenere alti valori di densità, dando luogo a dei fenomeni non significativi per intensità.

Presenta infine molteplici connessioni di tipo orizzontale (infrastrutture) che implicano una forte mobilità. La diversità col periurbano si situa anche a livello di centralità: nella città diffusa i punti di intensità non sono essenziali alla sua configurazione spaziale e molti spostamenti non sono organizzati in funzione di queste polarità, ma si dirigono verso altre destinazioni del territorio abitato e fra i territori abitati.

La città diffusa è definita come un fenomeno territoriale nuovo, una nuova forma di organizzazione urbana, che si contrappone alla città compatta perché propone un utilizzo parziale, ineguale e discriminato dello spazio.

Per quanto riguarda l'aspetto socio-economico, presenta la tendenza a una certa specializzazione sociale, sembra accessibile cioè solamente ad alcuni gruppi sociali; le attività economiche viceversa evitano quanto più la specializzazione per essere in grado di attirare un bacino di utenza quanto più vasto, all'interno di un'area che possiede un'elevata propensione alla mobilità. Possiede delle peculiarità anche per quanto riguarda il suo processo di formazione: la maturazione della nuova concezione dell'abitare che abbiamo visto emergere anche in Europa tra gli anni '60 e '70, non riesce a trovare soddisfazione all'interno della città a causa dei prezzi troppo elevati, essa prende inizialmente la forma di pratiche spontanee di autocostruzione e poi si ha una seconda fase più strutturata in cui l'offerta residenziale è istituzionalizzata.

---

<sup>368</sup> Indovina F. (2009). La debolezza della città. In: Indovina F., et al. *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli, pp. 39-46.

Questo movimento iniziale attira lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture necessarie alla loro sopravvivenza (è il movimento che attira le strutture, non il contrario).

Due sono i fattori principali identificabili all'interno del suo processo di formazione: la localizzazione indifferenziata delle residenze prima, e delle attività produttive poi, e il ruolo svolto dai poteri pubblici.

Il carattere evolutivo posseduto dal concetto di città diffusa, permette di individuare delle fasi di sviluppo, che tuttavia nella realtà concreta non si presentano con la stessa linearità e sequenzialità che utilizziamo noi per descriverle. Tuttavia l'individuazione di alcune tappe è estremamente utile per rendere visibili i legami di questa forma urbana con altre questioni di tipo economico, culturale, politico e sociale. Il tutto inizia con il progressivo svuotamento delle campagne, in seguito alla diminuzione dell'importanza e della redditività del settore primario rispetto a quello secondario e a quello dei servizi. Questo processo iniziale prosegue fino a segnare l'attuale debolezza strutturale dell'agricoltura.

La coltivazione dei campi è di certo un'attività meno redditizia rispetto alla vendita di quelli stessi terreni da utilizzare per l'edilizia. L'agricoltura è considerata come un settore di produzione marginale all'interno dell'economia anche nei confronti del comparto industriale.

«L'economia agricola insieme al suo modello di vita secolare e alla sua trama di funzioni e segni perde importanza, significato e funzione, mentre l'edilizia residenziale, produttiva, commerciale ed infrastrutturale disegna un paesaggio diverso (...)»<sup>369</sup>.

Infatti laddove l'agricoltura riesce a mantenere le sue funzioni soprattutto economiche, non si registrano elevati livelli di dispersione urbana.

A testimonianza di queste affermazioni presentiamo qualche dato: «gli attivi in agricoltura in Italia passano da oltre il 40% nel 1951 a circa il 10% nel 1981. Al tempo stesso cambia la struttura insediativa: secondo una stima del Censis le superfici urbanizzate in Italia passano da 757.000 ettari nel 1951 a 1.554.000 ettari nel 1980, con una crescita del 105,3%, mentre nello stesso periodo la popolazione passa da 47.516.000 a 56.536.000 abitanti con una crescita del 19%»<sup>370</sup>.

---

<sup>369</sup> Fregolent L. (2005). *Governare la dispersione*. Milano: FrancoAngeli, p. 16.

<sup>370</sup> Ercole E. (1999). La crescita metropolitana. In: Martinotti G. a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 191-230.

Tali dati ci confermano, da un lato la perdita di importanza del settore primario, che rappresenta uno dei prerequisiti della dispersione urbana all'interno della nostra penisola, e dall'altro – come abbiamo già più volte affermato – il forte scollamento esistente tra i tassi di urbanizzazione e la crescita di popolazione.

Solo successivamente compaiono, come abbiamo già detto, le prime pratiche di autocostruzione abitativa, in concomitanza del generale aumento dei redditi della popolazione. Ogni fase implica il raggiungimento di quella precedente, ma non determina necessariamente il passaggio a quella successiva.

Già da questi primi elementi si comprende che per identificare una città diffusa è necessario guardare tanto alla sua forma quanto ai suoi processi.

A ciò si aggiunge la rilocalizzazione di imprese per le quali la produzione in città è divenuta troppo costosa, anche se il decentramento degli impieghi non ha seguito lo stesso ritmo di quello della popolazione. A livello di pianificazione territoriale, si caratterizza per l'assenza di una pianificazione di livello globale e una grande frammentazione delle decisioni che influiscono sulla sua forma, la gran parte di esse è presa a un livello di governo molto basso. Esistono inoltre alcuni requisiti di base necessari per dare avvio al processo di formazione di una città diffusa, che ci aiutano a comprendere come essa non si sviluppi in tutte le zone del nostro territorio, il più importante dei quali è una buona dotazione iniziale di infrastrutture.

La città diffusa si colloca in un rapporto di diversità anche con l'area metropolitana. In questo caso la differenza è soprattutto nella gerarchia territoriale: l'area metropolitana è fortemente gerarchizzata nei rapporti tra un centro principale e delle città satellite di dimensioni piccole e medie, le connessioni tra queste sono di tipo verticale e multidirezionale, mentre nella città diffusa sono orizzontali e multidirezionali.

Già da questi elementi sinteticamente esposti si capisce che un comune periurbano non possa essere definito come una città diffusa, malgrado la presenza di alcuni fattori che richiamano la dispersione (costruzione di nuove strade, costruzione di una grande quantità di case individuali) perché manca di molti elementi, ma la differenza è innanzitutto a livello di scala, di estensione geografica. La soluzione a questo problema terminologico potrebbe essere risolta proprio a livello di scala: i due diversi termini

vanno cioè utilizzati in base al differente livello di scala geografica a cui si sta parlando, distinguendo le varie scale territoriali a cui l'urbanizzazione è intesa<sup>371</sup>.

Per quanto riguarda la situazione italiana, analizzando la serie storica della popolazione residente nelle più grandi città italiane, durante l'ultimo secolo, è evidente che il processo di svuotamento dei centri urbani è iniziato nei primi anni '70.

È in quest'epoca che la dispersione urbana, nella forma di villette unifamiliari, prende realmente forma<sup>372</sup>.

Fino a questo momento sia le città italiane che le loro periferie hanno conosciuto una forte crescita demografica, con ritmi di crescita in alcuni casi anche molto elevati.

Come afferma E. Ercole: «La crescita metropolitana, che ha investito il paese negli ultimi decenni in concomitanza delle profonde trasformazioni legate al boom economico e alla stagione di imponenti migrazioni interne, merita pertanto grande attenzione in quanto è uno dei più importanti fattori di cambiamento della società italiana nel secondo dopoguerra»<sup>373</sup>.

La fase in cui le città centrali aumentano di popolazione mentre le aree che le circondano si svuotano, corrisponde alla fase preliminare di tutto il processo.

Come ci spiega ancora Ardigò: «Ma la città centrale non può aumentare all'infinito la sua densità urbana, in un dato territorio. Per ogni sistema sociale e per ogni contesto tecnologico, vi sono soglie di densità dei centri urbani, che segnano limiti precisi agli incrementi demografici e di localizzazioni produttive e sociali. Quanto più ci si avvicina a tali soglie, tanto minori si fanno gli incrementi suddetti sino ad annullarsi. La propagazione dei caratteri urbani si diffonde, allora, *con più alta frequenza di incrementi* nelle prime aree contigue, idealmente attraverso fasce o anelli concentrici secondo il modello dei gradienti "e così via"»<sup>374</sup>.

Il processo è stato simile in tutte le città, anche se con intensità differenti.

---

<sup>371</sup> Grosjean B. (2010). *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la "ville diffuse"*. Wavre: Mardaga, p. 31.

<sup>372</sup> Barattucci C. (2006). *Urbanisation disperses: interpretations-actions, France et Italie, 1950-2000*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, p. 125.

<sup>373</sup> Ercole E. (1999). La crescita metropolitana. In: Martinotti G. a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 191-230.

<sup>374</sup> Ardigò A. (1967). *La diffusione urbana*. Roma: Ed. Ave-An Veritas, p. 113.

Le differenze del processo di diffusione urbana all'interno del panorama italiano sono dovute anche al fatto che alcune città hanno vissuto un'industrializzazione più limitata e superficiale, altre invece l'hanno vissuta in maniera più forte e rapida. E da questi fattori dipendono molte delle caratteristiche riguardanti i rapporti sociali ed economici che si instaurano tra una città e l'area che la circonda.

All'interno del contesto di analisi dell'Europa occidentale, già a sua volta fortemente differenziato al suo interno, il caso italiano presenta delle ulteriori diversità tra nord e sud del paese. Il caso italiano presenta in particolare due peculiarità riguardo alla crescita urbana, che lo differenziano dagli altri paesi ad economia avanzata. La prima è l'iniziale ritardo e la lentezza del processo, e la seconda è la forte presenza di localismi. Entrambi i fattori rimandano alle caratteristiche dello sviluppo economico italiano, e alla sua storia politica e amministrativa. Inoltre «Le fasi del ciclo urbano (...) sono distribuite in modo non uniforme sul territorio nazionale. Mentre il ciclo si trova a uno stadio più avanzato nelle aree industrializzate e affluenti del nord, il Mezzogiorno è a uno stadio più arretrato»<sup>375</sup>.

I trend più significativi e netti sono infatti quelli di Milano, Torino, Bologna e Genova, seguite da Venezia e Firenze, in cui però questa dinamica è relativamente meno accentuata. Meno marcati, almeno all'inizio, sono i trend relativi alla capitale e alle città del sud, che risultano più evidenti a partire dagli anni '90 in poi.

In linea generale anche le nostre città sembrano allinearsi alla tendenza europea secondo la quale più le città sono dense più si dedensificano<sup>376</sup>. Anche secondo Martinotti «il momento di inizio dell'inversione di tendenza si distribuisce nel tempo in funzione inversa al grado di sviluppo economico della singola città»<sup>377</sup>.

---

<sup>375</sup> Ercole E. (1999). La crescita metropolitana. In: Martinotti G. a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 191-230.

<sup>376</sup> Fouchier V. (1997). *Les densités urbaines et le développement durable. Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*. Paris: Edition du SGVN.

<sup>377</sup> Martinotti G. (1993). *Metropoli*. Bologna: il Mulino, p. 29.

Tab. 4 – Superficie delle principali città italiane e serie storica dell'evoluzione della popolazione ivi residente, in valori assoluti e sua variazione percentuale.

	1911	%	1921	%	1931	%	1936	%	1951	%	1961	%	1971	%	1981	%	1991	Sup. km <sup>2</sup>
	416	16.8	500	15.4	591	16	629	12.5	719	30	1026	12.2	1168	-4.4	117	-13.8	963	130.17
	701	14.3	818	14.9	961	13.9	1116	12.4	1274	19.5	1582	8.7	1732	-7.3	1605	-14.7	1369	181.74
	208	6.7	223	10.8	250	5.3	264	16.7	317	8.6	347	4.4	363	-4.7	346	-10.7	309	457.47
	465	14.2	542	8.3	591	6.9	635	7.7	688	12.2	784	4.0	817	-6.6	763	-11.0	679	238.84
	179	16	213	14.5	249	11.4	281	17.6	341	23.4	445	9.4	491	-6.5	459	-12.0	404	140.73
	258	7.9	280	7.9	304	5.3	321	14.4	375	14.2	437	4.6	458	-2.2	448	-10.0	403	102.41
	519	12.3	660	29.1	931	19.1	1151	30.3	1652	24.5	2188	21.3	2782	2.0	2840	-2.3	2775	1507.6
	751	12.7	860	-3.2	832	3.9	866	4.5	1011	14.5	1183	3.6	1227	-1.2	1212	11.9	1067	117.27
	122	10.3	136	21.4	173	10.6	198	26.1	268	14.1	312	12.6	357	3.7	371	-7.8	342	116.14
	339	14.6	397	-4.3	380	7.7	412	16.1	491	16.5	588	8.5	643	8.4	702	-0.4	699	158.88
	74	3.9	77	21.4	98	5.8	104	25.2	139	24.5	184	17.5	223	4.7	234	-12.8	204	133.51

<i>Comune</i>	1901	%
<i>TO</i>	330	20
<i>MI</i>	538	23.2
<i>VE</i>	189	9.1
<i>GE</i>	378	18.7
<i>BO</i>	153	14
<i>FI</i>	237	8.1
<i>ROMA</i>	422	18.7
<i>NA</i>	621	17.3
<i>BA</i>	94	22.9
<i>PA</i>	310	8.5
<i>CA</i>	65	12.2

Fonte: Istat. La popolazione e la superficie sono espresse in migliaia.

Come si evince dalla lettura della tabella, il rallentamento della crescita urbana degli anni '70 è un fatto evidente e indiscutibile, anche se non previsto all'epoca.

C'è una generale sincronizzazione dei cicli urbani, cui fanno eccezione solamente le grandi città del sud: Palermo, Cagliari e Bari, che sono le uniche a riscontrare dei valori di crescita durante il periodo 1971-1981, e leggere decrescite nel decennio successivo. Questo trend rispecchia la più lenta fase di urbanizzazione avvenuta precedentemente.

Caso particolare è quello di Napoli, che segna una leggera decrescita nello stesso periodo (-1.2%) e una cospicua crescita nel decennio dopo (+ 11.9%).

Altro caso particolare è quello romano. Roma subisce una crescita esponenziale in seguito al conferimento di titolo di capitale d'Italia, dal 1871 al 1900 raddoppia la sua popolazione e nel 1961 questa è addirittura decuplicata. E la crescita è continuata, anche se lentamente, anche nel decennio che abbiamo preso in considerazione (+2%), una lieve decrescita invece compare nel decennio 1981-1991 (-2.3%).

La scelta del periodo temporale 1971-1981 come particolarmente significativo è motivata dal fatto che a partire dagli anni '70 le tendenze demografiche presenti nei decenni precedenti si sono invertite e le città italiane hanno iniziato a perdere abitanti.

Anche secondo Martinotti «(...) nel decennio 1981-1991 è proseguita e si è in tutta la sua evidenza definitivamente completata l'inversione di una delle principali regole della crescita urbana tradizionale che stabiliva tassi crescenti di incremento demografico per dimensioni crescenti del comune. Secondo questa regola, i comuni maggiori aumentano (o aumentavano) via via più rapidamente dei comuni minori in conseguenza del progressivo spostamento di popolazione dalle periferie ai centri del sistema. (...) questa regola, che ha funzionato, in Italia come in altri paesi, per tutto il periodo dal 1861 al 1971, non ha più descritto accuratamente le dinamiche urbane a partire del decennio



intercensuale 1971-1981»<sup>378</sup>. Se fino a qualche tempo fa la regola prevedeva cioè che a tassi di incremento di popolazione crescenti corrispondessero a dimensione territoriali crescenti, secondo un rapporto di proporzionalità diretta, la nuova regola che la sostituisce prevede invece un rapporto di proporzionalità inversa tra i due elementi.

Il 1971 è dunque un anno con forte valenza discriminante, perché segna la fine della crescita fisica e demografica delle grandi città italiane e allo stesso tempo l'inizio di una crescita diffusa a livello metropolitano, che è valida ancora oggi.

Come confermato da Ercole: «La crescita maggiore avviene nel decennio 1961-1971, durante il quale la popolazione metropolitana supera quella non metropolitana mentre, infatti, nel 1961 nelle aree metropolitane risiedono quasi 20 milioni di abitanti e nei comuni non metropolitani quasi 30 milioni, nel 1971 la situazione si capovolge e gli abitanti delle aree metropolitane passano a oltre 28 milioni contro i quasi 26 milioni dei comuni non metropolitani»<sup>379</sup>.

Tuttavia «in una prima fase le città che sono il polo di una più ampia area metropolitana presentano una stasi – oppure un calo demografico – che è però compensato dalla crescita delle cinture metropolitane»<sup>380</sup>. Tale fase si conclude all'incirca nel decennio che va dal 1980 al 1990.

Nel complesso, come si vede dalla tabella sottostante, anche la popolazione totale delle aree metropolitane è in calo dopo un certo momento, e ciò sta a significare che quello che è in atto è un processo di redistribuzione infra-metropolitana dei residenti. Il forte ridimensionamento della popolazione residente nelle città centrali si accompagna alla crescita di popolazione delle aree suburbane, pur mantenendo flussi massicci e frequenti di mobilità verso i centri.

---

<sup>378</sup> Martinotti G. (1993). *Metropoli*. Bologna: il Mulino, p. 99.

<sup>379</sup> Ercole E. (1999). La crescita metropolitana. In: Martinotti G. a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, pp. 191-230.

<sup>380</sup> Ibidem.

Tab. 5 – Serie storica della popolazione residente nelle aree metropolitane delle principali città italiane.

<i>Area metropolitana</i>	<i>1901</i>	<i>1911</i>	<i>1921</i>	<i>1931</i>	<i>1936</i>	<i>1951</i>	<i>1961</i>	<i>1971</i>	<i>1981</i>	<i>1991</i>
<i>TORINO</i>	702	798	877	986	1017	1140	1530	1971	2030	1927
<i>MILANO</i>	1144	1409	1561	1807	2009	2325	2984	3728	3839	3739
<i>VENEZIA</i>	316	362	396	445	468	555	591	649	670	650
<i>GENOVA</i>	492	580	659	709	752	808	901	941	893	806
<i>BOLOGNA</i>	406	453	505	555	582	630	714	795	803	777
<i>FIRENZE</i>	526	564	589	621	637	686	744	831	858	831
<i>ROMA</i>	625	740	906	1200	1434	1996	2605	3300	3486	3532
<i>NAPOLI</i>	1149	1318	1485	1547	1633	1970	2303	2577	2826	2816
<i>BARI</i>	260	296	311	348	379	476	519	586	643	656
<i>PALERMO</i>	520	552	622	590	631	739	844	893	975	1007
<i>CAGLIARI</i>	97	111	117	142	153	205	269	330	380	405

Fonte: Istat. La popolazione è espressa in migliaia.

La rilevante e rapida cessione di abitanti ai comuni circostanti le grandi città altera i precedenti equilibri fra queste e le aree circostanti. Questa dinamica migratoria sarebbe sintomo anche di modificazioni più ampie che vanno al di là dell'ambito territoriale. Attualmente infatti lo sviluppo demografico riguarda i piccoli comuni piuttosto che le periferie cittadine o i centri cittadini.

In aggiunta a questo dato, a conferma del fenomeno, possiamo prendere in esame quello relativo all'ammontare delle abitazioni vuote all'interno del centro cittadino.

Riportiamo solamente a titolo esemplificativo i dati riguardanti il numero di abitazioni non occupate sia del Comune di Bologna, che sarà oggetto dell'analisi empirica del presente lavoro di ricerca nel capitolo successivo, che della sua Provincia, relative al quarantennio 1951-1991.

Tab. 6 - Evoluzione del patrimonio abitativo all'interno del Comune di Bologna.

<i>Periodo</i>	<i>Pop. Residente</i>	<i>Abitazioni non occupate</i>
<i>1951</i>	340.526	1.916
<i>1961</i>	444.872	140.674
<i>1971</i>	490.528	173.222
<i>1981</i>	459.080	18.012
<i>1991</i>	404.378	21.438

Fonte: Istat.

Tab. 7 - Evoluzione del patrimonio abitativo all'interno della Provincia di Bologna.

Periodo	Pop. Residente	Abitazioni non occupate
1951	763.907	7.280
1961	841.474	17.760
1971	918.844	28.255
1981	930.284	56.249
1991	906.856	62.427

Fonte: Istat.

L'elevato tasso di motorizzazione riscontrato dal nostro paese in generale, e in modo particolare per alcune regioni di esso, tra cui l'Emilia Romagna, è un ulteriore elemento che si collega a una struttura insediativa distribuita in una vasta nebulosa urbana. Questo tasso cresce infatti proporzionalmente all'aumentare di due variabili, che sono la bassa densità e l'aumentare del reddito. Esso comporta ovviamente più elevati tassi di mobilità, con l'utilizzo dell'auto come mezzo base per gli spostamenti.

L'analisi si arricchisce attraverso lo studio dell'andamento di alcune variabili socio-demografiche sempre relative al periodo 1971-1991, all'interno delle città più colpite dal fenomeno dello spopolamento. Come abbiamo visto tutte le più grandi città del nord Italia hanno, più o meno intensamente, imboccato a partire dagli anni '70 un sentiero demografico declinante, con considerevoli cadute dei residenti, riguardando primariamente le città in cui si avevano dei forti addensamenti di popolazione all'interno dei confini amministrativi. Questo trend si è accompagnato ad altre condizioni che riguardano la popolazione residente. Innanzitutto l'invecchiamento della popolazione. L'indice di vecchiaia è aumentato in tutte le città considerate, in alcuni casi in modo molto considerevole, come a Bologna e a Firenze. I flussi di popolazione che hanno animato la suburbanizzazione si confermano essere quindi quelli delle fasce intermedie<sup>381</sup>.

Per quanto riguarda la composizione della popolazione, fino agli anni '70, tutte le città erano caratterizzate da un profilo di stratificazione modellato secondo la classica forma a piramide: una larga base operaia (quasi ovunque il gruppo sociale di maggioranza), una più ristretta base impiegatizia e una limitata punta di liberi professionisti, lavoratori autonomi e imprenditori. Durante gli anni '90, questa composizione appare fortemente

---

<sup>381</sup> Anderlini F. (2003). *Dopo l'urbanizzazione : sprawl suburbano e dinamica sociale: Bologna e altre metropoli*. Bologna: Clueb.

modificata<sup>382</sup>. La transizione demografica e industriale ha portato con sé una forte contrazione della componente operaia. I ceti impiegatizi sono diventati i più numerosi. I mutamenti che hanno investito i profili occupazionali si sono riflessi nella redistribuzione territoriale degli abitanti<sup>383</sup>. Questo cambiamento viene indicato come deproletarizzazione, per definire quel processo secondo cui nelle società moderne si diffonde progressivamente l'adesione a valori e a modi di comportamento tipici delle classi medie, man mano che un crescente settore di popolazione raggiunge modelli di consumo tradizionali delle classi medie, nell'utilizzo di beni secondari durevoli, nell'occupazione nel settore terziario piuttosto che in quello primario o secondario, nella scelta della residenza.

Anche il profilo socio-spaziale muta<sup>384</sup>. Non sono più identificabili zone in cui una classe sociale riscontra una netta maggioranza come avveniva in precedenza. Fino agli inizi degli anni '70 infatti lo spazio urbano era tendenzialmente descrivibile con un forte binomio tra centro e periferia, in cui si può generalmente affermare che le aree periferiche erano occupate prevalentemente da operai, quelle semiperiferiche dalle classi impiegatizie e i centri storici (così come anche le zone collinari nel caso di Bologna) dalle classi sociali superiori. Erano rari i casi in cui due o più classi sociali si sovrapponevano all'interno di un'area territoriale. A partire dagli anni '70 avviene un generale rimescolamento territoriale dei gruppi sociali. Se possono ancora essere valide e riscontrabili facilmente le separazioni che dividono le classi superiori, non sono allo stesso modo facilmente individuabili le zone occupate da un unico gruppo sociale dominante. Sembra che l'appartenenza a una determinata comunità spaziale, che spesso portava con sé tutta una serie di caratteristiche sociali, non sia più percepita come un vantaggio, ma anzi come un peso, un limite. Aumenta fortemente la probabilità per un gruppo sociale di risiedere in spazi contigui ad altri gruppi sociali e al tempo stesso il desiderio di stabilire una marcata separazione spaziale dai cosiddetti "quartieri bassi" e di trovare una nuova identità distintiva in un'abitazione periferica. Come abbiamo visto

---

<sup>382</sup> Ibidem.

<sup>383</sup> Gibin R. (1999). Recenti tendenze nei processi dell'urbanizzazione italiana attraverso le dinamiche demografiche dei comuni. In Becchi A., Indovina F. (a cura di). *Caratteri delle recenti trasformazioni urbane. Osservatorio città*. Milano: FrancoAngeli, pp.79-163.

<sup>384</sup> Anderlini F. (2003). *Dopo l'urbanizzazione: sprawl suburbano e dinamica sociale: Bologna e altre metropoli*. Bologna: Clueb.

esaminando le cause culturali alla base dello sprawl, la casa è uno di quei nuovi elementi in cui si oggettivano le diversità, in uno spazio circoscritto e privo di estensione, generando un nuovo rapporto tra spazio geografico e distanze sociali. Un'altra differenza col passato è che le distanze sociali non si esprimono più a livello di classe, ma solo a livello individuale o al massimo di gruppo sociale.

Nel nostro paese il fenomeno della dispersione urbana si esprime in maniera particolare rispetto alle altre realtà sia europee che statunitensi<sup>385</sup>.

In conseguenza di una realtà amministrativa decisamente frammentata, ha preso la forma di integrazione di agglomerazioni vicine, verificatasi o perché ciascun insediamento espandendosi si collega agli altri o perché nascono nuovi insediamenti negli spazi vuoti tra due comuni preesistenti. Il periurbano italiano non si espande verso aree vergini, come abbiamo visto essere vero per il caso statunitense, ma piuttosto ingloba agglomerazioni già esistenti. La presenza sul nostro territorio di una molteplicità di comuni grossi e medio-grossi possiede un'influenza rilevante nel processo di diffusione urbana. Il periurbano italiano coincide pressoché con l'urbanizzazione dei centri medi e piccoli e delle aree rurali. Questa particolarità riflette la più generale peculiarità del sistema urbano italiano di svilupparsi intorno ad un centro storico preesistente<sup>386</sup>.

Nel caso statunitense invece si tratta principalmente della creazione di nuove urbanizzazioni, piuttosto che della loro trasformazione o del loro ampliamento, e che in alcuni casi finiscono col rappresentare la totalità della città.

In Italia la periurbanizzazione si è concentrata soprattutto nelle piccole cittadine e nei piccoli comuni situati all'esterno delle zone urbane trasformandoli da piccoli comuni rurali in comuni con qualche carattere urbano. Come osserva J.C. Castel<sup>387</sup>, quando si analizza il processo di suburbanizzazione a una scala piccola, il termine sprawl appare inappropriato, perché il fenomeno predominante è quello della dispersione urbana: i piccoli comuni restano separati dagli altri comuni vicini da una banda di terreno non

---

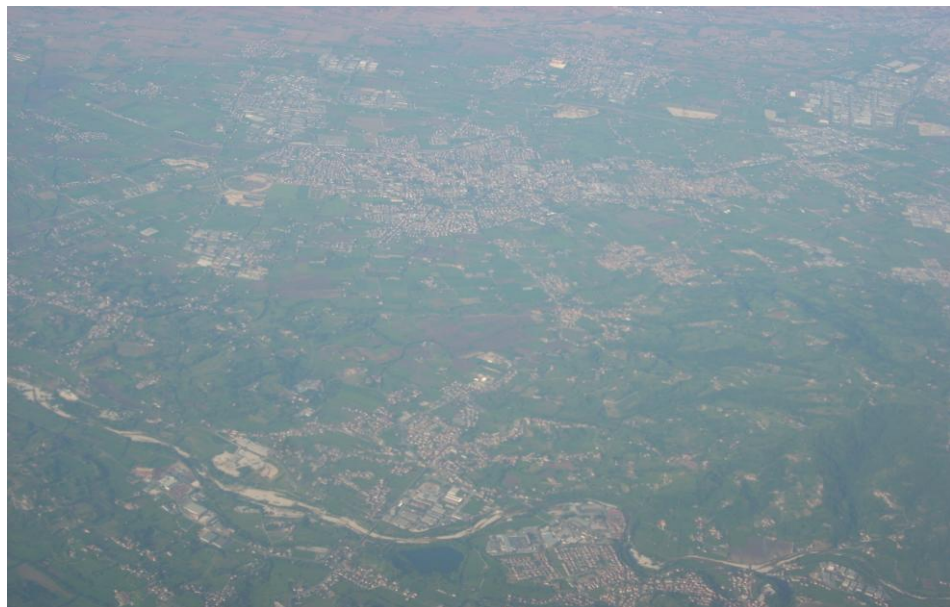
<sup>385</sup> Davico L., Mela A. (2003). Cause e caratteri della diffusione urbana in Italia. In Detragiache A. (a cura di). *Dalla città diffusa alla città diramata*. Milano: FrancoAngeli, pp. 62-74.

<sup>386</sup> Ceri P., a cura di (1975). *Casa, città e struttura sociale. Indagine sulla produzione della città in Italia*. Roma: Editori Riuniti.

<sup>387</sup> Castel J.C. (2007). De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux tiers des maisons construites en diffuse. *Les Annales de la recherche urbaine*, 102, pp. 89-96.

costruito, composta da prati, boschi o campi, seguendo un processo simile a quello che avevamo definito come *leap-frog development* descrivendo il contesto nordamericano. Visto dall'alto il periurbano italiano appare come un mosaico composto da una moltitudine di spazi costruiti circondati da spazi verdi, più o meno intervallati dall'urbanizzazione diffusa, ognuno dei quali possiede proprie peculiarità.

Immagine 6 – Fotografia del periurbano italiano visto dall'alto.



Fonte: immagini scattate dall'autrice durante dei voli aerei.

Dal punto di vista pianificatorio i nostri comuni non sono sottogovernati: sono i programmi di crescita locali, quelli che una volta venivano chiamati piani regolatori,

mentre adesso si preferisce utilizzare la sigla PSC, (piano strutturale comunale) a stabilire dove, come e con che fini si debba costruire. Ci sono più che sufficienti dotazioni di queste procedure di azione pubblica, il problema semmai risiede nell'efficienza di questi piani e procedure.

Non siamo cioè in presenza di una situazione di ipo-pianificazione territoriale, viceversa la produzione di singoli piani regolatori, soprattutto nel corso dell'ultimo decennio, è stata notevole. Ampio utilizzo è stato fatto anche del mezzo della variante e della deroga al piano, utilizzati per poter effettuare ampliamenti a quanto previsto inizialmente e individuare nuove aree su cui poter costruire, rispondendo più a logiche immobiliari che a necessità sociali. E laddove la pianificazione fallisce, lo sprawl trova facile accesso<sup>388</sup>. Spesso gli interessi economici e politici legati agli sviluppi urbani controbilanciano nettamente quelle che sono le vere necessità pianificatorie. A ciò contribuisce sicuramente il fatto che la capacità fiscale dell'ente locale si poggia in gran parte sullo sviluppo locale e in particolare sugli oneri di urbanizzazione. Questi contributi, che chi costruisce deve corrispondere all'amministrazione, come partecipazione alla spesa che il comune deve sostenere per fornire di servizi il suo territorio, sono nati in Italia intorno agli anni '70. Tuttavia dal 2000 la loro destinazione è cambiata. Se originariamente servivano per la realizzazione di opere e di servizi, da questo momento in poi possono essere utilizzati per il bilancio corrente delle amministrazioni, e quindi risultare principalmente un modo per fare cassa, generando un circolo vizioso per ulteriori crescite edilizie.

Se le manifestazioni della periurbanizzazione sono estremamente diverse tra loro, come abbiamo visto, è possibile però rintracciare qualche regolarità nel processo di formazione dei comuni periurbani. In seguito all'esodo demografico delle campagne, la cui durata e intensità è stata variabile, ma che rappresenta un fenomeno generalizzato fino agli anni '60 nel nostro paese, la tendenza si è invertita e ha visto l'arrivo in queste stesse zone di una nuova popolazione di origine cittadina e conseguentemente l'aumento delle richieste di alloggi, che venne ben accolto sia dai costruttori che dai proprietari terrieri come mezzo per far rivivere questi comuni.

Tutto ciò avviene nel momento in cui le famiglie italiane riescono ad avere maggiori disponibilità economiche.

---

<sup>388</sup> Gregotti V. (2008). *Le città senza misura*. Articolo consultabile sul sito [www.eddyburg.it](http://www.eddyburg.it).

L'esodo dalle campagne è considerato come la prima fase del processo di periurbanizzazione, a cui seguirono l'urbanizzazione delle campagne, per arrivare infine, in alcuni casi, alla nascita della città diffusa. Il passaggio dall'urbanizzazione diffusa alla città diffusa, come ci spiega Indovina, non è matematico, ma si realizza solo talvolta, quando accanto a villette e capannoni industriali iniziano a sorgere servizi e attività commerciali (centri commerciali, multisala, centri fitness), che fanno in modo che questa forma urbana simuli il funzionamento della città compatta, ma collocandosi su di una superficie molto più estesa. La tappa successiva, sempre secondo l'autore de *La Città diffusa* è quella dell'arcipelago metropolitano, che si caratterizza per la diffusione di tutti quei servizi di prestigio che tradizionalmente erano collocati all'interno della città centrale.

L'urbanizzazione che ne risulta assume forme variabili, ma in tutti i casi il valore aggiunto che ne deriva è per lo più privato che di tipo collettivo. Immediatamente dopo questa crescita quantitativa si pone un dilemma, per questi nuovi abitanti, derivante dal desiderio di voler mantenere il carattere verde e di contatto con la natura che tanto avevano ricercato, facendo fermare la crescita all'interno del proprio comune di residenza, e al medesimo tempo la volontà di un'ulteriore crescita in grado di soddisfare la base di popolazione indispensabile per far sviluppare quei servizi che ancora sono assenti, ma che necessitano di un certo bacino di utenza per essere sostenuti. J.C. Castel in particolare definisce il fenomeno secondo cui chi beneficia di un'abitazione con vista su spazi naturali, vorrebbe che tali spazi restassero non costruiti, come "sindrome dell'ultimo arrivo"<sup>389</sup>. Tale sindrome racchiuderebbe in sé la volontà di continuare a godere dell'ambiente che si è "acquistato".

Si genera cioè un'oscillazione tra il voler mantenere lo status quo e il favorire un'ulteriore crescita per raggiungere la taglia di popolazione ideale allo sviluppo di determinati servizi: sono proprio questi servizi infatti, in primo luogo quelli scolastici, a segnare la differenza rispetto a un comune dormitorio dove non succede nulla tutto il giorno.

Quando i comuni più vicini al polo centrale raggiungono una certa saturazione e una situazione di maturità, le leggi di mercato affermano che se la domanda residenziale continua a crescere senza che l'offerta riesca a starci al passo, l'esito inevitabile è un

---

<sup>389</sup> Castel J.C. (2007). De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. In *Les Annales de la Recherche Urbaine* 102, pp. 89-96.



aumento dei prezzi delle abitazioni e il ripiegamento della domanda verso comuni più distanti, disponibili a consegnare terreni per l'urbanizzazione e a intraprendere così con le prime fasi del processo di periurbanizzazione.

Secondo E. Charmes<sup>390</sup>, possono essere rintracciati tre diversi tipi di comuni periurbani. Ovviamente si tratta solamente di un modello teorico che non si rintraccerà mai nella realtà con tutte le caratteristiche descritte per ogni tipo, allo stato puro; si tratta di una tipologia che diminuisce fortemente la complessità esistente e che ne riduce la diversità, ma che serve a livello euristico, di comprensione e conoscenza della realtà periurbana. Essa ha il merito di inserire all'interno del nostro quadro di riferimento ulteriori elementi di ricchezza. In particolare alcuni tratti specifici di ciascun comune periurbano. Due elementi appaiono come particolarmente significativi per il processo di periurbanizzazione: la dimensione del comune in termini di numero di abitanti (la variazione demografica, dunque un mutamento di tipo quantitativo, può causare profondi mutamenti di ordine qualitativo) e la posizione all'interno del processo.

Ovviamente accanto a queste caratteristiche ci sono altre variabili discriminanti, che però rivestono un'importanza minore. All'interno della medesima area urbana, i comuni periurbani presentano delle differenze tra loro. La categorizzazione proposta da Charmes serve appunto per chiarire con più esattezza di quale periurbano si parla, più che rappresentare una configurazione sistematica, i territori periurbani in effetti sono ben lontani dal costituire un insieme omogeneo.

Secondo Charmes ci sarebbero innanzitutto i comuni in fase di mutazione, che vivono una forte crescita demografica, ma che hanno delle caratteristiche ancora molto rurali, essi si trovano in una posizione relativamente lontana dai centri maggiori (anche 30-40 km.). Ci sono poi i comuni residenziali, costituiti da abitazioni unifamiliari prevalentemente, che possiedono un forte carattere residenziale, anche per quanto riguarda il resto dello spazio costruito, che è dedicato alle attività residenziali; hanno una popolazione all'incirca di 2000 abitanti e vivono una fase di periurbanizzazione matura, in cui la crescita demografica è limitata da regolamenti urbanistici; questi precedentemente erano in una fase molto simile a quella dei comuni del primo gruppo. Infine ci sono quei piccoli comuni che non dipendono solamente da un unico polo urbano ma che gravitano anche attorno ad altri noccioli di centralità locali. La loro

---

<sup>390</sup> Charmes E. (2011). *La ville émiéttée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*. Paris: PUF, p. 44.

popolazione è generalmente superiore alle 2000 unità<sup>391</sup> (ma in ogni caso le soglie proposte hanno solamente un valore indicativo), livello che rende possibile lo sviluppo di funzioni centrali in termini di servizi alla persona e di commerci. Uno degli indicatori che testimonia il raggiungimento di questa fase è ad esempio la presenza di una scuola superiore. Oltre alla soglia demografica possono intervenire altri fattori che ne determinano le caratteristiche, come la centralità: nel caso più frequente attorno a questi comuni orbitano alcuni (anche 8-10) comuni più piccoli o di simili dimensioni<sup>392</sup>.

Va da sé, viste le premesse fatte a questa tipologia, che non è possibile riuscire ad inserire ciascun comune periurbano all'interno di una di queste categorie, ma che molto spesso questi presenteranno alcune caratteristiche appartenenti a più di un gruppo, e che anche all'interno di un medesimo gruppo le situazioni possono essere molto diverse.

Il processo di periurbanizzazione conosce diverse fasi che non sempre seguono un percorso lineare.

A livello teorico, sin dall'inizio del secolo scorso, la riflessione critica sui fenomeni di crescita delle metropoli moderne ha proposto diversi modelli per descrivere lo sviluppo urbano metropolitano. Tra di essi se ne ritrovano due attorno ai quali si raccoglie il maggior consenso: il primo è il modello dei centri concentrici che si sviluppano attorno alla città centrale; il secondo è quello dell'espansione assiale o radiale lungo assi di particolare rilevanza e che divengono le direttrici dell'espansione metropolitana. La differenza più sostanziale tra i due modelli sta nel fatto che nel secondo caso l'importanza urbana dei comuni in termini demografici è maggiore lungo alcune direttrici (stradali piuttosto che ferroviarie) e non attorno all'applicazione di fasce concentriche progressive.

Lo sviluppo del periurbano non segue delle corone perfettamente concentriche, ma in alcuni settori la periurbanizzazione avanza più velocemente che in altri: può essere facilitata od ostacolata sia da elementi naturali (presenza fisica di impedimenti come colline o montagne), che artificiali, che rappresentano migliori opportunità di trasporto rispetto ad aree più marginali alle direttrici considerate (esistenza di arterie stradali

---

<sup>391</sup> Tale soglia segna il passaggio da un carattere di residenzialità a uno di modesta centralità.

<sup>392</sup> Debernardi L. (2002). Dalla polarizzazione industriale alla città diffusa. In: Davico L., Debernardi L., Mela A, Preto G. *La diffusione urbana nell'Italia Settentrionale*. Milano: FrancoAngeli, pp. 20-45.

particolarmente significative perché sono le migliori vie di accesso alla città centrale o di aeroporti).

A un livello di scala urbana locale possono essere evidenziate inoltre delle differenze sia tra comuni situati in zone limitrofe, che all'interno del medesimo territorio comunale, che si declinano in base sia alle sue tradizioni, al carattere rurale più o meno forte e datato, alla presenza di attività industriali e del settore terziario, che ai suoi progetti, i quali possono prendere in considerazione o meno il soddisfacimento della domanda residenziale.

Se, come abbiamo visto, i dati demografici svolgono un contributo fondamentale nell'esaminare la portata della periurbanizzazione all'interno del nostro paese, non si può affermare lo stesso per quanto riguarda il consumo di terreno agricolo. Non sono stati fatti molti tentativi per cercare di stabilire l'ammontare di tale perdita nel nostro paese, disponiamo solamente di alcune stime. Tuttavia, citando ancora una volta il Rapporto Ispra del 2010, esso afferma che «(...) il consumo di suolo nelle principali città italiane è un fenomeno preoccupante, che può compromettere territori di pregio, soprattutto ai margini delle aree urbane»<sup>393</sup>.

A partire dal secondo dopoguerra l'urbanistica italiana ha risposto più a interessi particolari che a interventi sistematici che prendessero in seria considerazione la vocazione territoriale dei suoli. La conseguenza di ciò è che intere aree territoriali sono state esportate per sempre. Ma non basta. Si è costruito senza scrupolo anche lungo zone naturalmente toccate dal fenomeno del traboccamento dei fiumi, in territori geologicamente fragili o interessati da fenomeni sismici.

Possediamo, come abbiamo già detto, di alcune stime della perdita di suoli permeabili nel nostro paese. Presentiamo quelle utilizzate nel Rapporto Ispra del 2010<sup>394</sup>, basate su di un approccio metodologico di tipo statistico-campionario<sup>395</sup> che tiene conto della superficie impermeabile totale consumata (in ettari). Esse affermano che nel nostro paese sono stati consumati circa 100 ettari di suolo ogni giorno, nel periodo che va dal

---

<sup>393</sup> Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA). (2010). *VII Rapporto annuale, Qualità dell'ambiente urbano*, p. V.

<sup>394</sup> Ibidem.

<sup>395</sup> Tale approccio ha il limite di consentire di fare scarse o nulle generalizzazioni.

1999 al 2006. Riportiamo i dati relativi alle principali città italiane nella tabella sottostante.

Si tratta come abbiamo già ripetuto di valori stimati, in ogni caso essi evidenziano un generale, elevato e continuo consumo di suolo all'interno del bel paese, e che subisce una particolare accelerazione a partire dall'anno 2000.

Tab. 8 - Consumo di suolo nelle principali aree urbane. Stima della superficie impermeabile in ettari.

<i>Città</i>	<i>1990</i>	<i>1994</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
<i>Torino</i>	-	7044	-	7069	-	-	7136	-
<i>Genova</i>	-	4476	-	4505	-	-	4534	-
<i>Milano</i>	-	10620	-	10653	-	-	11135	-
<i>Venezia</i>	-	4862	4928	-	-	5366	-	-
<i>Padova</i>	-	3581	-	3600	-	-	3836	-
<i>Udine</i>	-	2068	2114	-	-	-	2230	-
<i>Trieste</i>	-	2547	2608	-	-	-	2784	-
<i>Bologna</i>	-	4590	4622	-	-	-	5117	-
<i>Firenze</i>	-	3340	3361	-	-	-	3705	-
<i>Roma</i>	25285	28922	30235	-	32826	-	-	34068
<i>Napoli</i>	-	7196	7203	-	-	7283	-	-
<i>Palermo</i>	-	5888	5907	-	6055	-	-	-
<i>Cagliari</i>	-	2099	2105	-	-	2172	-	-
<i>ITALIA</i>		1.595.829	-	1.656.526	-	1.911.960	-	-

Fonte: dati ISPRA 2010.

Sempre il Rapporto, indaga il consumo di suolo anche attraverso un'altra variabile, quella del rapporto del consumo di suolo con la popolazione residente. E lo fa servendosi di due indicatori: quello del consumo di suolo pro capite e quello dell'intensità d'uso (numero di abitanti per superficie impermeabile). Questi dati ci danno importanti informazioni sulla relazione esistente tra la potenziale domanda abitativa e l'effettivo grado di urbanizzazione, oltre che sulla tipologia insediativa (i contesti più compatti riscuotono elevati livelli di intensità d'uso del suolo). A titolo esemplificativo riportiamo qualche dato nella tabella n. 9.

Tab. 9 - Stima del consumo di suolo pro-capite nelle principali aree urbane e dell'intensità d'uso del suolo.

	<i>Superficie impermeabile pro-capite (m<sup>2</sup>/ab.)</i>					<i>Intensità d'uso (ab/ha)</i>				
	1990	1994	1998/ 1999	2004/ 2007	2008	1990	1994	1998/ 1999	2004/ 2007	2008
<i>Città</i>										
<i>Torino</i>	-	75	80	79	-	-	132,7	124,4	127,3	-
<i>Genova</i>	-	68	73	74	-	-	146,1	137,8	134,7	-
<i>Milano</i>	-	81	84	86	-	-	124,2	119,0	116,7	-
<i>Venezia</i>	-	174	171	200	-	-	61,0	58,3	50,1	-
<i>Padova</i>	-	171	175	182	-	-	58,4	57,1	54,8	-
<i>Udine</i>	-	216	223	228	-	-	46,3	44,9	43,9	-
<i>Trieste</i>	-	114	121	136	-	-	87,7	82,5	73,8	-
<i>Bologna</i>	-	121	124	137	-	-	82,5	80,7	72,8	-
<i>Firenze</i>	-	87	92	102	-	-	115,4	109,1	98,4	-
<i>Roma</i>	91	108	117	129	125	109,5	92,5	85,5	77,6	80,0
<i>Napoli</i>	-	69	71	75	-	-	144,5	140,8	133,9	-
<i>Palermo</i>	-	84	85	90	-	-	118,7	117,0	110,8	-
<i>Cagliari</i>	-	117	123	136	-	-	85,3	81,3	73,3	-
<i>ITALIA</i>		281	291	323	-	-	35,6	34,4	30,9	-

Fonte: dati ISPRA 2010.

Riportiamo anche i dati relativi alla superficie agricola totale (SAT) relativa al nostro paese, o meglio ad alcune delle principali città del nostro paese, considerando una serie storica che va dagli anni '60 al 2000. Essa comprende la superficie agricola effettivamente utilizzata per le coltivazioni, le superfici boschive, le tare improduttive (fabbricati rurali, corti, boschi) e gli incolti all'interno dei perimetri aziendali. In Italia la situazione generale vede una contrazione di tale superficie.

Prendiamo ad esempio il caso di Bologna. Negli anni '60 la superficie agricola totale del territorio cittadino era pari a 9.097 ettari. Nel 1980 tale superficie scende a 7.790 ettari, per arrivare a 6.515 ettari nel nuovo millennio. Gli ettari di superficie agricola persi nel periodo considerato sono oltre 2.500, pari a circa il 28%.

Tab. 10 - Superficie Agricola Totale di alcune principali città italiane e sua variazione 1960-2000.

Città	ANNI			Variazione in ettari	Variazione percentuale
	1960	1980	2000		
Torino	4470	3005	2799	- 1671	- 37,4
Genova	12.916	9407	4081	- 8835	- 68,4
Milano	6168	4104	3915	- 2253	- 36,5
Venezia	9353	6608	6923	- 2430	- 26,0
Padova	5737	3726	2552	- 3184	- 55,5
Udine	3278	2544	3277	- 1	0,0
Trieste	5777	2747	1362	- 4415	- 76,4
Bologna	9097	7790	6516	- 2580	- 28,4
Firenze	5830	4555	3142	- 2687	- 46,1
Roma	112.942	93.571	51729	- 61213	- 54,2
Napoli	4741	2342	1015	- 3726	- 78,6
Palermo	11613	18975	3247	- 8367	- 72,0
Cagliari	8357	4850	-	- 3507	- 42,0

Fonte: ISPRA 2010, su dati I, III e V Censimento dell'Agricoltura, ISTAT.

Nessuna regione italiana è risparmiata dal fenomeno della diffusione urbana, ma esso si manifesta con maggiore forza all'interno di quelle aree che risultano più attrattive perché situate in prossimità di grandi città e di importanti assi di trasporto.

Il grande consumo di risorse territoriali nel nostro paese riguarda in modo particolare le regioni dell'Italia del nord e dell'Italia centrale e le loro città soprattutto di dimensioni medie e medio-piccole, mentre le regioni del sud si distinguono più che altro per l'ampia diffusione di pratiche di costruzione illegale. Secondo M.C. Gibelli il caso più significativo di urbanizzazione della campagna italiana è costituito dall'area del nord-est<sup>396</sup>. Sempre secondo l'autrice, in Emilia Romagna, tra il 1976 e il 1998, restando pressoché stabile la popolazione residente, l'urbanizzazione è raddoppiata. Questo è vero in particolare all'interno dell'area metropolitana bolognese, dove la dispersione urbana ha privilegiato i territori dell'agricoltura intensiva della pianura e delle prime zone collinari, dove tra l'altro, il consumo di suolo è aumentato in modo esponenziale in rapporto alla dimensione della taglia dei comuni (+147% all'interno dei comuni con

<sup>396</sup> Gibelli M.C. (2006). L'étalement urbaine en Italia entre Villettopoli et délégitimation de l'urbanisme. In: Berque A., Bonnin Ph., Ghorra-Gobin C. *La ville insoutenable*. Paris: édition Belin, pp. 105-117.

meno di 5000 abitanti<sup>397</sup>). Sempre secondo i dati della Gibelli, nell'ultimo decennio tre milioni di ettari di terreno agricolo sono stati urbanizzati in Italia e circa 700.000 italiani hanno abbandonato i centri cittadini, sotto la spinta di costi delle abitazioni sempre più alti e qualità della vita sempre più scarsa. Tanto che nel 2001, su un totale di 25 milioni di abitazioni italiane, 7.500.000 erano case unifamiliari, quest'ultime rappresenterebbero inoltre circa il 58% delle abitazioni costruite annualmente. Per l'autrice, se molti degli elementi che spiegano l'attuale fortuna della casa individuale e degli insediamenti a bassa densità diluiti all'interno della campagna urbanizzata, rientrano in meccanismi che sono osservabili anche all'interno del più ampio panorama europeo, il caso italiano presenta alcune peculiarità, che si sono sedimentate in un lungo periodo di tempo. In particolare nelle grandi città del nord Italia la sostituzione dello sviluppo agricolo tramite l'industria classica, non si è verificata con la stessa intensità delle altre città europee, ma più debolmente, con il risultato che molte zone rurali fortemente specializzate come tipo di produzione, hanno continuato a prosperare, generando un particolare rapporto coi centri urbani principali attorno a cui gravitano, e che rappresentano il loro polo di riferimento per gli aspetti direzionali e commerciali. Anche all'interno del nostro contesto territoriale coesisterebbe una particolare combinazione di fattori di spinta e di attrazione come spiegazione delle motivazioni che hanno agito nella direzione della dispersione urbana. Tra i fattori di spinta viene sottolineato come elemento principale l'elevato costo degli immobili e la scarsa qualità ambientale delle città centrali, ma anche ragioni che riguardano la questione della sicurezza e della criminalità.

Le critiche mosse nei confronti della qualità dell'ambiente urbano non sono poi così fuori luogo. A titolo di esempio riportiamo qualche dato relativo alla città di Bologna. Per quanto riguarda la qualità dell'aria, il d.lgs. 155/2010 stabilisce dei valori limite di PM<sup>10</sup> ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) da non superare, per la protezione della salute umana. Tale valore è fissato a  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  di media giornaliera, da non superare più di 35 volte all'anno. Bologna nel 2009 ha segnato ben 50 superamenti di tale limite; nel 2010 invece i superamenti sono stati 63<sup>398</sup>. Anche per quanto riguarda i dati sul verde urbano, i valori

---

<sup>397</sup> Regione Emilia Romagna (2004). *Schema di sviluppo del territorio regionale*. Bologna: Giunta regionale.

<sup>398</sup> Dati Ispra 2010.

non sono più rincuoranti. Come affermano i dati Ispra, la superficie di verde pubblico sul totale del territorio comunale è scarsa. Tale percentuale, per quanto riguarda il nostro capoluogo di riferimento, si assestava intorno all'8,9% nel 2002 per giungere al 9,2% nel 2004 e a sfiorare il 10% nel 2009, con incrementi dunque minimi da un anno all'altro. Questi valori riflettono in parte la più generale situazione italiana, dove in molti casi i valori sono addirittura inferiori al 5%. Se si osservano le percentuali pro capite, nel 2009 ciascun bolognese "possedeva" 37m<sup>2</sup> di verde pubblico, valore leggermente superiore a quello del 2004 (34,5 m<sup>2</sup>) e del 2000 (33,1 m<sup>2</sup>).

Tra i fattori di attrazione ricordiamo i tradizionali elementi che ci spiegano il successo riscosso dagli insediamenti periurbani: il contatto con la natura, la ricerca del verde, l'allontanamento dallo stress della vita cittadina, la sicurezza.

Anche nel nostro paese dunque «La diffusione dell'area periurbana è parte integrante della città contemporanea e (...) contiene una grande quantità di elementi di vitalità economica, sociale e politica. Ciò non significa affatto che sia un luogo senza problemi»<sup>399</sup>. Per tutte queste ragioni, continua ancora Martinotti, in un'altra opera, «Intorno alle metropoli si distende una vasta area per molti aspetti ancora informe ma viva e pulsante (...). La società periurbana è dunque un territorio di primaria importanza per la esplorazione della nuova città»<sup>400</sup>.

---

<sup>399</sup> Martinotti G. (1999). Introduzione a Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, p. 20.

<sup>400</sup> Martinotti G. (1998). Il vero centro si è già spostato non è più "dentro", sta in periferia. *Telèma*, 15.



## Capitolo 8. LA RICERCA EMPIRICA

### 8.1. LA SCELTA E LE CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO OGGETTO DI ANALISI EMPIRICA

È il nostro, un paese in movimento, sempre in movimento senza alcun punto fermo per riferimento: si svolge, s'allunga, prosegue proprio come una fune, da cui, sembra, prenda il nome. Convulso, triste, smarrito, freddo – d'inverno -, solo nelle stagioni del sole. Non è definito nè definibile, non ha linee che lo racchiudono, è in fuga ed in fuga sembrano anche i suoi abitanti. Metamorfosi costante, un guazzabigli di colori che, nel giorno, si stendono, si amalgamano, si fondono in una ridda di rumori: auto, persone, biciclette, treni, perfino elicotteri (in caso di rapine e d'incidenti, che qui accadono spesso) spersi nel rumore dell'ambiente: clacson, motori, megafoni, etc. a sera, lungo la strada che si protende lunga, la Via Galliera, spariscono luci e rumori: Funo si annulla.<sup>401</sup>

Le premesse teoriche che hanno contraddistinto il mio lavoro di ricerca fino a questo punto, hanno tentato di trovare un collegamento con l'empiria in questa ultima parte di lavoro. Se come abbiamo visto, molti sono gli elementi che caratterizzano il tema dello sprawl urbano e del periurbano, ho voluto andare a verificare se ed eventualmente quali di questi elementi sono presenti in un'area ben delimitata del territorio bolognese. Bologna, come abbiamo già visto, resta una città che perde abitanti, che sembra più da consumare e da attraversare che da vivere e da abitare, con tutte le conseguenze che questa dicotomia comporta. Pur continuando a mantenere funzioni di eccellenza e le più importanti funzioni direzionali, a mantenere posti di lavoro, attività ricreative e di consumo, oltre che servizi di qualità, il capoluogo emiliano-romagnolo ha perduto oltre 113.700 unità di popolazione negli ultimi 27 anni. Se il 1973 è l'anno in cui raggiunge l'apice della crescita, sfiorando i 494.000 abitanti, da questo momento in poi inizia un

---

<sup>401</sup> Stralcio di articolo reperito sul *Resto del Carlino*, anno 1987.

progressivo e continuo calo di residenti, fino a raggiungere la quota attuale (380.181 residenti a fine 2010).

Se, come più volte affermato, la tendenza prevalente è quella della redistribuzione territoriale degli abitanti, dalla città centrale verso la città diffusa<sup>402</sup>, ho innanzitutto esaminato i dati relativi agli spostamenti residenziali dai quartieri bolognesi verso tutti i comuni della provincia, relativi al periodo 2003-2007 e riferiti alla popolazione di età compresa tra i 25 e i 45 anni di età.

Disponiamo infatti di qualche criterio per definire demograficamente il periurbano: la letteratura conferma la specificità delle strutture demografiche dei comuni del periurbano, che si distinguono per una sovrarappresentazione delle coppie composte da giovani adulti<sup>403</sup>. Le corone periurbane corrispondono a degli spazi privilegiati di residenza per le famiglie con bambini; la famiglia composta da una coppia con uno o due figli è un *marker* del periurbano, in quanto assicura migliori condizioni materiali e di servizi giudicati più favorevoli alla vita familiare rispetto a quelli di ogni altro spazio residenziale. Più precisamente le zone periurbane sembrano adattarsi molto bene a una tappa ben precisa all'interno di un progetto di vita familiare, che coincide con l'età giovanile e spesso con la nascita del secondo figlio. La diretta conseguenza di questa tendenza è che queste zone producono una forte domanda di politiche per l'infanzia e di servizi scolastici.

Lavorando su questa base statistica, proveniente dal Dipartimento di Programmazione del Comune di Bologna, ho eseguito varie operazioni. Innanzitutto ho identificato, per ognuno degli anni presi in considerazione, quali fossero i primi dieci comuni della Provincia bolognese a ricevere il maggior numero di immigrati provenienti dal Comune di Bologna. Tali elaborazioni sono visibili nelle tabelle sottostanti.

---

<sup>402</sup> Vedi capitolo 7.

<sup>403</sup> Berger M. (2004). *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée?* Paris: Éditions du cnrs. Roux E., Vanier M. (2008). *La périurbanisation: problématiques et perspectives*. Paris: DIACT, La Documentation Française, pp. 46-47.

Tab. 11 - Primi dieci comuni della Provincia con valori assoluti più elevati di immigrati provenienti dal comune di Bologna, anno 2003.

<i>Comune</i>	<i>N° immigrati</i>
San Lazzaro	354
Casalecchio	333
Castel Maggiore	176
Calderara	138
Pianoro	131
Castenaso	124
Zola Predosa	118
Granarolo	114
Minerbio	105
Budrio	97

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 13 - Primi dieci comuni della Provincia con valori assoluti di immigrati provenienti dal comune di Bologna, anno 2005.

<i>Comune</i>	<i>N° immigrati</i>
Casalecchio	472
San Lazzaro	346
Calderara	185
Granarolo	183
Castel Maggiore	178
Pianoro	146
Zola Predosa	138
Anzola Emilia	129
S. Giovanni in Persiceto	103
Sasso Marconi e Budrio	101

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 12 - Primi dieci comuni della Provincia con valori assoluti più elevati di immigrati provenienti dal comune di Bologna, anno 2004.

<i>Comune</i>	<i>N° immigrati</i>
Casalecchio	386
San Lazzaro	328
Calderara	239
Castel Maggiore	224
Budrio	159
Anzola Emilia	158
Pianoro	155
Zola Predosa	129
Castenaso	121
Sasso Marconi	111

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 14 - Primi dieci comuni della Provincia con valori assoluti di immigrati provenienti dal comune di Bologna, anno 2006.

<i>Comune</i>	<i>N° immigrati</i>
San Lazzaro	373
Casalecchio	351
Castel Maggiore	224
Ozzano	171
Granarolo e Zola Predosa	158
Calderara	150
Pianoro	142
Castenaso	132
S. Giovanni in Persiceto	116
Budrio	113

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 15 - Primi dieci comuni della Provincia con valori assoluti di immigrati provenienti dal comune di Bologna, anno 2007.

<i>Comune</i>	<i>N° immigrati</i>
San Lazzaro	425
Casalecchio	404
Zola Predosa	189
Castel Maggiore	188
Pianoro	176
Castenaso	173
Budrio	152
Granarolo	136
Ozzano	123
Calderara	117

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

L'analisi dei dati comunali mette in luce dei forti movimenti redistributivi all'interno delle nostre aree di interesse.

Sempre utilizzando i medesimi dati, ho fatto un altro tipo di ragionamento. Questa volta prendendo come punto di partenza non l'elemento della destinazione della migrazione, ma quello della sua origine, per analizzare in modo più approfondito i flussi migratori che prendono origine dalla città centrale. Per ognuno dei nove quartieri che compongono il comune di Bologna (Borgo Panigale, Navile, Porto, Reno, San Donato, San Vitale, Santo Stefano, Saragozza e Savena), e per ognuno degli anni presi in considerazione (quinquennio 2003-2007), ho individuato quali sono i primi cinque comuni della provincia bolognese verso i quali si indirizzano il maggior numero di trasferimenti residenziali di persone di età compresa tra i 25 e i 45 anni.

Ho preso in considerazione la dimensione del quartiere in quanto rappresenta l'unità territoriale più piccola rispetto alla quale possediamo dei dati statistici relativi a tale informazione.

Questa analisi ha l'obiettivo di individuare quali aree del periurbano bolognese risultano più attrattive per la popolazione della città centrale, partendo da ciascuno dei suoi quartieri.

Questi sono i risultati dell'analisi:

Tab. 16 - Emigrati dal quartiere Borgo Panigale nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003	2004	2005	2006	2007
Calderara 33	Calderara 63	Calderara 58	Casalecchio 48	Casalecchio 33
Casalecchio e Sala Bolognese 29	Anzola 54	Anzola 35	Zola Predosa 35	Calderara 29
Anzola 25	Casalecchio 22	Casalecchio 30	Anzola 34	Zola Predosa e Anzola 27
Sala Bolognese e Zola Predosa 14	S. Giovanni in Persiceto e Sala Bolognese 15	Sala Bolognese 28	Calderara 33	S. Giovanni in Persiceto 23
Crespellano e S. Giovanni in Persiceto 13	Monte S. Pietro 14	S. Giovanni in Persiceto 15	Sala Bolognese 32	Sala Bolognese 21

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 17 - Emigrati dal quartiere Navile nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003	2004	2005	2006	2007
Castel Maggiore 73	Castel Maggiore 117	Castel Maggiore 89	Castel Maggiore 110	Castel Maggiore 111
Minerbio 39	Casalecchio 47	Casalecchio 60	S. Pietro in Casale 46	S. Giorgio di Piano 48
Casalecchio 38	S. Lazzaro 44	Granarolo 50	Casalecchio 43	Argelato 41
Malalbergo e Granarolo 35	Argelato 40	S. Giorgio di Piano 35	Granarolo 42	Casalecchio 39
Argelato 33	Castel d'Argile 37	Calderara e S. Lazzaro 32	S. Giorgio di Piano 41	S. Giovanni in Persiceto 31

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 18 - Emigrati dal quartiere Porto nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003	2004	2005	2006	2007
Casalecchio 36	Casalecchio 52	Casalecchio 54	Casalecchio 42	Casalecchio 37
S. Lazzaro 16	Zola Predosa 21	S. Lazzaro 23	Castel Maggiore 17	Zola Predosa 15
Calderara 15	Sasso Marconi 18	Calderara 22	S. Lazzaro 16	Budrio e S. Lazzaro 12
Zola Predosa 13	Castel Maggiore e Calderara 17	Castel Maggiore 16	Anzola 13	Argelato, Granarolo, Medicina, Monte S. Pietro, Sasso Marconi 11
Castel Maggiore 12	Marzabotto 15	S. Giovanni in Persiceto 13	Castenaso 11	Castenaso e Pianoro 9

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 19 - Emigrati dal quartiere Reno nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003	2004	2005	2006	2007
Casalecchio 60	Casalecchio 72	Casalecchio 90	Casalecchio 51	Casalecchio 87
Zola Predosa 24	Calderara 46	Calderara 30	Zola Predosa 44	Zola Predosa 41
Calderara e Sala Bolognese 20	Zola Predosa 28	Zola Predosa 30	Calderara 33	Anzola 31
Monte S. Pietro 17	Anzola 25	Anzola 29	Anzola e Sala Bolognese 25	Calderara 21
Anzola 16	Monte S. Pietro 15	Crespellano 16	S. Giovanni in P. e Sasso Marconi 14	Sala Bolognese 20

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 20 - Emigrati dal quartiere San Donato nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003	2004	2005	2006	2007
Castenaso 27	Budrio 37	Granarolo 57	Granarolo 36	Granarolo 33
S. Lazzaro 23	Granarolo 26	Casalecchio 34	Castenaso 23	S. Lazzaro 24
Granarolo e Castel Maggiore 20	S. Lazzaro 22	Minerbio 30	Minerbio e S. Lazzaro 22	Budrio 23
Minerbio 16	Minerbio e Castel Maggiore 21	S. Lazzaro 28	Castel Maggiore 18	Casalecchio 22
Casalecchio 14	Casalecchio 18	Budrio 17	Pianoro 17	Castenaso 17

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 21 - Emigrati dal quartiere San Vitale nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003	2004	2005	2006	2007
S. Lazzaro 44	Casalecchio e S. Lazzaro 35	S. Lazzaro 49	S. Lazzaro 57	S. Lazzaro 78
Casalecchio 33	Budrio e Calderara 29	Casalecchio 31	Casalecchio 41	Castenaso 40
Granarolo 24	Pianoro 26	Castenaso 27	Ozzano 28	Casalecchio 33
Castenaso 21	Castenaso 24	Granarolo 21	Castenaso 27	Budrio 29
Budrio 19	Castel Maggiore 18	Ozzano 19	Granarolo 19	Ozzano 24

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 22 - Emigrati dal quartiere Santo Stefano nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003		2004		2005		2006		2007	
S. Lazzaro	59	S. Lazzaro	57	S. Lazzaro	65	S. Lazzaro	68	S. Lazzaro	74
Casalecchio	51	Casalecchio	35	Casalecchio	41	Casalecchio	34	Pianoro	40
Pianoro	29	Pianoro	31	Pianoro	25	Ozzano	24	Casalecchio	39
Castel Maggiore	15	Sasso Marconi	19	Castel Maggiore	21	Pianoro	23	Ozzano	18
Castenaso	13	Ozzano	16	Sasso Marconi	15	Castel Maggiore	16	Castenaso	17

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 23 - Emigrati dal quartiere Saragozza nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003		2004		2005		2006		2007	
Casalecchio	47	Casalecchio	82	Casalecchio	101	Casalecchio	58	Casalecchio	75
Monte S. Pietro	25	S. Lazzaro	24	S. Lazzaro	27	S. Lazzaro	17	Zola Predosa	36
S. Lazzaro	22	Zola Predosa	20	Pianoro	17	Zola Predosa, Monte S. Pietro e Castel Maggiore	16	Sasso Marconi	22
Zola Predosa	20	Sasso Marconi	17	Zola Predosa	16	Sasso Marconi	13	S. Lazzaro	16
Calderara	14	Anzola	15	Sasso Marconi	15	Anzola, Granarolo, Imola, Medicina e Sala Bolognese	9	Crespellano	13

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Tab. 24 - Emigrati dal quartiere Savena nel periodo 2003-2007, secondo comune di destinazione.

2003		2004		2005		2006		2007	
S. Lazzaro	142	S. Lazzaro	122	S. Lazzaro	107	S. Lazzaro	142	S. Lazzaro	165
Pianoro	53	Pianoro	50	Pianoro	55	Ozzano	77	Pianoro	57
Castenaso	38	Ozzano	46	Ozzano	32	Pianoro	54	Ozzano	41
Ozzano	34	Castenaso	31	Casalecchio e Budrio	31	Castel S. Pietro	30	Casalecchio	39
Casalecchio	25	Budrio	29	Granarolo	23	Budrio e Castenaso	25	Castenaso	38

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

Sia da dove provengono i maggiori flussi di migrazione originati dal Comune di Bologna, che le loro direzioni predominanti risultano evidenti esaminando i dati seguenti:

Tab. 25 – Numero totale di emigrati da ciascun quartiere del comune di Bologna nel periodo 2003-2007.

	2003	2004	2005	2006	2007	TOT. quartiere
<i>Borgo Panigale</i>	268	290	298	351	299	1506
<i>Navile</i>	622	775	756	799	764	3716
<i>Porto</i>	254	292	279	280	255	1360
<i>Reno</i>	322	365	379	372	422	1438
<i>S. Donato</i>	270	336	373	366	331	1676
<i>S. Vitale</i>	359	443	435	466	473	2176
<i>S. Stefano</i>	350	368	367	365	394	1844
<i>Saragozza</i>	274	326	341	295	332	1568
<i>Savena</i>	572	609	563	627	647	3018
<i>TOT. Comune Bologna</i>	3291	3804	3791	3923	3917	18726

Fonte: mia elaborazione su dati Dipartimento di Programmazione Comune di Bologna.

I quartieri da cui è stata più alta l'emigrazione verso i comuni della provincia di Bologna, in valore assoluto, per il periodo preso in considerazione sono stati rispettivamente: Navile, Savena e San Vitale.

Si tratta cioè dell'analisi dei dati dei flussi in uscita dalla città capoluogo in direzione di parte dell'area metropolitana. Stiamo parlando di un tipo di migrazione interna, nel nostro caso da una città a un Comune, che gioca un ruolo importante nel determinare la grandezza, la composizione e la distribuzione della popolazione, oltre che la sua densità. Questo fenomeno porta con sé delle conseguenze importanti per entrambe le aree, sia quella di origine che quella di destinazione.

Come afferma Paola Bonora, il declino demografico del comune di Bologna inizia nel corso degli anni '70 in conseguenza della redistribuzione della popolazione nei comuni della prima cintura, e prosegue successivamente nella seconda fascia periurbana.

La saturazione della prima corona periurbana avviene in seguito all'aumento di un certo tipo e livello di domande residenziali, senza che vi segua un parallelo aumento dell'offerta, col conseguente aumento dei prezzi e spostamento dell'urbanizzazione nella seconda corona periurbana.



Il paradosso della periurbanizzazione è proprio quello di essere un processo che riduce la densità abitativa delle città, ma che ridensifica profondamente le zone periurbane dove prende piede. Il punto di vista sul fenomeno cambia in base alla scala a cui si sta dibattendo: se si prende in considerazione la scala urbana classica si vede la periurbanizzazione come principale responsabile della dedensificazione, ma se si punta l'attenzione sulla piccola scala locale si noterà soprattutto una redistribuzione della densità.

Il processo di diffusione porta infatti i comuni delle prime e delle seconde cinture metropolitane dallo sperimentare una dinamica demografica negativa a conoscerne una di tipo positivo.

Stando all'analisi dei dati effettuata, i comuni della prima cintura bolognese<sup>404</sup> (San Lazzaro di Savena, Casalecchio di Reno, Zola Predosa, Anzola Emilia, Calderara di Reno, Castel Maggiore, Granarolo Emilia, Castenaso, Pianoro, Sasso Marconi) hanno subito una crescita di popolazione talmente elevata e si sono densificati a tal punto da essere pressoché integrati nello spazio urbano cittadino. I comuni della prima e della seconda cintura sono strutturalmente caratterizzati da diversi periodi di urbanizzazione e da differenti livelli di popolamento.

In particolare i comuni di San Lazzaro di Savena e Casalecchio di Reno, sono comuni che stanno a capo di un'area territoriale e presentano particolari caratteri di attrattività e dominanza. Si tratta di aree territoriali che godono di una maggiore valorizzazione in quanto meglio serviti (basti pensare che in entrambi i casi sono raggiungibili tramite linee di autobus urbane). Quelli elencati sono tutti elementi che contribuiscono a creare un ambiente fisico e sociale maggiormente ricercato.

Si tratta di insediamenti strettamente collegati e dipendenti dalla città di Bologna sia da un punto di vista funzionale che socio-morfologico, che per queste ragioni sono stati esclusi dal mio lavoro di ricerca.

Questi dati non hanno la pretesa di cogliere la totalità della grandezza della mobilità residenziale, in quanto si limitano a segnalare il solo luogo di provenienza e paese di destinazione, trascurando gli spostamenti indirizzati al di fuori della provincia. Nonostante queste limitazioni offrono un'analisi particolarmente approfondita perché assumono come luogo d'origine un'entità territoriale relativamente piccola, e cioè la

---

<sup>404</sup> Si definiscono appartenenti alla prima cintura tutti quei comuni che almeno in parte confinano con la città centrale.

dimensione del quartiere. Essi sono fondamentali per identificare le traiettorie degli spostamenti all'interno dell'area urbana bolognese, e allo stesso tempo conoscere quali sono le zone della città da cui gli abitanti hanno deciso di allontanarsi. Il punto finale dell'analisi è quello di identificare i flussi dominanti e indagare i caratteri sociali sottostanti a questi movimenti residenziali.

Per quanto riguarda la scelta della fascia d'età considerata, i dati confermano un elevato tasso di attività generale che riguarda la popolazione in uscita, di conseguenza la norma è costituita da famiglie nucleari con figli.

Mi sono voluta focalizzare su di un comune della seconda cintura bolognese<sup>405</sup> come area di ricerca privilegiata per la parte empirica del mio studio.

I comuni della prima e della seconda cintura periurbana infatti assumono un ruolo differente all'interno del sistema metropolitano in base alla loro posizione.

Si tratta del comune di Argelato, e in modo particolare di una frazione di tale comune, denominata Funo di Argelato. Si tratta di un comune collocato a circa una ventina di chilometri a nord del capoluogo bolognese, ma situato all'interno del perimetro dell'area urbana.

La legittimità della scelta deriva dal fatto che, stando ai dati statistici, quest'area ha subito negli ultimi quindici anni un considerevole aumento demografico.

Come è evidente dalla tab. 26, il comune oggetto privilegiato della mia analisi ha conosciuto un forte accrescimento demografico nell'ultimo decennio, che è strettamente correlato al parallelo depopolamento subito dalla città capoluogo.

È stato dunque selezionato un territorio che sembra particolarmente significativo a causa delle sue dinamiche di periurbanizzazione.

E una delle prime condizioni per poter parlare di periurbano è proprio la crescita di popolazione: se non c'è aumento demografico difficilmente si può parlare di periurbano. Tale scelta non può ovviamente comportare l'estensione delle affermazioni effettuate all'intera area metropolitana bolognese o la loro generalizzazione ad altri comuni con caratteristiche simili. La mia scelta è stata compiuta anche in base ad un criterio di tipo morfologico, cioè connesso alla forma fisica, considerata la particolare posizione del comune rispetto al capoluogo bolognese, lungo una traiettoria che risulta essere

---

<sup>405</sup> La seconda cintura comprende tutti quei comuni che almeno parzialmente confinano con uno o più comuni della prima cintura.

particolarmente attrattiva e basato inoltre sulla distanza dal polo centrale e sul concetto di contiguità spaziale.

Nel caso che andremo ad esaminare, il fenomeno della diffusione urbana si sviluppa non tanto secondo il modello delle fasce concentriche, quanto lungo una direttrice significativa. Il territorio bolognese presenta delle particolarità, che ci vengono spiegate molto bene ancora una volta dalla Bonora: «Il corridoio insediativo a ridosso della via Emilia, denso di attività e congestionato da una mobilità che è strutturale alla diffusione»<sup>406</sup>. Il comune di Argelato non si colloca fisicamente su tale direttrice, ma nelle sue immediate prossimità e più precisamente lungo la Trasversale di pianura, una delle direttrici lungo la quale si manifestano fenomeni di densificazione. Si colloca in una posizione particolarmente strategica per la sua posizione lungo la rete stradale.

Continua la Bonora: «(...) è la via Emilia, rafforzata dalla ferrovia e poi dall'autostrada, che calamita attività e insediamenti nella fascia pedemontana»<sup>407</sup>. Si tratta inoltre di una zona che presenta dal punto di vista organico terreni particolarmente fertili.

L'obiettivo della mia analisi empirica è quello di andare a verificare se, e nel caso quali elementi, descritti nella parte teorica a proposito del fenomeno della dispersione urbana sono rintracciabili in questo contesto territoriale.

Per quanto concerne le caratteristiche fisiche dell'area oggetto della ricerca empirica, il territorio della frazione di Funo di Argelato è molto esteso e l'abitato della frazione si espande fino al confine del comune limitrofo di Castel Maggiore. Pur essendo frazione del comune di Funo è relativamente distante dal suo capoluogo comunale, tanto da sembrare due comuni distinti, basti pensare che hanno asili e scuole elementari separate, oltre che due distinte parrocchie.

Presentiamo ora qualche accenno storico relativo a Funo, reperito nell'Archivio Parrocchiale della frazione. Il comune ha una natura tradizionalmente di tipo rurale e agricola, basata su di un'economia di tipo contadino, si colloca infatti su di un terreno particolarmente fertile e adatto alle coltivazioni. E fino a qualche anno fa Funo era un paesino agricolo, il cui epicentro era attorno alla chiesa. Oggi invece la vita gravita intorno alla via Galliera, ove sono sorte le principali attività. La frazione, fino alla fine

---

<sup>406</sup> Bonora P. (1999). *Costellazione Emilia. Territorialità e rischi della maturità*. Torino: Fondazione Agnelli, p. 9.

<sup>407</sup> Ibidem, p. 17.

della seconda guerra mondiale, era suddivisa in sei piccoli agglomerati di case, che prendevano il loro nome da qualche riferimento topografico presente nelle vicinanze: la Chiesa, le Larghe, Pietroburgo, S. Giobbe, Funo e S. Stefano, più le varie case coloniche sparse nella campagna. Nel 1930 a S. Giobbe c'erano otto case, un piccolo forno, e la chiesetta di S. Giobbe appunto; alla Chiesa invece c'erano sette case, più la chiesa e la scuola elementare. Durante il periodo della guerra si edificarono alcune altre case lungo le strade, qua e là, poi subito dopo la fine del conflitto furono costruiti altri palazzi, soprattutto per dare risposta alle esigenze delle famiglie dei braccianti. Tra gli anni '50 e '60 iniziarono anche ad essere impiantate le prime ditte, che diedero il via alla trasformazione del paese, fino a questo momento essenzialmente agricolo; la ricerca di appartamenti ha invece spinto la costruzione di nuove case. La costruzione del Centergross, iniziata nel 1974, ha dato vita ad un importante nodo attorno a cui sono sorte le prime edificazioni. Nel 1962 compare la prima gru a Funo, per costruire i primi due palazzi siti in via Bandiera. L'inizio dell'edificazione della zona di via Trampellini, via Stagni e via Grazia risale al 1973; quella di via Vivaldi, via Bellini e via Rossini, a qualche anno più tardi, al 1975; nel 1976 è la volta di via Puccini, nel 1979 di via Mascagni, nel 1981 prende piede il PEEP (Piano per l'Edilizia Economica Popolare). Si tratta dunque di un processo veloce e progressivo, che in poco tempo porta alla trasformazione della frazione di Funo. Fino a questo momento storico infatti Funo era un territorio strettamente legato al mondo contadino, anche l'origine del suo nome sembra essere in relazione all'ambiente, alcuni sostengono che il nome Funo voglia ricordare la sua forma analoga a quella di una fune. Più di una volta nel corso delle interviste che ho effettuato ad alcuni abitanti di Fumo, le persone sono ricorse alla formula narrativa "non c'era niente prima qui", per descrivere semplicemente un piccolo centro abitato in cui c'era solamente della gente che lavorava sodo. Molti edifici sono stati costruiti negli ultimi due decenni e i prezzi, inizialmente piuttosto convenienti, sono progressivamente aumentati. L'area oggetto dell'analisi empirica ha subito delle forti trasformazioni che sono avvenute rapidamente, in un arco temporale breve, identificabile negli ultimi 25 anni. Uno dei tratti maggiormente caratterizzanti questa area è proprio la rapidità con cui è avvenuto il suo sviluppo. Come viene ricordato dagli abitanti, e come affermano i dati, alla fine degli anni '60 il numero di alloggi e di attività economiche presenti in quest'area è ancora piuttosto ridotto. È soprattutto nel corso degli anni '70 che il territorio si trasforma radicalmente. Il tessuto

si riempie, i vuoti diventano pieni, sorgono “come funghi” case moderne, qua e là, che non hanno niente, o molto poco in comune con la vocazione precedente del luogo. Una delle trasformazioni più significative riguarda la variazione demografica del comune, come si può vedere dalla tabella sottostante.

Tab. 26 - Serie storica dell'evoluzione demografica del comune di Argelato e delle sue frazioni, negli ultimi 15 anni. Le differenze sono indicate in valori assoluti.

	<i>Argelato capoluogo</i>	<i>Voltareno</i>	<i>Casadio</i>	<i>Funo</i>	<i>TOTALE COMUNE</i>
1996	2587	435	469	4402	7893
1997	2580	435	468	4452	7935
	-7	+0	-1	+50	+42
1998	2572	439	461	4566	8038
	-8	+4	-7	+114	+103
1999	2679	451	459	4698	8287
	+107	+12	-2	+132	+249
2000	2785	452	449	4796	8482
	+106	+1	-10	+98	+195
2001	2870	473	447	4977	8767
	+85	+11	-2	+181	+285
2002	2957	458	440	5269	9124
	+87	-15	-7	+292	+357
2003	3002	444	444	5338	9228
	+45	-14	+4	+69	+104
2004	2985	454	464	5414	9317
	-17	+10	+20	+76	+89
2005	2992	452	470	5446	9360
	+7	-2	+6	+32	+43
2006	3027	506	450	5367	9350
	+35	+54	-20	-79	-10
2007	3047	527	465	5424	9463
	+20	+21	+15	+57	+113
2008	3113	552	454	5461	9580
	+66	+25	-11	+37	+117
2009	3168	558	457	5494	9677
	+55	+6	+3	+33	+97
2010	3217	562	462	5503	9744
	+49	+4	+5	+9	+67

Fonte: Ufficio Statistico Comune di Argelato

La demografia del comune di Argelato – frazione di Funo – ha conosciuto un evidente sviluppo a partire del 1998, ma la vera esplosione concerne soprattutto gli anni 2001 e 2002, in cui l’aumento in valore assoluto è dell’ordine delle 200 unità. Nel 1996 la popolazione di Funo era di poco più di 4000 unità. Quindici anni dopo, a fine 2010, le unità sono oltre 5500, più della metà del totale degli abitanti del comune insieme alle altre due frazioni.

Tab. 27 - Evoluzione demografica del Comune di Argelato degli ultimi 20 anni.

	Pop. al 01 Gen.	NATI	MORTI	Saldo naturale	IMMIGR ATI	EMIGRA TI	Saldo migratorio	Saldo totale	Pop. al 31 Dic.	Incremento o in valore ass.	Incremento o %
1991	7702	46	58	-12	185	196	-11	-23	7721	19	0.25
1992	7721	58	63	-5	246	260	-14	-19	7702	-19	-0.25
1993	7702	55	63	-8	262	265	-3	-11	7691	-11	-0.14
1994	7691	48	48	0	359	313	46	46	7737	46	0.6
1995	7737	58	70	-12	312	250	62	50	7787	50	0.65
1996	7787	63	57	6	325	225	100	106	7893	106	1.36
1997	7893	56	61	-5	339	292	47	42	7935	42	0.53
1998	7935	64	69	-5	422	314	108	103	8038	103	1.3
1999	8038	73	60	13	530	294	236	249	8287	249	3.1
2000	8287	91	68	23	498	326	172	195	8484	195	2.35
2001	8482	109	63	46	516	338	178	224	8706	224	2.64
2002	8706	105	66	39	740	374	366	405	9111	405	4.65
2003	9131	94	72	22	469	394	75	97	9228	97	1.06
2004	9228	109	77	32	510	453	57	89	9317	89	0.96
2005	9317	112	74	38	435	430	5	43	9360	43	0.46
2006	9360	109	76	33	511	554	-43	-10	9350	-10	-0.11
2007	9350	93	81	12	611	510	101	113	9463	113	1.21
2008	9463	110	62	48	558	489	69	117	9580	117	1.24
2009	9580	99	79	20	483	406	77	97	9677	97	1.01
2010	9677	93	74	19	446	398	48	67	9744	67	0.69

Fonte: Ufficio anagrafe Comune di Argelato.

In valore relativo questa crescita di popolazione è molto significativa e si accompagna anche ad un forte cambiamento nella struttura demografica della popolazione.

I cambiamenti nella dimensione di una popolazione possono essere in funzione di due forze differenti: l'incremento naturale e il saldo migratorio<sup>408</sup>.

Esaminando i dati è evidente che la crescita demografica del comune di Argelato negli ultimi anni non è tanto legata alle nascite, ma bensì alle migrazioni residenziali, dati che eccedono largamente quelli relativi alle nascite. Un saldo migratorio nettamente positivo sta ad indicare infatti un aumento non naturale di popolazione, ma bensì dovuto a trasferimenti di popolazione.

Nonostante l'arrivo di una popolazione giovane, come abbiamo visto esaminando i dati delle migrazioni per quartieri, questa relativa giovinezza del nostro contesto periurbano si riflette molto più marginalmente sui dati riguardanti la natalità, confermando il fatto che le zone periurbane sembrano essere particolarmente attrattive per ospitare famiglie già costituite<sup>409</sup>.

Per quanto riguarda le caratteristiche demografiche di questa popolazione possiamo evidenziare alcuni tratti che confermano quanto già espresso nei capitoli precedenti, e cioè che il periurbano rappresenta il luogo privilegiato per la residenza delle coppie giovani.

In particolare riportiamo la composizione per grandi classi di età, relative al periodo che va dal 1998 al 2010, sia della frazione di Funo di Argelato che del Comune di Bologna.

---

<sup>408</sup> Valore rappresentato dalla differenza tra gli iscritti e i cancellati all'anagrafe comunale per trasferimento di residenza.

<sup>409</sup> Le Jannic T. (1997). Radiographie d'un fait de société: la périurbanisation. In: *Insee première*, 535.

Tab. 28 - Suddivisione della popolazione residente a Funo di Argelato nel periodo 1998-2010 in grandi classi di età. Valori assoluti e percentuali.

<i>Classi di età</i>	<i>0-14</i>	<i>15-29</i>	<i>30-44</i>	<i>45-64</i>	<i>65-79</i>	<i>80 e oltre</i>	<i>TOT:</i>
<i>1998</i>	507 11%	867 19%	1129 24,7%	1377 30,2%	528 11,6%	158 3,5%	4566 100%
<i>1999</i>	524 11,3%	880 18,7%	1149 24,5%	1410 30,0%	571 12%	164 3,5%	4698 100%
<i>2000</i>	557 11,6%	845 17,5%	1192 24,9%	1429 29,8%	588 12,3%	185 3,9%	4796 100%
<i>2001</i>	606 12,2%	822 16,5%	1269 25,5%	1461 29,4%	618 12,4%	201 4%	4977 100%
<i>2002</i>	683 13%	822 15,6%	1415 26,9%	1488 28,2%	645 12,2%	216 4,1%	5269 100%
<i>2003</i>	693 13%	779 14,6%	1482 27,7%	1490 27,9%	671 12,6%	223 4,2%	5338 100%
<i>2004</i>	723 13,3%	749 13,8%	1512 27,9%	1503 27,8%	702 13%	225 4,2%	5414 100%
<i>2005</i>	747 13,7%	700 12,8%	1512 27,8%	1524 28%	709 13%	254 4,7%	5446 100%
<i>2006</i>	742 13,8%	666 12,4%	1482 27,3%	1507 28,1%	742 13,8%	246 4,6%	5367 100%
<i>2007</i>	750 13,9%	666 12,3%	1451 26,6%	1519 28%	750 13,8%	257 4,7%	5424 100%
<i>2008</i>	773 14,1%	646 11,8%	1415 25,8%	1562 28,6%	763 14%	266 4,9%	5461 100%
<i>2009</i>	792 14,4%	649 11,8%	1385 25,2%	1571 28,6%	787 14,3%	280 5,1%	5494 100%
<i>2010</i>	816 14,8%	623 11,3%	1385 25,2%	1588 28,9%	800 14,5%	291 5,3%	5503 100%

Fonte: mia elaborazione su dati ufficio Anagrafe Comune di Argelato.



Tab. 29 - Suddivisione della popolazione residente nel Comune di Bologna nel periodo 1998-2010 in grandi classi di età. Valori assoluti e percentuali.

<i>Classi di età</i>	<i>0-14</i>	<i>15-29</i>	<i>30-44</i>	<i>45-64</i>	<i>65-79</i>	<i>80 e oltre</i>	<i>TOT:</i>
<i>1998</i>	33802 8,9%	58540 15,2%	85505 22,4%	104995 27,5%	74052 19,4%	25112 6,6%	74052 19,4%
<i>1999</i>	34534 9,1%	56770 14,9%	86843 22,8%	103759 27,1%	74255 19,5%	25000 6,6%	381161 100%
<i>2000</i>	35374 9,3%	54971 14,5%	87941 23,1%	102383 26,9%	72871 19,2%	26424 7,0%	379964 100%
<i>2001</i>	36007 9,5%	52616 13,8%	88755 23,5%	101617 26,9%	71513 18,9%	27848 7,4%	378356 100%
<i>2002</i>	36519 9,8%	49903 13,3%	87652 23,5%	100228 26,8%	70349 18,8%	28941 7,8%	373592 100%
<i>2003</i>	37048 9,9%	48733 13,0%	89030 23,8%	99230 26,6%	69837 18,8%	29661 7,9%	373539 100%
<i>2004</i>	37708 10,0%	47782 12,8%	90363 24,1%	98444 26,3%	69370 18,6%	30758 8,2%	374425 100%
<i>2005</i>	38227 10,2%	47020 12,6%	90247 24,1%	97433 26,1%	69158 18,5%	31658 8,5%	373743 100%
<i>2006</i>	38557 10,3%	46608 12,6%	89658 24,0%	97379 26,1%	68543 18,4%	32281 8,6%	373026 100%
<i>2007</i>	38992 10,5%	46409 12,5%	88518 23,8%	97859 26,3%	67530 18,1%	32948 8,8%	372256 100%
<i>2008</i>	39858 10,6%	47264 12,7%	89038 23,7%	98803 26,3%	66567 17,8%	33414 8,9%	374944 100%
<i>2009</i>	40853 10,8%	47674 12,6%	88881 23,6%	100372 26,6%	65667 17,4%	33773 9%	377220 100%
<i>2010</i>	41913 11%	48251 12,7%	88942 23,4%	102477 27%	64105 16,9%	34493 9%	380181 100%

Fonte: Dipartimento Programmazione Comune di Bologna

Come si evince dalla lettura congiunta delle due tabelle sopra presentate, i due ambiti territoriali presentano alcune sostanziali differenze nella distribuzione della popolazione residente in grandi classi d'età. Innanzitutto per quanto riguarda la fascia d'età 0-14 anni, il valore percentuale della frazione di Funo è superiore a quello del capoluogo in tutto l'arco temporale considerato, basti considerare che la percentuale più elevata di Bologna, segnata nel 2010, è pari a quella segnata da Funo nel 1998, 12 anni prima. Sostanzialmente ciò significa che a Funo ci sono più bambini in età scolare: le differenze in valori percentuali sono infatti abbastanza sensibili, anche di quattro punti percentuali a favore della frazione.

Anche per quanto riguarda la seconda fascia d'età, che va dai 15 ai 29 anni, i valori della frazione sono superiori a quelli bolognesi. L'andamento però è opposto, in entrambi i casi non è crescente come nel caso precedente, ma decrescente nel tempo. La differenza percentuale tra i due territori in questa fascia d'età è più marcata nei primi anni del periodo considerato, in particolar modo fino al 2001, dove è superiore ai tre punti percentuali. Nel periodo successivo invece tale differenza si assottiglia, per invertirsi (valori superiori a Bologna) a partire dall'anno 2006, ma con scarti molto più contenuti.

La fascia dell'età adulta (30-44 anni), in entrambi i casi segna andamenti piuttosto costanti nel tempo, anche in questo caso i valori di Funo sono superiori di circa tre punti percentuali a quelli del capoluogo bolognese, testimoniando come ci siano più persone di questa fascia d'età residenti nel periurbano considerato.

Anche la fascia dell'età matura (45-64 anni) segna andamenti simili nei due territori, lievemente calanti fino al 2004 e con una lieve ripresa negli anni seguenti. Anche in questo caso ci sono percentuali superiori a Funo, di circa 2-3 punti.

Da quanto finora emerso dalla lettura della distribuzione della popolazione residente in particolari classi di età nei nostri due territori di riferimento, la città di Bologna e la frazione di Funo di Argelato, nei 13 anni considerati, si segnala una maggiore rappresentanza di tutte le grandi classi di età fin qui considerate nel periurbano, che sarebbe quindi un territorio più giovane.

Questa situazione muta prendendo in considerazione le due grandi fasce d'età successive, quella che va dai 65 anni ai 79 e quella degli anziani con età uguale o superiore agli 80 anni. Per quanto riguarda la prima classe di anziani, quella che va dai 65 ai 79 anni, mentre in città presenta un andamento, anche se lievemente, decrescente

nel tempo, a Funo lo stesso valore presenta un andamento leggermente crescente. Tale diversità è forse spiegabile considerando l'invecchiamento della popolazione che si è trasferita nel comune durante la prima ondata di periurbanizzazione.

Uno scarto decisamente superiore è individuabile nell'ultima grande fascia d'età considerata, quella degli anziani e grandi anziani. In questo caso i valori di Funo sono infatti inferiori a quelli bolognesi anche di 3-4 punti percentuali. Ciò significa sostanzialmente che nel periurbano considerato ci sono meno anziani e grandi anziani e vi è una popolazione più giovane.

A conferma di ciò presentiamo anche i valori relativi a due indici demografici, l'indice di vecchiaia<sup>410</sup> e l'indice di dipendenza<sup>411</sup>, visibili nelle due tabelle sottostanti.

Tab. 30 – Indice di vecchiaia e di dipendenza della popolazione residente nel comune di Bologna dal 1998 al 2010.

<i>ANNO</i>	<i>Indice di vecchiaia</i>	<i>Indice di dipendenza</i>
1998	293,4	53,4
1999	287,4	54,1
2000	280,7	54,9
2001	275,9	55,7
2002	271,9	57,1
2003	268,6	57,6
2004	265,5	58,3
2005	263,7	59,2
2006	261,5	59,7
2007	257,7	59,9
2008	250,8	59,5
2009	243,4	59,2
2010	235,2	58,6

Fonte: Dipartimento Programmazione Comune di Bologna.

<sup>410</sup> Ricordiamo che l'indice di vecchiaia viene calcolato facendo il rapporto tra l'ammontare della popolazione anziana, di età superiore o uguale a 65 anni moltiplicata per 100, e il numero di ragazzi in età compresa tra gli zero e i 14 anni.

<sup>411</sup> L'indice di dipendenza si calcola invece facendo il rapporto tra l'ammontare della popolazione inattiva residente (bambini di età 0-14 e anziani di 65 anni e oltre) moltiplicata per 100, e la popolazione in età lavorativa (15-64 anni).

Tab. 31 - Indice di vecchiaia e di dipendenza della popolazione residente nella frazione di Funo di Argelato dal 1998 al 2010.

<i>ANNO</i>	<i>Indice di vecchiaia</i>	<i>Indice di dipendenza</i>
1998	135,3	35,4
1999	140,3	36,6
2000	138,8	38,4
2001	135,1	40,1
2002	126,1	41,4
2003	129,0	42,3
2004	128,2	43,8
2005	128,9	45,8
2006	133,1	47,6
2007	134,3	47,9
2008	133,1	49,2
2009	134,7	51,7
2010	133,7	53,0

Fonte: mia elaborazione su dati ufficio Anagrafe Comune di Argelato.

Partiamo con l'analizzare il primo indice, quello di vecchiaia. Si tratta di un indicatore statistico dinamico che permette di valutare il livello di invecchiamento degli abitanti di un determinato territorio. I valori indicati nelle tabelle indicano il numero di anziani presenti ogni cento giovani presenti, e quindi il loro peso all'interno di una certa popolazione. Valori dell'indice superiori a cento indicano che esiste una maggior presenza di anziani rispetto ai giovanissimi. Valori superiori a 200 indicano però che non solo la presenza di anziani è maggiore rispetto ai giovani, ma che vi sono almeno due anziani per ogni ragazzo. Quello che si percepisce immediatamente esaminando le due colonne delle tabelle presentate poco sopra, è proprio che Bologna segna in tutti gli anni del periodo considerato valori sempre superiori a 200, anzi, negli anni 1998, 1999 e 2000 i valori sono prossimi al 300. Funo invece, presenta sempre valori di poco superiori a 100. Per quanto riguarda invece il loro andamento nel tempo, quello del capoluogo è costante e calante nel tempo, anche se i valori sono sempre molto elevati; nei tredici anni considerati, l'indicatore si è fortemente ridimensionato, riducendosi di quasi 60 punti. Una riduzione del valore significa sostanzialmente che il ritmo di crescita della popolazione giovane è superiore a quello della popolazione anziana. L'andamento dell'indice a Funo è invece più irregolare, e presenta sia riduzioni che aumenti, ma che complessivamente non sono molto significativi.

Per quanto concerne invece l'indice di dipendenza, si nota subito che la città presenta in tutti e tredici gli anni valori superiori a 50, indice di un certo squilibrio generazionale. La frazione del periurbano invece presenta un valore superiore a 50 solo negli ultimi due anni presi in esame. In entrambi i casi, il valore ha subito un peggioramento nel tempo, in quanto sono aumentate le persone a carico di ciascun soggetto in età attiva. L'aumento dei valori di Funo è sensibilmente più cospicuo rispetto a quello della città, anche se i valori sono decisamente inferiori. I valori inferiori dell'indice di dipendenza nel nostro periurbano affermano sostanzialmente che vi è una maggiore concentrazione di popolazione attiva, dimostrano ancora una volta come sia un luogo attrattivo per le famiglie giovani.

Presentiamo infine due ultimi valori relativi alle due popolazioni residenti che stiamo prendendo in considerazione: l'indice di fecondità totale<sup>412</sup> e il numero medio di componenti<sup>413</sup> delle famiglie residenti. Tali valori sono però disponibili non per la frazione di Funo, ma per l'aggregato territoriale superiore, il comune di Argelato, e per un arco temporale più ridotto (12 anni per l'indice di fecondità e 6 anni per il numero medio di componenti dei nuclei familiari).

Tab. 32 – Indice di fecondità relativo alla città di Bologna e al comune di Argelato nel periodo 1998-2009.

	<i>BOLOGNA</i>	<i>ARGELATO</i>
<i>1998</i>	30,4	30,6
<i>1999</i>	32,8	34,7
<i>2000</i>	34,5	42,8
<i>2001</i>	33,9	50,5
<i>2002</i>	36,0	47,3
<i>2003</i>	35,6	41,6
<i>2004</i>	37,6	48,2
<i>2005</i>	36,4	50,1
<i>2006</i>	37,4	49,7
<i>2007</i>	37,4	42,6
<i>2008</i>	37,1	50,1
<i>2009</i>	38,8	45,0

Fonte: Dipartimento Programmazione Comune di Bologna e Ufficio Anagrafe Comune di Argelato.

<sup>412</sup> L'indice di fecondità totale calcola il rapporto fra il numero di nati vivi in un anno e la popolazione femminile in età feconda (5-49 anni).

<sup>413</sup> Calcolato facendo il rapporto tra il numero totale dei residenti in famiglia e il numero totale delle famiglie presenti su un dato territorio.

Per quanto riguarda il tasso di fecondità totale, sostanzialmente esso ci dà la misura della tendenza alla riproduzione di una determinata popolazione. Come si evince dai dati, il comune di Argelato presenta una propensione più elevata alla maternità. Se infatti i valori dei due territori sono pressochè identici nel 1998, a partire dal nuovo millennio il comune di Argelato presenta una fecondità decisamente superiore.

Per quanto concerne invece il numero medio di componenti per nucleo familiare, abbiamo a disposizione un numero molto più limitato di informazioni. Nonostante ciò tale valore è un indicatore indiretto del cambiamento della struttura e della dinamica della popolazione di un territorio. In entrambi gli ambiti territoriali il valore numerico è in calo, considerando la pur breve serie storica a nostra disposizione, i valori di Argelato sono però indicatori di una presenza di nuclei familiari leggermente più numerosi.

Tab. 33 – Numero medio di componenti delle famiglie residenti nel comune di Bologna e nel comune di Argelato nel periodo 2003- 2008.

	<i>BOLOGNA</i>	<i>ARGELATO</i>
<i>2003</i>	1,97	2,39
<i>2004</i>	1,95	2,37
<i>2005</i>	1,93	2,36
<i>2006</i>	1,91	2,33
<i>2007</i>	1,89	2,32
<i>2008</i>	1,88	2,31

Fonte: Dipartimento Programmazione Comune di Bologna e Ufficio Anagrafe Comune di Argelato.

Una volta esaminate alcune delle caratteristiche della popolazione residente nell'area oggetto privilegiato della ricerca empirica, riportiamo invece alcune caratteristiche proprie non della popolazione residente a Funo di Argelato, ma bensì della popolazione che vi è immigrata, nell'arco temporale che va dal 1996 al 2010. Tutte queste informazioni mi sono state gentilmente concesse dall'Ufficio Anagrafe del Comune di Argelato e sono state da me elaborate.

Riportiamo innanzitutto i dati relativi al luogo di immigrazione della popolazione immigrata a Funo di Argelato nel periodo che va dal 01.01.2006 al 31.12.2010 e che conta una popolazione di 2550 individui. Ho suddiviso tale popolazione seguendo la classificazione utilizzata anche dal comune di Bologna e dall'Istat per quanto riguarda il luogo di immigrazione. I risultati dell'analisi sono visibili nella tabella sottostante.

Tab. 34 – Residenti immigrati nella frazione di Funo di Argelato dal 01.01.2006 al 31.12.2010 suddivisi per luogo di immigrazione e classi quinquennali di età.

<i>Età</i>	<i>Bologna</i>	<i>Altri comuni della prov.</i>	<i>Altre prov. della Regione</i>	<i>Italia nord-occ.</i>	<i>Italia nord-orient.</i>	<i>Italia centrale</i>	<i>Italia meridionale e insulare</i>	<i>Stati esteri</i>	<i>Tot.</i>
0-4	27	15	5	2	1		1	2	53
5-9	33	54	1		1	4	2	5	100
10-14	44	67	3	1	2	3	4	2	126
15-19	35	51	3		3		7	5	104
20-24	24	47	3	2	2	3	5	6	92
25-29	36	49	1	1	2	4	10	16	119
30-34	87	99	12	1	1	6	25	22	253
35-39	159	153	13	6	3	8	24	12	378
40-44	151	168	15	4	3	11	20	13	385
45-49	89	125	4	1	4	3	9	7	242
50-54	66	84	6		2	1	7	8	174
55-59	45	60	1			2	1	2	111
60-64	50	52	2	1			5	2	112
65-69	48	37	1	2	2	1	3	1	95
70-74	36	37		1	2	1	1	3	81
75-79	22	23	3						48
80-84	24	19	1			1	1		46
85-89	7	16	1			2			26
90-94	1				1	1	1		4
95-99	1								1
<i>Tot.</i>	985	1156	75	22	29	51	126	106	2550

Fonte: mia elaborazione su dati Ufficio Anagrafe Comune di Argelato.

In particolare ho utilizzato otto classi per suddividere la provenienza geografica: nella prima vi rientrano i cittadini residenti a Funo e provenienti dal comune di Bologna; nella seconda i cittadini provenienti da altri comune della provincia di Bologna; nella terza quelli immigrati dalle altre province dell'Emilia Romagna; nella quarta quelli provenienti dall'Italia nord-occidentale<sup>414</sup>; nella quinta quelli provenienti dall'Italia nord-orientale<sup>415</sup>; nella sesta quelli provenienti dall'Italia centrale<sup>416</sup>; nella settima quelli provenienti dall'Italia meridionale e insulare<sup>417</sup> e nell'ultima quelli immigrati a Funo da uno stato estero.

Tali informazioni sono state ulteriormente analizzate in base all'età, utilizzando una suddivisione in calssi quinquennali.

Come si evince dalla lettura della tabella, il maggior numero di soggetti immigrati provengono dai comuni del bolognese. Di poco inferiori sono però le provenienze dal comune capoluogo, dimostrando come il periurbano sia particolarmente attraente per le persone provenienti dalla città compatta.

Per quanto riguarda invece le classi d'età, è significativo notare che le età che riscuotono il maggior numero di adesioni sono quelle che vanno dai 30 ai 44 anni, ma più in generale fino ai 49 anni. Significativo è anche il numero di bambini in età 5-14, a conferma del fatto che anche il nostro periurbano si dimostra essere particolarmente attrattivo per le famiglie già costituite.

Un discorso a parte va fatto per quanto concerne la tematica della presenza degli immigrati stranieri sul territorio che stiamo analizzando.

Essi infatti rivestono una quota non particolarmente significativa all'interno del totale della popolazione immigrata a Funo nel periodo considerato, pari a poco più del 4%.

Questo dato ci è molto utile per affermare che il consistente aumento di popolazione subito dalla frazione di Funo, e di cui abbiamo detto sopra, non è dipendente dal fenomeno dell'immigrazione straniera.

---

<sup>414</sup> Ricordiamo che fanno parte dell'Italia nord-occidentale le regioni: Liguria, Lombardia, Piemonte e Valle d'Aosta.

<sup>415</sup> Fanno parte dell'Italia nord-orientale le regioni: Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige.

<sup>416</sup> Costituiscono Italia centrale le regioni: Toscana, Marche, Lazio e Umbria.

<sup>417</sup> Formano l'Italia meridionale e insulare le regioni: Abruzzo, Campania, Basilicata, Molise, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna.



Allo stesso tempo però, consideriamo anche la serie storica che va dal 1996 al 2010, e relativa agli stranieri residenti nel comune di Argelato, suddivisi per frazione, visibile nella tabella sottostante.

Tab. 35 – Serie storica dei residenti stranieri nel comune di Argelato dal 1996 al 2010, suddivisi per frazione.

<i>ANNO</i>	<i>Argelato</i>	<i>Volta Reno</i>	<i>Casadio</i>	<i>Funo</i>	<i>TOT.</i>
1996	4	0	1	1	6
1997	3	2	0	1	6
1998	6	0	0	0	6
1999	1	3	2	0	8
2000	3	4	0	1	7
2001	3	4	1	3	10
2002	1	1	0	3	5
2003	8	1	1	5	15
2004	4	0	1	1	6
2005	6	2	1	6	15
2006	3	1	0	6	10
2007	14	5	0	15	34
2008	14	5	4	14	37
2009	31	3	2	17	53
2010	16	1	2	26	45
<i>TOT.</i>	117	32	15	99	263

Fonte: mia elaborazione su dati Ufficio Anagrafe Comune di Argelato.

Esaminando questi dati vediamo che la distribuzione della popolazione straniera all'interno del comune non è omogenea tra le varie frazioni. La frazione che ospita il maggior numero di stranieri residenti è quella del capoluogo, seguita a poca distanza da Funo. Le altre due frazioni, Volta Reno e Casadio, che sono quelle che hanno mantenuto più vivi i caratteri rurali originariamente tipici di questa zona, segnano invece valori di molto inferiori. Se si osserva inoltre l'andamento della distribuzione negli ultimi quattro anni, si noterà che a partire dal 2007 appunto, le presenze straniere sono in crescita, a testimonianza del fatto che forse anche la popolazione straniera inizi a condividere la medesima tendenza alla diffusione urbana.

Passiamo ora ad esaminare altre caratteristiche socio-demografiche della popolazione immigrata a Funo nel quindicennio 1996-2010.

Per quanto riguarda il titolo di studio, la nostra popolazione di riferimento non presenta un livello particolarmente elevato, come si può vedere dalla tabella n. 36.

Tab. 36 – Titolo di studio della popolazione immigrata a Funo di Argelato dal 1996 al 2010.

<i>Titolo di studio</i>	<i>N.</i>	<i>%</i>
<i>Analfabeta</i>	2	0,1
<i>Diploma di scuola media superiore estero</i>	38	1,6
<i>Diploma di scuola media superiore</i>	766	30,0
<i>Laurea</i>	212	8,3
<i>Laurea estera</i>	9	0,4
<i>Licenza elementare</i>	360	14,1
<i>Licenza elementare estera</i>	4	0,2
<i>Licenza media estera</i>	32	1,2
<i>Licenza media inferiore</i>	953	37,4
<i>Nessun titolo</i>	9	0,3
<i>Titolo non dichiarato</i>	164	6,4
<i>Terza elementare</i>	1	0,0
<i>Totale</i>	2550	100

Fonte: mia elaborazione su dati Ufficio Anagrafe Comune di Argelato.

Il 37,4% della popolazione considerata ha infatti un titolo di licenza media inferiore. Bisogna però tenere presente che dei 2550 soggetti che compongono tale popolazione, 279 sono bambini di età compresa tra gli zero e i 14 anni, e che dunque non possono avere un titolo di studio più elevato. Il secondo titolo di studio ad essere maggiormente rappresentato è il diploma di scuola media superiore con una percentuale del 30%. Il terzo titolo è la licenza elementare con poco più del 14%. Il titolo di studio più elevato, la laurea, presenta valori molto bassi, pari a poco più dell'8%.

L'ultima caratteristica della popolazione immigrata nel periodo considerato a Funo di Argelato, è il suo stato civile. I dati sono visibili nella tabella n. 37.

Tab. 37 – Stato civile della popolazione immigrata a Funo di Argelato dal 1996 al 2010.

<i>Stato civile</i>	N.	%
<i>Celibe/nubile</i>	973	38,1
<i>Coniugato/a</i>	1290	50,6
<i>Divorziato/a</i>	91	3,6
<i>Vedovo/a</i>	119	4,7
<i>Non documentato</i>	77	3,0
<i>Totale</i>	2550	100

Fonte: mia elaborazione su dati Ufficio Anagrafe Comune di Argelato.

Più della metà dei 2550 soggetti immigrati a Funo nel periodo preso in considerazione è coniugato. Il 38% è celibe o nubile. Va però tenuto in considerazione che 383 individui hanno tra gli zero e i 19 anni, quindi tale percentuale scende al 23%. Sia i vedovi che i divorziati presentano percentuali piuttosto basse.

Dopo aver esaminato le caratteristiche socio-demografiche della popolazione di Funo, entriamo nel vivo della ricerca nel paragrafo che segue.

## 8.2. LA METODOLOGIA UTILIZZATA

Ho effettuato un totale di 20 interviste in profondità a nuclei familiari residenti nel comune di Argelato, frazione di Funo. Lo strumento dell'intervista è stato selezionato in quanto ritenuto il più adatto a individuare gli atteggiamenti delle persone, il loro modo di comportarsi e di percepire la realtà che li circonda, e cioè a rispondere agli obiettivi delle informazioni che volevo raccogliere.

Il primo contatto è stato ottenuto attraverso un intervistato di una precedente ricerca<sup>418</sup>, e da qui ho proceduto attraverso un campionamento a valanga, che pur essendo un metodo poco scientifico, è d'altra parte molto efficace.

---

<sup>418</sup> Baldini M. *L'emergere del periurbano: il caso di Bologna*. Tesi di Dottorato in Sociologia, Università di Bologna, 2008. Relatore Prof. Giovanni Pieretti.

L'unico criterio tenuto in considerazione per la selezione degli intervistati è stato quello della residenza all'interno dell'area selezionata e come seconda condizione un precedente vissuto residenziale all'interno della città di Bologna.

Alcuni intervistati hanno un più lungo vissuto di periurbanizzazione, e mi hanno potuto fornire importanti informazioni anche su quali sono stati i cambiamenti più importanti vissuti dal territorio dove abitano, se ci sono stati dei conflitti tra i nuovi e i vecchi abitanti, se sono sorte nuove problematiche, e quale giudizio personale danno al cambiamento avvenuto.

L'intervista è stata concordata tramite un breve contatto telefonico, ed è stata svolta, a un unico membro per ogni nucleo familiare, generalmente la donna, che però ha fornito informazioni anche sulle pratiche quotidiane degli altri componenti del suo nucleo. Ciò è stato reso possibile in quanto la differenza di genere non costruisce un elemento discriminante all'interno della ricerca.

Ma perché studiare il periurbano tramite delle interviste? Perché il periurbano riguarda dei territori specifici, non esiste un unico periurbano, ma tanti diversi universi periurbani, le cui caratteristiche comuni (in termini di distanza o di densità), non devono far passare in secondo piano le loro diversità in termini di collocazione, tipo di abitato, tipo di popolazione che vi risiede, temporalità dell'installazione.

Questi territori non necessariamente erano inclusi nelle precedenti griglie di lettura del territorio e richiedono dunque un approccio di territorio che non può prescindere dall'osservazione. Le interviste sono state dunque combinate con un periodo di osservazione diretta sul territorio oggetto di analisi empirica.

Questa necessità deriva anche dal fatto che queste parti di città sono sempre più lontane e distaccate e non possono essere studiate approfonditamente con i metodi di ricerca classici di tipo morfologico-statistico utilizzabili per la città tradizionale, perché la loro forma generale non è più percepibile nel suo insieme, ma solo nelle diverse parti che la compongono, e visti anche tutti gli interrogativi che il periurbano suscita riguardo ai suoi limiti fisici. Attualmente la periurbanizzazione è misurata statisticamente attraverso vari metodi che calcolano l'ammontare delle aree costruite. Si tratta sicuramente di indicatori molto utili e fondamentali, che hanno il merito di riuscire a darci un'idea di quale sia l'ampiezza del fenomeno in oggetto e il pregio di essere chiari e immediati, ma che da soli non sono in grado di riassumere tutta la realtà dei processi in atto, né la società che dà forma a questi spazi attraverso i suoi comportamenti. Esiste in molti stati

un sistema di zonizzazione statistica ufficiale che identifica quali sono i comuni periurbani, designando un grande insieme eterogeneo, che non permette di cogliere appieno alcuna geografia specifica, che non riesce a dirci niente sulle peculiarità di ogni singola realtà socio-spaziale, sui dettagli dell'urbanizzazione, tutti elementi che non riescono a rientrare nelle zonizzazioni ufficiali, visto che come abbiamo già detto non esiste una sola, unica modalità di periurbanizzazione, ma tante diverse logiche di periurbanizzazione.

Inoltre, se gli aspetti relativi alla mobilità, e soprattutto ai suoi aspetti spatio-temporali, determinanti per comprendere i territori urbani contemporanei, sono stati particolarmente approfonditi in questi ultimi anni<sup>419</sup>, gli aspetti sociologici che caratterizzano questo tipo di urbanizzazione sono stati meno studiati.

Le interviste effettuate si collocano ad un livello di analisi microsociologico, che si propone di indagare i rapporti tra gli individui e i territori e le modificazioni di questi rapporti in seguito ad un trasferimento di residenza in aree del periurbano.

Ho chiesto agli intervistati, all'interno delle loro abitazioni, permettendomi così di poter osservare le loro case oltre che di sentirle raccontare, di parlarmi del posto in cui vivono, delle loro abitudini, delle loro pratiche quotidiane, delle loro traiettorie residenziali sia individuali che familiari, delle cose che posseggono, dei loro tragitti, delle loro frequentazioni, di quello che i singoli attori pensano riguardo alla maniera in cui vivono all'interno del periurbano, di come si sono ricomposte le loro abitudini, a quali valori cercano di dare risposta. Il valore di queste interviste sta proprio nell'attenzione che pongono alla descrizione dei luoghi che evocano e che sono relativi ai percorsi di ciascuno di essi.

Come afferma Martinotti: «La società urbana che ne sta emergendo può essere compresa concettualmente solo se si entra nella logica delle strategie di gestione di tempo e spazio della popolazione che abita, lavora e consuma nella nuova città»<sup>420</sup>.

Conoscere dove queste persone vanno, come ci vanno, per quali attività, consente di creare dei profili geografici estremamente dettagliati e precisi di alcuni degli attori della

---

<sup>419</sup> Si veda per esempio: Zajczyk F. (2000). *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*. Milano: FrancoAngeli.

<sup>420</sup> Martinotti G. (1999). Introduzione a Martinotti G., a cura di. *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino, p. 19.

periurbanizzazione e ci permettono di comprendere quali sono i meccanismi che si associano alle nuove tendenze insediative.

Rari sono stati i casi, anzi direi che ci sono state solamente due occasioni in cui la mia proposta è stata declinata, evidenziando una grande disponibilità da parte della popolazione e una forte volontà di collaborare.

Nella tabella 38 è possibile esaminare la lista di domande che hanno guidato ciascuna delle interviste effettuate.

Per condurre le interviste infatti non mi sono servita di una batteria di domande, ma solamente di una traccia schematica, da applicare in modo flessibile e solo al fine di far sì che in tutte le interviste venissero toccati i medesimi argomenti, anche se non necessariamente con lo stesso ordine, e che consentisse di poter andare maggiormente in profondità in alcune questioni a seconda della storia delle singole individualità che avevo di fronte, garantendo così un più profondo grado di conoscenza, che procedendo attraverso delle domande chiuse non sarei riuscita ad ottenere. Più che altro le mie interviste hanno assunto la forma di una conversazione. Per contro questo modo di operare rende più complicata la successiva analisi del contenuto.

Le interviste sono integralmente leggibili nell'appendice finale.

Tab. 38 - Griglia utilizzata per le interviste.

Dati socioanagrafici: sesso; età in anni compiuti; luogo di nascita; professione e luogo di lavoro; titolo di studio; composizione del nucleo familiare; indirizzo di residenza
Da quanto tempo vi siete trasferiti a Bologna?
Dove vivevate prima (indirizzo)?
Per quanto tempo avete abitato a Bologna?
In che tipo di abitazione vivevate e com'era composta?
Perché siete venuti via da Bologna?
Conoscete altre persone che hanno fatto una scelta come la vostra?
Avevate preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?
La casa dove attualmente risiedete è di vostra proprietà?
Che tipo di abitazione è e come è composta?
Avevate in mente di venire ad abitare in una casa di questo tipo?
La casa in cui vivevate a Bologna era in affitto o in proprietà?
Se avete deciso di vendere a Bologna e comprare qui avete dovuto aggiungere qualcosa alla cifra di partenza?
Quanto è grande la casa in cui vivete? E quella in cui vivevate prima?
Quali sono gli aspetti positivi e quelli negativi del vivere qui?
Quando abitavate a Bologna come vi muovevate?
Vi manca il centro di Bologna?
Siete soddisfatti dei servizi che offre Funo? (servizi scolastici, negozi per la spesa, farmacie, medico di base, uffici postali e comunali, servizi per il tempo libero, trasporti).

Quali sono i vantaggi di vivere in una casa di questo tipo
Quante macchine avete? Di che tipo? Possedete altri mezzi di trasporto (moto, biciclette, camper)?
Qual è il suo tipico orario di lavoro? Come raggiunge il suo luogo di lavoro? Quanto tempo ci impiega?
Ci può fare il resoconto di una sua tipica giornata lavorativa: che attività svolge una volta uscito dal lavoro, dove le fa e come si sposta per farle?
Cosa fate solitamente durante i weekend?
Quali erano i vantaggi del risiedere a Bologna? E gli svantaggi?
È cambiato il vostro stile di vita da quando vivete qui?
La scelta che avete fatto ha inciso sui vostri ritmi di vita?
Il modo di trascorrere il tempo libero è cambiato da quando vivete qui?
Se vi proponessero una buona occasione per cambiare casa accettereste?
Riesce a fare una stima complessiva del tempo che impiega giornalmente per gli spostamenti?
Utilizzate i mezzi pubblici? Se non li utilizzate, quali sono le ragioni?

L'obiettivo delle interviste era quello di indagare il tipo di relazione che questi nuovi abitanti del periurbano instaurano con la loro abitazione e con l'ambiente che la circonda; quali sono i servizi e i commerci presenti e in quale misura sono utilizzati; se praticano delle attività di tempo libero all'interno del loro comune di residenza; se vi si svolgono attività serali; se ci sono, e quali qualità hanno, le relazioni di vicinato; qual è il senso della traiettoria residenziale che hanno seguito (inteso sia come direzione fisica che come significato ultimo). Oltre alle caratteristiche socio-demografiche demografiche di base di ciascun nucleo, ho indagato i caratteri fisici della loro abitazione attuale (struttura, metratura, composizione) e delle loro abitazioni precedenti, il titolo di godimento degli alloggi in cui hanno vissuto; la modalità di ricerca della loro residenza attuale, i motivi che li hanno condotti a vivere ai margini di una agglomerazione urbana.

Il gruppo intervistato presenta una sostanziale omogeneità rispetto al percorso residenziale: tutti gli intervistati hanno infatti avuto un passato di residenzialità all'interno dell'area urbana bolognese. I quartieri che hanno tradizionalmente abitato in tutti i casi sono passati da essere luoghi di stabilità e di radicamento a luoghi che originano dei flussi in uscita da essi. Anche il materiale che ne consegue, il *corpus* dell'analisi, presenta dunque dei caratteri di sostanziale omogeneità e si presta ad essere esaminato attraverso l'analisi del contenuto.

Il gruppo risulta omogeneo anche perché esprime le medesime preferenze per una specifica località residenziale e per una specifica modalità abitativa, che risponde a motivazioni chiare e semplici, ma che incarna anche la scelta per un determinato stile di vita che prende vita in un habitat ben preciso.

Una volta effettuate e trascritte tutte e 20 le interviste, il problema successivo è stato quello di elaborare il loro contenuto.

La fase di elaborazione del materiale raccolto tramite le interviste è stata condotta utilizzando il metodo dell'analisi del contenuto, individuando e definendo alcuni temi chiave a cui ricondurre le unità di base del materiale raccolto<sup>421</sup>. In parte tali temi mi sono stati suggeriti dalla letteratura esaminata lungo il mio percorso di studio, e in parte sono invece nati dalla rilettura delle trascrizioni delle interviste, quindi secondo un procedimento sia deduttivo che induttivo. L'approccio induttivo al materiale raccolto, muove dalle sollecitazioni e dai suggerimenti direttamente prodotti dal materiale empirico, attraverso la sua lettura e interpretazione; viceversa l'approccio deduttivo muove dalle mie ipotesi di partenza, le stesse che hanno reso possibile la formulazione delle domande effettuate in sede di intervista. Si tratta dunque di un procedimento biunivoco e circolare: da un lato le unità di analisi mi hanno aiutata a individuare dei criteri a cui ricondurre il materiale empirico, e a loro volta i piani di lettura hanno fatto in modo di poter individuare le unità di analisi.

Ogni piano di lettura è comunque riconducibile a una specifica dimensione concettuale che vuole essere presa in considerazione.

I temi chiave individuati per l'analisi, a cui ricondurre le unità di analisi nelle quali si è scomposto il materiale, si collocano su due diversi piani di lettura. In parte essi ci descrivono solamente quanto raccontato, e in parte ci aiutano a compiere delle interpretazioni e a fare delle inferenze più ampie. La scelta dello strumento dell'intervista è stata effettuata anche in base allo scopo che aveva l'informazione da raccogliere: da un lato la semplice descrizione, e dall'altro la possibilità di trarre suggerimenti, individuare legami di più ampia portata. Sono questi due differenti piani di lettura, ciascuno dei quali ha proprie potenzialità nel mettere in luce particolari aspetti del fenomeno in oggetto. Il piano di lettura corrisponde ad una dimensione logica, alla quale si riferiscono problematiche differenti e che quindi vengono analizzate separatamente.

Una unità di analisi può essere teoricamente coerente con uno o più piani di lettura.

L'unità di analisi nel mio caso è costituita da una frase di senso compiuto. A livello teorico, una volta effettuata la scomposizione del testo in frasi di senso compiuto, si

---

<sup>421</sup> Guidicini P. (1968). *Manuale della ricerca sociologica*. Milano: FrancoAngeli.



procede con l'accorpamento di tutte le frasi che esprimono il medesimo concetto e sono quindi riconducibili al medesimo piano di analisi<sup>422</sup>. Ho riportato testualmente quelle maggiormente significative all'interno di ognuno dei piani di lettura individuati, con l'obiettivo di "far parlare" il materiale raccolto.

Partiamo con il primo tema chiave individuato.

#### MOBILITÀ:

Tutti i nuclei intervistati sono dotati di almeno un'automobile.

Vi è nel nostro gruppo una forte prevalenza di famiglie che possiedono un'automobile per ogni patente del nucleo, confermando l'affermazione presente in letteratura che lo spazio periurbano è per eccellenza quello delle famiglie bimotozzate<sup>423</sup>. Le due automobili, nella quasi totalità dei casi, sono indispensabili per assolvere ai normali compiti quotidiani. Dei 20 nuclei intervistati infatti ben 13 possiedono due auto, una per ogni patente. Dei restanti sette casi, sei possiedono una sola auto. Di questi sei, due nuclei sono unipersonali, altri due sono composti da un solo soggetto munito di licenza di guida e gli ultimi due possiedono un solo automezzo. L'unico soggetto intervistato non munito di automezzo è una signora anziana di 81 anni. Come testimoniamo alcune frasi estratte dalle interviste, la mobilità è una caratteristica fortemente radicata tra le persone che ho avuto la possibilità di incontrare.

Io uso moltissimo la macchina, sono un disastro, io tutti i giorni mi muovo a Bologna 4 volte: due la mattina e due il pomeriggio: è un classico. Intervista n. 6.

(...) noi siamo abituati ad avere sempre l'auto. Intervista n. 1

Ti tocca andare a prendere la macchina per andare in un posto, siamo molto più legati alla macchina qui rispetto a Bologna, a Bologna c'è più facilità a muoversi (...). Intervista n. 15

(...) io almeno una volta al giorno vado a Bologna (...). Intervista n. 17

---

<sup>422</sup> Guidicini P., Castrignanò M. (1997). *L'utilizzo del dato qualitativo nella ricerca sociologica*. Milano: FrancoAngeli.

<sup>423</sup> Roux E., Vanier M. (2008). *La périurbanisation: problematiques et perspectives*. Paris: DIACT, La Documentation Française, p. 48.

Come già detto, ho chiesto ai nostri intervistati di ricostruire le loro traiettorie di mobilità, sia in una normale giornata lavorativa, che in un finesettimana. L'analisi di questi flussi comprende sia gli spostamenti compiuti per esigenze lavorative o scolastiche, che quelli che soddisfano cioè esigenze di tempo libero, di svago, di acquisti.

A quel punto, a seconda del giorno abbiamo uno sport diverso. Il martedì è il giorno topico, hanno allo stesso orario due sport diversi in due posti diversi, quindi il dono dell'ubiquità: io non ho ancora capito come faccio ma li porto, mi faccio aiutare da alcune mamme.  
Intervista n. 6

Io mi sposto per tutte le attività rigorosamente in macchina. Quando esco dal lavoro vengo a casa, nel pomeriggio vado a prendere mia figlia, quasi tutti i pomeriggi la porto a Bentivoglio a fare ginnastica, poi torno a casa e aspetto che rientri perchè torna a casa con un altro genitore. Più o meno è così tutti i giorni, o porti uno o porti l'altro, o la spesa, ma in genere andiamo solo al sabato mattina a fare la spesa.  
Intervista n. 13

Pur essendoci una prevalenza degli spostamenti verso il capoluogo, sono allo stesso identificabili una molteplicità di paesi, località e luoghi di transito percorsi dai pendolarismi quotidiani, che non cessano nemmeno durante i finesettimana.

Il pendolarismo avviene sotto da duplice punto di vista: per ragioni lavorative o di studio e per ragioni legate ai servizi e al tempo libero.

Gli spostamenti quotidiani degli abitanti intervistati si inseriscono all'interno di uno spazio dalle dimensioni molto ampie.

Sono cioè identificabili un elevato numero di origini e di destinazioni degli spostamenti, altamente differenziato al suo interno.

Il nostro caso studio sembrerebbe dunque dipendere da una multipolarità, costituita principalmente dal polo bolognese e da altri poli secondari, tra cui spicca quello ferrarese.

(...) perché la gente da qua tende ad andare verso Bologna o Ferrara per gli acquisti. Da qui per andare a Ferrara ci si mette un quarto d'ora prendendo l'autostrada al Center Gross, è comodissimo. Intervista n. 7

Non c'è nessuno degli intervistati che non frequenti il capoluogo bolognese, nelle sue zone centrali o periferiche. Anzi il territorio bolognese si frequenta in alcuni casi anche più volte all'interno della stessa giornata.

L'orizzonte quotidiano dei nostri abitanti non si limita al loro comune di residenza, ma è largamente più diffuso: i comuni periurbani infatti raramente offrono qualche servizio che vada oltre ciò che concerne la residenzialità e l'educazione. Per tutte le attività mancanti sono costretti a rivolgersi ai comuni circostanti, e talvolta lo fanno anche per alcune delle attività che magari sono presenti (ad esempio acquisti al supermercato, in farmacia), se rientrano meglio nella loro logica di spostamenti quotidiani.

La ricostruzione degli itinerari quotidiani dei nostri intervistati dimostra che essi hanno una mobilità molto programmata, ogni persona ha un certo numero di spostamenti pianificati da compiere nel corso della giornata. Il tema della gestione e dell'organizzazione degli spostamenti è ricorrente nelle interviste che ho svolto.

Quando mi muovo cerco di unire più cose insieme con un unico spostamento. Intervista n. 19

(...) cerco di fare tutte le attività di cui ho bisogno con lo stesso spostamento e in linea di massima quasi sempre ci riesco. Intervista n. 17

Tra gli aspetti negativi c'è principalmente la distanza; cioè bisogna organizzarsi molto bene. (...) La scomodità è che a Bologna arrivavo in un attimo dappertutto adesso devo guardare gli orari del treno, degli autobus, vedere un po' che giri fare, uno si deve organizzare. Intervista n. 9

L'ottimizzazione del programma delle attività, gli incastri da trovare, comportano anche la ricerca dei servizi che meglio si adattano ai propri spostamenti oltre che alle proprie esigenze e ai gusti personali.

(...) i servizi ci sono, magari non riesco poi ad adattarli alle mie esigenze individuali. Intervista n. 5

In letteratura si ricorre frequentemente al termine *peregrinazione*<sup>424</sup> per identificare quegli spostamenti che occupano una parte importante all'interno delle attività quotidiane delle persone, tanto da divenire un elemento essenziale del loro modo di vita. La peregrinazione rappresenta inoltre un particolare modo di gestire la molteplicità degli spostamenti, basato sulla ricerca della combinazione ottimale dei percorsi, degli orari e delle fermate da effettuare, selezionate tra un certo numero di destinazioni possibili e negoziate in ambito domestico. Uno dei due poli di tali spostamenti ha quasi sempre come origine o come destinazione ultima la residenza familiare.

La pratica quotidiana della rete stradale contribuisce a creare una buona conoscenza delle condizioni del traffico, di quali siano le ore di punta, di quali siano i segmenti stradali più fluidi a seconda degli orari, e quelli da evitare.

Quando lavoravamo a Bologna dipendeva un po' dal traffico, noi cercavamo di andare via prestino la mattina e si andava bene, una mezz'oretta circa ad andare. Però a tornare a casa delle volte c'erano delle gran file, stavi in macchina molto, anche un'ora alle volte per tornare. Poi in casi di eventi particolari, di fiere proprio la tangenziale non si poteva prendere, dovevi cambiare strada perché per di lì non potevi venire a casa. Intervista n. 18

Se uno vuole usare la macchina la usa (...) senza che ci siano tutti gli svantaggi come a Bologna, legati al traffico intenso, perché c'è sempre la possibilità di prendere strade traverse in alternativa alla Galliera. Intervista n. 3

(...) nel momento stesso in cui tu esci dalla città ti abitui a ragionare con le distanze. Intervista n. 4

Io ho degli orari buoni, diciamo privilegiati, sui 18 minuti; però quando andavo a lavorare negli orari di punta, portavo le bimbe a scuola e ci mettevo di più perché c'era sempre una gran fila: anche 40 minuti; il doppio. Adesso in 20 minuti, neanche, se non trovo traffico io sono a casa. Faccio la strada qui dietro e vado bene (...). Intervista n. 10

(...) se riesco a uscire di casa presto, la mattina presto si viaggia benissimo. Intervista n. 12

---

<sup>424</sup> Espressione coniata da Marc Wiel. Wiel M, Rollier Y. (1993). La pérégrination au sein de l'agglomération. Constats à propos du site de Brest. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 59-60, pp. 151-162.

(...) in casi di eventi particolari, di fiere, proprio la tangenziale non si poteva prendere, dovevi cambiare strada perchè per di lì non potevi venire a casa. L'altra mattina ad esempio (...) vedessi che traffico che c'era, una coda continua, un biscione di macchine che pensavo ci fosse un incidente, invece mi hanno detto che è sempre così, che è normale, che è così tutte le mattine. Intervista n. 19

La vita quotidiana della maggior parte dei nuclei intervistati non è organizzata all'interno di uno spazio rurale, ma di uno spazio urbano. Essi continuano a frequentare la città centrale per motivi lavorativi, per le compere, per trascorrervi il tempo libero.

Gli stili di vita che emergono, sono nella gran parte estremamente mobili.

In particolare la gestione degli spostamenti riguardanti i figli influenza in modo rilevante gli spostamenti dei genitori, soprattutto quelli che riguardano le madri.

Se la settimana lavorativa è organizzata in modo molto routinario e frenetico, il weekend è per molti il momento che permette di avere un ripiegamento maggiore sullo spazio familiare e domestico e di avere una temporalità più rilassata. Ciò è vero soprattutto per la domenica, il sabato presenta molto spesso ancora delle attività e degli impegni da svolgere. La maggior parte delle persone intervistate afferma di fare poche cose durante il weekend (la domenica principalmente) e di stare molto tempo a casa, che diventa un luogo di riposo, di stacco dalla routine del resto della settimana e dalla mobilità obbligata.

*E durante il weekend invece che attività svolgete?*

Sono frenetiche. La domenica cerchiamo di riposarci, però il sabato mattina c'è la piscina dei bambini, andiamo a Bologna, all'Arcoveggio da quest'anno, perché prima andavamo a Castel Maggiore, ma costava troppo e il servizio era un po' scadente; alla fine io e un'amica abbiamo pensato di andare a Bologna: a turno prendiamo la macchina, o io passo a prendere lei o lei passa a prendere me e andiamo a Bologna, portiamo i bambini in piscina, partiamo verso le 9, iniziano alle 9.30, intanto noi ci andiamo a prendere un caffè così loro si fanno la doccia e tutto, ricarichiamo tutto in macchina e veniamo verso casa. Dopodiché io vengo a casa e inizio a fare una parte di lavori domestici e uno dei due figli comincia a fare i compiti, mentre l'altro si riposa, poi mangiamo. Alle 14.30 usciamo che c'è catechismo, torniamo alle 17, dopo la messa e intanto l'altro figlio ha finito di fare i compiti ed è rimasto a casa col padre, che è arrivato verso l'ora di pranzo. Poi dopo in genere la sera usciamo sempre, o chiamiamo qui gli amici, o andiamo noi a casa di amici, però si esce sempre il sabato sera tranne imprevisti. Intervista n. 3

La fruizione del tempo libero è spesso marcata da una forte residenzialità. Infatti all'interno di contesti vitali in cui gli spostamenti si moltiplicano e si allungano, l'alloggio rappresenta sempre più spesso un punto fisso e stabile. Sia sotto l'aspetto dell'utilizzo, che di quello delle relazioni, l'abitazione e la zona immediatamente circostante l'abitazione, occupano uno spazio sempre meno residuale all'interno dell'esistenza di queste persone. Anzi appaiono come un punto fisso per tutte le altre pratiche di vita. Se, come sostiene Chalas<sup>425</sup>, una volta l'abitare si fondava principalmente sulla dicotomia tra quartiere di residenza – come luogo dell'intimità e della familiarità – e città – come luogo dell'incontro con l'altro, della mobilità, della transizione -, attualmente tale dicotomia è passata al binomio tra abitazione (come elemento centrale non solo dal punto di vista pratico, ma anche simbolico) e area metropolitana (che si estende ben oltre i limiti di una singola realtà urbana, per comprendere più comuni e più città), segnando una netta prevalenza dell'abitare sull'habitat.

Sicuramente la presenza di una forte cultura della mobilità in questi luoghi genera inevitabilmente dei nuovi rapporti con la scala locale. Inevitabilmente non si conosce a fondo il posto in cui si abita e non si hanno grossi legami con esso, dato che si trascorre gran parte della giornata al di fuori del luogo in cui si abita. Le relazioni con lo spazio più prossimo si ridefiniscono.

Nel complesso, se si effettua un bilancio tra costi e benefici, a riguardo della scelta effettuata dalle famiglie intervistate, se da un lato alcuni problemi connessi alla condizione urbana precedente si sono risolti con lo spostamento, d'altro canto emergono nuove problematiche costituite dall'assenza di determinati servizi e dal dover effettuare tragitti sempre più lunghi e frequenti per assolvere alle normali esigenze di vita.

*Riesce a fare una stima complessiva del tempo che ogni giorno impiega per gli spostamenti in automobile?*

Un'ora sicura, poi se trovo traffico anche un'ora e mezza. Intervista n. 3

Beh sicuramente nei giorni feriali in cui vado a lavorare [impiego] un'ora e mezza certamente in spostamenti. Intervista n. 5

Durante la settimana io ci sto dall'ora all'ora e mezza al giorno (...).  
Intervista n. 6

---

<sup>425</sup> Chalas Y. (2000). *L'invention de la ville*. Paris: Anthropos.

Io minimo due ore al giorno in macchina ci sto. (...) Mio marito ci sta anche più di me, se trova la tangenziale occupata sta più di un'ora a tornare a casa. (...) La mattina cerca di partire prima delle 7, perchè prima delle 7 si va bene. Intervista n. 10

Per quanto riguarda il tema dei mezzi di trasporto collettivi, dai nostri intervistati emerge che in generale l'offerta è debole. A prescindere da questo, la popolazione che ho incontrato non sembra manifestare una grande propensione all'utilizzo dei mezzi pubblici, preferendo il mezzo privato.

I motivi per cui si sceglie di non utilizzare i mezzi pubblici sono legati alla comodità, alla praticità di non essere vincolati ad orari, ma anche alla carenza dei collegamenti.

Riguardo questo particolare tema, si evidenzia una sostanziale omogeneità da parte degli intervistati nel sottolineare come vi sia una bassa qualità prestazionale dei trasporti pubblici territoriali.

I mezzi pubblici, se posso dirlo, sono veramente osceni. Capisco che loro devono fare tragitti lunghi, però uno ogni mezz'ora è troppo poco. La domenica poi ce n'è uno ogni ora (...). Intervista n. 8

*Quali sono i motivi per cui non utilizza i mezzi pubblici?*

A parte la scomodità, io faccio un lavoro in cui non ho proprio un orario fisso, e in più dopo il lavoro ho i bambini da dover gestire, ho proprio l'ansia di non arrivare in tempo, o di non avere gli orari giusti, che mi permettano di fare tutte le mie cose. Intervista n. 11

Perchè è più comoda la macchina (...) e poi non sei condizionata dagli orari. Intervista n. 2.

In molti casi addirittura gli intervistati dichiarano di non aver mai utilizzato i mezzi pubblici (Funio è servito sia da una linea di autobus extraurbano che da una linea ferroviaria):

(...) i mezzi pubblici tipo corriere o autobus non li abbiamo veramente mai presi. Intervista n. 5

Il rapporto con l'ambiente esterno sembra dunque , in quasi tutti i casi esaminati, fortemente mediato dalla cultura della mobilità<sup>426</sup> secondo cui gli spazi di vita quotidiana si moltiplicano e si disperdono nello spazio.

Il secondo tema chiave che esaminiamo è quello dei servizi.

#### SERVIZI:

Per quanto riguarda il tema dei servizi scolastici il nostro gruppo di riferimento denota una certa soddisfazione per quanto riguarda le scuole elementari e materne, e in generale per i servizi scolastici ed educativi. Il comune ha però conosciuto una pressione demografica così forte tanto che le sue scuole stanno raggiungendo la saturazione e alcuni soggetti iniziano a lamentare la presenza di liste d'attesa.

Forse l'unica cosa che si potrebbe fare a livello di amministrazione è pensare a una scuola media a Funo perché adesso stanno cominciando a uscire dalle elementari tutti i bambini che sono entrati alle elementari cinque anni fa, e la scuola media è ad Argelato, che non è proprio comodissima, e Castel Maggiore è oberata dalle richieste e non può accogliere tutti. Per cui magari la programmazione di una scuola media a Funo è una cosa che è mancata. Intervista n. 3

Le persone che ho incontrato manifestano un'alta considerazione dell'importanza della scuola primaria, anche tendendo presente l'età media dei loro figli, tendenzialmente molto bassa, ma in generale sottostimano i problemi riguardanti i successivi gradi di istruzione scolastica, come conferma la frase seguente:

Magari sarà diverso quando dovrà andare alle superiori, però per adesso alle elementari, alle medie così non ci sono problemi. Intervista n. 1

Alla crescita di popolazione corrisponde infatti anche un aumento dei suoi bisogni e una difficoltà da parte del comune a finanziare questi bisogni. Questo è ancora più vero se la

---

<sup>426</sup> Vodoz L. (et al.). (2004). *Les territoires de la mobilité: l'aire du temps*. Lausanne: Presse polytechniques et universitaires romandes.



popolazione in questione comprende una larga quota di bambini, che com'è noto necessitano di numerosi servizi educativi e ricreativi.

Ma se questi servizi sono generalmente abbastanza assicurati, quasi tutti sottolineano un certo ritardo nel rispondere alle esigenze degli adolescenti: la priorità è stata infatti data all'età infantile. Il ritardo vale sia per quanto riguarda i servizi scolastici che extrascolastici e di tempo libero. In particolare per quanto riguarda la scuola superiore, il comune, anche con i comuni che compongono la zona circostante, costituiscono un bacino troppo piccolo e troppo poco numeroso.

Io ho riscontrato che per i giovani c'è poco, avendo avuto due figlie che son state giovani. Intervista n. 10

(...) il problema dell'abitare fuori è soprattutto dei ragazzini, soprattutto per quanto riguarda la sera e la notte. Ma neanche la notte, la sera, dalle otto e mezza in poi i mezzi scarseggiano, per cui diventa difficile, o li accompagni, o si accompagnano tra di loro, si mettono d'accordo però la sera, per un ragazzo giovane è sicuramente un problema. Intervista n. 4

(...) non ci sono negozi, non c'è divertimento per i ragazzi da una certa età in su, ad esempio dell'età di mio figlio. (...) non c'è niente per i ragazzi. (...) È un paese morto, qui la sera non c'è nessuno in giro. (...) Se qualcuno ti dice andiamo a fare un giro qua dove vai? Non c'è niente da fare, a parte fare la spesa. Intervista n. 8

Io ho riscontrato che per i giovani c'è poco, avendo avuto due figlie. (...) qui per i giovani non c'è niente, sono un po' paesi dormitorio. Intervista n. 10

I servizi per i giovani sono collocati più a Bologna. Intervista n. 16

Forse i ragazzini che hanno quell'età in cui non hanno ancora la patente sono un po' più limitati, hanno l'esigenza di andare fuori e i genitori si devono un po' adoperare. (...) Per gli adolescenti c'è già molto meno però, ci sono dei vuoti, soprattutto dopo la terza media. Intervista n. 19

L'intero universo che ho contattato ha sollevato il problema della mancanza di una scuola media a Funo.

Qua a Funo non c'è la scuola media, c'è ad Argelato. Ma comunque anche le stesse scuole elementari iniziano ad essere abbastanza strette. (...) So che anche al nido ci sono dei problemi, so che non tutti

vengono sempre accettati. Addirittura quando il mio figlio più grande, che adesso va alle medie, è entrato alle elementari sette anni fa, alcuni suoi compagni sono rimasti fuori. Intervista n. 12

I servizi educativi non sono male, manca però la scuola media (...). A Castel Maggiore non li vogliono più perchè sono pieni. Intervista n. 14

Per quanto riguarda invece l'opinione degli intervistati riguardo al loro comune di residenza, si ha l'impressione, ascoltandoli, che esso sia percepito più come un fornitore di servizi che come un luogo costitutivo dell'identità. I nostri abitanti sembrano comportarsi più da consumatori che da cittadini: vivono la loro municipalità non tanto come un'entità politica, ma come un insieme di servizi e prestazioni.

In particolare i genitori intervistati hanno manifestato in genere una forte sensibilità per quanto riguarda i servizi scolastici per i propri figli: la scuola è ritenuta da tutti una struttura essenziale. L'interesse è duplice. È innanzitutto di tipo pratico, derivante dalla comodità di risiedere nelle vicinanze di una scuola; ma le loro motivazioni sembrano essere anche di tipo sociale ed educativo.

(...) i servizi; che per me in questo momento significano le scuole; cioè, nonostante io abbia avuto difficoltà ad inserire i miei figli nel mondo scolastico, entrambi, non gli hanno presi, sono alla scuola privata i miei figli perché non c'è posto, tra l'altro, per inciso, io mio figlio grande l'ho iscritto alla materna dopo che aveva fatto due anni di nido, quindi un bambino scolarizzato e mi hanno detto di no, quindi la scuola privata fortunatamente è stata trovata, fortunatamente è di alta qualità e di costo pari a quella normale; però quello che mi interessa è appunto la qualità del servizio, cioè, secondo me, per quelle che sono le esperienze anche delle amiche che stanno a Bologna, la qualità del servizio fuori dipende dal fatto che le scuole sono molto spesso più piccole, parlo della scuola quindi di mio figlio, è una scuola con una sezione, per cui sono 8/10 bambini, ti conosci tutti, hai un certo tipo di ambiente, sai con chi ti trovi, che non c'è nulla di strano e a me piace questo ambiente un po' campagnolo. Intervista n. 6

La scelta residenziale fatta dai nostri intervistati incide fortemente sui loro comportamenti concernenti il settore scolastico: in più di una occasione essi hanno infatti affermato che le scelte scolastiche che hanno effettuato sono largamente

determinate dalla loro scelta residenziale, elemento che è riscontrabile anche in altri contesti periurbani e che sembra essere particolarmente tipico<sup>427</sup>.

Anche sulla scelta della scuola superiore da far fare a mia figlia ha inciso anche il fattore della distanza. Intervista n. 9

Dopo la scuola media o scegli qualche scuola qua nella zona (...) sennò devi andare per forza a Bologna. Intervista n. 4

Sicuramente qui non ci sono delle scuole come a Bologna, qui bisogna anche un po' accontentarsi. Intervista n. 10

Qui non c'è varietà. Intervista n. 19

La scuola rappresenta inoltre un'occasione di contatto e dialogo tra gli abitanti che hanno figli in età scolare, almeno finché dura il periodo di scolarizzazione e finché i figli seguono il medesimo percorso scolastico.

La soddisfazione che essi provano per il godimento di determinati servizi scolastici è però un elemento limitato a una precisa fase all'interno di un itinerario familiare.

Sotto la spinta di una cultura sempre più orientata alla mobilità, il rapporto con la realtà locale è sempre più debole, sempre più consumerista e orientato alla fruizione di un insieme di beni pubblici locali, dando vita a una relazione semplicemente strumentale, che porta a vivere le istituzioni come degli strumenti per accedere a un insieme di risorse. Il potere politico locale non sembra essere oggetto di discussione o motivo di controversie particolari. Le istituzioni politiche sono vissute più che altro come puri organi amministrativi ai quali i cittadini delegano alcuni aspetti di regolazione della loro vita quotidiana. Le relazioni che si instaurano col proprio comune di residenza sembrano sempre meno inserite su di un registro politico e sempre più spostate su relazioni di mercato. L'orientamento di base che emerge è più consumistico che politico da parte degli abitanti che ho avuto la possibilità di incontrare, e orientato alla gestione territoriale del luogo in cui abitano.

(...) non saprei neanche dire se ci sono dei servizi organizzati ad Argelato, perchè non mi è mai capitato di richiederne informazioni.  
Intervista n. 2

---

<sup>427</sup> Charmes E. (2005). *La Vie périurbain face à la menace des gated communnities*. Paris: L'Harmattan.

Non sembra essere riscontrabile nemmeno una grande partecipazione ad organismi di tipo associativo, ma questo forse fa parte di una tendenza più diffusa all'interno della società contemporanea, riscontrabile anche all'interno di contesti territoriali diversi da quelli periurbani e riconducibile al più generale declino dell'orientamento verso la collettività e nei confronti della partecipazione politica e sociale, al di fuori forse dei temi che riguardano più da vicino la vita familiare. La scarsa partecipazione e lo scarso interessamento alle attività locali nel nostro caso particolare è forse anche parzialmente spiegabile attraverso il loro coinvolgimento nelle normali attività quotidiane, di lavoro, acquisti e tempo libero in un'area che travalica i confini comunali, per comprendere anche i comuni vicini e non solo la città capoluogo, ma anche altre realtà cittadine, generando una situazione di multi appartenenza.

Non c'è nulla, tranne una festa della Befana, non c'è nient'altro.  
L'associazionismo proprio non c'è. Intervista n. 14

Come afferma E. Charmes: «Absorbés par la quête du confort matériel, par l'affirmation de leur statut social et par le bien-être de leur ménage, les périurbains semblent peu se soucier de participation politique»<sup>428</sup>. Le relazioni politiche non scompaiono del tutto, continuano a persistere, ma sembrano cedere il passo di fronte alle logiche rispondenti a questioni più di tipo economico.

Sommando le diverse opinioni raccolte non sembra esserci molto altro all'interno del comune al di fuori della propria abitazione. Ciò è ancora più vero per le attività serali.

Se vogliamo parlare solo di Funo non c'è tantissimo anche per il divertimento, un teatro o un cinema non ci sono, quindi se li vuoi ti devi cercare delle alternative. Intervista n. 12

L'aspetto negativo è che qui, per quello che desidero io, ma questo era scontato, per uscire, fare delle cose che a me interessano, anche solo andare al cinema, non c'è scelta, non c'è nulla. Proprio nulla no, perchè c'è la biblioteca, alcune cosine ci sono, però c'è solo quella cosa, non puoi scegliere. Intervista n. 17

---

<sup>428</sup> Charmes E. (2007). Les périurbains sont-ils anti-urbains? *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 102, p. 8.

Per quanto riguarda le altre attività commerciali, sembra che il paese di residenza costituisca un luogo d'acquisto esclusivamente per i prodotti alimentari di tutti i giorni, ma quasi mai per la spesa settimanale, quella "grossa" e nemmeno per gli acquisti di generi non alimentari (vestiti, scarpe...) o per la fruizione di servizi al di fuori di quelli prettamente scolastici, come le attività serali o di tempo libero.

Non ci sono grosse possibilità di fare acquisti in paese, ragion per cui molti scelgono di fermarsi a fare la spesa lungo il tragitto che percorrono tornando a casa dal lavoro.

*Lei è soddisfatta dei servizi che offre Funo: dai negozi alle farmacie, al medico, ai servizi postali?*

Beh, negozi non è che ce ne siano tanti; però mi va bene, per il resto tutto bene. Anche se ci fossero dei negozi non credo lavorerebbero molto, perché la gente da qua tende ad andare verso Bologna o Ferrara per gli acquisti. Intervista n. 7

Non è neanche paragonabile, proprio non ci siamo. (...). mia figlia la ginnastica artistica la va a fare a Bologna, quindi c'è qualcosa, ma non c'è tutto. Intervista n. 6

Beh, negozi non è che ce ne siano tanti; però mi va bene, per il resto tutto bene. Anche se ci fossero dei negozi non credo lavorerebbero molto, perchè la gente da qua tende ad andare verso Bologna o Ferrara per gli acquisti. Intervista n. 7

Per quanto riguarda i negozi, come ho detto prima, zero, non c'è niente. Intervista n. 8

(...) di negozi è un po' povero. I servizi scolastici vanno bene (...) Dei negozi invece non sono soddisfattissima, ce ne dovrebbero essere di più, però capisco che non vivono, perchè qui la maggior parte è gente come noi e tutti vanno a lavorare a Bologna e tornano alle 16/17, per cui capisco che i negozi non sopravvivano. Intervista n. 9

Anche a livello di negozi, è molto servito per le minime necessità. (...) come negozi non c'è gran ché, per l'abbigliamento e così c'è poco, cioè ci sono dei negozi, ma penso che chi debba andare a fare acquisti si sposti verso il centro. (...) noi tendenzialmente per gli acquisti ci spostiamo più su Bologna. Intervista n. 12

I centri commerciali rivestono un ruolo importante all'interno delle loro pratiche abituali, in particolare l'Ipercoop.

*Per quanto riguarda i negozi?*

Ecco, i negozi, poca roba, magari il sabato si può andare a Ferrara, negozi poca roba, noi il sabato andiamo a fare la spesa all'Ipercoop, al Lame, che è comodo, qui c'è il Conad, è un pochino più caro, però c'è tutto. Intervista n. 10

(...) quando mio marito è a casa al sabato vado all'Ipercoop a Bologna.  
Intervista n. 8

Ecco, i negozi c'è poca roba, (...) noi il sabato andiamo a fare la spesa all'Ipercoop, al Lame, che è comodo. Intervista n. 10

In generale il vicinissimo paese di Castel Maggiore rappresenta un punto di riferimento importante per molte attività commerciali e di servizi, derivante anche dalla estrema prossimità, in molti casi non si riesce infatti a percepire immediatamente la delimitazione fisica tra un territorio comunale e l'altro.

(...) i servizi sanitari in realtà sono più dislocati su Castel Maggiore, il distretto è a Castel Maggiore, la ASL anche. L'ospedale non c'è, però c'è a Bentivoglio o a Budrio. Intervista n. 11

Abbiamo il Conad, che però è caro e non ha mai niente, se no c'è la Coop a Castel Maggiore, a Le Piazze. Intervista n. 14

*Per gli acquisti fate affidamento ai negozi qui di Funo?*

Sì, ma anche molto a Castel Maggiore come viveri, adesso hanno aperto una nuova Coop lì al centro commerciale Le Piazze, dove ci sono anche dei bei negozietti per altre cose. Intervista n. 19

Per i servizi per il tempo libero io in effetti vado sempre su Castel Maggiore, con il fatto che Castel Maggiore e Funo sono proprio molto vicini, sono quasi un unico comune, o almeno sono percepiti da chi ci abita come un unico comune. Intervista n. 2

Certamente bisogna tenere in considerazione il fatto che le modalità di implicazione degli individui all'interno del proprio habitat residenziale dipendono largamente sia dalle possibilità che questo offre, a livello di attività organizzate, di ristoranti presenti ad esempio, ma anche dal profilo individuale delle persone che vi abitano.

Il terzo tema chiave che analizziamo è quello relativo agli immobili.

## IMMOBILI:

Il comune di Argelato, nella maggior parte dei casi, non sembra essere stato oggetto di una scelta mirata, chi non vi aveva precedenti relazioni familiari che li ha portati a vivere in questa zona a nord del capoluogo bolognese (come è vero in alcuni casi all'interno del gruppo che ho incontrato, soprattutto nel caso di genitori che hanno seguito la scelta fatta dai figli, per star loro più vicini e aiutarli nella gestione dei figli), sembra esserci arrivato più per caso, per una favorevole combinazione di prezzi favorevoli e disponibilità dell'abitazione ricercata.

(...) ci siamo trasferiti qui semplicemente perchè avevamo trovato una casa più grande e non avevamo particolari esigenze sul luogo. Intervista n. 2

*Avevate preso in considerazione altre zone oltre a questa?*

Sì però non con troppo impegno. (...) Ma così, con molta casualità abbiamo trovato questa casa. Intervista n. 2

(...) poi è capitato questo appartamento, siamo andati a vederlo e ci è piaciuto subito, e quindi non perchè Funo era il nostro preferito, perchè non c'era niente qua. Intervista n. 8

L'abbiamo fatto per questioni economiche legate alla tipologia di casa principalmente, venire a Funo era un po' più conveniente che andare per esempio a Castel Maggiore. Intervista n. 11

Quando ci siamo sposati lo abbiamo scelto proprio per una questione economica, per riuscire a comprare il nuovo. Nel 1999 si spendeva veramente meno qui a Funo a comprare del nuovo. Il problema è stato successivamente, quando il mercato immobiliare è cresciuto anche qua a Funo, e nel momento in cui abbiamo avuto il secondo bambino non ci stavamo più, quindi abbiamo optato per un usato. Quando è subentrata l'esigenza di avere una metratura più grande siamo ricaduti sull'usato, quindi sempre per un problema economico. Intervista n. 12

Ma in tutti i casi mi sembra che la prima scelta sia fatta per la tipologia di casa, poi dopo dove fosse dislocata è un fattore che subentra dopo di conseguenza. Intervista n. 16

(...) avevo deciso di investire la mia liquidazione. È stata più che altro una questione di tipo economico. (...) Il mio problema era quello di avere i miei soldi investiti in un unico immobile. Non è che io fossi scontenta di abitare a Bologna. (...) Io poi non so se il fatto di essere nata ad Argelato abbia influito sulla mia scelta. Certamente quando ho cambiato residenza e sono andata in comune, mi hanno festeggiata

come un ritorno, io non li ho delusi, non ho detto loro che il mio era stato un calcolo banalmente economico. Intervista n. 17

A me un paese valeva l'altro, non mi cambiava niente. Intervista n. 19

La scelta residenziale delle persone intervistate appare cioè determinata da due ordini di fattori: la convenienza economica – soprattutto se paragonata alla lievitazione delle rendite immobiliari subita dal centro di Bologna negli anni più recenti - e la ricerca del soddisfacimento di alcune condizioni abitative desiderabili.

Se vai a comprare un appartamento a Bologna, qui te lo compri nuovo, lì te lo compri di 50 anni fa. (...) devo dire che moltissime famiglie che abitano qua più o meno hanno avuto il nostro stesso iter: si sono spostate perchè magari la famiglia era in crescita e qua una decina di anni fa si comprava molto bene. Intervista n. 2

*Conoscete altre persone che hanno fatto questa scelta?*

Ma sì (...) e anche loro poi si erano trasferiti qui sempre per lo stesso motivo: per una questione di costo troppo alto degli appartamenti a Bologna. Intervista n. 5

(...) qui c'era molta campagna, era isolato da tutto, però le case costavano meno e abbiamo comprato una casa qui vicino. (...) Allora abbiamo guardato soprattutto il prezzo, era una cosa importante. Intervista n. 10

*Come mai siete venuti via da Bologna?*

Perchè ci siamo allargati, e quindi cercavamo una casa più grande. Abbiamo cercato in zona, ma non abbiamo trovato nulla, e quindi abbiamo iniziato a spostarci, finchè non abbiamo trovato quello che poteva interessarci e abbiamo optato per questa. (...) ci siamo spostati solo perchè non trovavamo quello che cercavamo. Intervista n. 13

(...) sono state fatte un po' di valutazioni, anche in merito al posto di lavoro e logisticamente Funo, ma anche dal punto di vista economico, era ottimo, anche per il rapporto qualità-prezzo (...) noi cercavamo qualcosa di nuovo come tipologia di acquisto e questa era quella che corrispondeva di più alle nostre esigenze. Intervista n. 16

Qui le case costavano meno ed erano più nuove. Intervista n. 14

(...) con gli stessi soldi a Bologna mi sarei comprata una casa più grande (...) qui la casa è più grande e non ho nessuno sopra. Intervista n. 17



Tuttavia per quanto riguarda il primo fattore, come sottolinea Indovina, «questo calcolo può essere generato da “illusione dei costi”, in quanto prende in considerazione solo alcuni costi e non quelli dell’insieme dell’abitare»<sup>429</sup>.

L’offerta abitativa per qualità e prezzo appare più conveniente in questi centri minori rispetto alla città centrale, d’altra parte emerge però come tutta la parte riguardante l’offerta di servizi non residenziali sia inferiore a quella cittadina.

Si riscontra una valorizzazione e una discreta presenza di tutti quei beni che insieme alla casa vanno a formare un certo pacchetto residenziale. Vi fanno parte sia elementi dell’ambiente esteriore che elementi di tipo funzionale, associati a un certo tipo di abitazione, e che contribuiscono a creare un certo tipo di soddisfazione del bisogno di abitare.

Abitando in una casa così grande ci godiamo sicuramente di più la casa. Anche i bambini se chiamano degli amici hanno più spazio. Lo spazio in casa aiuta molto soprattutto in determinati momenti.  
Intervista n. 13

Se il prezzo degli immobili, generalmente più basso rispetto al capoluogo bolognese per la stessa tipologia di abitazione, è indicato come uno dei fattori di spinta al trasferimento in una zona periurbana, gli intervistati sottolineano che negli ultimi anni c’è stato un generale aumento dei prezzi delle abitazioni anche in queste zone, non più proporzionale alla distanza dal polo urbano centrale. A sua volta il continuo sviluppo di zone sempre più lontane dal centro fa sì che i prezzi aumentino ulteriormente a causa della crescita delle rendite di posizione.

L’altra mia figlia è andata ad abitare a San Pietro in Casale, anche lì le case costano molto, ti devi spostare perchè Castel Maggiore e Funo hanno dei prezzi altissimi per le case; abbiamo girato qui a Funo per cercare, ma le case erano care. Intervista n. 10

Più che altro per una questione di prezzi, siamo stati costretti, all’epoca qui le case costavano un po’ meno, si comprava bene, adesso non è più così, ma negli anni ’90 era molto vantaggioso venire qui, anche perchè il paese era molto lontano dalla città. Intervista n. 15

---

<sup>429</sup> Indovina F. (2009). La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali. In: Indovina F., et al. *Dalla città diffusa all’arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli, pp. 127-162.

si trovano pochi appartamenti! Ci sono molti appartamenti con due camere, quelli li trovi molto facilmente, ma gli appartamenti con tre camere si fanno fatica a trovare, sia nel nuovo che nell'usato. Immagino che ce ne saranno, però in vendita non si trovano, oppure hanno dei prezzi esorbitanti, tipo 400.000 euro per un appartamento, magari bellissimo, però... C'è proprio poco mercato rispetto a questa tipologia di abitazione, si fa una fatica assurda a trovarne. (...)E poi i prezzi delle case a Bologna sono improponibili per una coppia che si vuole unire non c'è storia a Bologna, per quello la gente va fuori e andrà fuori sempre di più Intervista n. 11

Nel momento in cui però hanno costruito così tanto, la valutazione è cresciuta, non dico come Bologna, però è caro adesso. Per cui molti giovani che erano venuti qui si sono trasferiti oltre: a Castel d'Argile, S. Giorgio più ancora che Argelato, perché erano più accessibili. Intervista n. 18

Adesso i prezzi sono cresciuti anche qua perché dalla città la gente tende a venire un po' fuori perché costa un po' di meno, costando un po' di meno c'è più afflusso e di conseguenza i prezzi aumentano. E poi qui acquisti il nuovo. Intervista n. 19

Le opinioni che le persone intervistate danno della loro abitazione e del luogo in cui vivono si inserisce all'interno di un contesto che prende in considerazione tutto il loro itinerario residenziale e che dunque si in-forma in base alle loro esperienze precedenti e alle esperienze che attualmente vivono, alla successione delle loro traiettorie residenziali in una logica di confronto tra il prima e il dopo. È soprattutto l'opposizione appartamento/villetta ad essere un tema ricorrente in modo frequente nelle interviste, in base a cosa è possibile fare o non fare nell'uno sì e nell'altro no, sia in riferimento a spazi specifici dell'abitazione (il giardino per esempio), sia in base alla vicinanza con le altre abitazioni. Si sottolinea in molti casi come l'abitazione singola goda di un diverso grado di flessibilità e di autonomia rispetto all'appartamento, anche laddove l'appartamento sia di proprietà.

Tale opposizione esprime in modo molto chiaro come la loro scelta del modo di abitare sia oggetto di una scelta ben ragionata e di una certa preferenza.

Però la cosa veramente bella è quella di non essere vincolati ad altre famiglie, cioè ci sono i vicini di muro, però c'è molta autonomia (...) la vita in comune ti vincola di più, invece avere una casa praticamente indipendente ti consente una grossa libertà sia di movimento che

proprio di vita, e questo secondo me è un fatto molto importante.  
Intervista n. 2

(...) l'idea era quella di cercare un qualcosa su una villetta, un qualcosa di indipendente con un giardino. Intervista n. 5

*Perchè siete venuti via da Bologna?*

Perchè volevamo una casa più grande ed indipendente. Intervista n. 7

(...) volevamo qualcosa di più grande, perchè quando è nato Gabriele non ci stavamo più. (...) avevamo piacere di dare una cameretta a ogni bambino. (...) poi è un po' indipendente (...) non abbiamo nessuno che ci cammina sopra la testa con i tacchi. Intervista n. 8

Poi a noi questa tipologia di casa è piaciuta molto, semi-indipendente, cercavamo proprio questo. Intervista n. 16

Mi dava un po' fastidio il condominio, a lungo andare dà fastidio.  
Intervista n. 17

Ciò conferma ancora una volta la centralità e l'importanza rivestita dalla tematica dell'abitare e dell'abitabilità dei luoghi.

Questi recenti movimenti residenziali sono dunque marcati da motivazioni di tipo economico e di volontà di accesso a un certo tipo di proprietà privata, piuttosto che di ricerca di stili di vita più comunitari e in rottura con l'inautenticità delle città, come forse era vero per le prime ondate di periurbanizzazione.

Tutti e venti i nuclei intervistati sono infatti proprietari dell'abitazione in cui risiedono. E in 12 casi su 20 il trasferimento ad Argelato ha significato anche il passaggio da una condizione di locatario a una di proprietario. Il poter accedere alla proprietà privata, come abbiamo visto nei capitoli precedenti, costituisce un elemento molto importante per le persone, come afferma una signora:

(...) mio marito è voluto venire qui perché non gli piaceva essere in affitto. Intervista n. 18

L'opposizione tra l'appartamento e la villetta si articola inoltre attorno ad un terzo nodo, quello di un preciso modello familiare. Se l'appartamento sembra essere adatto a giovani coppie conviventi senza figli, o con al massimo un figlio, la villetta si confà maggiormente a una coppia sposata che ha due o più bambini.

(...) quando abbiamo avuto il primo figlio abbiamo visto che ci stavamo o noi il bambino. Intervista n. 2

Si ha l'impressione che prevalga una scelta degli spazi in cui vivere, fatta in base a criteri quali il valore immobiliare e l'isolamento, piuttosto che su altri valori come la funzionalità e la vitalità di questi luoghi.

Le storie raccontatemi a proposito dell'arrivo a Funo parlano spesso di un luogo che non si conosceva bene precedentemente e che non si è scelto. Inizialmente, in qualche caso, non ci si trovava nemmeno bene e non piaceva il territorio all'interno del quale si è andati ad abitare, poi col tempo ci si è abituati, e quelli che inizialmente erano percepiti come aspetti negativi col tempo sono diventati aspetti positivi. E allo stesso tempo alcuni dei vantaggi che sono presenti a Funo non erano riscontrabili all'interno dell'ambiente urbano precedente.

E comunque da Funo non mi voglio più muovere adesso, anche se allora non mi piaceva. Intervista n. 10

La cosa è stata drammatica per me, venire qua in mezzo a sto posto, io, abituata a Bologna. (...) All'inizio ripeto è stata una gran fatica vivere qui, però poi adesso si sta bene, il paese è tranquillo per ora, poi dopo si vedrà. Intervista n. 15

All'inizio io non ero tanto contenta (...) prima abitavo in centro a Bologna e pensare di venire in paese, lontano, mi faceva brutto. Invece poi pian piano ci si abitua. Intervista n. 19

Io prima dicevo che a Funo non ci sarei venuta, piuttosto non mi sarei sposata. (...) non c'era niente a Funo, c'erano quattro case, era tutta campagna e poi siamo venuti ad abitare in una zona che era tutta nuova. C'era il mio palazzo e tutte le gru dietro, che brutto mamma mia! (...) Adesso sto meglio dove sono. Intervista n. 2

Venire a Funo è stato un po' difficile nel primo periodo perché è un paese un po' più piccolo, poi, a livello di paese è un paese brutto, però vabbè non è che ci devo proprio vivere; perché poi 5 giorni su 7 sono a lavorare in ufficio e quindi insomma alla fine arrivo a casa alla sera la vita di paese non è che la dovessi vivere. Intervista n. 5

A me però all'inizio non piaceva abitare qui. (...) Secondo me era un "andromeda desolato", abituata ai portici, ai negozi (...) poi dopo qui ti adatti, ti trovi le tue soluzioni, i tuoi canali. Intervista n. 10

Io e i miei figli ci abbiamo messo molto ad abituarci, anzi è stata una roba quasi da esaurimento, soprattutto per mio figlio grande, lui infatti praticamente non conosce Funo, non l'ha mai voluto frequentare, non l'ha mai accettato, ha continuato ad avere la sua compagnia in città, a studiare in città, è sempre andato verso Bologna. Ha avuto proprio quasi una sorta di esaurimento, per lui essere venuto qui è stato come avergli tolto la vita qui. E allora io nel pomeriggio lo accompagnavo sempre in macchina a Bologna a studiare con dei compagni. Io invece, sai, dopo, quando entri nell'ambiente lavorativo, hai le colleghe, la passione, ci sono i bambini, e la faccenda a un certo punto si è raddrizzata, ma anche per me l'impatto iniziale è stato duro. Intervista n. 18

In ogni caso dalle interviste ricaviamo come l'abitazione periurbana di questi nuclei sia dotata per le persone che le abitano di un forte contenuto e di un senso interno. Il rapporto con lo spazio domestico diventa particolarmente intenso in un contesto di periurbanizzazione.

Il quarto tema chiave ha per oggetto la tematica della socialità all'interno del territorio periurbano considerato.

#### SOCIALITÀ:

Uno dei modi per verificare il supposto individualismo tipico del periurbano è quello di indagare sulla vita sociale esistente al suo interno.

Come è stato verificato in molti altri casi di studi effettuati su popolazioni periurbane<sup>430</sup>, anche il nostro gruppo di riferimento sembra essere un gruppo che si è costituito a partire da un bene comune a tutti, dalla scelta di un particolare stile di vita. Anche nel nostro caso non è il gruppo a stabilire un interesse comune, ma viceversa l'interesse comune a dare origine al gruppo. Questo fa sì che i conflitti potenziali siano ridotti al minimo, grazie a una sorta di preselezione dei nuclei familiari, che sono portatori dei medesimi interessi e di simili risorse.

Poi il posto è bello e tranquillo, devo dire che anche come persone, siamo tutti trasferiti da Bologna, siamo tutti bene o male abbastanza omogenei ecco, anche come gusti, si sono create molte amicizie, anche favorite dal fatto che abbiamo quasi tutti figli in età scolare, per

---

<sup>430</sup> Si veda per esempio: Charmes E. (2011). *La ville émietée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*. Paris: PUF.

cui alla fine si è creato proprio un gruppo di persone che sono affini come provenienza, come modo di vivere, e per tanti altri aspetti. Intervista n. 3

Da un lato la maggior parte delle relazioni sociali stabilite dai nostri intervistati all'interno del loro comune di residenza appaiono deboli, ma cordiali, in modo da fare tutto il possibile per rendere il più piacevole possibile il proprio ambiente di vita.

Molti rapporti col vicinato assumono la forma della generale cordialità e si limitano a qualche conversazione sporadica.

(...) magari con i miei vicini ci troviamo anche fuori a mangiare una pizza, ma con gli altri niente più di “buongiorno e buonasera”, se io vedo una macchina un po’ “sospetta”, guardo bene chi sia. Intervista n. 10

La gente è cordiale, ma anche qui in questo condominio ognuno se ne sta a casa sua, non andiamo uno in casa dell'altro. Intervista n. 14

Io per esempio in questo palazzo, e siamo tanti, conosco solo una famiglia, del resto non so neanche chi ci sia, li senti solo calpestare sulla testa, ma non sai nemmeno che facce hanno. Intervista n. 15

Dall'altro lato alcuni abitanti dichiarano di essere divenuti buoni amici con alcuni dei propri vicini di casa. Ciò è vero soprattutto per chi vi abita da un periodo più lungo di tempo.

*Quindi avete creato delle amicizie?*

Sì, tante, tantissime. In parte è legato anche all'età e al fatto di avere dei figli che frequentano la stessa scuola. Intervista n. 3

Chi ha condiviso la medesima esperienza di trasferimento, non priva di traumi, è naturalmente portato a ricercare dei punti di aggregazione che creino contatti: nel nostro caso l'elemento aggregante è costituito dai bambini.

Poi invece quando ho avuto i due bambini, soprattutto con la scuola si entra un po' più nella vita sociale del paese (...) inizi a conoscere tante persone per cui diciamo le relazioni sociali sono più favorite ma dal punto di vista di avere comunque dei bambini, quindi tendi a socializzare per questo motivo. Intervista n. 5

(...) noi ci siamo integrati così, attraverso la scuola. Intervista n. 12

I bambini che frequentano le stesse scuole o gli stessi corsi aiutano molto la socializzazione, ma non solo, sono anche le esigenze che spingono i genitori ad avere dei contatti. Perché magari uno li porta e uno li va a prendere. Intervista n. 19

Non è possibile ricostruire un profilo standard di relazionalità sociale. Possiamo però affermare che le relazioni assumono spesso la forma di incontri a casa propria o di trasferte nell'abitazione di qualcun altro, che è un elemento più tipico delle relazioni tra famiglie che di quelle tra individui. La frequenza di tali relazioni è variabile, e predilige i giorni festivi. Alcuni nuclei invece si caratterizzano per una vita sociale più debole e per un ripiegamento più marcato sull'ambito domestico. Altri invece affermano di non aver cambiato le proprie relazioni sociali in seguito al trasferimento nel periurbano, semmai quello che cambia è che la villetta diviene il luogo privilegiato per gli incontri, perché dispone di più spazio rispetto alle altre abitazioni, perché permette di fare più rumore essendo isolata dalle altre abitazioni, perché possiede il giardino per far giocare i bambini, che costituisce uno spazio intermedio tra il dentro e la strada, sicuro e controllato.

Il fatto di vivere in questo posto ha aiutato molto la socialità, un po' perché magari siamo molte famiglie di età simile, si sono create anche delle belle amicizie e poi è proprio il modo di vivere il tempo libero: per cui alla fine o chiami qualcuno o vai tu da altri, si sta un pomeriggio in giardino e si sta benissimo. Intervista n. 3

(...) io ricevo regolarmente degli amici che vengono tutti qui perché siamo quelli che hanno la casa più grande, arma a doppio taglio perché ci facciamo i nostri pranzi e le nostre cene, poi vabbè c'è da pulire ma c'è la nonna quindi... Intervista n. 6

(...) quando viene la bella stagione invitiamo noi certi parenti e facciamo la grigliata. Intervista n. 9

[nel weekend] in genere la sera usciamo sempre, o chiamiamo qui gli amici, o andiamo noi a casa di amici. Intervista n. 3

Lo spostamento non equivale semplicemente ad un cambio di residenza, ma comporta anche un cambio di ambiente sociale e la necessità di riorientarsi nel contestualizzare le attività di tutti i giorni. Comporta la ricerca di una nuova abitazione, un trasloco e la perdita o quanto meno l'indebolimento dei contatti sociali sviluppati nell'area di origine

e inevitabilmente il dover ri-creare dei nuovi legami sociali, che come abbiamo visto in quasi tutti i casi si generano all'interno del sistema scolastico.

Il successivo tema chiave è uno dei temi classici all'interno della letteratura sul periurbano.

#### VERDE:

L'interesse per il verde e la natura sembra essere molto forte per tutti i nostri intervistati, che mi hanno universalmente riferito di apprezzare in modo particolare questo elemento, oltre alla calma e alla tranquillità del luogo. Gli intervistati in generale manifestano una certa "voglia" di verde, di poter trascorrere il tempo libero all'aria aperta, dando vita a una forte domanda di natura.

(...) è un paese verde, e nel momento in cui abbiamo avuto un figlio per me è stato molto più comodo, cioè per me non era possibile pensare di abitare a Bologna e avere un figlio piccolo; non dico piccolissimo ma quando inizia ad essere un po' grandino può muoversi autonomamente, può girare, è un paese che possiamo dire ancora tranquillo, quindi non succede niente di negativo quindi mi sentivo anche più tranquilla perché se doveva girare, se doveva andare da degli amici; questo è un aspetto positivo. Quindi la tranquillità, la possibilità di aver del verde e dello spazio. Intervista n. 4

(...) anche quando lavoro a Bologna dopo un po' sento la necessità di venire via da Bologna, ho voglia di vedere gli alberi, se no non sto bene, lo smog di Bologna, l'odore di Bologna. Intervista n. 4

Il valore aggiunto posseduto dalla nuova residenza, oltre alla sua collocazione in una zona considerata più verde, è quello di avere a disposizione una sorta di verde personale, rappresentato dal giardino. Il giardino, anche se piccolo, rappresenta uno spazio protetto e sicuro in cui far giocare i bambini. In generale Funo sembra essere sufficientemente verde secondo i nostri intervistati, ciò è tanto più vero se si paragona la situazione che vivono attualmente rispetto al precedente vissuto urbano:

(...) comunque non ci sentiamo lontani dalla città, e allo stesso tempo ci sembra di abitare, non dico in campagna, però comunque in un contesto più a misura d'uomo rispetto, non so, allo smog, al cemento da tutte le parti. Intervista n. 1



C'è molto verde, c'è pace, c'è silenzio, non puoi paragonarlo a Bologna. Intervista n. 8

[Bologna] è più inquinata e meno vivibile. Io ho abitato in zone (...) dove davvero c'è solo cemento. Intervista n. 9

Qui probabilmente c'è più tranquillità, è tutto molto più concentrato e vivibile rispetto alla città. Intervista n. 13

Sicuramente la zona è molto verde. Io prima abitavo in una strada molto trafficata (...) e non avevo tanto verde. Intervista n. 14

Il giardino occupa una posizione privilegiata all'interno della vita delle famiglie che ho intervistato. Il loro bisogno di natura si esprime a livello micro con il desiderio del giardino privato e a livello più macro con il desiderio di spazi verdi che circondino l'abitato, testimoniando il graduale spostamento dell'attenzione da parte dei cittadini dall'esaltazione dell'ambiente urbano artificiale a un habitat più vicino alla natura.

Quando però si va ad indagare sulla reale fruizione di questo elemento si ha l'impressione che questo sia più un ideale che altro, che il loro interesse sia molto più legato alla percezione di vivere all'interno di un contesto quasi rurale che alla sua reale fruizione. Si tratta infatti di una natura profondamente differente da quella dei parchi e dei giardini pubblici.

Qui faccio due passi e sono in campagna, ma non perchè mi piaccia particolarmente la campagna, però capisco che c'è silenzio, c'è più quiete, più tranquillità. Intervista n. 14

(...) c'è contatto col verde, quando i bambini erano più piccoli il fatto di avere uno spazio dove mandarli a giocare senza dover guardare ogni 30 secondi se c'era un pericolo è stato molto riposante devo dire e ha permesso anche di vivere il tempo fuori dal lavoro in modo più rilassato; perché altrimenti ci sono i parchi, ci sono un sacco di parchi qui intorno, però finché i bambini sono piccoli devi sempre stare lì con loro, invece in questo modo io li lasciavo in giardino e stavo magari a leggere una rivista e quando erano piccoli è stato un punto di beneficio notevole; adesso che sono più grandi vanno anche fuori, sono più autonomi e magari il giardino me lo godo più io. Intervista n. 3

(...) l'idea poi di fare dei figli ci faceva pensare ad avere una casa grande con un po' di giardino. Intervista n. 6

A livello di verde anche, si sta benissimo, ci sono dei parchi bellissimi. Intervista n. 12

(...) non dico proprio che siamo indipendenti perchè ho dei vicini, però possiamo stare qui in giardino se ho della gente. Intervista n. 9

Per molti l'abitazione periurbana costituisce la concreta possibilità di conciliare i pregi della città con quelli della campagna, eliminando però gli svantaggi di entrambi i contesti territoriali:

Questa è una via di mezzo tra la campagna: il sogno e la città dove andare ad abitare. Intervista n. 4

A me a livello di vantaggi non mi è cambiato niente. E non ho trovato dei disagi qua. Intervista n. 13

Il grande apprezzamento che tutti gli intervistati danno per l'ambiente all'interno del quale hanno deciso di andare ad abitare, soprattutto per i suoi caratteri di calma, tranquillità e verde, genera però diverse posizioni all'interno del gruppo intervistato. In particolare due sono le posizioni individuabili: quella di chi vorrebbe che non si costruisse più all'interno del territorio comunale per continuare a godere dell'ambiente che si è acquistato; e quella di chi invece è favorevole alle nuove costruzioni, soprattutto commerciali, per poter migliorare l'offerta di servizi nel luogo di residenza. Si tratta sostanzialmente di quella che abbiamo indicato come "sindrome dell'ultimo arrivo" utilizzando le parole di J.C Castel<sup>431</sup>.

Per la verità secondo me meno supermercati ci sono meno folla si crea, perché il bello di vivere un po' fuori è che c'è proprio una dimensione molto raccolta; invece con tutti i supermercati, i parcheggi, dopo rischia di congestionarsi anche qua. Intervista n. 3

(...) adesso però comunque son contenta perché sta crescendo un po' anche tutte le comodità cominciano ad esserci anche lì, tanto più che adesso a Castel Maggiore stanno costruendo un centro commerciale per cui alla fine... mentre prima, per diciamo i primi anni così avevamo la Conad piccolina, di paese, che era comoda per una questione di tempo perché ci metti molto meno che a fare la spesa in un ipermercato, però non era così economica come un ipermercato (...) sia Castel Maggiore che Funo (...) si sono ampliati moltissimo negli

---

<sup>431</sup> Vedi capitolo 7.

ultimi anni a livello residenziale, per cui adesso stanno costruendo un centro commerciale anche lì, per cui tra un annetto circa, e quindi ecco che di aspetti negativi non ci sono più...se facessero anche un multisala lì vicino, il cinema sarebbe il top. (...) Intervista n. 5

Un'altra cosa è che manca il parcheggio delle scuole elementari, io ho proposto di prendere quel campo lì e fare il parcheggio, ma mi hanno detto che non si può perché è privato e non ci sono i soldi. Intervista n. 14

Io sono contraria ai grandi centri commerciali, preferisco i negozietti, ma stanno scomparendo. Intervista n. 20

L'ultimo tema chiave che trattiamo indaga il rapporto vissuto dagli abitanti intervistati col centro di Bologna.

#### CENTRO DI BOLOGNA:

Per quanto concerne la domanda sulla mancanza o meno del centro di Bologna, emerge un'oscillazione tra un'attrazione e una repulsione nei confronti della città centrale.

Emerge cioè un rapporto ambivalente nei confronti della città. Da un lato essa è ammirata per le sue opportunità e potenzialità, il fattore che sicuramente raccoglie un maggior consenso fra gli intervistati come elemento positivo della città di Bologna, è dovuto infatti alle opportunità che assicura:

(...) quando abitavo a Bologna era molto comodo avere tutto intorno, tutti negozi intorno, avere molte comodità vicine. (...) Il vantaggio è che c'è tutto, ed è tutto molto vicino e molto semplice da raggiungere; i mezzi ce ne son tanti e puoi arrivare dappertutto. Intervista n. 4

(...) a Bologna avevo sempre tutto comodo; mi spostavo, andavo a scuola con l'autobus. Intervista n. 5

Il vantaggio era che era tutto vicino, cioè era tutto raggiungibile con brevissimi spostamenti, e quello era il vantaggio principale, e poi Bologna ha più servizi e con orari più lunghi. Tra gli svantaggi per me c'è che è una città meno sicura, più inquinata e meno vivibile. Intervista n. 9

(...) lì avevo tutto, andavo a lavorare a piedi, c'era tutto. Tra gli aspetti negativi [c'era però] sicuramente il traffico e il rumore. Intervista n. 14

Ti tocca andare a prendere la macchina per andare in un posto, siamo molto più legati alla macchina qui rispetto a Bologna, a Bologna c'è

più facilità a muoversi, ci sono più cose in confronto a qua. Intervista n. 15

Poi naturalmente qui per andare al cinema ti devi muovere, per andare a vedere dei negozi o a fare shopping ti devi muovere, lì invece avevo tutto sotto casa. Intervista n. 19

Dall'altro versante è criticata per la sua congestione, insicurezza, insufficiente qualità ambientale, scarsità e alto costo dei parcheggi:

(...) è assurdo, cioè a Bologna non trovi parcheggio, non puoi entrare in centro, se trovi parcheggio paghi una follia. (...) c'è poco verde, (...) lo smog di Bologna, l'odore di Bologna proprio. Intervista n. 4

A Bologna non si può uscire, specialmente in centro per un bambino di otto anni; ma anche per una ragazzina come mia figlia, infatti lei fino qui a Castel Maggiore o a Funo la lascio andare da sola, ma a Bologna ancora non la lascio andare, perché si vede certa gente già in zona stazione, perché noi arriviamo spessissimo in treno e già lì ci sono certe facce che per una ragazzina di 17 anni non è bello. Qui è più tranquillo, è più sicura; noi abbiamo avuto i ladri in casa qui due anni fa mentre eravamo fuori per Natale, da allora abbiamo messo l'antifurto, che era una cosa da fare evidentemente; tutti gli altri hanno già messo la grata, noi abbiamo pensato di mettere l'antifurto. (...) Insomma Bologna ha queste problematiche qui: poco verde, troppo movimento di traffico, poca sicurezza. Intervista n. 9

Il fatto di non avere nessun vincolo di parcheggio, nè per la casa, nè per l'Asl, nè per andare dal medico è un gran sollievo. Intervista n. 19

Alcune signore affermano infatti, parlando dei vantaggi di Funo rispetto alla città di Bologna:

[questa] è una zona molto verde, è una zona comoda, è una zona dove mi sembra non ci sia una gran violenza, è sicura, e comunque hai tutto quello che ti serve. Intervista n. 11

Qui ovunque trovi sempre parcheggio. Intervista n. 17

L'opinione più diffusa che viene rivolta in generale alla città di Bologna esprime una percezione di una città poco sicura, e i cittadini intervistati lo affermano perché ci hanno vissuto, inoltre l'idea prevalente è quella che associa al centro storico una condizione di degrado.

Tra i fattori di debolezza che vengono sottolineati come particolarmente problematici a livello della città capoluogo, vi è il tema della degradazione del capitale immobiliare e dell'elevato costo degli alloggi, il tema della carenza del verde, il traffico e la congestione. Nel complesso le opinioni delle persone intervistate sugli svantaggi presenti all'interno della città di Bologna, si polarizzano tutte attorno al generale deterioramento della qualità, sia ambientale che della vita, del capoluogo emiliano-romagnolo.

In ogni caso tali sentimenti sono attenuati dal fatto che comunque il capoluogo è visitato e frequentato con una certa periodicità.

*Le manca un po' il centro di Bologna?*

No per niente. Però devo dire per onestà che ho spesso occasione di andare in centro a Bologna. Intervista n. 3

No, perchè comunque quando ho voglia ci vado, per cui non ho problemi e comunque io in centro non ci vivrei. (...) Non mi manca perchè è lì. Intervista n. 4

Ma un po' sì, però quando ho voglia di venire diciamo che alla fine ci vado spesso. Intervista n. 5

Non ci tornerei per diverse ragioni: intanto avrei sempre l'ansia di non sapere dove mettere la macchina. Intervista n. 11

In ogni caso i cittadini che ho intervistato sono fermamente convinti della scelta residenziale effettuata e non tornrebbero indietro.

(...) mi piace molto il centro di Bologna però non ci abiterei. *E se vi proponessero una bella occasione per cambiare casa accettereste?*

Solo se questa casa fosse infestata dai fantasmi potrei prenderlo in considerazione, ma altrimenti no, ma neanche... Intervista n. 3

Ormai mi sono talmente abituata alla realtà in cui viviamo adesso che preferisco venire quando ne ho voglia a fare un giro e basta. Intervista n. 5

Io no, assolutamente no. Categorica: non ho motivazioni per farlo. Intervista n. 6

No, in centro no, magari in periferia, con queste condizioni, un tipo di casa così, potremmo pensarci, un po' più vicino a Bologna, ma non in città. Intervista n. 9

No, ormai ci siamo abituati e stiamo bene qua. Intervista n. 13

Ci sono stati solamente due casi in cui le persone mi hanno confidato che tornerebbero indietro, potendo, nella scelta effettuata. Il primo è quello di una donna che vive a Funo con la famiglia, ma che non possiede la licenza di guida e che afferma:

Ci tornerei anche domani mattina (...) ma proprio per tutto. Cioè hai gli ospedali, hai di tutto e di più, qua non hai niente. (...) Ci vado tutti i finesettimana però, in macchina, con mio marito. Intervista n. 8

Il secondo caso è quello di una signora separata, che vive a Funo da sola e che ha comunque mantenuto tutte le sue abitudini di vita precedenti, sia a livello di frequentazioni che di servizi e negozi, che afferma:

[mi manca] molto il centro di Bologna, però ci vado spessimo. Intervista n. 17

Molto spesso però gli abitanti delle zone periurbane ritengono gli imbottigliamenti, il rumore, il traffico, la congestione e l'inquinamento dei centri cittadini all'origine della loro decisione di trasferirsi ai margini delle agglomerazioni, senza ammettere tuttavia che la scelta di un ambiente a bassa densità può essere considerata come una delle cause dei problemi che loro stessi sollevano. J Levy definisce questa contraddizione come "métalepse de l'automobile", utilizzando la figura retorica che tratta la causa come una conseguenza<sup>432</sup>, e che rappresenta molto bene come la scelta effettuata contribuisca ad alimentare ulteriormente i fattori di disagio cittadino.

A me sinceramente, tutto quello smog di Bologna, quelle poche volte che ci vado non mi piace. Intervista n. 2

(...) ma anche qua sai, sulla via Galliera, le macchine, i camion passano.. Intervista n. 8

Io ho notato una cosa poi adesso c'è sempre traffico, anche alle 15.30 alle 16.00 c'è un po' di traffico. Intervista n. 10

---

<sup>432</sup> Levy J. (2000). Rendre la ville visible à elle meme. In: Certu. *La forme des villes: caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*. Lyon: Lavoisier Industrie Lyon, pp. 62-86.

Io adesso non riuscirei a tornare a Bologna (...) sento molto la pesantezza dell'inquinamento, anche la mattina quando vado a lavorare lo avverto, il rumore, il traffico, l'inquinamento anche odoroso, soprattutto in centro è molto fastidioso. Intervista n. 12

In alcuni casi le persone mantengono dei bei ricordi della loro vita precedente in città, anche perché essa era legata ad un'altra fase della vita, all'età giovanile.

*Quali erano i vantaggi di risiedere a Bologna?*

Più che altro la comodità del centro, ma faccio un po' fatica a dirli perché per me era proprio un altro tipo di vita, non avevo figli per cui facevo proprio un tipo di vita diverso; in questo momento con due bambini faccio fatica, perché mi manca il centro ma in questo momento non avrei il tempo per andarci. Intervista n. 6

Da un periodo in cui i centri storici cittadini godevano di una massima valorizzazione sia simbolica che commerciale, si è dunque proceduto ad una loro progressiva svalutazione della vita che vi si può svolgere all'interno.

L'analisi del materiale ottenuto tramite le interviste mi ha permesso di individuare dei tratti comuni agli abitanti del periurbano che ho avuto la possibilità di incontrare.

Il tratto più prepotentemente comune a tutte le interviste effettuate è quello della tranquillità. Tutte le persone che ho incontrato sono soddisfatte dal fatto di aver incontrato venendo ad abitare a Funo di Argelato una maniera di vivere che incarna un valore fondamentale per loro, quello della tranquillità.

Innanzitutto sembra emergere che la periurbanizzazione sia una tappa che si inserisce all'interno del ciclo di vita familiare in corrispondenza alla nascita dei figli. In modo particolare la scelta sembra essere una tappa decisiva all'interno della storia coniugale, associata alla nascita del secondo figlio, evento che fa sentire maggiormente il bisogno di un'abitazione più spaziosa per poter disporre di una camera per ogni bambino.

Traspare come le famiglie modifichino fortemente la propria territorialità in funzione dei nuovi bisogni che sorgono all'interno del nucleo. Allo stesso tempo l'aumento della mobilità, della lunghezza e della durata degli spostamenti, legata al nuovo contesto di vita periurbano, viene percepito non tanto come dipendente dal nuovo ambiente territoriale in cui si risiede, bensì legata al ciclo di vita, al fatto di avere una famiglia e dei figli.

Contemporaneamente la scelta coincide con il passaggio dalla locazione alla proprietà privata.

L'interesse per il tipo di abitazione singola deriva quindi sia da ragioni di tipo funzionale (disporre di più spazio, avere a disposizione un ambiente per far giocare i bambini senza dover necessariamente uscire), sia per ragioni di tipo più psicologico, perché con l'acquisto dell'abitazione si ha finalmente la sensazione di sentirsi veramente a casa propria.

Quello della proprietà è un altro dei temi che ricorre frequentemente nella rilettura delle interviste come elemento che genera valore, soprattutto se la situazione abitativa precedente era in affitto.

In alcuni casi sembra essere all'opera il meccanismo che in letteratura viene denominato come "logica della prossimità", e che intende comprendere sia il livello della scelta fatta in base alla prossimità geografica al proprio comune d'origine che in base alla prossimità al proprio nucleo familiare. Ciò significa che in questi casi l'origine geografica interviene a marcare i percorsi residenziali degli intervistati. Questo elemento è vero soprattutto nei casi in cui i genitori hanno seguito e imitato la scelta effettuata dai figli per poter star loro più vicini e aiutarli nei compiti di cura.

In tutti gli altri casi la scelta è più casuale, forse anche per questo motivo gli abitanti intervistati persistono con la sensazione di sentirsi "bolognesi", come afferma una signora:

mi sento di abitare in una zona periferica molto comoda a Bologna.  
Intervista n. 12

Nella percezione della distinzione tra ciò che è urbano e ciò che non lo è, entra tuttavia in gioco infatti una forte componente soggettiva. Oltre a ciò, la distanza con la città sembra essere interpretata più che altro in termini fisici, esprimibili in chilometri, o in minuti di percorrenza, ma non in termini identitari. Il territorio di appartenenza è percepito soprattutto in rapporto alla città, dove ci si reca quotidianamente per rispondere ad esigenze specifiche. E man mano che l'urbanizzazione si sposta più oltre, le zone limitrofe diventano sempre meno periferiche.



Come ha affermato Simmel<sup>433</sup>, la possibilità di poter effettuare spostamenti frequenti e relativamente veloci, fa nascere in chi abita questi luoghi la sensazione di far parte di un tutto unitario: molti di essi hanno affermato di sentirsi bolognesi.

Si tratta in tutti i casi di famiglie che precedentemente erano urbane, che si sono ingrandite e che avevano intenzione di ingrandirsi, e che allora si sono cominciate a porre il problema dello spazio e dei costi dell'abitare in città, e per le quali il trasferimento al di là delle periferie si offre come una soluzione che ben si adatta alle loro esigenze. E che permette inoltre di avere accesso alla proprietà privata con maggiori facilità.

Anche nel nostro caso studio sono emerse le componenti classiche che portano le persone a valorizzare i contesti di vita periurbani: la residenza singola; l'accesso alla proprietà privata; la prossimità alla natura e l'ingresso in un habitat che ben si confà alla vita familiare. Le motivazioni che li hanno spinti a trasferirsi sono dunque sia di tipo strumentale che di tipo espressivo. In generale tutti sembrano provare una forte attrazione per uno stile di vita più semplice e liberato dallo stress cittadino.

Nel complesso gli intervistati restituiscono un'immagine molto positiva del luogo in cui vivono.

In quasi tutti i casi considerati per gli intervistati il trasferimento all'interno del comune di Argelato coincide con un miglioramento della loro condizione abitativa e del loro quadro di vita rispetto alla situazione che vivevano precedentemente. Le traiettorie residenziali evidenziate in tutti i casi segnano anche il passaggio ad abitazioni più grandi. La generosità degli spazi è uno degli elementi maggiormente apprezzati dai nostri intervistati e che fa propendere per l'abitazione periurbana.

È importante tenere presente che l'unica opinione radicalmente divergente da quella espressa dall'universo intervistato, di profonda soddisfazione in merito alla scelta effettuata, proviene da una persona priva di licenza di guida e che quindi subisce delle forti limitazioni nei suoi spostamenti, e che afferma che gran parte dei problemi che lei riscontra scomparirebbero se avesse la possibilità di guidare (Intervista n. 8).

Le opinioni degli intervistati generalmente tendono ad affermare che sono soddisfatti della propria scelta. Ma come sarebbe pensabile, che una persona che ha da poco acquistato, probabilmente con enormi sacrifici, una casa in un comune periurbano, ti

---

<sup>433</sup> Vedi paragrafo 3.1.

dicesse che desidera qualcos'altro? Sarebbe l'equivalente di ammettere di aver fatto uno sbaglio in uno dei più grossi investimenti della vita. Nel valutare il peso delle affermazioni bisogna valutare anche il compromesso economico che tali scelte hanno comportato; inoltre dato che questi luoghi, nella maggior parte dei casi, non sono luoghi di residenza per ragioni legate alla nascita, ma sono stati il frutto di una decisione precisa, si pone la necessità di giustificare tale scelta.

È proprio in tale frangente che entra in gioco l'immagine di un luogo, che spesso precede la realtà, attrae, seduce, influisce sulla scelta di una meta e determina l'atteggiamento con cui il suo abitante si pone in relazione con esso e anche con altri ambienti che sono diversi, enfatizzandone negativamente tutti gli elementi che non gli appartengono. L'insieme dei pregiudizi, delle credenze, la sedimentazione nel tempo di luoghi comuni riguardanti un luogo, è quello che Yves Chalas definisce come *imagerie*<sup>434</sup>. All'*imagerie* le persone sono solite ricorrere nel momento in cui vengono "interrogate" da qualcuno di sconosciuto. In tali momenti infatti le persone sono immancabilmente portate a riproporre informazioni che fanno parte dell'*imagerie* e che sono in un certo senso preconfezionate. Le ragioni per cui si ricorre a tale patrimonio sono molteplici, e vanno dall'evitare di dover pensare a delle risposte e riflettere su delle questioni, a elementi di tipo difensivo per evitare di esporre ciò che realmente si pensa, al voler tentare di far piacere al proprio interlocutore. Il patrimonio dell'*imagerie* costituisce un sapere semplice e facilmente accessibile anche se scarsamente fondato, creato per occultare contraddizioni e dubbi che naturalmente nascono nei pensieri. Non si tratta del prodotto di una particolare categoria sociale o di una classe sociale, di un genere o di un'età, di un'élite o di un gruppo marginale, ma di un patrimonio universale e comune che costituisce un facile rifugio.

Nel complesso le situazioni familiari con cui mi sono potuta rapportare presentano un'elevata omogeneità anagrafica, di composizione del nucleo familiare, economica e professionale, contribuendo così a sposare una tesi che individua nella periurbanizzazione un territorio attrattivo per un certo tipo di gruppo sociale che condivide il medesimo desiderio di voler risiedere in un ambiente che possieda determinate caratteristiche sia fisiche che sociali.

---

<sup>434</sup> Chalas Y. (2000). *L'invention de la ville*. Paris: Anthropos.

## Conclusioni

Come si evince dal presente lavoro, è importante studiare il concetto di sprawl dal momento che esso conduce a una perdita di terreni agricoli non necessaria, così come anche di risorse naturali, e provoca rilevanti danni ecologici. Genera inutile traffico e sprechi energetici che portano all'inquinamento dell'atmosfera e contribuiscono al surriscaldamento globale. Impone costi economici, mentre i servizi e le infrastrutture delle città centrali giacciono inutilizzati e nuove costruzioni prendono continuamente piede nei suburbi. Esso sembra inoltre inasprire la segregazione sia spaziale che sociale, e ridurre la mobilità di chi non possiede o, per varie ragioni, non può guidare una macchina, e complica l'accesso a posti di lavoro e attività di tempo libero.

La conoscenza è un elemento basilare per poter elaborare delle strategie pianificatorie sostenibili, efficaci nel combattere lo sprawl; esse infatti possono essere specificate solo nel momento in cui le forze che guidano il fenomeno dello sprawl urbano sono pienamente comprese. Lo studio e l'analisi di un territorio specifico, anche se limitato spazialmente, come si è cercato di effettuare nel presente lavoro di ricerca, si muove proprio in tale direzione.

Anche il nostro caso studio specifico, non sembra essere privo di elementi riconducibili al più grande tema della dispersione urbana.

Come gran parte delle realtà suburbane, anche il nostro territorio, come abbiamo visto leggendo le trascrizioni delle interviste effettuate, è più facilmente definibile da parte di chi ci abita, in base alla sua posizione rispetto alle altre aree sia urbane che rurali circostanti, piuttosto che in base a caratteristiche sue proprie. Inoltre, come accade alle persone che abitano questi luoghi, anche nel nostro caso, il gruppo di persone che ho incontrato sembra valorizzare maggiormente la casa e il terreno intorno ad essa, piuttosto che l'ambiente più ampio all'interno del quale tali elementi sono inseriti. Gran parte delle attività degli abitanti ruota intorno alla casa, che diventa una sorta di intrattenimento in grado di sostituire le attività di tipo comunitario o collettivo, come quelle organizzate ad esempio a livello di quartiere.

Tra gli elementi presi in considerazione da parte delle famiglie che hanno deciso di abitare nel periurbano che abbiamo considerato vi sono fattori quali l'aspetto economico, la qualità delle scuole, la disponibilità e la facilità di parcheggio, piuttosto che elementi quali il tipo di attività e di servizi presenti o la funzionalità dei

collegamenti con la città centrale. È infine riscontrabile anche il collocamento della scelta di abitare nel periurbano in concomitanza con un preciso momento all'interno della storia di una famiglia, individuabile in modo più generale con la fase giovanile, nel momento in cui si genera un nuovo nucleo familiare, e più specificatamente nel momento in cui tale nucleo si allarga, a causa della nascita di un secondo figlio e quindi necessita di maggiore spazio per vivere. Oltre all'elemento prettamente spaziale subentra inoltre anche un fattore sicurezza o meglio di percezione della sicurezza. Il periurbano è percepito come un luogo più sicuro e maggiormente adatto alla crescita dei bambini.

In comune con la più ampia letteratura esaminata a proposito dello sprawl urbano c'è sicuramente anche il tema del verde, citato molto frequentemente dalle persone intervistate. Anche il fattore proprietà privata riveste un ruolo importante, dato che, come abbiamo già visto, tutti e venti i nuclei familiari che ho intervistato sono proprietari dell'abitazione in cui vivono.

Il Comune di Argelato risulta privo di un centro di riferimento, è il risultato dell'unione di più unità locali diversificate, geograficamente prossime e per questa ragione amministrativamente unificate, ma fra il Comune e queste realtà insediative non c'è alcun legame o quasi. La frazione di Funo, in particolare, presenta i problemi che sono tipici delle nuove zone edilizie, come la mancanza di alcuni servizi primari, tra cui la più grave è quella della scuola media, e l'assenza di tradizioni, come ha sottolineato più di un intervistato. Dopotutto non ci possono essere lunghe e consolidate tradizioni locali e memoria di lungo termine, dato che quest'area è stata costruita dal nulla in un passato molto recente. La realtà sociale è per forza nuova e va da sé che non vi si possano riscontrare dei rapporti sociali altamente consolidati, le relazioni sociali sono create *ex novo*, le forme di interazione sono state ri-cercate e ri-costruite. Nella ri-costruzione di questi elementi un ruolo decisivo è giocato dal fattore bambini, che costituiscono un forte elemento aggregante.

Anche per queste ragioni Funo viene descritto come un "quartiere dormitorio" da molti intervistati, dato che gran parte delle attività lavorative e di ritrovo sono collocate altrove. Esso è servito solamente dai servizi minimi.

Se dovessimo collocare il nostro territorio di indagine all'interno della tipologia di comuni periurbani elaborata da E. Charmes in ambito francese<sup>435</sup>, ne risulterebbe che Funo possiede alcuni caratteri sia di comunanza che di diversità con ciascuna delle tipologie presentate. Ricordiamo che sono soprattutto due gli elementi particolarmente significativi e discriminanti, che agiscono nel determinare le differenze tra un comune periurbano e un altro. Essi sono la dimensione (in termini di numero di abitanti) e lo stato di avanzamento all'interno del processo di periurbanizzazione.

Come i comuni del primo gruppo, Argelato sembra avere già sperimentato la fase di mutazione, caratterizzata da una forte crescita demografica, allo stesso tempo però, all'interno del territorio comunale permangono alcune zone che presentano alcuni caratteri tipici di un'area più prettamente rurale (ciò è vero soprattutto per le frazioni di Casadio e Volta Reno). Del comune del secondo tipo possiede il carattere fortemente residenziale della frazione di Funo, ma a differenza di questi ultimi, possiede una popolazione molto più numerosa, e non prevede strumenti volti a limitare sistematicamente una ulteriore crescita. Col comune del terzo gruppo condivide il fatto di non gravitare solamente attorno ad un'unica centralità urbana, ma a più di una, che nel nostro caso specifico sono rappresentate rispettivamente da Bologna e Ferrara; come questi arriva ad essere dotato di alcune funzioni in termini di servizi alla persona e di commerci, ma non tanto da raggiungere uno degli indicatori più significativi per il raggiungimento di uno stadio di periurbanizzazione più avanzato, e cioè il possesso di una scuola superiore, anzi, la frazione non arriva nemmeno all'obiettivo di una scuola media.

Se dovessimo dunque collocare il comune di Argelato all'interno delle tappe previste dal processo di periurbanizzazione, potremmo affermare con sicurezza che la fase della crescita della popolazione residente, e quindi dell'aumento delle richieste di alloggio all'interno del comune si è già verificata. Un elemento che si fa solo parzialmente avvertire è quello della volontà della preservazione da un'ulteriore crescita al fine di mantenere l'equilibrio raggiunto; anzi quello che si percepisce maggiormente è piuttosto il desiderio di un ulteriore aumento di popolazione per poter raggiungere quelle soglie di abitanti che rendono possibili lo sviluppo di determinati servizi ed attività commerciali.

---

<sup>435</sup> Vedi capitolo 7.

Sicuramente c'è stato un grosso cambiamento all'interno del paese, come testimonia qualcuno «Il paese però rispetto a prima è irriconoscibile, non è più lui, tutto è uguale senza soluzione di continuità»<sup>436</sup>. Il nostro caso rappresenta infatti un tipo di periurbanizzazione cosiddetta assiale, che si sviluppa seguendo delle traiettorie particolarmente significative a livello di collegamento stradale e che procede verso il nord partendo dalla zona Corticella della città di Bologna.

Indubbiamente, come abbiamo visto, l'urbanizzazione è una delle maggiori forze agenti nei confronti dei cambiamenti ambientali. Tale cambiamento però, se a livello paesaggistico e ambientale è assolutamente discutibile, agli occhi di chi ci abita e a livello di vita personale, ha significato un miglioramento e un aumento delle opportunità disponibili, sia in termini di servizi che di attività. Ad esempio la frazione di Funo oggi dispone di una farmacia, di una fermata della linea del sistema ferroviario metropolitano, elementi che fino a qualche tempo fa non esistevano e che sono attivabili solo a partire da determinate densità demografiche.

Emerge cioè, da parte di chi ci vive, una percezione del cambiamento vissuto da Funo come positivo perché ha comportato un aumento delle comodità esistenti e della vitalità del luogo, che se fino a qualche anno fa era più simile ad un paese dormitorio, col tempo ha potuto sperimentare qualche carattere di centralità e di maggiore dinamismo rispetto a un tempo.

---

<sup>436</sup> Vedi intervista n. 18.

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Alonso W. (1964). *Location and Land Use: Towards a General Theory of Land Rent*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Anderlini F. (2003). *Dopo l'urbanizzazione. Sprawl suburbano e dinamica sociale: Bologna e altre metropoli*. Bologna: CLUEB.
- Amendola G. (1997). *La città postmoderna*. Roma-Bari: Laterza.
- Ardigò A. (1967). *La diffusione urbana*. Roma: Ed. Ave-An Veritas.
- Aymonino C. (1977). *Lo studio dei fenomeni urbani*. Roma: Officina.
- Bagnasco A., Le Galès P. (1997). *Villes en Europe*. Paris: La Découverte.
- Barattucci C. (2006). *Urbanisation disperses: interpretations-actions, France et Italie, 1950-2000*. Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Benevolo L. (1964). *Le origini dell'urbanistica moderna*. Roma-Bari: Laterza.
- Benevolo L. (1993). *La città nella storia d'Europa*. Roma-Bari: Laterza.
- Benfield F.K., Raimi M.D., Chen D.T. (1999). *Once there were greenfields: how urban sprawl is undermining America's environment, economic and social fabric*. New York: Natural Resources Defense Council.
- Berdini P. (2010). *Breve storia dell'abuso edilizio in Italia, dal ventennio fascista al prossimo futuro*. Roma: Donzelli.
- Bergamaschi M. (2002). Periurbano: una specificità ormai riconosciuta. Il dibattito in Francia. *Sociologia urbana e rurale*, 69.
- Berger M. (2004). *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée?* Paris: Éditions du cnrs.
- Berque A., Bonnin Ph., Ghorra-Gobin C. (2006). *La ville insoutenable*. Paris: édition Belin.
- Bertrand J.R., Chevalier J. (1998). *Logement et habitat dans les villes européennes*. Paris: L'Harmattan.
- Blackwell. (2007). *Urban sprawl in Europe : landscapes, land-use change & policy*. Oxford.

- Blakely E.J., Snyder M.G. (1997). *Fortress America: Gated Communities in the United States*. Washington DC and Cambridge, MA: Brookings Institution Press & Lincoln Institute of Land Policy.
- Bonora P. (1999). *Costellazione Emilia. Territorialità e rischi della maturità*. Torino: Fondazione Agnelli.
- Brueckner J.K. (2000). Urban Sprawl: diagnosis and remedies. *International Regional Science Review*, 23(2), 160–171.
- Bruegmann R. (2006). *Sprawl, A Compact History*. Chicago: University of Chicago Press.
- Burchell R.W. (et al.). (1998). *The Costs of Sprawl—Revisited. TCRP Report 39, Transit Cooperative Research Program, Transportation Research Board, National Research Council*. Washington, D.C.: National Academy Press.
- Burchell R., Downs A., Mukherji S., McCann B. (2005). *Sprawl costs: Economic impacts of unchecked development*. Washington DC: Island Press.
- Calthorpe P. (1993). *The Next American Metropolis: Economy, Community and the American Dream*. New York: Basic Books.
- Camagni R. a cura di (1996). *Economia e pianificazione della città sostenibile*. Bologna: il Mulino.
- Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002). *I costi collettivi della città dispersa*. Firenze: Alinea.
- Castel J.C. (2007). De l'étalement urbain à l'émiettement urbain. Deux tiers des maisons construites en diffuse. *Les Annales de la recherche urbaine*, 102, pp. 89-96.
- Castells M., (1974). *La questione urbana*. Padova: Marsilio.
- Castrignanò M., Pieretti G. (2010). Consumo di suolo e urban Sprawl: alcune considerazioni sulla specificità del caso italiano. *Sociologia urbana e rurale*, 92-93, pp. 59-69.
- Ceri P., a cura di (1975). *Casa, città e struttura sociale. Indagine sulla produzione della città in Italia*. Roma: Editori Riuniti.
- Certu. (2000). *La forme des villes: caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions*. Lyon: Lavoisier Industrie Lyon.
- Cervellati P. (1984). *La città post-industriale*. Bologna: il Mulino.



- Cervero R. (1998). *The transit metropolis*. Washington D.C.: Island Press.
- Chalas Y. (2000). *L'invention de la ville*. Paris: Anthropos.
- Charmes E. (2006). *Les petites communes périurbaines face aux nouvelles forms de l'entre-soi*. Champs-sur-Marne: Institut français d'urbanisme, Université Paris 8.
- Charmes E. (2007). Le malthusianisme foncier. *Etudes Foncières*, 125, pp. 12-16.
- Charmes E. (2009). L'explosion périurbaine. *Etudes Foncières*, 138, pp. 25-36.
- Charmes E. (2011). *La ville émiettée: essai sur la clubbisation de la vie urbaine*. Paris: PUF.
- Couch C, Leontidou L., Petschel-Held G. (2008). *Urban Sprawl in Europe: Landscapes, Land-Use Change & Policy*. eds. Oxford: Blackwell Publishing Ltd.
- Dal Pozzolo L. (2002). *Fuori città, senza campagna: paesaggio e progetto nella città diffusa*. Milano: FrancoAngeli.
- Davico L., Debernardi L., Mela A., Preto G. (2002). *La diffusione urbana nell'Italia settentrionale*. Milano: FrancoAngeli.
- Davico L., Mela A. (2003). Cause e criteri della diffusione urbana in Italia settentrionale. In: Detragiache A. *Dalla città diffusa alla città diramata*. Milano: FrancoAngeli.
- Davico L., Mela A. (2003). Tra diffusione urbana e riurbanizzazione: le città dell'Italia settentrionale. In: Bertuglia C.S., Stanghellini A., Staricco L. *La diffusione urbana: tendenze attuali, scenari futuri*. Milano: FrancoAngeli.
- Detragiache A. a cura di (2003). *Dalla città diffusa alla città diramata*. Milano: FrancoAngeli.
- Donzelot J. (2006). *Quand la ville se défait: quelle politique face a la crise de banlieues*. Paris: Seuil.
- Donzelot J. (2009). *La ville à trois vitesses et autres essais*. Paris: éd. de la Villette.
- Downs A. (1994). *New Visions for Metropolitan America*. Washington, DC: The Brookings Institution.
- Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York: North Point Press.
- Duany A. (2010). *The smart growth manual*. New York: McGraw-Hill Professional.

- Dubois-Taine G., Chalas Y. (1997). *La ville émergente*. Paris: L'Aube.
- Engels F. (1963). *L'origine della famiglia, della proprietà privata e dello Stato*. Roma: Editori Riuniti.
- European Environment Agency. (2006). *Urban sprawl in Europe: the ignored challenge*. Copenhagen: EEA.
- Ewing R., Pendall R., Chen D. (2002). *Measuring Sprawl and its Impacts*. Washington DC: Smart Growth America.
- Ewing R., Schmid T., Killingsworth R., Zlot A., Raudenbush S. (2003). Relationship between urban sprawl and physical activity, obesity, and morbidity. *American Journal of Health Promotion*, 18, 1, 47-57.
- Ewing R. (1997). Is Los Angeles-style sprawl desirable. *Journal of the American Planning Association*, 63, 1, 107-126.
- Fava S.F. (1956). Suburbanism as a way of life. *American Sociological Review*, 21, 34-37.
- Fishman R. (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books.
- Flint A. (2006). *This land: the battle over sprawl and the future of America*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Fodor E. (1999). *Better not Bigger: How to Take Control of Urban Growth and Improve Your Community*. Gabriola Island, Canada: New Society Publishers.
- Fregolent L. (2005). *Governare la dispersione*. Milano: FrancoAngeli.
- Frumkin H., Frank L., Jackson R. (2004). *Urban Sprawl and public health: designing, planning, and building for healthy communities*. Washington, DC: Island Press.
- Galster G, Hanson R., Ratcliffe M.R. (2001). Wrestling sprawl to the ground: defining and measuring an elusive concept. *Housing Policy Debate*, 12, 4, 681-718.
- Gans H. J. (1967). *The Levittowners: Ways of Life and Politics in a New Suburban Community*. New York: Vintage.
- Garden City (1958). *The exploding metropolis*. New York: Doubleday.
- Garreau J. (1991). *Edge Cities: Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.

- Ghorra Gobin C. (1989). Le péri-urbain: une nouvelle forme d'urbanité en France et aux Etats-Unis. *Acta Geographica*, 80, pp. 13-25.
- Gibelli M.C. a cura di (1986). *La revitalizzazione delle aree metropolitane*. Milano: Clup.
- Gibelli M.C., Salzano E. a cura di (2006). *No Sprawl*. Firenze: Alinea.
- Gillham O. (2002). *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Washington, DC: Island Press.
- Glaeser E.L. (2003). *Sprawl and urban growth*. Cambridge, Mass: National Bureau of Economic Research.
- Glaeser E.L., Kahn M.E. (2004). Sprawl and Urban Growth. In: Vernon H., Thisse J.F. (eds). *Handbook of Regional and Urban Economics*. Volume IV. Amsterdam: North-Holland, pp. 2481–2527.
- Gordon P., Richardson H.W. (1997). Are Compact Cities a Desirable Planning Goal? *Journal of the American Planning Association*, 63, 1.
- Gordon P., Richardson H.W. (2000). Critiquing Sprawl's Critics. *Policy Analysis*, 365.
- Gottmann J. (1965). Grandezze e miserie dell'urbanizzazione moderna. *Urbanisme*, 88: 40-50.
- Grosjean B. (2010). *Urbanisation sans urbanisme. Une histoire de la "ville diffuse"*. Wavre: Mardaga.
- Guidicini P. (1968). *Manuale della ricerca sociologica*. Milano: FrancoAngeli.
- Guidicini P., Castrignanò M. (1997). *L'utilizzo del dato qualitativo nella ricerca sociologica*. Milano: FrancoAngeli.
- Habermas J. (1975). *La crisi della razionalità nel capitalismo maturo*. Roma-Bari: Laterza.
- Hall P. (1997). *Megacities, world cities and global cities*. The First Megacities Lecture, Rotterdam. [http://blog.citystateunit.com/wp-content/uploads/2009/03/peter\\_hall\\_megacities.pdf](http://blog.citystateunit.com/wp-content/uploads/2009/03/peter_hall_megacities.pdf)
- Hannerz U. (2001). *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana*. Bologna: il Mulino.
- Harvey D. (1998). *L'esperienza urbana. Metropoli e trasformazioni sociali*. Milano: Il Saggiatore.
- Hayden D. (2003). *Building Suburbia*. New York: Pantheon Books.

- Hayden D. (2004). *A Field Guide to Sprawl*. New York: Norton
- Hirsch F. (1980). *I limiti sociali allo sviluppo*. Milano: Bompiani.
- Hirschhorn J. (2005). *Sprawl Kills*. New York: Sterling & Ross.
- Holtz Kay J. (1997). *Asphalt Nation*. New York: Crown Publishers Inc.
- Holtzclaw J. (1994). *Using residential Patterns and Transit to Decrease Auto Dependence and Costs*. San Francisco, CA.: Natural Resources Defense Council.
- Indovina F., et al. (1990). *La città diffusa*. Venezia: Daest-Iuav.
- Indovina F., et al. (2009). *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*. Milano: FrancoAngeli.
- Ingersoll R. (2004). *Sprawltown, cercando la città in periferia*. Roma: Meltemi.
- ISPRA (2010). *Qualità dell'ambiente urbano, VII Rapporto annuale*. Reperibile al sito: [http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/ambiente\\_urbano\\_2010/Rapportoareurbane2010.pdf](http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/ambiente_urbano_2010/Rapportoareurbane2010.pdf)
- Jackson K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. New York: Oxford University Press.
- Johnson M. (2001). Environmental Aspects of Urban Sprawl: A survey of the Literature and Proposed Research Agenda. *Environment and Planning*, 33, pp 717 – 35.
- Katz P. (1994). *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. New York: McGraw-Hill.
- Kazepov Y. (2004). *Cities of Europe: Changing Context, Local Arrangements, and the Challenge to Urban Cohesion*. Blackwell: Oxford.
- Kleinberg B. (1995). *Urban America in transformation: Perspectives on Urban Policy and Development*. California: Sage Publication.
- La Cecla F. (1988). *Perdersi. L'uomo senza ambiente*. Roma-Bari: Laterza.
- Lefebvre H. (1970). *Il diritto alla città*. Padova: Marsilio.
- Leinberg C.B. (2008). *The option of urbanism. Investing in a new American Dream*. Washintong D.C.: Island Press.

- Leontidou L. (1990). *The Mediterranean City in transition: Social Change and Urban Development*. Cambridge: University of Cambridge Press.
- Li W. (2009). *Ethnoburb: The new ethnic community in America*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Mantovani F. (2005). *La città immateriale. Tra immateriale, città diffusa e Sprawl. Il caso Dreamville*. Milano: FrancoAngeli.
- Martinotti G. (1993). *Metropoli*. Bologna: il Mulino.
- Martinotti G. (1998). Il vero centro si è già spostato non è più “dentro”, sta in periferia. *Telèma*, 15.
- Martinotti G. a cura di (1999). *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*. Bologna: il Mulino.
- McGuire T.J., Sjoquist D.L. (2003). Urban Sprawl and the finances of state and local governments. In Sjoquist D. (ed.). *State and local finances under pressure*. Cheltenham, U.K., Northampton, MA: Elgar Publishing, pp. 299-326.
- McKenzie E. (1994). *Privatopia: Homeowner Associations and the Rise of Residential Private Government*. New Haven and London: Yale University Press.
- Meadows D.H., et al. (1972). *I limiti dello sviluppo*. Milano: Mondadori.
- Mela A. (2009). Lo sprawl urbano: una sfida per la sociologia. In: Nuvolati G., Piselli F. *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*. Milano: FrancoAngeli, pp 37-49.
- Mumford L. (1938). *The Culture of Cities*. New York: Harcourt. Trad. it. *La cultura delle città*, (1999). Torino: Edizioni di Comunità.
- Newman P., Kenworthy J.R. (1999). *Sustainability and Cities*. Washington, DC: Island Press.
- Park R., Burgess E. (1925). *The City*. Chicago: University of Chicago Press.
- Parker S. (2006). *Teoria ed esperienza urbana*. Bologna: il Mulino.
- Peccei A. (1976). *La qualità umana*. Milano: Mondadori.
- Peterson P. (1981) *City Limits*. University of Chicago Press, Chicago.
- Petrillo A. (2006). *Villaggi, città, megalopoli*. Roma: Carocci.

- Petrillo A. (2009). Storicizzare lo sprawl? In: Nuvolati G., Piselli F. *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*. Milano: FrancoAngeli, pp 21-36.
- Pieretti G. (2002). Città perfetta e crisi del razionalismo. *Sociologia urbana e rurale*, 69.
- Pieretti G. (2010). Per una sociologia dello sprawl italiano. In: *Community/architecture. Documenti dal Festival dell'Architettura, 2009-2010*. Parma: FAedizioni, pp. 168-173.
- Pinson D., Thomann S. (2001). *La maison en ses territoires: de la villa à la ville diffuse*. Paris: L'Harmattan.
- Provincia di Bologna. (2007). *Superluoghi*. Bologna: Damiani.
- Putnam R.D. (2000). *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Dream*. New York: Simon & Schuster.
- Reale L. (2008). *Densità, città, residenza*. Roma: Gangemi Editore.
- Reho M., Santacroce P. (1990). *I consumi di suolo. Metodi e esperienze di analisi*. Milano: FrancoAngeli.
- RERC (1974). *The Costs of Sprawl: Environmental and Economic Costs of Alternative Residential Development Patterns at the Urban Fringe* Real Estate Research Corporation. Washington, DC: US Environmental Protection Agency.
- Richardson H.W., Chang Hee C.B. (2004). *Urban Sprawl in Western Europe and the United States*. Aldershot: Ashgate Publishing.
- Roux E., Vanier M. (2008). *La périurbanisation: problématiques et perspectives*. Paris: DIACT, La Documentation Française.
- Rusk D. (1993). *Cities without Suburbs*. Washington, DC: Woodrow Center Press.
- Salzano E. a cura di (1992). *La città sostenibile*. Roma: Edizioni delle Autonomie.
- Secchi B. (1975). Il settore edilizio e fondiario in un processo di sviluppo economico: il caso italiano, 1945-1972. In: Ceri P. *Casa città e struttura sociale*. Roma: Editori Riuniti, pp. 345-401.
- Secchi B. (2000). *Prima lezione di urbanistica*. Roma-Bari: Laterza.
- Secchi B. (2005). *La città del ventesimo secolo*. Roma-Bari: Laterza.

- Sgroi E., Mazzette A. (2007). *La metropoli consumata*. Milano: FrancoAngeli.
- Sierra Club (1999). *Sprawl: the dark side of the American dream*. San Francisco, CA: Sierra Club.
- Sierra Club (2000). *Sprawl costs us all: How your taxes fuel suburban sprawl*. San Francisco, CA: Sierra Club.
- Simmel G. (1989). *Sociologia*. Milano: Edizioni di Comunità.
- Smith M.P. (1979). *The City and Social Theory*. New York: St. Martin's Press.
- Squires G.D. (2002). *Urban Sprawl: Causes, Consequences, and Policy Responses*. Washington, DC: Urban Institute Press.
- Turner II B.L. (ed). (1990). *Global and Regional Changes in the Biosphere over the Past 300 Years*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Turri E. (2000). *La megalopoli padana*. Venezia: Marsilio.
- U.S. Department of Housing and Urban Development (2000). *The State of the Cities 2000*. Washington DC: U.S. Department of Housing and Urban Development.
- Weber M. (1950). *La città*. Milano: Bompiani.
- Wirth L. (1938). Urbanism as a Way of Life. *American Journal of Sociology*, 44, pp. 1-24.
- Zajczyk F. (2000). *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*. Milano: FrancoAngeli.

## APPENDICE

### Intervista n. 1

M. è un imprenditore nato a Bologna 43 anni fa. Dal 1999, quindi da 11 anni al momento dell'intervista, si è trasferito, con la moglie, a vivere a Funo di Argelato, in via Albinoni 46, in una villetta bi-familiare che ha acquistato e che misura circa 160 metri quadri.

Il nucleo familiare è composto anche da una bambina di 8 anni.

Precedentemente M. e la moglie vivevano nella prima periferia a nord di Bologna, in zona Corticella, precisamente in via Giulio Verne, in un appartamento condominiale in affitto, composto da 4 stanze. Entrambi hanno vissuto nel capoluogo emiliano dalla nascita.

*Qual è il suo titolo di studio?*

Licenza media

*Per quale motivo avete deciso di venire via da Bologna?*

Per avvicinarci al luogo di lavoro, la nostra attività era già qui a Funo, e quindi abbiamo cercato casa vicino al luogo di lavoro.

*Avevate già intenzione di venire ad abitare in una casa di questo tipo?*

Prima abbiamo preso un appartamento in un condominio, sempre qui a Funo, poi, quando è nata la bambina, ci siamo trasferiti.

*L'appartamento era di proprietà?*

Sì.

*Avete preso in considerazione altre zone prima di venire a Funo?*

No, diciamo che Funo è stato scelto per il luogo di lavoro; poi l'idea era comunque quella di uscire dalla città.

*Per quali ragioni?*

Per un discorso anche economico, e di vivibilità.

*Quali sono gli aspetti positivi e negativi di vivere qui a Funo?*

Per noi è molto importante, per il tipo di attività che facciamo, abitare vicino al lavoro e quindi di non avere problemi: che ne so, per esempio, di neve e quindi di arrivare al



lavoro con un'ora di ritardo. Ma a parte quello ci troviamo molto bene a Funo perché poi, è molto vicino a Castel Maggiore e quindi comunque non ci sentiamo lontani dalla città, e allo stesso tempo ci sembra di abitare, non dico in campagna, però comunque in un contesto più a misura d'uomo rispetto, non so, allo smog, al cemento da tutte le parti. E poi, anche pensando a nostra figlia, lei adesso fa ancora la terza elementare e quindi la accompagnamo noi, è ancora abbastanza seguita da vicino, l'idea però che lei il pomeriggio già comunque gioca con gli amici in cortile, e che magari la biblioteca è a cinque minuti di bicicletta e quindi, se non era l'anno scorso, quest'anno invece potrà cominciare ad andarci da sola. Sono queste cose che crediamo che in città siano un po' più difficili, più "pericolose", invece secondo me è una cosa molto positiva far crescere qui i nostri ragazzi.

*E quali sono le cose che non le piacciono del vivere qui?*

Non ce ne sono molte, perché comunque se uno vuole andare al cinema, in un quarto d'ora con l'autobus ci arrivi lì al multisala; poi gli ipermercati ormai nascono come funghi da tutte le parti. Io non sento la lontananza dei servizi.

*Quindi è soddisfatto, per esempio, dei servizi scolastici?*

Magari sarà diverso quando dovrà andare alle superiori, però per adesso alle elementari, alle medie così non ci sono problemi.

*Per i supermercati, mi ha detto che ci sono i centri commerciali, ma per gli altri servizi, come la farmacia, gli uffici postali, il medico di base?*

Per quella che è la mia esperienza in questi anni io non ho avuto problemi tali da farmi dire "Se avessi abitato Bologna!". Anche per quanto riguarda il Pronto Soccorso, quelle poche volte che abbiamo avuto dei problemi, Bentivoglio è stato ed è anche molto più semplice da raggiungere da qui, piuttosto che andare al Maggiore che è dall'altra parte della città. Poi è ovvio che dipende dal tipo di problema che uno ha, nel nostro caso è andato sempre tutto bene così.

Nostra figlia, per esempio, è nata a Bentivoglio e mi sono trovata benissimo. Ribadisco: è più a misura d'uomo, più umano rispetto al grande ospedale. Poi è ovvio che se qualcosa fosse andato storto, non so se direi lo stesso ecco.

*Quante macchine avete in famiglia?*

Due.

*E di che tipo sono?*

Io ho una BMW X5 e mia moglie ha una Yaris, comodissima da parcheggiare in tutti gli angolini davanti alla scuola.

*Possedete altri mezzi di trasporto: bici, camper?*

Bici, per tutta la famiglia, poi abbiamo anche un furgone che serve all'azienda.

*Qual è il suo tipico orario di lavoro?*

Facciamo dalle 8.00 alle 17.00.

*Al lavoro ci andate in macchina?*

Sì, e in estate in bicicletta.

*Quanto tempo ci impiega per raggiungere il posto di lavoro?*

Beh, cinque minuti.

*Ci potrebbe fare un breve diario di una tipica giornata lavorativa descrivendoci gli spostamenti che fa?*

Esco di casa in macchina, vado al bar, che è ovviamene qui vicino e poi vengo subito qui al lavoro. La nostra scelta è stata fatta proprio per avere i tempi di trasporto ridotti al minimo. Mi sposto abbastanza per lavoro durante la giornata, dipende da dove devo andare: se abbiamo clienti magari verso fuori è molto più semplice, in mezz'oretta ci arrivo; se invece devo andare verso Bologna allora la cosa è molto più lunga. La spesa di solito preferiamo farla in zona, qui vicino.

*E per il tempo libero, gli spostamenti quali sono?*

Tipo ieri eravamo a Bologna, ci siamo andati in auto. Non andandoci magari tanto, in effetti conosciamo anche poco il discorso autobus; quindi tendiamo ad arrivare in macchina fino al parcheggio di Piazza VIII Agosto, oppure ce n'è un altro vicino alla stazione. A volte capita che con qualche mamma, si portino i bimbi a fare un giretto: ci si appoggia lì e poi si prende la navetta.

*Vostra figlia fa qualche attività extra-scolastica?*

Sì, ma le facciamo in zona; il posto più lontano dove andiamo è la piscina dell'Arcoveggio, anche lì in 10 minuti, un quarto d'ora ci si va.

*Può farci una stima complessiva del tempo che trascorre in auto di media al giorno?*

Io, se non consideriamo gli spostamenti che faccio per lavoro, ci sto circa una mezz'oretta al giorno, se inseriamo il discorso clienti decisamente di più. Mia moglie anche una mezz'oretta.

*Il vostro stile di vita è cambiato da quando vivete a Funo rispetto a dove vivevate prima?*

Beh sì, un po' sì. Sicuramente adesso si sta un po' più in giro, all'aria aperta rispetto agli ultimi anni in cui si stava a Bologna.

*Usavate i mezzi pubblici quand'eravate a Bologna?*

Io in realtà avevo una moto, i mezzi pubblici si usavano poco.

*Vi sono dei motivi per cui non usate i mezzi pubblici qui?*

Beh qui, per spostarci da Funo non sono particolarmente comodi, poi è anche perché noi siamo abituati ad avere sempre l'auto. Cosa che a mia moglie non piace molto, infatti d'estate cerca di usare la bicicletta e sta cercando di abituare anche me. Magari la domenica andiamo a fare un giro in bicicletta, cosa che non facevamo mai quando stavamo in città.

*Se vi proponessero una buona occasione per cambiare casa e tornare in centro a Bologna, la accettereste?*

No, no, no.

## **Intervista n. 2**

La signora A. ha 62 anni ed è nata a Medola, in provincia di Forlì. Attualmente è in pensione, ma prima di esserlo lavorava presso un calzaturificio bolognese. Si è trasferita a vivere a Funo di Argelato col marito 32 anni fa, nel 1977, quando si è sposata. Precedentemente ha da sempre abitato nel comune di Bologna, cambiando varie abitazioni e varie zone.

*L'ultima residenza bolognese quale è stata?*

Quella di Via Albertazzi, vicino la piscina "Lo Sterlino", proprio dietro il collegio S. Stefano.

*Abitavate in una casa di proprietà o in affitto?*

In affitto.

*Ed era in un condominio?*

Sì, in una palazzina piccola dove c'erano 3 o 4 appartamenti; non mi ricordo neanche quanti fossero di preciso perché è passato del tempo da quando abitavo lì, sono 32 anni che abito qui. Ora viviamo in una palazzina dove siamo in 6.

*È più grande l'appartamento di adesso rispetto a quello di via Albertazzi?*

Sì, è un po' più grande.

*Perché avete deciso di venire a vivere qui?*

Perché ho sposato mio marito che è di S. Giorgio di Piano, e quindi abbiamo cercato una via di mezzo tra S. Giorgio di Piano e Funo. Abbiamo trovato l'appartamento a Funo e siamo venuti ad abitare qui; io sono venuta, perché lui abitava già a S. Giorgio.

*Non avete preso in considerazione altre zone prima di venire qui?*

No, perché costruivano qui; mio marito era di S. Giorgio, quindi era abbastanza vicino, tra S. Giorgio e Funo ci sono 3/4 Km. Poi lui ha i genitori che abitano a S. Giorgio, quindi non pensavamo neanche di andare da un'altra parte. I prezzi erano buoni nel 1977; è vero che gli stipendi erano anche più bassi., però...

*Meglio che a Bologna?*

Sua sorella abitava già a Funo ed era la moglie del farmacista. Io prima dicevo che a Funo non ci sarei venuta, piuttosto non mi sarei sposata. Io ero abituata a Bologna, uscivo, andavo a fare un giro per i negozi, sai com'è, a Bologna è diverso. Lui poi mi ha detto: "Sai costruiscono a Funo", lì c'era già la sorella, ma non c'era niente a Funo, c'erano quattro case, era tutta campagna e poi siamo venuti ad abitare in una zona che era tutta nuova. C'era il mio palazzo e tutte le gru dietro, che brutto mamma mia! Poi, invece, l'amore ha prevalso; non me ne fregava niente della casa. Adesso sto meglio dove sono, cioè io sono stata 25 anni lì a Bologna e sono stata benissimo e ci sarei stata ancora, però, sai, poi l'età avanza, l'ascensore non c'era. Insomma 30 anni fa avevo una trentina d'anni, mi sono sposata a 29 anni, ero giovane, non stavo a pensare alle scale.

*Comunque i prezzi erano diversi rispetto a Bologna?*

Se vai a comprare un appartamento a Bologna, qui te lo compri nuovo, lì te lo compri di 50 anni fa. Io ho un mio amico che ha comprato adesso a Bologna in zona Mazzini, per investire dei soldi e ha già un altro appartamento. In uno ha messo 4 studenti e nell'altro credo degli operai; comunque li ha comprati per affittarli, ma l'ha comprato vecchio l'appartamento. Non è che uno lo compra nuovo per poi metterci operai o studenti. Una cosa è se ci devi andare tu, un'altra se devono andarci gli studenti. Per loro l'importante è spendere poco.

Io domenica sono andata da mia sorella in Romagna e sua nipote, figlia di sua figlia, ha un appartamento in via Minzoni, perché va all'università, assieme ad altre ragazze e mi ha detto: "Zia vengo a casa con te piuttosto che andare a vivere fuori". Sono dei buchi, pagano un mucchio di soldi; sfruttano gli studenti da morire. L'appartamento è arredato, però è arredato terra terra. Sono case molto vecchie; noi, invece, siamo abituati qui.

Come vedi io ho un appartamento e non una villetta, però è bellino, è tutto nuovo, con l'ascensore. Non è proprio nuovo perché ha già 10 anni ormai, però è un'altra cosa rispetto alla casa del centro dove ho visto che abita mia nipote. Io le ho detto che l'avrei ospitata io, ma lei mi ha risposto che è troppo lontano; tutte le mattine dovrebbe prendere la corriera.

*Cosa non le piace del vivere qui?*

Ciò che mi piace poco è la nebbia; purtroppo noi qui siamo in basso e alle volte vengo a Bologna dove c'è il sole, invece qui c'è la nebbia. Per esempio stiamo delle settimane senza vedere il sole, allora prendiamo la macchina con mio marito e andiamo sui colli a fare un giro e andiamo a mangiare in una trattoria lassù e ci passiamo una giornata al sole. Qui, invece, c'è nebbia ed umidità.

*Qui per quanto riguarda i servizi?*

Io sono pensionata da 10 anni, se la mattina fa brutto tempo te ne stai a letto. Però sai i servizi ci sono, c'è la corriera, poi adesso c'è anche la fermata del treno. Abbiamo tutto praticamente qui; a Castel Maggiore c'è l'Ausl, l'ospedale di Bentivoglio è abbastanza vicino e, se ne hai bisogno, telefoni alla navetta e ti viene a prendere. Anche se un anziano non ha la macchina o non può guidare, telefona all'ospedale di Bentivoglio e c'è il pullmino che ti viene a prendere e ti porta in ospedale, se ad esempio devi andare a fare degli esami la mattina. Naturalmente paghi il biglietto, mi pare 2 euro, però è comodo. Io mi trovo bene, poi mio marito pure; è chiaro lui è nato qui, quindi è diverso, lui è a casa sua qui, ha i suoi amici.

*Che mezzi di trasporto possedete?*

Io ho una vecchia Punto e mio marito una Lancia Fedra. Io prima abitavo in una bella zona, la casa era normale, non era una bella casa nuova, ma era tenuta bene; la zona era bellissima e c'era un sacco di verde, gli alberi. Abitavo nella parte di sotto di via Murri, via Albertazzi, che fa angolo con via Laura Bassi. Era molto bello, infatti, io mi dicevo ma devo venire a Funo? No, no..

*Quando andava a lavorare a Bologna, ci andava in macchina da qui?*

Sì.

*E quanto ci metteva?*

Ma io la mattina ero una che si alzava sempre prestino per non arrivare in mezzo al traffico. Ci impiegavo una mezz'oretta.

*E suo marito invece?*

Mio marito lavorava in quella che adesso si chiama Hera, l'agenzia del gas e dell'acqua, a Bologna, ma nel distaccamento di S. Giorgio. È stato un po' a Bologna, però poi, abitando a Funo, dato che c'era il distaccamento a S. Giorgio, si è spostato a S. Giorgio. Quindi d'estate andava a lavorare in bici, perché da qui a S. Giorgio ci sono pochi chilometri.

*Per gli spostamenti, la spesa e il tempo libero usate sempre la macchina?*

Sì, quasi sempre. Però nel tempo libero, d'estate, io vado anche a piedi. Ad esempio vado a yoga a piedi d'estate, però d'inverno ci vado in macchina.

*I mezzi pubblici li usa?*

Quasi mai.

*Perché non li usa?*

Perché è più comoda la macchina. Se vado in treno, poi c'è una bella camminatina da fare, e poi sei condizionata dagli orari. Noi ci spostiamo poche volte, andiamo poche volte di giorno a Bologna, magari ci andiamo al cinema la sera e, quindi, le poche volte che ci andiamo prendiamo la macchina.

*Lo stile di vita da quando abita qui è cambiato rispetto a quando abitava a Bologna? Li usava di più i mezzi pubblici?*

A Bologna usavo solo i mezzi pubblici, andavo a lavorare in autobus. Lo stile di vita è cambiato per forza; là ero ragazza, passavo il tempo libero a guardare le vetrine per vedere cosa ci fosse. Qua, invece, c'è la casa, la mia famiglia; lo stile di vita è cambiato. Poi anche come soldi, all'inizio, appena sposati, non avevamo una lira per sbatterla contro l'altra, poi, piano piano, ci dobbiamo preparare alla vecchiaia, quindi un qualcosina devi pure risparmiare. Lo stile di vita è cambiato, adesso ci facciamo un viaggio o due all'anno. Allora a fare un viaggio non ci pensavo neanche, perché c'erano degli altri progetti. Per esempio tu dici adesso ho il moroso, penso a sposarmi, una volta che hai tutto questo dici: "Beh, ho 5.000 euro andiamo alle Canarie, ai Caraibi", però quando avrai 60 anni, lì ti dovrai organizzare in questo modo, nel senso che quello che ti serve di necessario ce l'hai, quello per il futuro spero di farcela ad averlo e comunque ti godi un attimo la vita. Io ho lavorato 39 anni, sono andata in pensione 10 anni fa, avevo 39 anni di marche versate, quindi ho lavorato una vita, all'INPS ho dato il mio contributo. Dopo, quando sono andata in pensione, ho detto basta, io non lavoro più, faccio con quello che mi dà l'INPS, che poi io gli ho dato insomma, non so se mi spiego.

*Il nucleo familiare come è composto? Lei, suo marito e...*

E basta perché non abbiamo avuto figli.

*E per le spese, la farmacia, il medico andate in macchina?*

Sì, ma anche a piedi se non è una cosa grave; è una passeggiata.

*Quindi mediamente in una giornata quanto tempo trascorre in macchina?*

Adesso pochissimo, sto anche delle settimane senza usarla perché, se devo andare in farmacia, vado a piedi. Abbiamo due macchine, ma spesso una la usa la Laura (una amica).

*Se le proponessero di andare a vivere a Bologna, lei ci tornerebbe?*

Adesso così su due piedi, non credo, bisognerebbe vedere che cosa mi offrono a Bologna e dove anche. A me, sinceramente, tutto quello smog di Bologna, quelle poche volte che ci vado non mi piace. Però, ad esempio, ho un'amica che abita in via Galliera e mi sembra che stia molto bene. Casa sua è molto bella, è in un palazzo antico che però dentro l'ha fatto tutto nuovo, il traffico non c'è più perché lì è chiuso al traffico, cioè bisogna vedere cosa mi si offre a Bologna. Io, adesso come adesso, ti direi che starei qui: non c'è problema di parcheggio, di spesa. Se a Bologna mi offrono una villa sui colli, posso anche accettare. Questa è una domanda un po' vaga, perché dipende dall'offerta, oppure un bell'attico in centro, dove vedi Bologna dall'alto, che però smog ne venga su poco. È una cosa meravigliosa; poi ha delle stanze enormi con due porte, tu entri dalla camera e passi da una stanza all'altra. Ha anche un camino enorme, non è una bella zona via Galliera, ma il suo appartamento è bellissimo, è una casa da signori. Ha un salone con un camino senza niente, con un tappeto grande e 4 poltrone e basta. Ci sono degli appartamenti molto belli; anche la Gianna in Strada Maggiore. Sai cos'è? Io ho un appartamento normale, caldino, lì, invece, hai tante di quelle spese. Ci sono delle case lì che muori dal freddo; i soffitti sono alti; stanze enormi con due porte perché da una camera vai all'altra; finestroni enormi, magari anche un po' vecchi, anche se tu li metti a nuovo.

### **Intervista n. 3**

La Signora E. è nata a Bologna 41 anni fa. È laureata ed è impiegata presso Trenitalia, con sede a Bologna. Dal 2000, per cui da una decina d'anni al momento dell'intervista, vive a Funo di Argelato, in via Albinoni col marito e i loro due figli.

Prima di trasferirsi a Funo avevano vissuto anche a Casalecchio di Reno per un periodo di circa 5 anni, dopo l'uscita dal capoluogo bolognese.

*A Bologna dove abitavate?*

Mio marito in via Zanardi, io invece abitavo in via Mengoli.

*Per quanto tempo avete abitato a Bologna?*

Fino ai 26 anni, quando siamo andati a vivere insieme a Casalecchio. Quindi da sempre, dalla nascita.

*E in che tipo di abitazione vivevate?*

Entrambi in appartamento. Quello dove abitavo io era abbastanza grande, con tre camere da letto, la sala, un cucinotto, poteva essere sui 90 metri quadrati. Mio marito invece inizialmente ha abitato in via di Borgo S. Pietro, in un bilocale proprio piccolo, 40 metri quadri, poi dopo si sono trasferiti in via Zanardi, ed era una casa sempre di quelle dimensioni, sui 90 metri quadrati, per quattro persone, da star comodi, né troppo grande, né troppo piccola.

*E la casa a Casalecchio invece?*

La casa a Casalecchio invece era piccolina, era adatta a una coppia, e infatti quando abbiamo avuto il primo figlio abbiamo visto che ci stavamo o noi o il bambino. Era circa sui 60 metri quadrati, aveva soprattutto il tinello che era molto piccolo, perché era stata costruita negli anni '60, quindi aveva la zona letto grande rispetto alla zona giorno e quindi si stava strettissimi nella zona giorno e in compenso c'erano queste camere da letto grandi; non era molto adatta a una famiglia con dei bambini.

*E perché siete venuti via da Bologna?*

Siamo venuti via da Bologna perché la casa di Casalecchio era di mia proprietà, quindi è stata una scelta legata al fatto di cominciare a vivere insieme e poi dopo da Casalecchio ci siamo trasferiti qui semplicemente perché avevamo trovato una casa più grande e non avevamo particolari esigenze sul luogo.

*E avevate preso in considerazione altre zone oltre a questa?*

Sì però non con troppo impegno. Avevamo guardato un po' di case, anche in zone diverse; eravamo andati a vedere verso Torre Verde, che è oltre il Trebbo, tra Trebbo di Reno e qua, però non c'erano più posti disponibili; poi avevamo sentito un po' a San Lazzaro, ma più per curiosità che per altro, perché era carissima; e poi avevamo visto



anche verso Granarolo, ma non ci piaceva la casa. Ma così, con molta casualità ecco abbiamo trovato questa casa.

*Conoscete altre persone che hanno fatto una scelta come la vostra?*

Sì, abbastanza, devo dire che moltissime delle famiglie che abitano qua più o meno hanno avuto il nostro stesso iter: si sono spostate perché magari la famiglia era in crescita e qua una decina di anni fa si comperava molto bene e quindi ci siamo un po' tutti raggruppati, famiglie giovani, oppure pensionati anche, che usano la liquidazione per comperare qua.

*Questo appartamento è di vostra proprietà?*

Sì.

*Ed è una villetta bifamiliare?*

Sì.

*Più o meno quanti metri quadri sono?*

Ad essere sincera di preciso non lo so, perché comprende i muri. Coi muri credo siano 260 metri quadrati, però considerate che ci sono le scale. È abbastanza grande.

*Avevate in mente di venire ad abitare in una casa di questo tipo?*

No, francamente no. Noi cercavamo una casa più grande di quella in cui stavamo, perché era veramente piccolina, non ci si stava proprio, soprattutto nel tinello col bambino, se c'era il box non si poteva aprire l'asse da stiro per dire, era tutto un incastro. Quindi cercavamo una casa più grande, però non avrei mai pensato a questo. Anzi siamo stati in dubbio se prenderla perché a me personalmente sembrava troppo grande. Dicevo: "Noi questa casa qui non la riempiremo mai!". Poi dopo invece ci si abitua, poi è venuto l'altro figlio e allora con due figli la vedi un po' meno da colmare. Con un figlio solo io devo dire che all'inizio l'avrei presa anche più piccola, però questa era e visto che c'era il giardino. Ecco la cosa su cui eravamo d'accordo era che volevamo il giardino e allora anche se non era proprio quello che pensavamo di trovare, e anche come impegno economico è stato grosso, però abbiamo pensato di evitare un passaggio intermedio e passare definitivamente alla casa definitiva. Perché a volte si va a tappe: si comincia, poi dopo si prende una casa un po' più grande, poi si vende anche quella e ci si stabilisce definitivamente. E penso che noi siamo definitivi, adesso vedremo tra qualche anno ci penseremo.

*Quali sono gli aspetti positivi e quelli negativi di abitare qui a Funo?*

Io personalmente vedo più aspetti positivi, perché la distanza da Bologna è poca, sono 10-12 km. e noi ci spostiamo sia in macchina che col treno, io lo prendo molto per andare a lavorare. E poi c'è molta tranquillità, sia come tipo di quartiere, perché siamo lontani dalla strada principale e questo facilita anche il fatto di poter andare in bicicletta per i bambini o di stare fuori con gli amici. E questa è una cosa che per me è molto positiva; è molto positivo anche il fatto che ci sia un ipermercato vicino, che sia tutto abbastanza a portata. Se uno vuole usare la macchina la usa, ma se uno vuole prendere la bicicletta è molto comodo anche in bicicletta. E senza che ci siano tutti gli svantaggi come a Bologna, legati al traffico intenso, perché c'è sempre la possibilità di prendere strade traverse in alternativa alla Galliera. Poi il posto è bello e tranquillo, devo dire che anche come persone, siamo tutti trasferiti da Bologna, siamo tutti bene o male abbastanza omogenei ecco, anche come gusti, si sono create molte amicizie, anche favorite dal fatto che abbiamo quasi tutti figli in età scolare, per cui alla fine si è creato proprio un gruppo di persone che sono affini come provenienza, come modo di vivere, e per tanti altri aspetti.

*Quando abitavate a Bologna come vi muovevate?*

Io solo in autobus, perché non avevo la patente, l'ho presa da molto adulta. E mio marito in macchina per lo più, perché ha sempre lavorato con la macchina, perché fa un tipo di lavoro che va per negozi a fare assistenza. Credo che lui non usi i mezzi da quando andava a scuola.

*Le manca un po' il centro di Bologna?*

No per niente. Però devo dire per onestà che ho spesso occasione di andare in centro a Bologna: perché ho sempre il mio solito dentista in centro e quindi periodicamente mi capita quando vado dal dentista cerco di ritagliarmi l'occasione per fare un giro, magari mi prendo un'ora o due dal lavoro e faccio un giro. Poi anche in altre occasioni mi capita spesso di andare a S. Stefano perché seguo una specie di corso di yoga che si tiene lì in via S. Stefano e anche quella è un'occasione per fare un giro, magari per librerie, mi piace molto il centro di Bologna, però non ci abiterei.

*È soddisfatta dei servizi che offre Funo?*

Io sono molto soddisfatta, mi sembra che ci sia molta attenzione per quelli che sono i bisogni della popolazione; secondo me è sempre stata amministrata bene, magari non proprio in modo rivoluzionario, nel senso che l'unico atto rivoluzionario che si è provato a fare dal precedente sindaco è stata la raccolta differenziata, che ha scatenato

veramente un vespaio terrificante, e purtroppo poi questa cosa è stata modificata, ma era partito questo progetto di raccolta dei rifiuti porta a porta, che era veramente fatto bene, ma che si è scontrato con delle opposizioni veramente molto radicali da parte di un sacco di insospettabili e quindi è fallito. A parte questo sboccio di novità, l'amministrazione è stata buona, però non particolarmente eclatante; è un comune che si estende anche in modo abbastanza vasto, Funo e Argelato sono molto distanti tra di loro, però a parte l'estensione non è che ci siano delle particolari problematiche su questo tipo di territorio. Forse l'unica cosa che si potrebbe fare a livello di amministrazione è pensare a una scuola media a Funo perché adesso stanno cominciando a uscire dalle elementari tutti i bambini che sono entrati alle elementari cinque anni fa, e la scuola media è ad Argelato, che non è proprio comodissima, e Castel Maggiore è oberata dalle richieste e non può accogliere tutti. Per cui magari la programmazione di una scuola media a Funo è una cosa che è mancata. Però per il resto è molto presente secondo me il comune.

*Anche a livello di negozi per la spesa?*

Sì, adesso c'è il Conad qua. Prima si era un po' più limitati, si era più legati ad andare a Bologna o almeno a Castel Maggiore. Adesso col fatto che c'è il Conad qui a Funo è molto comodo. Non è che si sia creato ancora un centro, perché un centro manca a Funo, e un po' anche a Castel Maggiore per la verità, è tutto così un po' periferico, però secondo me questo fatto del Conad, poi adesso a Ronco Maggiore aprirà anche un altro supermercato, dicono della Coop. Per la verità secondo me meno supermercati ci sono meno folla si crea, perché il bello di vivere un po' fuori è che c'è proprio una dimensione molto raccolta; invece con tutti i supermercati, i parcheggi, dopo rischia di congestionarsi anche qua.

*Anche i servizi per il tempo libero ti soddisfano?*

Per i servizi per il tempo libero io in effetti vado sempre su Castel Maggiore, con il fatto che Castel Maggiore e Funo sono proprio molto vicini, sono quasi un unico comune, o almeno sono percepiti da chi ci abita come un unico comune, non uno come Castel Maggiore e uno come Argelato, perché qui dietro il giardino c'è praticamente il confine con Castel Maggiore, siamo proprio lì e allora si va praticamente sempre a Castel Maggiore: a ginnastica presso la polisportiva di Castel Maggiore; durante l'estate per i campi estivi, per la parte fuori dalla parrocchia, vado a Castel Maggiore. Per cui io in

effetti non saprei neanche dire se ci sono dei servizi organizzati ad Argelato, perché non mi è mai capitato di richiederne informazioni.

*E anche per i bimbi fa riferimento a Castel Maggiore?*

Sì. Qui a Funo c'è la parrocchia che organizza "Estate ragazzi" d'estate, per quattro settimane, e allora l'anno scorso ho iscritto il più grande, però io di solito li ho sempre mandati a Castel Maggiore oppure al servizio della scuola, al campo comunale.

*I vantaggi di abitare in una casa di questo tipo quali sono?*

Sono tanti. Nel senso che si ha molto spazio, c'è contatto col verde, quando i bambini erano più piccoli il fatto di avere uno spazio dove mandarli a giocare senza dover guardare ogni 30 secondi se c'era un pericolo è stato molto riposante devo dire e ha permesso anche di vivere il tempo fuori dal lavoro in modo più rilassato; perché altrimenti ci sono i parchi, ci sono un sacco di parchi qui intorno, però finché i bambini sono piccoli devi sempre stare lì con loro, invece in questo modo io li lasciavo in giardino e stavo magari a leggere una rivista e quando erano piccoli è stato un punto di beneficio notevole; adesso che sono più grandi vanno anche fuori, sono più autonomi e magari il giardino me lo godo più io. Però la cosa veramente bella è quella di non essere vincolati ad altre famiglie, cioè ci sono i vicini di muro, però c'è molta autonomia, nel senso che almeno che uno non faccia esplodere delle bombe, le case sono ben insonorizzate, per cui non ci si dà noia a vicenda, e questo permette anche di essere proprio più sereni: se ti casca un piatto ti casca un piatto e pazienza, se vuoi tenere lo stereo alto lo puoi fare. Sono tutte cose che in città, in un condominio, se trovi dei vicini tolleranti è un conto, ma se trovi un vicino che non è tollerante può essere un problema, cioè la vita in comune ti vincola di più, invece avere una casa praticamente indipendente ti consente una grossa libertà sia di movimento che proprio di vita, e questo secondo me è un fatto molto importante. Per noi questo aspetto era importante. E poi è grande, è spaziosa, hai proprio la sensazione di avere molto spazio a disposizione, e anche questo nella vita familiare aiuta, perché se tu magari abiti in uno spazio piccolo, e i bambini urlano e siete tutti in un'unica stanza dopo un po' si dà di matto, e invece quando ci sono anche delle tensioni o così uno se ne va di là e ti allontani fisicamente e metti una distanza, e questa è una cosa che a me personalmente aiuta molto.

*Quante macchine avete in famiglia?*

Ne abbiamo una a testa, quindi due.

*E di che tipo sono?*

Io ho una Meriva e mio marito ha una Astra, quindi sono due familiari, ma non di quelle molto grandi, la sua è più grande perché la usa per lavoro. Io prima avevo una Micra, però coi bambini era diventata troppo piccola, e allora l'ho data a mia suocera e io ho preso una macchina un po' più grande, però non un macchinone insomma.

*Avete altri mezzi di trasporto?*

Abbiamo le biciclette.

*Qual è il suo tipico orario di lavoro?*

Adesso faccio il part-time, quindi comincio a lavorare alle 9 e finisco alle 15 circa.

*Come raggiunge il suo luogo di lavoro?*

O col treno oppure vado con mio marito che ha il negozio lì vicino, mi porta lui e poi torno in treno.

*E quanto tempo ci impiega?*

Di treno sono 10 minuti, poi c'è lo spostamento con la macchina per andare in stazione che potranno essere 5-6 minuti. Lo farei più volentieri a piedi, ma essendo sempre legata agli orari di uscita dei bambini, tengo la macchina in stazione a Funo in modo da poterla avere lì. In totale in genere una ventina di minuti. Altrimenti vado con la macchina a Bologna, quando magari i bambini non vanno a scuola, che sono dalla nonna, e poi dopo torno indietro con la macchina. E così i tempi sono un po' più lunghi perché c'è il traffico, ci vorranno 25 minuti circa, una mezz'oretta.

*Riesce a farci il resoconto di una sua tipica giornata lavorativa? Che attività svolge una volta uscita dal lavoro, come si muove per farle.*

Ci alziamo verso le 7.20-7.30, si fa colazione molto di corsa e poi in genere io verso le 8 esco. Se esco con mio marito lui porta prima i bambini a scuola e poi ci troviamo lì dalla stazione, mi passa a prendere e andiamo verso Bologna. Altrimenti se prendo il treno, vado in stazione e prendo direttamente il treno. Quando arrivo in ufficio lavoro, quando esco dall'ufficio vado a piedi in stazione, mi ci vuole circa una ventina di minuti, oppure se ho lasciato la macchina al parcheggio Tanari vado a piedi fino lì, che sono circa dieci minuti. Poi raggiungo Funo e dopodiché in genere faccio un di spesa, se non faccio la spesa vengo a casa e sistemo un po' casa e poi vado a prendere i bambini. In genere ci riposiamo per un'oretta, se non ci sono delle commissioni da fare, poi preparo la cena. Due volte alla settimana vado in palestra verso le 19.30 e poi dopo si cena insieme e verso le 22.30 andiamo a letto.

*In palestra ci va in macchina?*

Sì perché è a Castel Maggiore.

*E durante il weekend invece che attività svolgete?*

Sono frenetiche. La domenica cerchiamo di riposarci, però il sabato mattina c'è la piscina dei bambini, andiamo a Bologna, all'Arcoveggio da quest'anno, perché prima andavamo a Castel Maggiore, ma costava troppo e il servizio era un po' scadente; alla fine io e un'amica abbiamo pensato di andare a Bologna: a turno prendiamo la macchina, o io passo a prendere lei o lei passa a prendere me e andiamo a Bologna, portiamo i bambini in piscina, partiamo verso le 9, iniziano alle 9.30, intanto noi ci andiamo a prendere un caffè così loro si fanno la doccia e tutto, ricarichiamo tutto in macchina e veniamo verso casa. Dopodiché io vengo a casa e inizio a fare una parte di lavori domestici e uno dei due figli comincia a fare i compiti, mentre l'altro si riposa, poi mangiamo. Alle 14.30 usciamo che c'è catechismo, torniamo alle 17, dopo la messa e intanto l'altro figlio ha finito di fare i compiti ed è rimasto a casa col padre, che è arrivato verso l'ora di pranzo. Poi dopo in genere la sera usciamo sempre, o chiamiamo qui gli amici, o andiamo noi a casa di amici, però si esce sempre il sabato sera tranne imprevisti. La domenica il figlio grande va a catechismo, lo porta suo padre e io intanto pulisco e poi dopo nel pomeriggio cerchiamo di riposarci, di staccare, però è difficile che andiamo in giro, con la bella stagione magari ci capita di fare delle gite, cercando un po' di incastrare col tutto il resto, ma quest'anno è un po' complicato perché il piccolo ha la Comunione e il grande la Cresima, per cui siamo molto presi da queste attività di preparazione, gli altri anni eravamo un po' più liberi, quest'anno è un po' più difficile, però di solito cerchiamo di riposarci.

*E il catechismo è ad Argelato?*

No, a Funo per fortuna. Non potrei gestire un catechismo ad Argelato! C'è la parrocchia di Funo, c'è la chiesetta di fronte al Conad, che è una cosa un po' provvisoria per cercare di consentire soprattutto a chi è anziano di andarci, perché la chiesa parrocchiale è fuori dal paese, è proprio oltre l'incrocio con la Traversale di Pianura, è scomodissima e raggiungibile praticamente solo in macchina, sembra paradossale, ma effettivamente è così. È un incrocio tremendo in cui chi viene dalla Traversale viene veloce e spesso non rispetta il rosso, è già capitato due o tre volte che ci siano state delle gran inchiodate e allora io preferisco che ci si accolli questa cosa di portare il bambino e di andare a riprenderlo. È proprio scomoda come posizione, c'ero quando è stata costruita la chiesa di Funo io credo che tutto pensassero tranne che si sarebbe sviluppata così, poi

probabilmente non c'era ancora il Center Gross, tante cose erano diverse da come sono adesso, ma sta di fatto che la posizione della chiesa parrocchiale è terribile, per cui ci si può andare solo in macchina, oppure a piedi ma con trecento occhi.

*E invece quali erano i vantaggi e gli svantaggi del vivere a Bologna?*

Tra gli svantaggi sicuramente il molto traffico, che è molto caotico, tutte le volte che vengo a Bologna mi sposto molto coi mezzi; prima lavoravo in stazione, poi ci hanno trasferiti in via Casarini, ma comunque quando si è lì ci si muove molto con l'autobus. Ma il traffico è veramente pesante, è pesante anche non per il numero di corse, perché la rete degli autobus è ben organizzata secondo me, ma proprio in certi orari stai tappato in certi blocchi e gli spostamenti diventano lunghissimi. Poi un altro svantaggio collegato al traffico è che c'è molto smog, l'aria è proprio pesante, io la sento molto. Poi ci sono pochi spazi verdi, se hai dei bambini o hai la fortuna di abitare vicino a un parco o a un giardino e hai la fortuna anche che il giardino sia tenuto in buone condizioni, ma altrimenti io non so. Quando ero bambina io, e abitavo in via Mengoli, che è una zona tutto fuor ché verde e tutto fuor ché con giardini, io mi ricordo che giocavamo nella rampa del garage, che è una cosa tristissima da pensare, poi ci siamo divertiti molto, perché eravamo un gruppo di bambini cresciuti tutti insieme, però se devo dire che fosse un luogo salutare non lo era, né bello, proprio per niente. Il fatto che non ci sia molto verde o che se c'è è soltanto in poche zone e poi comunque è sempre un verde che è più adatto a quando i bambini sono più grandi, perché anche se hai fiducia e lasci che tuo figlio vada al parco, insomma ci pensi che magari capita spesso anche di vedere persone investite anche sulle strisce ed è vero che non è detto che ti debba succedere proprio mentre tuo figlio sta andando al parco però come genitore ci si pensa, è una delle cose che mi farebbe preoccupare. Per il resto io fino ai 26 anni ci ho vissuto bene, penso che ci si possa vivere molto bene, certo sei un po' condizionato dalla vita di città, che però è comune alla vita di città e anche a altri luoghi, anzi credo che rispetto alla vita di città credo che a Bologna si riesca ancora, poi dipende dalla posizione della casa, da tanti aspetti, però come qualità della vita in generale io non credo che sia particolarmente negativa.

*È cambiato il vostro stile di vita da quando vivete qui?*

Prendiamo le cose abbastanza con più calma questo sì, ma questo è legato anche al fatto di avere avuto dei figli, nel senso che i figli comunque te lo modificano molto lo stile di vita, rispetto a quando si è una coppia senza figli, o quando sei addirittura single o col

fidanzato che vedi magari nel finesettimana. Vivere qui sicuramente ha portato a un aumento delle cose da fare, questo sicuramente, però allo stesso tempo anche a un maggiore relax: cioè quando si stacca riusciamo a staccare bene.

*E per quanto riguarda i ritmi di vita?*

I ritmi di vita sono purtroppo sempre molto sincopati, ma sono molto sincopati perché legati al lavoro, nel senso che sia io che mio marito facciamo lavori molto intensi, adesso col part-time riesco ad avere un po' più di tempo per me che però è più che altro legato all'esigenza di seguire i figli, proprio fisicamente: di andare a prenderli a scuola e così via. È difficile da spiegare in realtà perché non credo sia legato proprio al luogo il ritmo di vita, è proprio legato a tutta una serie di fattori. Il fatto di vivere un po' fuori e di vivere in una casa grande con un giardino ti permette di riuscire a mettere una distanza tra te e il lavoro, per cui quando tu arrivi a casa, vedo anche mio marito che arriva a casa la sera stanco, però ti metti seduto, ti metti comodo, magari uno apre e annusa un po' il giardino, senti le rane che gracidano, senti proprio qualcosa che scatta dentro di te e ti fa rallentare proprio il ritmo, perché per il resto i ritmi di vita in generale sono tutti molto pesanti.

*La vostra scelta ha inciso sul modo di trascorrere il tempo libero?*

Questo sì, senz'altro moltissimo. Anche adesso con la bella stagione, sono andata a prendere i fiori, li ho piantati, una fatica terribile, un'ora e mezza china su dei vasi, con un gran mal di schiena però poi alla fine ti passa il tempo e senti proprio che fai qualcosa che fa bene anche a te, perché anche essere obbligato in un certo senso a muoversi a fare un'attività come il giardinaggio, anche se noi siamo molto sporadici, ha inciso moltissimo. Sentiamo il bisogno di fare molte meno cose rispetto a prima proprio perché a parte che ci sono i bambini, ma i bambini in realtà avrebbero mille esigenze: vedere film, vedere gli amici, il teatro, chiamare gli amici qua, per cui noi per conto nostro ci accontentiamo di molto meno proprio perché comunque hai la possibilità di startene in pace a leggere il tuo libro, poi d'estate, con la bella stagione è bellissimo, magari d'inverno te ne accorgi di meno, però d'estate è proprio bello, non hai bisogno di prender su e andare di corsa, andare al cinema, noi in effetti ci andiamo molto poco, ma non perché non ne abbiamo voglia, perché qualche volta capita, ma tante volte non ne senti proprio il bisogno, a noi in effetti basta star fuori, far due chiacchiere con gli amici. Il fatto di vivere in questo posto ha aiutato molto la socialità, un po' perché magari siamo molte famiglie di età simile, si sono create anche delle belle amicizie e poi



è proprio il modo di vivere il tempo libero: per cui alla fine o chiami qualcuno o vai tu da altri, si sta un pomeriggio in giardino e si sta benissimo.

*Quindi avete creato delle amicizie?*

Sì, tante, tantissime. In parte è legato anche all'età e al fatto di avere figli che frequentano la stessa scuola. Per esempio con i ragazzi qua della casa di fianco siamo amici, ci vediamo regolarmente, anche con altri siamo andati in vacanza insieme, e sono amicizie che si sono create qui nel corso degli anni, magari prima ti vedi un po' al parco, poi dopo ti vedi a scuola, poi ci si comincia a frequentare e si sono create delle amicizie anche molto solide devo dire, e non solo per quello che riguarda la nostra famiglia, ma anche in altre situazioni, c'è un bel nucleo insomma.

*E se vi proponessero una bella occasione per cambiare casa accettereste?*

Solo se questa casa fosse infestata dai fantasmi potrei prenderlo in considerazione, ma altrimenti no, ma neanche...

*Riesce a fare una stima complessiva del tempo che passa in automobile in una giornata, sia festiva che feriale?*

Festiva in effetti meno, la domenica mai, a meno che non si vada da qualche parte, ma è difficile. Feriale diciamo che fare una stima è difficile però diciamo dalla mezz'ora all'ora, a seconda di come vado a lavorare, non sto di più in macchina durante i giorni feriali, più spesso mezz'ora, perché anche quando vado a prendere i bambini sono veramente pochi minuti, è un chilometro, con la bella stagione uno ci va anche a piedi o in bicicletta.

*I mezzi pubblici li utilizzate?*

Non uso l'autobus da Funo a Bologna, lo uso all'interno di Bologna, però la linea azzurra non l'ho mai presa perché mi è più comoda la macchina oppure il treno mi è molto più comodo, poi lavorando per le ferrovie sono molto vincolata alla stazione, per cui mi è proprio comodo.

#### **Intervista n. 4**

La signora F. ha 55 anni, è di origini bolognesi, e vive a Funo di Argelato in via della Ferrovia da 25 anni, insieme al marito e a un figlio di 20 anni. Ha un diploma di scuola superiore e nella vita fa l'intervistatrice per analisi di mercato. Precedentemente la coppia abitava a Bologna, in via San Felice.

*Per quanto tempo avete abitato a Bologna?*

Io ho sempre vissuto a Bologna; nel senso che sono nata a Bologna, ho vissuto con i miei a Bologna e mi sono spostata in varie parti della città, fino a quando siamo venuti qui. In un primo tempo siamo andati ad abitare con genitori di mio marito perché avevamo un appartamento molto piccolo a Bologna, dopo di che quando si è liberato questo appartamento dove siamo adesso ci siamo trasferiti; abbiamo ristrutturato casa e siamo venuti ad abitare qua.

*A Bologna in che tipo di abitazione vivevate?*

L'ultima?

Sì.

L'ultima prima di venire qua era un monolocale, in zona Massarenti, per quello ci siamo trasferiti qua, perché per tre era un po' stretto.

*Perché siete venuti via da Bologna?*

Siamo venuti via da Bologna in un primo momento perché abbiamo trovato la possibilità di stare qua, dai genitori di mio marito in un monolocale eravamo veramente troppo stretti e dopo di che, si è liberato questo appartamento ed era più semplice trovare casa qua che a Bologna, allora a quel punto siamo venuti ad abitare in questo appartamento.

*A Bologna eravate in affitto?*

Sì.

*Questa casa in vece è?*

Di proprietà.

*E che tipologia di abitazione è?*

Non è una villetta, è un condominio, perché ci sono tante case, ci sono 6 famiglie.

*Quanto è grande questa casa?*

Una sessantina di metri, forse un po' di più, 65.

*Quali sono gli aspetti positivi e negativi di vivere qui a Fano?*

Gli aspetti positivi per me sono: avere abbastanza verde attorno perché comunque è un paese verde, e nel momento in cui abbiamo avuto un figlio per me è stato molto più comodo, cioè per me non era possibile pensare di abitare a Bologna e avere un figlio piccolo; non dico piccolissimo ma quando inizia ad essere un po' grandino può muoversi autonomamente, può girare, è un paese che possiamo dire ancora tranquillo,

quindi non succede niente di negativo quindi mi sentivo anche più tranquilla perché se doveva girare, se doveva andare da degli amici; questo è un aspetto positivo. Quindi la tranquillità, la possibilità di aver del verde e dello spazio.

*E i negativi?*

Allora, delle cose negative non so neanche io cosa dire; ti posso dire una cosa, quando abitavo a Bologna sicuramente era molto comodo avere tutto intorno, tutti negozi intorno, avere molte comodità vicine, però nel momento stesso in cui tu esci dalla città ti abitui a ragionare con le distanze, infatti io mi accorgo adesso che se io dico ad una persona di venire qua sembra che vada in capo al mondo, noi che viviamo fuori, cioè le persone che vivono nei paesi limitrofi, per noi è normale andare in un altro dei paesi limitrofi o andare a Bologna, cioè diventa normale girare, è una situazione abbastanza normale mentre invece una persona di Bologna se deve andare da una periferia all'altra ancora, ancora, ma se deve venir qua sembra che debba andare chissà dove, per cui il senso della distanza cambia, diventa diverso ecco.

*Quando abitavate a Bologna come vi muovevate?*

Autobus e bicicletta, la bicicletta allora la usavo tantissimo.

*E invece adesso è cambiata la vostra mobilità?*

Per me è cambiata perché giro molto di più in macchina ma perché allora non facevo le indagini di mercato, allora facevo la disegnatrice in uno studio di architettura per cui mi muovevo casa-centro, centro-casa, per cui o in bicicletta o coi mezzi pubblici, tranquillamente. Il mio lavoro di adesso si svolge ovunque, cioè io non è che faccio interviste qui vicino, sì posso farle anche qui vicino ma vado anche a Bologna, vado anche a San Giovanni, quindi mi debbo muovere autonomamente, posso andare a farle in punti diversi quindi devo potermi muovere. Quindi la maggior parte del tempo mi muovo con la macchina. C'è da dire che se io vado a Bologna per lavorare io non entro mai a Bologna in macchina, io la lascio comunque nella periferia e prendo un mezzo pubblico; questo sicuramente.

*Per ragioni di parcheggio?*

No, perché secondo me è assurdo, cioè a Bologna non trovi parcheggio, non puoi entrare in centro, se trovi parcheggio paghi una follia e non ha senso, trovi un parcheggio, tipo a Corticella dove ci sono due o tre punti in cui non paghi, appoggi lì la macchina, prendi l'autobus là davanti e vai a Bologna, per cui quella per me è una regola. Se invece devo girare fuori devo per forza girare in macchina, sia per una

questione di spazi sia per una questione di tempi, cioè io ho dei tempi veloci da rispettare, per cui..

*Per quanto riguarda invece gli spostamenti per il tempo libero, sono cambiati da quando abitava a Bologna?*

Sì, è ovvio che se ti devi spostare e andare verso la città la macchina la devi prendere, poi, come ripeto, se vado in centro a Bologna la macchina la parcheggio e prendo l'autobus, se invece vado in altre periferie mantengo la macchina, mentre a Bologna mi muovevo molto più in bicicletta o in autobus, perché era semplice.

*Prima di scegliere Funo hai preso in considerazione altre zone esterne a Bologna?*

Diciamo che ci eravamo guardati attorno anche in altri paesi dove ci sarebbe piaciuto prendere casa, ovviamente le cifre erano un po' troppo alte, abbiamo cercato, ma sempre nella zona limitrofa, cioè intorno a Bologna. Io sinceramente preferisco abitare fuori Bologna, è sempre stato un mio desiderio. Se avessi seguito il mio desiderio di quand'ero molto più giovane sarei andata anche molto più lontano, adesso ovviamente non andrei così lontano, in campagna, perché so che comunque, avere certe cose vicine è utile, cioè tipo i supermercati; cioè è molto bello andare in campagna, avere la casa in campagna, in questo ambiente molto idilliaco; però devi fare i conti con la realtà. Primo: i costi per muoversi da molto, molto lontani; secondo sei fuori dal mondo quindi diventa anche molto più difficile. Questa è una via di mezzo tra la campagna: il sogno e la città dove andare ad abitare. Io ho abitato anche in Via San Felice, per un anno e mezzo, tanto carino perché avevi tutto lì; però non vedi un albero; per me sarebbe improponibile vivere a lungo lì. Soprattutto nel momento in cui ho avuto un figlio, non ne avevo voglia, insomma.

*Il centro di Bologna le manca?*

No, perché comunque quando ho voglia ci vado, per cui non ho problemi e comunque io in centro non ci vivrei; cioè l'unico punto in cui vivrei a Bologna è in Piazza Santo Stefano; non avrò mai la possibilità di viverci per cui è inutile. Per cui non mi manca perché è lì.

*Quindi non tornerebbe indietro come scelta?*

No, sinceramente no.

*Siete soddisfatti dei servizi che offre Funo: sia a livello di scuole, supermercati, negozi, servizi medici?*

Per i supermercati sì, per i servizi medici anche, per le attività tipo di divertimento e così meno. Cioè le persone giovani devono spostarsi per forza nella città e in quel senso se invece parliamo di mezzi pubblici, il problema dell'abitare fuori è soprattutto dei ragazzini, soprattutto per quanto riguarda la sera e la notte. Ma neanche la notte, la sera, dalle otto e mezza in poi i mezzi scarseggiano, per cui diventa difficile, o li accompagni, o si accompagnano tra di loro, si mettono d'accordo però la sera, per un ragazzo giovane è sicuramente un problema. O ti trovi gli amici qua ma se solamente vuoi andare verso Bologna diventa più problematico perché ad un certo punto i mezzi non ci sono più, mentre un ragazzino dai 14 ai 18-20 anni si muove volentieri per cui dopo diventa insomma un po' impegnativo; poi a un certo punto prende la macchina e si arrangia, però questo del termine dei mezzi pubblici ad una certa ora è abbastanza negativo.

*Per il resto li usate i mezzi pubblici?*

Sì, mio figlio li ha sempre usati quando andava a scuola usava sempre la corriera, fino a che non ha avuto la patente è sempre andato con i mezzi pubblici.

*E per quanto riguarda i servizi scolastici?*

C'è la materna, c'è l'elementare, le medie sono ad Argelato, ma con il servizio di pullman non c'è problema a arrivarci. Dopo la scuola media o scegli qualche scuola qua nella zona, tipo il Keynes che è un istituto tecnico o il liceo linguistico sennò devi andare per forza a Bologna.

Ma come posto è ben servito, nel senso che ci sono corse abbastanza spesso, adesso poi qui c'è anche il treno, abbiamo la stazione. Anche se uno va a scuola a Ferrara è buono, si prende il treno. Ma infatti la case a Funo e a Castel Maggiore costano abbastanza perché sono ben servite, c'è il treno, la corriera, per cui insomma di mezzi ce ne sono. Se invece vai nei paesi leggermente più fuori è già più difficile perché le corriere ci sono solo in certi momenti della giornata. Già ad Argelato diventa più difficoltoso, c'è solo una corriera.

*Ma non c'è il treno ad Argelato?*

No, perché il treno passa di fianco a San Giorgio, San Pietro in Casale. Per cui se sei in questa direttiva hai anche il treno, se invece cominci ad andare verso Argelato che è tutta campagna o a Castel d'Argile, Pieve di Cento, lì diventa più difficile.

Ma anche come corriere, del 97 ci son solo certe corse cha vanno fino a là, per cui diventa anche più raro, più difficile.

*Quante macchine avete?*

Una, ne avevamo due, però adesso ne abbiamo una, più una rottamata che il figlio, ha deciso di rottamare, per cui ne abbiamo una, ci basta, perché poi alla fine, lui si arrangia perché va via con i mezzi pubblici, fa atletica leggera lì a Croce Coperta. E quando gli serve la macchina gliela presto io. Tanto mio marito non ha bisogno della macchina, si muove sempre a piedi o in bicicletta o con la macchina che uso io. Stiamo bene così, con una macchina sola.

*Avete altri mezzi di trasporto tipo bici, motorino?*

Abbiamo una moto, però è ferma, la usava mio figlio, è un 125, ma adesso è in vendita. E poi abbiamo le bici, ne abbiamo 5-6 biciclette; ci muoviamo molto in bicicletta.

*Il suo tipico orario di lavoro qual è?*

Il mio tipico orario di lavoro non lo so, diciamo che dipende, cioè posso fare delle giornate dalle 9.00 alle 17.30/18.00, ma le interviste le fai quando ci sono le persone per cui mattina poco e pomeriggio soprattutto. E anche a ora di cena, fino alle otto e mezza, nove, dipende. Quando trovi le persone, cioè il nostro lavoro non è un lavoro regolare che ti dà orari regolari, tu devi andare dalle persone quando loro possono prenderti, quindi un po' la mattina, quelli che riesci a trovare: turnisti, casalinghe, studenti, e poi invece pomeriggio e tardo pomeriggio, sera.

*Quindi facciamo un po' di fatica anche a rispondere alla domanda su come raggiunge il posto di lavoro e quanto tempo ci impiega?*

In macchina, cioè se ho delle interviste qui nella zona di Funo e ho un po' di tempo vado a piedi perché sono case facilmente raggiungibili; se no per forza devo andare con i mezzi, con la macchina, per forza.

*Una volta uscita dal lavoro: le attività che svolge più frequentemente quali sono?*

Come tempo libero faccio yoga, mi piace leggere, mi piace disegnare, ogni tanto andare al cinema anche se poco ultimamente; poi giardinaggio, è una cosa che mi piace molto fare.

*A fare yoga ci va in auto?*

A piedi, è qui vicino, qui a Funo saranno 5/10 minuti.

*E durante i fine settimana, invece, vi spostate?*

Non facciamo molte cose particolari. Dipende: se ci spostiamo ci spostiamo di sicuro in macchina, ancor più che durante la settimana, se si va a trovare qualcuno. Poi, ecco, gli autobus nel fine settimana sono anche molto più rari, ne passa uno all'ora, per cui

diventa molto più difficile. E poi gli amici che abbiamo non sono a Bologna centro, sono sparsi un po' intorno, per cui ci muoviamo per forza in macchina. Se quando è il periodo si riesce ad andare via, tipo al mare, o da qualche parte andiamo sempre in macchina

*Quali erano vantaggi e svantaggi di vivere a Bologna?*

Il vantaggio è che c'è tutto, ed è tutto molto vicino e molto semplice da raggiungere; i mezzi ce ne son tanti e puoi arrivare dappertutto. Gli svantaggi, come dicevo prima, c'è poco verde, anche quando lavoro a Bologna dopo un po' sento la necessità di venir via da Bologna, ho voglia di veder gli alberi, se no non sto bene, lo smog di Bologna, l'odore di Bologna proprio. Questa è la cosa che mi piace di meno.

*Riuscirebbe a fare una stima complessiva del tempo che passa giornalmente in automobile?*

No, diventa difficile; sicuramente delle ore, poi dipende, perché come ti ho detto prima, se vado a fare un lavoro e vado nei supermercati, negli ipermercati o posti di questo tipo io vado e torno. Se invece devo fare interviste dipende da quante ne ho quel giorno, difficilmente è quantificabile. Quando fai interviste in giro è di più il tempo che passi in macchina perché poi ti devi muovere: un po' a Funo, un po' a Bologna, un po' a Castel Maggiore, un po' a San Lazzaro, per cui devi muoverti molto, non riesco a quantificarle quanto perché non ho un'attività regolare che mi consenta di fare questo tipo di calcolo.

*Per esempio la spesa: la fate qui a Funo?*

Sì, a Funo o a Castel Maggiore. A piedi, sarà un chilometro e mezzo arrivare alla Coop, la Conad ce l'abbiamo qui di fronte, per cui si va a piedi, con lo zainetto; e poi ci vado spesso, ci passo tutti i giorni per cui non siamo come quelli che il sabato fanno la mega spesa, io compro un pochino e basta, quasi tutti i giorni. Difficilmente andiamo negli ipermercati, non ce la faccio, non li sopporto, non mi piace proprio far la spesa agli ipermercati. Sicuramente costa meno, ma costa meno se vai a comprare quello che devi comprare. Quando facevo la spesa, quando facevamo la spesa una sola volta a settimana soprattutto negli ipermercati buttavamo via un sacco di cose. Se tu hai la possibilità di fare ogni volta la spesa compri quello che ti serve e diventa molto meno dispersiva, c'è meno spreco. Magari poi ti capita che vai fuori dagli amici, non sei in casa e le cose vanno a male. L'ho fatto tante volte; secondo me non si spende assolutamente meno facendo queste grandi spese, la volta che può convenire di fare una spesa grossa di certe

cose tipo i detersivi, tipo di cose scatolate allora magari la fai quella volta e compri quelle cose, però è molto raro.

## **Intervista n. 5**

La signora C. ha 37 anni ed è di origini bolognesi. È perito aziendale e fa l'impiegata in un'azienda sita nel comune di Zola Predosa. La sua famiglia è composta da quattro persone, lei, il marito e due figli di 5 e 8 anni. Dal 2002 il nucleo si è trasferito ad abitare da Bologna a Funo di Argelato, in via Albinoni in una villetta bifamiliare.

*Prima dove vivevate?*

Io abitavo a Bologna in Via Agucchi, in zona Porta Lama, in fondo a Via Zanardi; invece mio marito abitava al quartiere Fossolo.

*Per quanto tempo avete abitato a Bologna?*

Da sempre, dalla nascita.

*In che tipo di abitazione vivevi a Bologna?*

A Bologna abitavo in un appartamento in un condominio.

*Più o meno come era composto?*

Era un condominio in orizzontale, dovrebbero essere stati, se ricordo bene, sui trentasei appartamenti. Aveva tre camere ed era comunque abbastanza grande perché c'erano due bagni, la cucina e il terrazzo perché abitavamo di sopra, diciamo, dove c'era il terrazzo.

*Perché siete venuti via da Bologna?*

Perché sostanzialmente cercavamo casa e a Bologna i prezzi erano eccessivi, per cui non trovavamo niente in zona, diciamo che la zona che cercavamo era quella dove abitavo, dove son cresciuta io, però lì di nuovo in costruzione non c'era nulla, i prezzi erano già abbastanza alti e allora ci siamo spostati un po' abbiamo deciso di guardare un po' la periferia, però scartando comunque Casalecchio, Zola Predosa che rimanevano comunque zone abbastanza costose. La parte di Castel Maggiore e di Funo era, nel 2001-2002 una zona in cui avevano iniziato a costruire e stavano costruendo parecchio, così abbiamo iniziato a guardare in quella zona e abbiamo trovato un appartamento.

*Quindi avete preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*



Sì, abbiamo le abbiamo prese in considerazione perché comunque avevamo cercato anche prima a Casalecchio, Zola Predosa perché comunque erano vicini al lavoro. Mio marito non ha problemi perché fa il rappresentante per cui si sposta e gira per tutta l'Emilia Romagna. Avevamo guardato anche Anzola, ma Anzola non ci piaceva molto e le case erano effettivamente un po' fuori budget, quindi niente, poi ci siamo rivolti alla cooperativa Murri e loro stavano costruendo a Funo, siamo andati a vedere e la zona è una zona residenziale, per cui poi abbiamo deciso di prendere lì.

*Conoscete altre persone che hanno fatto questa scelta?*

Ma sì, perché adesso poi abbiamo cambiato un'altra volta, ma sempre all'interno di Funo, ma nel primo condominio dove avevamo preso l'appartamento nel 2002 erano quasi tutte quante coppie giovani, alcuni li conoscevo di vista perché erano ragazze che venivano sempre dalla zona dove ero cresciuta io a Bologna e quindi anche loro poi si erano trasferiti qui sempre per lo stesso motivo: per una questione di costo troppo alto degli appartamenti a Bologna.

*La casa dove attualmente risiedete è di vostra proprietà?*

Sì, con un mutuo, adesso abbiamo cambiato perché siamo stati dal 2002 al 2006 in un appartamento con due camere, la sala, la cucina e il bagno, però non era grandissimo infatti all'inizio un po' ho fatto fatica anche io ad ambientarmi perché l'appartamento dove avevo vissuto io a Bologna era molto spazioso, e mi sono resa conto che a vivere in un appartamento gli ambienti sono molto più stretti. Un po' ho fatto fatica anche a spostarmi da Bologna perché ci ero comunque cresciuta per cui, e poi per la grandezza dell'appartamento, per cui ho avuto anche io un paio d'anni di assestamento. Poi mia mamma nel frattempo è rimasta vedova, per cui in questo appartamento grande è rimasta sola e non aveva senso e quindi abbiamo iniziato a cercare magari una cosa un po' più grande per noi perché nel frattempo abbiamo avuto due figli; in modo che mia mamma venisse ad abitare nell'appartamento dove eravamo noi e abbiamo trovato, a distanza neanche di un centinaio di metri da questo appartamento una porzione di bi-familiare con giardino e tutto, quindi noi abbiamo preso questa e mia madre si è spostata anche lei da Bologna a Funo venendo ad abitare nell'appartamento dove abitavamo noi. Quindi adesso abitiamo sempre nella stessa zona, però nella bi-familiare.

*Ha il giardino?*

Sì, ha il giardino, è più grande, ha sempre tre camere, la cucina, sala, due bagni, poi c'è sopra all'ultimo piano una stanza un po' mansardata, e poi c'è il giardino fuori, davanti

e dietro, è almeno la grandezza a cui ero abituata io, perché prima in quattro si stava un po' sacrificati.

*Avevate in mente prima di spostarvi di abitare in un'abitazione di questo tipo?*

Sì ce l'avevamo in mente, però poi un po' con questi prezzi e il fatto di dover fare un mutuo eravamo un po' preoccupati di non riuscire a coprire la cifra del mutuo, ma poi ci siamo resi conto che con il mutuo che avevamo fatto per l'appartamento ce la facevamo, sì insomma eravamo stati un po' cauti adesso abbiamo preso questa porzione di bifamiliare e ovviamente il mutuo è cresciuto un po' di più; poi adesso ovviamente c'è stato il periodo della crisi per cui, tutti quanti ci siamo un po' impiccati con i mutui ma all'inizio effettivamente l'idea era quella di cercare un qualcosa su una villetta, un qualcosa di indipendente con un giardino; quindi, sì, l'idea c'è sempre stata fin dall'inizio, poi, all'inizio non è stata realizzata, però poi sì, con il tempo ci siamo arrivati.

*La casa dove abitavate a Bologna era in affitto?*

Era in proprietà, sempre, dei miei genitori.

*Quali sono gli aspetti positivi e negati di vivere a Funo?*

Bah gli aspetti negativi erano quelli che ti dicevo qua, che comunque io sono nata e cresciuta a Bologna per cui io avevo sempre tutto comodo; mi spostavo, andavo a scuola con l'autobus, però in fin dei conti gli aspetti comunque di vivere in una città abbastanza grande o che comunque stava crescendo negli anni era quello di aver tutto comunque abbastanza comodo o comunque di vivere nel caos, ma un caos positivo. Caratterialmente non sono fatta per vivere in mezzo alla montagna o troppo isolata per cui, insomma uscire e veder la gente, il via vai, il traffico era una cosa anche un po' rassicurante per me. Venire a Funo è stato un po' difficile nel primo periodo perché è un paese un po' più piccolo, poi, a livello di paese è un paese brutto, però vabbè non è che ci devo proprio vivere; perché poi 5 giorni su 7 sono a lavorare in ufficio e quindi insomma alla fine arrivo a casa alla sera la vita di paese non è che la dovessi vivere. Poi invece quando ho iniziato, ho avuto i due bambini, soprattutto poi con la scuola si entra un po' più nella vita sociale del paese ma adesso però comunque son contenta perché sta crescendo un po' anche tutte le comodità cominciano ad esserci anche lì, tanto più che adesso a Castel Maggiore stanno costruendo un centro commerciale per cui alla fine... mentre prima, per diciamo i primi anni così avevamo la Conad piccolina, di paese, che era comoda per una questione di tempo perché ci metti molto meno che a fare la spesa

in un ipermercato, però non era così economica come un ipermercato, quindi adesso sia Castel Maggiore che Funo sono collegati, si sono ampliati moltissimo negli ultimi anni a livello residenziale, per cui adesso stanno costruendo un centro commerciale anche lì, per cui tra un annetto circa, e quindi ecco che di aspetti negativi non ci sono più..se facessero anche un multisala lì vicino, il cinema sarebbe il top. Per cui adesso gli spostamenti che sto facendo con la macchina sono maggiormente per il lavoro, poi se devo andare al cinema comunque io mi sposto molto in macchina, mi piace molto girare. Però ecco, di aspetti negativi non diciamo che ormai non ne incontro più perché mi sono comunque adattata a questo tipo di vita. Aspetti positivi non so, sì ci sono perché comunque, più che il fatto di essere andata a vivere in provincia, in un paese, più il fatto di avendo avuto due bambini, andando loro a scuola inizi a conoscere tante persone per cui diciamo le relazioni sociali sono più favorite ma dal punto di vista di avere comunque dei bambini, quindi tendi a socializzare per questo motivo.

*Vanno a scuola a Funo i tuoi figli?*

Vanno a scuola qui a Funo, sì, tutti e due.

*Quando abitavate a Bologna come vi spostavate?*

Beh io finché sono andata a scuola mi muovevo sempre con l'autobus, poi ho iniziato a lavorare e è da quando avevo 19 anni che lavoro lì dove lavoro adesso, poi da quando ho preso la patente mi son sempre spostata con la macchina, infatti ci pensavo l'altro giorno, saranno almeno 20 anni che non prendo un autobus, però si quando abitavo a Bologna in autobus, mi spostavo esclusivamente con quello.

*Ti manca un po' il centro di Bologna?*

Ma un po' sì, però quando ho voglia di venire diciamo che alla fine ci vado in centro; perché, poi ti dico, adesso c'è stato questo boom degli outlet insomma in provincia, nelle altre città per cui se ho bisogno di far un giro per negozi per fare shopping vado in questi outlet, però un giro in centro comunque il centro di Bologna mi è sempre piaciuto moltissimo per cui ci vado ogni tanto a fare una passeggiata.

*In generale i servizi che offre Funo ti soddisfano? Per esempio i servizi scolastici, le farmacie..*

Ma più che altro usufruisco di servizi anche a Castel Maggiore perché praticamente siamo attaccati, per cui per le farmacie prediligo quella di Castel Maggiore, la gelateria va benissimo quella di Funo per cui riesco un po' a bilanciare; adesso a Funo hanno fatto un Conad, per cui spesso vado lì però non è per niente a buon mercato, anzi; però a

me per esempio, se qualche volta devo andare a fare la spesa a me piace molto l'Esselunga che è a Casalecchio che non è per niente comodo però, se devo prendere un po' più di tempo fare una spesa un po' più grossa; o mi fermo quando esco dall'ufficio, mi fermo a Zola Predosa; magari il sabato, tanto il sabato c'è un po' più di tempo, però come ipermercato preferisco Casalecchio. Adesso punto molto su questo nuovo ipermercato che dovranno aprire. C'è il nido, c'è la scuola materna ci sono le elementari per cui va bene, non esiste una scuola media che per me con tutte le famiglie e tutti i bambini che insomma c'è stata una crescita spaventosa di popolazione a Funo perché ancora quando siamo arrivati noi nel 2002 nella parte nuova cioè nel condominio dove siamo andati, erano tutti giovani e però ad avere un figlio eravamo solo noi, poi c'è stata un crescita secondo me esponenziale e tutti hanno cominciato ad avere figli, però di una scuola media non se ne parla, per cui o si va ad Argelato, perché Funo come comune non è sotto Bologna, è sotto Argelato, ma poi diventa un po' scomodo perché rimane lontano, per cui tutti optano per la scuola media di Castel Maggiore anche se prima o poi la scuola media di Castel Maggiore esaurirà i posti disponibili; però secondo me ecco il problema della scuola media resta un problema perché ci vorrebbe.

*E al livello di servizi sanitari?*

C'è la Usl a Castel Maggiore per cui usufruiamo di quella, per cose come prelievo di sangue e così, poi se abbiamo bisogno magari del pronto soccorso c'è l'ospedale di Bentivoglio che è più vicino di del Maggiore o del Sant'Orsola, per cui per le emergenze è più comodo così, per il momento abbiamo usufruito dell'ospedale di Bentivoglio. Quindi le cose un po' ci sono, poi uno sceglie in base a come si trova meglio, non è che non ci siano e servizi, è chiaro che poi uno fa un scelta personale.

*E per il tempo libero?*

Per il tempo libero il figlio grande adesso sta giocando a basket, per cui i primi due anni l'ho portato a Calderara perché non c'era ancora un società di basket a Funo, quest'anno invece è stata creata una società di basket è proprio a Funo e allora l'ho portato lì. Poi quest'anno il piccolo ha deciso che voleva andare in piscina e però voleva andare in una piscina che fosse bassa, per cui mi son ritrovata in una piscina a Casalecchio che ha anche questa cosa, però comunque c'è una piscina anche a San Giorgio di Piano che è comoda, c'è la piscina a Castel Maggiore, per cui i servizi ci sono, magari non riesco poi ad adattarli alle mie esigenze individuali, però ci sono e poi adesso insomma ne

stanno facendo sempre di più magari, anche di negozi o di centri commerciali perché si sta allargando parecchio la periferia.

*I vantaggi di vivere in una casa bi-familiare?*

Beh sicuramente il primo vantaggio in assoluto è che non vivendo in un condominio non hai tutti le problematiche delle assemblee condominiali, di non dover decidere, di dover divedere o di dover comunque non trovarti d'accordo con altri condomini, per cui e alla fine sei da solo e decidi quello che vuoi e quando vuoi, se spendere o non spendere e quanto spendere, quindi questo sicuramente è un ottimo vantaggio. I vicini di casa praticamente li conosciamo da sempre perché uno dei loro figli è in classe con uno dei miei bambini, ognuno poi ha la sua libertà, c'è un muro diciamo ma è come essere in una casa singola, individuale per cui c'è tutta la libertà di scelta e per qualsiasi lavoro tu debba fare o non fare, per cui è molto comodo.

*Avete due auto in famiglia, e di che tipo?*

Sì, due auto; la mia è un Passat familiare e una Ypsilon.

*Avete altri mezzi di trasporto?*

Biciclette, che però vengono usate poco, almeno dagli adulti. I bambini sono sempre in bicicletta però noi, magari d'estate per andare al parco perché è abbastanza comodo insomma, è meglio raggiungerlo con la bicicletta. C'è un parco abbastanza grande a Funo che è attrezzato per i bambini, per cui ci si va magari il sabato, la domenica spesso durante la bella stagione.

*Il suo tipico orario di lavoro?*

Io lavoro dalle 8.00 fino alle 17.00.

*E ci va in macchina?*

Sì.

*E quanto tempo ci impiega?*

Mezz'ora più o meno perché prendo l'autostrada a Bologna Interporto ed esco a Bologna Casalecchio, una mezz'oretta circa.

*Ci farebbe un resoconto di una tipica giornata lavorativa? Che attività che svolge una volta uscita dal lavoro..*

Allora io mi sveglio verso le 6.30 del mattino, mi preparo, i bambini si alzano dopo, ci pensa mio marito a vestirli, prepararli e portarli a scuola; quindi io verso le 7.20 parto, predo l'autostrada, raggiungo l'ufficio. Lavoro in un ufficio commerciale estero, per cui svolgo tutte le mansioni tipiche di un ufficio e quindi ordini con i clienti, telefonate, e-

mail e poi verso le 17.00/17.30 torno a casa. Lì dopo dipende se c'è bisogno di far la spesa si va a far la spesa, altrimenti farmacia e tutte queste cose necessarie. I bambini nel frattempo vanno a prenderli i nonni a scuola perché mia madre si è trasferita qui dal centro, i miei suoceri anche dal Fossolo, hanno venduto l'appartamento e sono venuti ad abitare a Castel Maggiore, per cui i nonni a turni vanno a prendere i bambini e poi dopo la sera dell'allenamento di basket lo portano lì, poi ce li riportano a casa, ceniamo, li mettiamo a letto e basta è già finita la giornata.

*Durante il week-end invece?*

Beh, durante il weekend solitamente in primavera e in estate siamo sempre un po' in giro, ci piace molto andare anche alle sagre dei paesi così per stare un po' fuori; si va al parco, si sta fuori. Il sabato sera magari si va al ristorante o a mangiare la pizza anche con degli amici. Durante l'inverno se piove chiaramente no, non è che si possa andare da tante parti, però magari si va al cinema..

*Quali erano invece i vantaggi e gli svantaggi di vivere a Bologna?*

Sinceramente e a me piaceva parecchio vivere a Bologna, per cui non ti so dire degli svantaggi, io ho vissuto prevalentemente in via Agucchi, lì fuori porta Lama, poi prima di venire a Funo ho vissuto due anni in via Barbieri nell'appartamento che era dei miei nonni ed era una zona un po' più trafficata e, mentre in via Agucchi, ero un po' più lontana dalla strada perché il palazzo si sviluppava in orizzontale ed io abitavo nella parte interna, che dava le spalle alla strada e in mezzo a tutti quei palazzi fatti così, lì c'era un grandissimo parco, per cui era una zona silenziosa. Quando ho fatto poi questi due anni in via Barbieri, dalla parte di via Corticella è stato traumatico, da un punto di vista di inquinamento acustico, per cui poi quando siamo venuti a Funo sono tornata "nella pace". Perciò ecco, forse l'unico problema di abitare a Bologna è il caos, però a me piaceva uscire di casa e ritrovarmi in mezzo al traffico cittadino.

*È cambiato il tuo stile di vita da quando state qui rispetto a prima?*

No, in generale no, perché quando ho iniziato a lavorare abitavo a Bologna, per cui lavoravo sempre dalle 8 alle 17 e sempre lì per cui dai 20 anni, quando ho iniziato a lavorare è stato sempre regolare lo stile di vita.

*E per quanto riguarda il tempo libero è cambiato lo stile di vita?*

No, perché quello che facevo prima lo faccio anche adesso, per cui anche il fatto di aver avuto due bambini nel frattempo non ha inciso.

*Se vi proponessero una buona occasione per tornare a Bologna e lasciare casa la accettereste?*

No, in questo momento no, perché comunque abbiamo costruito negli anni una sorta di equilibrio sia con l'ambiente, sia con la casa, direi che per il momento tornare a Bologna se dovessi pensare non sapere neanche in che zona perché ormai mi sono talmente abituata alla realtà in cui viviamo adesso che preferisco venire quando ne ho voglia a fare un giro e basta.

*Riuscirebbe a fare una stima del tempo che trascorre in automobile ogni giorno? Sia nei giorni feriali che nei giorni festivi.*

Beh sicuramente nei giorni feriali in cui vado a lavorare un'ora e mezza certamente di spostamenti, un'ora e mezza buona: un'ora solo per il lavoro, una mezzoretta, un'oretta magari se devo andare da qualche parte, un'ora e mezza, due. Poi durante il sabato e la domenica dipende cioè c'è magari il week end che si va a fare un giretto, però complessivamente cinque, sei orette nel weekend.

*I mezzi di trasporto a Funo li utilizzate: autobus, treno?*

Ho usato una volta il treno per andare in stazione a Bologna per prendere poi un altro treno per andare in riviera; però effettivamente al treno ci penso ogni tanto perché sarebbe anche comodo, poi alla fine con i parcheggi che ci sono qui a Bologna ci si arriva tranquillamente con la macchina e si parcheggia, forse il treno potrebbe essere un po' più economico, questo potrebbe essere l'aspetto positivo, perché comunque i parcheggi a Bologna costano. Però poi alla fine si faceva più un discorso di praticità perché finché avevo i bambini piccoli si caricava su il passeggino, si metteva giù e risultava più comodo; adesso che i bambini sono un po' più cresciuti sto iniziando a pensare che la volta che magari voglio venire in centro a Bologna prendo il treno e faccio prima. I mezzi pubblici tipo corriere o autobus non li abbiamo veramente mai presi.

*I motivi per cui non usate i mezzi pubblici?*

Per comodità perché avendo i bambini piccoli spostarsi con tutti i passeggini era più un traffico e facevo prima a caricare tutto in bagagliaio, però adesso che so che loro sono anche un pochino più cresciuti potrei anche pensarci; però fino ad adesso non li abbiamo mai utilizzati.

## **Intervista n. 6**

La signora L. ha 37 anni ed è nata a Modena. È un perito aziendale corrispondente in lingue estere e fa l'impiegata in una banca sita a Bologna in via Ferrarese. È sposata e ha due bambini, rispettivamente di 5 e 7 anni.

*Da quanto tempo vi siete trasferiti da Bologna?*

Noi ci siamo trasferiti da Bologna il 5 luglio del 2001, me lo ricordo perché aspettavo questa casa come la manna dal cielo, ce la dovevano dare a giugno poi è slittato e il 5 luglio abbiamo fatto il trasloco. Abitavamo in Piazza dell'Unità prima, lì vicino.

*Per quanto tempo avete abitato a Bologna?*

Dunque io ho abitato a Bologna con mio marito per cinque anni. Io prima abitavo a Castel Maggiore e mio marito a Bologna.

*In che tipo di abitazione vivevate?*

Abitavamo in un appartamento, adatto a due persone, relativamente grande, anche per due persone, normale.

*Perché siete venuti via da Bologna?*

Siamo venuti via da Bologna perché volevamo un casa più grande e, quando abbiamo comprato casa noi, era ancora il '99, c'erano ancora le Lire, sembra di dire una stupidaggine, ma in realtà c'è ancora una discreta differenza, allora si comprava molto meglio nella prima periferia. Io avevo vissuto nella prima periferia perché abitavo a 500 metri da qui per tutta la mia vita, per 16 anni circa, quindi per me non era un'idea assurda trasferirmi fuori; l'idea poi di fare dei figli ci faceva pensare ad avere una casa grande con un po' di giardino.

*Conoscete altre persone che hanno fatto questa scelta?*

Sì, tantissimi: mio cognato, i miei suoceri, mio padre, tantissimi.

*Prima di scegliere Funo avete preso in considerazione altre zone?*

Dunque: no, io come dicevo prima ho abitato a Castel Maggiore, quindi questa era una zona che conoscevo e, sarà stato stupido ma questa è la prima zona dove ho guardato; caso voleva che la zona nella quale abitiamo adesso fosse in costruzione. Noi cercavamo a Castel Maggiore e un appartamento grande; abbiamo preso a Funo una villetta, quindi coerenti, no?



*La casa dove abitavate a Bologna era in affitto?*

No, era nostra, era di proprietà.

*E anche questa lo è?*

Sì.

*Se avete deciso di vendere a Bologna e comprare qui avete dovuto aggiungere qualcosa alla cifra iniziale?*

Sì, abbiamo aggiunto circa un 40% perché la casa di Bologna era meno della metà di questa, ed era senza giardino e senza garage.

*Quanti metri era?*

Era sui 70 metri quadri con posto auto, questa è 175 metri quadri con giardino e garage compreso: 175 non calpestabili; cioè è grande ma non è enorme, si vedono delle ville qui intorno...

*Aspetti positivi e negati di vivere a Funo?*

Allora gli aspetti positivi: la tranquillità, i servizi; che per me in questo momento significano le scuole; cioè, nonostante io abbia avuto difficoltà ad inserire i miei figli nel mondo scolastico, entrambi, non gli hanno presi, sono alla scuola privata i miei figli perché non c'è posto, tra l'altro, per inciso, io mio figlio grande l'ho iscritto alla materna dopo che aveva fatto due anni di nido, quindi un bambino scolarizzato e mi hanno detto di no, quindi la scuola privata fortunatamente è stata trovata, fortunatamente è di alta qualità e di costo pari a quella normale; però quello che mi interessa è appunto la qualità del servizio, cioè, secondo me, per quelle che sono le esperienze anche delle amiche che stanno a Bologna, la qualità del servizio fuori dipende dal fatto che le scuole sono molto spesso più piccole, parlo della scuola quindi di mio figlio, è una scuola con una sezione, per cui sono 80/10 bambini, ti conosci tutti, hai un certo tipo di ambiente, sai con chi ti trovi, che non c'è nulla di strano e a me piace questo ambiente un po' campagnolo. Altri aspetti positivi di abitare a Funo è che in un posto relativamente piccolo hai quasi tutto vicino: sono vicina al supermercato, sono vicina al parco, vabbé son vicina ai miei suoceri ma questa è stata una conseguenza, sono relativamente vicina al mio posto di lavoro: le strade sono abbastanza buone, piuttosto larghe, quindi in quarto d'ora ci si arriva. Aspetti negativi vi dico quello che manca a me; forse perché mi mancano i miei 25 e il fatto di avere due figli..mi manca la vicinanza al centro il fatto che io e mio marito prendevamo le biciclette e andavamo in centro alle nove e mezza di sera, adesso non lo faremmo più,

sia per i bambini, sia per altre cause, però insomma quello che mi manca è la comodità di alcune cose che sono solo a Bologna, per cui in un certo senso mi è dispiaciuto venire via da Bologna, però lo rifarei, lo rifarei domani; ma anche perché qui hai più verde, hai che i miei figli vanno fuori e qui non passa una macchina se non quelle dei residenti quindi è diverso.

*Quando abitavate a Bologna come vi spostavate?*

In motorino. Io avevo un motorino bellissimo, fantastico, mi divertivo come una pazza, giravo tutta Bologna in motorino, oppure in bici, la macchina si prendeva di meno certamente. Noi siamo due tifosi del Bologna per cui anche quando dovevamo andare allo stadio andavamo in motorino, in bici, adesso mio marito con mio figlio ci va in macchina.

*Il centro di Bologna un po' le manca?*

Sì, il centro di Bologna mi manca, mi manca..tutti i negozi.

*Perché qui come negozi ecc.?*

Non è neanche paragonabile, proprio non ci siamo.

*E per quanto riguarda gli altri servizi: farmacie, medico di base uffici postali, comunali?*

Sì, tutto a posto, tranquillissimi, è un comune piccolo.

*E per i servizi per il tempo libero?*

Sì, ci sono, parlando di bambini abbiamo ogni genere di sport, tra l'altro società anche quotate per quello che può essere per bambini di 5-7-8 anni. Poi mia figlia la ginnastica artistica la va a fare a Bologna, quindi c'è qualcosa, ma non c'è tutto, però resta il fatto che comunque c'è molto; poi lei va a Bologna alla Castellata, che è dove andavo io da piccola, che non è poi lontana. Io uso moltissimo la macchina, sono un disastro, io tutti i giorni mi muovo a Bologna 4 volte: due la mattina e due il pomeriggio: è un classico.

*Avete due auto in casa?*

Sì, due, una è la mia e l'altra è di mio marito che adesso in questo momento è a Bentivoglio dove lavora.

*Possedete altri mezzi?*

In teoria abbiamo ancora il mio motorino che però non uso più e poi le biciclette.

*I vantaggi di vivere in una casa di questo tipo quali sono?*

Tanti, tanti io sono contentissima di vivere in questa casa; vi dico solo lo svantaggio, anche se non è quello che mi avete chiesto nella domanda, ma che è quello di vivere su

due piani, che è una scocciatura, cioè ad un certo punto la cosa tu la appoggi lì, sulla scala, dici: “Poi le porterò su”. Per il resto noi abbiamo la zona giorno separata dalla zona notte, per cui i bambini vanno su a dormire e noi stiamo giù a guardare la televisione; poi abbiamo il giardino, per cui se ho bisogno di dieci minuti di sfogo quelli escono e c’è il cancello chiuso; abbiamo un sacco di spazio, per cui io ricevo regolarmente degli amici che vengono tutti qui perché siamo quelli che hanno la casa più grande, arma a doppio taglio perché ci facciamo i nostri pranzi e le nostre cene, poi vabbè c’è da pulire ma c’è la nonna, quindi..

*Il suo tipico orario di lavoro?*

8.15/13.15: è bellissimo, faccio il part-time.

*Raggiunge in auto il suo luogo di lavoro?*

Lo raggiungo in macchina, parto da casa alle 7.50, porto mio figlio a scuola a Sabbiuono, a cinque chilometri da qui, tiro dritto e vado in Via Ferrarese dove lavoro e ci metto circa un quarto d’ora; quindi lascio mio figlio alle 8.00 e io alle 8.15/8.18 sono al lavoro.

*Ci farebbe un resoconto di una tipica giornata lavorativa? Le attività che svolge una volta uscita dal lavoro, dove le fa, e come si sposta per farle.*

Io mi alzo verso le 7.20, preparo un figlio, alla bimba ci pensa il papà; quindi partiamo, usciamo verso le otto meno dieci, Simone dev’essere a scuola alle 8.00, quindi io parto e vado in ufficio. Dalle 8.15 alle 13.15, che poi è sempre 13.45 io sono in ufficio, mi occupo di investimenti in banca. Quando esco dall’ufficio ho le mie due ore libere, arrivo a casa, se posso faccio doccia e capelli subito, la prima cosa che faccio, a volte non mangio neanche proprio perché è l’unico momento della giornata in cui ho un attimo. Poi sistemo un po’ la casa e fanno in fretta ad arrivare le 16.30 ora in cui vado a prendere i bambini, che sono entrambi sullo stesso stabile, sempre a Sabbiuono, che è una frazione di Castel Maggiore. A quel punto, a seconda del giorno abbiamo uno sport diverso. Il martedì è il giorno topico, hanno allo stesso orario due sport diversi in due posti diversi, quindi il dono dell’ubiquità: io non ho ancora capito come faccio ma li porto, mi faccio aiutare da alcune mamme. Il rientro a casa è previsto verso le 18.30 circa, ovviamente sono da lavare praticamente tutti i giorni o uno o l’altra perché o fa sport uno o fa sport l’altra, quindi un bagno mi tocca. A quel punto vengono le sette e alle sette si comincia a preparare la cena, arriva mio marito, si prepara lo zaino per il

giorno dopo e dalle nove circa ci pensa mio marito e io mi stendo sul divano a guardare la tv.

*E durante il week-end invece?*

Facciamo di tutto e di più, abbiamo molte attività con amici, di solito almeno un pranzo o una cena la facciamo fuori o qua da noi, adesso da febbraio a giugno abbiamo almeno quattro o cinque compleanni, per esempio sabato e domenica prossima, tanto per dirvi, abbiamo un compleanno sabato e un compleanno domenica; perché abbiamo amici, compagni di classe. Quindi sì, viviamo molto insieme agli altri, siamo abituati così. Mio figlio poi il sabato mattina va a scuola e il sabato pomeriggio ha catechismo per cui è allucinante, poi finché fa i compiti, io faccio la spesa, il sabato sera c'è sempre qualcosa da fare. La domenica, beh, una domenica sì e una no c'è il Bologna; la domenica in cui il Bologna non gioca in casa c'è la tv con sky. Facilmente andiamo fuori a pranzo o vediamo amici, la domenica pomeriggio vediamo amici e la domenica sera di solito è la pizza qua da noi.

*I vostri amici sono di qui?*

Sono lontanissimi, ovunque, ne abbiamo a Castel Maggiore, a Villanova, Casteldebole, Funo, Bologna, ovunque, sono sparpagliati.

*Quali erano i vantaggi di risiedere a Bologna?*

Più che altro la comodità del centro, ma faccio un po' fatica a dirli perché per me era proprio un altro tipo di vita, non avevo figli per cui facevo proprio un tipo di vita diverso; in questo momento con due bambini faccio fatica, perché mi manca il centro ma in questo momento non avrei il tempo per andarci.

*E gli svantaggi?*

Beh se dovessi parlare adesso secondo me gli svantaggi sono i minori spazi, secondo me un maggior caos nell'organizzazione di tutto; a livello comunale, sento chi deve andare a fare una fila è un'epopea, qui invece siamo "in tre gatti" e ti rivolgi in quel posto, ed è sempre quello il comune, ecco secondo me noi stiamo meglio anche per questo.

*Quindi il vostro stile di vita è cambiato molto da quando state qui?*

Sì, è cambiato molto sia per l'ubicazione che per il tipo di vita, certo.

*Se vi proponessero una buona occasione per tornare a Bologna e lasciare casa la accettereste?*

Io no, assolutamente no. Categorica: non ho motivazioni per farlo.

*Riuscirebbe a fare una stima del tempo che trascorre in automobile ogni giorno?  
Magari anche feriale/festivo.*

Durante la settimana io ci sto dall'ora all'ora e mezza al giorno, sabato e domenica, è più o meno lo stesso in media, poi vabbè c'è la volta che vai è ci metti tre ore andare e tre ore tornare però sì, un'ora e mezza al giorno.

*I motivi per cui non usate i mezzi pubblici?*

Per pigrizia, perché poi alla fine i mezzi ci sono, ma io da qui dovrei andarli a prendere sulla strada principale; allora il giorno che piove, il giorno che fa freddo, il giorno che non ho voglia di camminare, il giorno che sono in ritardo, cioè tutti. La macchina è lì, il mezzo pubblico io credo di averne uno ogni quarto d'ora, venti minuti. Allora se lo perdo ho altri venti minuti da aspettare, allora prendo la macchina. È sbagliato ma ecco, no c'è un altro motivo: alla mattina io non posso portare Simone altrimenti, perché non c'è l'autobus che mi collega alla scuola per cui devo andare per forza in macchina a portarlo.

## **Intervista n. 7**

La signora O. è originaria di Nocera Inferiore, è pensionata e vive a nella frazione di Funo dal 2002, assieme al marito. La coppia ha anche un figlio, che non vive più con loro in quanto è sposato.

*Prima di venire ad abitare a Funo lei e suo marito vivevate a Bologna?*

Sì, in zona San Vitale, alla Croce del Biacco precisamente.

*Per quanto tempo avete abitato lì?*

Da sempre.

*In che tipo di abitazione vivevate?*

In un appartamento di circa 75m<sup>2</sup>, all'interno di un condominio.

*L'appartamento era di vostra proprietà?*

Sì.

*Perché siete venuti via da Bologna?*

Perché volevamo una casa più grande ed indipendente e visto che i prezzi qui erano migliori, ci siamo spostati.

*Conoscete altre persone che hanno fatto la vostra scelta: che da Bologna hanno deciso di spostarsi?*

Non lo so.

*Prima di scegliere Funo avete preso in considerazione anche altre zone?*

Sì, a Capriano, poi siamo venuti subito qua.

*La casa dove attualmente vivete è di vostra proprietà?*

Sì.

*Che tipo di abitazione è?*

È una villetta bifamiliare.

*Di metratura simile a quella di Bologna?*

No, è più grande.

*Avevate proprio in mente di venire ad abitare in una casa più grande?*

Sì.

*Avete venduto la casa di Bologna?*

Sì.

*Avete dovuto aggiungere una somma molto più grande per comprare casa qua?*

Un po' sì.

*Gli aspetti positivi e negativi di vivere a Funo, visto che Lei ha abitato a Bologna?*

Nessuno.

*Si trova bene ad abitare qui o no?*

Sì, benissimo!

*C'è qualcosa che non le piace del vivere qui?*

Niente.

*È soddisfatta dei servizi, non manca niente?*

Sì, non manca niente.

*Quando abitavate a Bologna come vi spostavate?*

In macchina.

*E anche adesso?*

Sì, anche adesso.

*Quante macchine avete? E di che tipo?*

Due. Io ho una Yaris, mio marito invece ne ha una più grossa, una Honda, la usa per lavorare.

*Possedete altri mezzi oltre alle due automobili?*

Solo le biciclette.

*Suo marito lavora a Bologna?*

No, mio marito lavora in tutta la zona della Romagna, Marche e Abruzzo.

*Il centro di Bologna le manca?*

No, per niente; pur abitandoci non ci andavo neanche prima, non mi piace fare shopping.

*Lei è soddisfatta dei servizi che offre Funo: dai negozi alle farmacie, al medico, ai servizi postali?*

Beh, negozi non è che ce ne siano tanti; però mi va bene, per il resto tutto bene. Anche se ci fossero dei negozi non credo lavorerebbero molto, perché la gente da qua tende ad andare verso Bologna o Ferrara per gli acquisti. Da qui per andare a Ferrara ci si mette un quarto d'ora prendendo l'autostrada al Center Gross, è comodissimo.

*Usa i trasporti pubblici?*

Poco, niente direi; da quando sono qua non li ho mai usati. Il treno, forse, l'ho usato una volta.

*Non li usa per quali motivi?*

Perché uso la macchina.

*Quando lavorava, prima di andare in pensione, lavorava a Bologna, e come si recava sul posto di lavoro?*

Ci andavo sempre in macchina.

*Attualmente facendo una stima complessiva di una giornata tipo, quanto tempo trascorre in automobile?*

Poco. La spesa la faccio qua al Conad, oppure ci vado al sabato con mio marito, alla Coop, oppure a San Pietro, dove abita mio figlio.

*Il suo stile di vita è cambiato da quando vive qui?*

No.

*Se vi proponessero una buona occasione per cambiar casa, per tornare a Bologna, la accettereste?*

No.

*Non tornerebbe indietro?*

No, no.

## **Intervista n. 8**

La Signora F. ha 46 anni, ha un diploma di scuola media inferiore e fa la casalinga. È di origini bolognesi e vive da 15 anni a Funo di Argelato col marito e un figlio di 16 anni. Non ha la patente di guida.

*Dove abitavate quando stavate a Bologna?*

Stavamo dietro la stazione, in Piazza dell'Unità.

*Per quanto tempo avete abitato a Bologna?*

Da quando sono nata fino ai 33 anni.

*E in che tipo di abitazione vivevate?*

In un condominio.

*E com'era composta la casa, quanti metri quadri circa?*

Nella casa dei miei saranno stati 70-80 mq, 2 vani: una camera da letto, una sala, una cucina abitabile e il bagno. Dopo, mi sono sposata, sono stata per 4 anni in un'altra casa più grande, sarà stata forse 100 mq, forse un po' di più, c'era un cucinotto, un salone bello grande, la terrazza, un ingresso lungo, un bagno, 2 camere da letto e il ripostiglio, sempre in Piazza Dell'Unità.

*Quindi sempre nella stessa zona?*

Sì.

*Perché siete venuti via da Bologna?*

Perché quando è nato il bimbo era impossibile stare tutti in quella casa, anche se mia suocera era da sola. La convivenza, purtroppo, non era sempre delle migliori e allora i prezzi delle case erano molto alti. Fare domanda alle case dell'istituto del comune era impossibile perché il reddito era più alto e quindi ci siamo portati verso la periferia, e poi è capitato questo appartamento. Siamo andati a vederlo e ci è piaciuto subito, e quindi non è perché Funo era il nostro preferito, perché non c'è niente qua.

*E avevate preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*

Sì, siamo andati a vedere Bologna nelle zone limitrofe dove abitavamo noi, poi Castel Maggiore e Corticella.

*Siete andati a vedere anche villette a schiera?*

Sì.

*Questo appartamento è di vostra proprietà?*



Sì.

*E quello a Bologna era di vostra proprietà?*

No, quello di mia suocera era dell'istituto, quello dei miei genitori invece sì.

*Questo è un appartamento in un condominio?*

Sì.

*Quanto è grande?*

Sarà un 90 mq più o meno; ci sono 2 terrazze, la sala, la cucina, 2 camere da letto e il bagno.

*Quali sono gli aspetti positivi e quelli negativi di abitare qui a Funo?*

Gli aspetti positivi sono che è comunque un paese tranquillo, soprattutto per i bambini, c'è molto verde, c'è molto silenzio, e basta. Gli aspetti negativi sono tanti: non ci sono le scuole medie, c'è solo il nido, la materna e le elementari, i ragazzi per andare alle medie devono andare ad Argelato, che è il comune di residenza, devono prendere il pullmino, che però viene pagato dalle famiglie e non è poco. Ci sono i medici, ma non c'è ASL, non ci sono negozi, non c'è divertimento per i ragazzi da una certa età in su, ad esempio all'età di mio figlio. O c'è il bar o c'è la polisportiva, però non c'è un cinema, e Funo è abbastanza grande. Adesso non so quanti abitanti siamo, però è più grande del comune di Argelato e non c'è niente per i ragazzi. A parte banche e bar, non c'è nient'altro. È un paese morto, qui la sera non c'è nessuno in giro, io veramente non riesco a capire dove vada la gente la sera. I ragazzi non hanno la possibilità di muoversi, l'ultimo autobus è alle 20.40, mio figlio ha il motorino, ma gli altri bisogna andarli a prendere anche solo se si vogliono andare a mangiare una pizza a Bologna.

Però c'è molto verde, c'è pace, c'è silenzio, non puoi paragonarlo a Bologna. A Bologna per forza c'è di tutto, c'è di più, c'è l'ubriaco, c'è l'extra comunitario, però voglio dire non puoi paragonare un paese ad una città dai.

*Le manca il centro di Bologna?*

Molto, ci tornerei anche domani mattina. Ci vado tutti i finesettimana però, in macchina, con mio marito.

*Anche suo figlio forse?*

No mio figlio no.

*Si trova bene a Funo lui?*

Sì, lui è nato qua, è cresciuto qua, ha gli amici qua, anche a scuola va a Ferrara. Però noi stiamo pensando di tornare a Bologna; cioè il mio pensiero è quello di venire a Bologna

tra un paio di anni. Però mio figlio no, se hai la macchina, qual è il problema? Poi insomma, voglio dire, nella vita non si può mai sapere. Lui fa la scuola alberghiera, poi magari finita la scuola mi può dire: “Mamma vado a Londra a lavorare”, e io lo manderei volentieri, perché non sono quella mamma che dice: “No, no stai qua”. Le esperienze vanno fatte, quelle buone, da giovane, non quando si hanno delle famiglie con dei figli, per cui io rimarrei da sola. Io tornerei a Bologna anche domani mattina, ma proprio per tutto. Cioè hai gli ospedali, hai di tutto e di più, qua non hai niente. Qua, se non hai la macchina, sei legata agli autobus, vabbè, ci sono, meno male.

*Qual è il suo livello di soddisfazione per i servizi che offre Funo? Per i servizi scolastici, negozi, farmacie?*

Per quanto riguarda i negozi, come ho detto prima, zero, non c'è niente. Per la farmacia sì, adesso è molto valida, ci san fare, se hai bisogno, ma c'è stato un periodo in cui non era tanto bello come servizio, adesso sì, son contenta. La farmacia è utile, però non è che tutti i giorni per fortuna vai in farmacia, vai magari dal macellaio, al Conad. Abbiamo il Conad, però ha dei prezzi che sono alti e poi non ha tutto quello che dovrebbe avere un supermercato come quello insomma.

*Quindi per fare la spesa come fa?*

Io vado qui al Conad, oppure quando mio marito è a casa al sabato vado all'Ipercoop a Bologna. Per quanto riguarda le scuole mio figlio le ha fatte tutte qua, dal nido alle elementari, direi che insomma con i soliti problemi che purtroppo oggi ha la scuola: cambiamenti di maestre, bidelle che oggi non fanno più le bidelle, però insomma non ho riscontrato grossi problemi a livello generale.

*Per quanto riguarda gli spostamenti, quante macchine avete in famiglia?*

Una, perché io non ho la patente, quindi solo mio marito.

*Di che tipo è?*

Una Lancia.

*Avete altri mezzi di trasporto?*

Lo scooter, sempre di mio marito, perché è l'unico che ha la patente, e un motorino, un cinquantino di mio figlio.

*E quando abitavate a Bologna, dal punto di vista di spostamenti era diverso?*

Era eccellente.

*Usavate di più i mezzi pubblici?*

Anche sì anche perché sai, comunque Bologna, per quanto se ne possa dire, però in ogni angolo c'è una fermata dell'autobus, scendi da uno, poi fai due passi e c'è n'è un altro che ti collega dall'altra parte, insomma che dal centro ti porta in periferia, che ti porta a Castel S. Pietro.

*E quali erano invece gli svantaggi di risiedere a Bologna?*

Io onestamente non riesco a trovarne, cioè per me non ce n'è, vabbè il caos, io abitavo vicino al mercato ortofrutticolo, quando ancora era lì nel vecchio posto, per cui capirai i camion. Io abitavo sotto il mercatino, quindi la mattina alle 5 i fruttivendoli facevano la baracchina, ma a me proprio non dava fastidio, cioè ci avevo fatto l'abitudine, come qua che mi passa il treno vicino, non lo sento neanche se dormo, il caos è ovvio, nel centro, ma anche qua sai, sulla via Galliera, le macchine e i camion passano.

*Il suo stile di vita è cambiato molto da quando vive qui?*

Molto.

*Da che punto di vista?*

Se qualcuno ti dice andiamo a fare un giro qua dove vai? Non c'è niente da fare, a parte fare la spesa. È chiaro che quando avevo il bimbo piccolo lo portavo al parco, lo portavo al calcio, di conseguenza mi fermavo e stavo lì, però adesso uscire con mio figlio...oppure c'è il centro anziani...Però, insomma, non mi sento ancora proprio da centro anziani, anche perché qua gli anziani, a differenza degli anziani di Bologna, non sono molto aperti, le donne vanno solo a giocare a carte. Io mi ricordo che mia suocera andava al centro anziani, però facevano delle attività belle, che coinvolgevano. Qua sono proprio ottusi: le donne da una parte, gli uomini che giocano dall'altra parte, non fanno molto, la tombola al sabato e la domenica e poi la mentalità è proprio così, chiusa.

*Quindi se le proponessero una buona occasione per cambiare casa la accetterebbe?*

Domani mattina.

*E se non usate i mezzi pubblici, i motivi quali sono?*

Io uso esclusivamente i mezzi pubblici, perché non avendo la patente per muovermi, anche per andare all'ospedale di Bentivoglio, per dirti, devo prendere quel pulmino che si prenota. Quindi, se devo fare le analisi del sangue, devo andare là, vado a far le visite a Bologna, dal dentista vado a Bologna; per cui io mi muovo esclusivamente con i mezzi pubblici per forza di cose.

*E il treno lo usa?*

No purtroppo non riesco. Cioè mi viene talmente spontaneo andare alla fermata dell'autobus, che il treno ci metterebbe 10 minuti rispetto all'autobus, che ci impiega mezz'ora, però è più forte di me, non riesco a capire perché non mi viene. Non so, non mi sembra un mezzo con cui girare in città, cioè per dirti mi sembra di più un mezzo per fare un viaggio lungo, cioè ci vado a Milano, ci vado a Venezia per forza, invece da qua per arrivare a Bologna non mi riesce.

I mezzi pubblici, se posso dirlo, sono veramente. Capisco che loro devono fare tragitti lunghi, però uno ogni mezz'ora è troppo poco. La domenica poi ce ne è uno ogni ora, e sono pieni di extracomunitari, ma nulla togliere agli extracomunitari, cioè nel senso che anche questa gente che abita nei paesini, cioè a S. Giorgio, Cento, che si muove per andare a Bologna. Ce n'è uno ogni ora, è un macello, secondo me bisognerebbe potenziare un po' di più le corse degli autobus, se non vogliono che la gente usi la macchina. È logico che la gente non può aspettare tanto tempo. Io sono abituata a girare sempre con l'autobus, non mi crea molto disagio, ma per uno che è abituato in macchina è dura. Io vedo che con mio marito faccio fatica a portarlo in autobus, perché prendi la macchina e vai, però la macchina diventa una spesa, non trovi da parcheggiare. Dovrebbero aumentare le corse degli autobus anche la domenica, anche se c'è meno gente; poi la gente si abitua e gira meno in macchina

*Ma suo marito lavora lontano?*

Mio marito lavora in Sicilia. Quindi lui gira in aereo.

*E suo figlio come va a scuola?*

In treno, perché lo prende qua e si ferma direttamente a Ferrara, poi a Ferrara prende l'autobus che lo porta direttamente all'istituto.

## **Intervista n. 9**

La Signora J. ha 37 anni ed è originaria dell'Ungheria. Si è diplomata al liceo classico e fa l'impiegata al CUP in vari uffici dislocati nel territorio del comune di Bologna. Vive col marito e i loro due figli, una ragazza di 17 anni e un bambino di 8, a Funo di Argelato, in via Albinoni.

*Da quanto tempo vi siete trasferiti a vivere a Funo?*

Ci siamo trasferiti che il bambino aveva un anno, perciò sette anni.

*Prima vivevate a Bologna?*

Sì, nel quartiere San Donato.

*Per quanto tempo avete abitato a Bologna?*

Io ho abitato a Bologna da quando sono arrivata in Italia, perciò dal '90 al 2002; 11 anni.

*L'abitazione dove vivevate prima com'era?*

Era un grattacielo, eravamo al dodicesimo piano, tutto un altro genere; un appartamento piccolino, 60 metri quadri, però si viveva bene, si vedeva fino a San Luca tranquillamente da lì, tutto era sotto ai nostri piedi.

*Conoscete altre persone che hanno fatto una scelta come la vostra?*

Tanti, tanti; già nel palazzo dove abitavamo prima, che erano 100 appartamenti circa, molti si sono trasferiti, molti hanno cambiato casa; alcuni sono andati a Casalecchio, alcuni a San Pietro in Casale; alcuni perché volevano una casa più grande, o con il giardino oppure per cambiare un po', perché insomma quello era un appartamento.

*Ci sono altri motivi per cui siete venuti via da Bologna?*

Noi cercavamo perché volevamo qualcosa di più grande, perché quando è nato Gabriele non ci stavamo più; l'appartamento era piccolo in realtà e stavamo un pochino stretti perché considerando che io ho i genitori che vengono qui spesso a trovarmi dall'Ungheria: mio fratello con la sua famiglia che sono in 4, mio marito ha un fratello in Danimarca che ha due figli, per cui spesso abbiamo gente a casa e noi volevamo una casa più grande anche per questo motivo e poi avevamo piacere di dare una cameretta a ogni bambino, perché la differenza di età è tanta, 12 anni sono tanti, insomma perché anche mia figlia avesse po' di privacy. Questo è il motivo primario, poi non volevamo comunque allontanarci troppo da Bologna ma avere qualcosa a un prezzo accettabile; bisogna dire che adesso bisogna andare più in là perché sono aumentati i prezzi; diciamo che Castel Maggiore era costosissima già all'epoca, Funo un po' meno.

*Avevate preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*

Siamo stati a vedere case a San Giorgio, sempre sulla pianura, perché anche Casalecchio ci sarebbe piaciuto ma Casalecchio è molto gettonato.

*Questa casa è di vostra proprietà?*

Sì.

*E come tipologia è una villetta?*

Sì è una villetta a schiera, c'è un'altra famiglia e poi lì ci sono delle altre case. C'è questo pezzetto di giardino, però insomma è un po' indipendente. Abbiamo anche una parte di mansarda che abbiamo predisposto per gli ospiti: ci abbiamo messo il divano letto e poi la libreria così non dà molto fastidio e possiamo stare tutti con un po' più di privacy.

*Quindi diventa una casa a tre piani?*

Sì, più o meno sì, dopo se volete vi faccio vedere sotto c'è la cucina, la sala e un bagno, poi sopra al primo piano ci sono le camere, c'è la camera per noi che è bella comoda, e poi due camere più piccole per i bambini e un bagno; e poi c'è questa mansarda che praticamente è tutta superficie calpestabile ed è grande come la casa, però è bassa, ma si può sfruttare abbastanza bene.

*La casa dove abitavate a Bologna era in affitto o di proprietà?*

Era di proprietà di mio marito, l'aveva presa prima di conoscere me assieme ai suoi genitori.

*Se avete deciso di vendere a Bologna e di comprare qui avete dovuto aggiungere molto alla cifra di partenza?*

Eh sì, molto.

*Questa casa quanti metri quadri sono?*

120 dice mio marito.

*Quali sono gli aspetti positivi e negati di vivere a Funo?*

Tra i positivi secondo me c'è il fatto che è molto tranquillo, a me piace molto che i bambini vadano in giro da soli, qui la gente si conosce di più, quando vai in giro incontri la gente, anche il mio bambino di 8 anni lo lascio andare al parco tranquillamente, mentre a Bologna non si potrebbe fare. A Bologna non si può uscire, specialmente in centro per un bambino di otto anni; ma anche per una ragazzina come mia figlia, infatti lei fino qui a Castel Maggiore o a Funo la lascio andare da sola, ma a Bologna ancora non la lascio andare, perché si vede certa gente già in zona stazione, perché noi arriviamo spessissimo in treno e già lì ci sono certe facce che per una ragazzina di 17 anni non è bello. Qui è più tranquillo, è più sicura; noi abbiamo avuto i ladri in casa qui due anni fa mentre eravamo fuori per Natale, da allora abbiamo messo l'antifurto, che era una cosa da fare evidentemente; tutti gli altri hanno già messo la grata, noi abbiamo pensato di mettere l'antifurto. Però, nonostante questo io sono più tranquilla, per la strada, per i bambini, sono più tranquilla. Tra gli aspetti negativi c'è

principalmente la distanza; cioè bisogna organizzarsi molto bene. Allora noi a Bologna dobbiamo andarci tutti i giorni; per lavorare e comunque mio suocero vive a Bologna e mio marito va a trovare suo padre e comunque tutti i giri bisogna andare a farli, perché se devi andare a comprare qualcosa, perché c'è il Conad qui e va bene per comprare le cose di tutti i giorni, ma la spesa grossa e quel negozio dove va mio marito, non so come si chiami, perché lui aggiusta tante cose; e allora bisogna organizzarsi per andare a Bologna. La macchina la usiamo poco, siamo convinti che debba essere usata poco, usiamo tantissimo i mezzi pubblici e la bicicletta. La scomodità è che a Bologna arrivavo in un attimo dappertutto adesso devo guardare gli orari del treno, degli autobus, vedere un po' che giri fare, uno si deve organizzare perché per andare in centro si va comunque bene con i mezzi pubblici. Anche sulla scelta della scuola superiore da far fare a mia figlia ha inciso anche il fattore della distanza.

*Quando abitavate a Bologna come vi spostavate?*

Sempre con i mezzi pubblici, io uso la macchina solo una volta la settimana quando si deve andare a fare la spesa all'Ipercoop, oppure quando portavamo dal pediatra il bambino, e poi per i lunghi viaggi, per andare in Ungheria dai miei oppure per andare in vacanza in estate, però durante la settimana la usiamo il minimo indispensabile, cioè più di due volte la settimana io non la muovo proprio.

*E ti manca un po' il centro di Bologna?*

Ma un io ci vado sempre in centro, a parte che a lavorare sono spesso in uffici centrali, poi ce n'è un altro in zona Bolognina, vicino a via Matteotti. Ma io ci vado spesso a Bologna anche con mia figlia a fare dei giri. Al cinema io sono più comoda ad andare nel centro di Bologna che prendere la macchina ed andare a Casalecchio o al Medusa, vado più spesso al Jolly e in tutti i cinema di Bologna. A me piace il centro, ma non viverci.

*Siete soddisfatti dei i servizi che offre Funo? Per esempio i servizi scolastici, i negozi.*

Sì tutto sommato sì, di negozi è un po' povero. I servizi scolastici vanno bene, c'è il nido, la scuola materna, la scuola elementare, mio figlio ha fatto qui la scuola elementare e mi sono trovata bene, poi è tutto vicino, perché la distanza più grande è 800 metri per arrivare a scuola e non è niente di che. Le medie non ci sono però sono ad Argelato e abbiamo il pullmino, è una cosa gestibile. Dei negozi invece non sono soddisfattissima, ce ne dovrebbero essere di più, però capisco che non vivono, perché qui la maggior parte è gente come noi e tutti vanno a lavorare a Bologna e tornano qui

alle 16/17, per cui capisco che i negozi non sopravvivano. Perché anch'io, se mi serve qualcosa vado al Meraville o piuttosto vado in centro a Bologna, ci vorrebbe qualcosa in più. Come altri servizi, abbiamo il medico qui a Funo, la posta c'è, la biblioteca è aperta purtroppo solo il pomeriggio, e anche questo è evidentemente perché non ci sono richieste, se no c'è la biblioteca a Corticella che è vicino.

*E per quanto riguarda i servizi per il tempo libero? Sia per te che per i tuoi figli?*

Mio figlio adesso fa basket, ha frequentato la piscina a Castel Maggiore, che poi Funo è così vicino a Castel Maggiore che è una distanza affrontabile, mia figlia infatti andava in piscina a Castel Maggiore da sola perché è a 10 minuti di bicicletta, adesso quest'anno ha smesso, fa altre cose. Come attività sportive ci sono tante cose. E poi, va beh, d'estate c'è il centro servizi, il centro estivo per i bambini, i campi estivi, per cui secondo me va bene; ci sono vari sport: c'è calcio, c'è pattinaggio, c'è tennis, insomma volendo le cose ci sono.

*Quali sono i vantaggi di vivere in una casa di questo tipo?*

Ah, per me tantissimi, intanto non abbiamo nessuno che ci cammina sulla testa con i tacchi o che gioca con la pallina, che a mio marito l'ultimo periodo gli stava venendo un esaurimento nervoso perché avevamo, una famiglia il cui bambino lanciava le castagne dall'alto, che dal 13° piano diventa un po' un problema, e una volta mentre passeggiavo con mio figlio che era ancora un neonato, con la carrozzina, è arrivata una castagna davanti a me, insomma quello può uccidere un bambino e vabbé, qui questa cosa non c'è. E poi, non dico proprio che siamo indipendenti perché ho dei vicini, però possiamo stare qui in giardino se ho della gente, permette anche una vita insomma secondo me un po' più libera, perché l'appartamento, almeno in quei palazzi grandi, perché ci sono anche quei palazzi un po' più piccoli, con un paio di appartamenti, quelli sono invece ammassati, l'uno sull'altro, poi si sente tutto. No, è un'altra cosa adesso, sì c'è un po' di rumore perché stanno costruendo, però il sabato e la domenica spesso noi ci mettiamo qui fuori, mia figlia studia, io mi metto fuori lo sdraio, ci mettiamo un po' a giocare, insomma ci piace. Mio marito ha un piccolissimo orto lì, un striscia, che a lui piace molto e si diverte anche con questo, si sta all'aria buona.

*Avete solo una macchina?*

Sì, una Fiat Brava, vecchia.

*Avete altri mezzi di trasporto: moto?*



Avevamo un motorino, però poi mio marito ha fatto un incidente quasi subito dopo che siamo venuti qui e l'ho convinto a darlo via, perché abbiamo preso un po' paura, si è dovuto operare e allora abbiamo detto che forse non era il caso. Abbiamo le biciclette, almeno sette o otto; tante, una la teniamo anche a Bologna Centrale in stazione, perché è comodissimo, prendiamo il treno e poi prendiamo la bici e andiamo.

*Il suo orario di lavoro tipico?*

Io come orario dovrei fare 07.55/12.25: è un orario molto corto, è il più corto che c'è da contratto, non ho accettato orari più lunghi, perché mio marito fa i turni e io devo restare libera al pomeriggio, però l'azienda a volte chiede di fare qualche ora al pomeriggio, oppure anche di cambiare il turno, e se uno lo accetta allora ha dei vantaggi infatti ci sono dei permessi o delle cose contrattuali. Ma normalmente io all'una dovrei finire.

*Come raggiunge il suo luogo di lavoro e quanto ci impiega?*

Allora a Corticella ci vado solo in bicicletta, ci metto sui 20-25 minuti, dipende da quanto corro, saranno cinque chilometri. Se vado in via Tiarini dipende, ci vado anche in bicicletta o in treno, dipende un po' dal tempo, da quello che devo fare dopo: se devo andare a casa subito o se ho dei giri da fare, a Montebello è uguale, invece se mi mettono a Borgo Panigale ci vado con i mezzi pubblici, è troppo lontano.

*Ci va in autobus?*

No, cerco di andarci in treno, prendo quello fino a Bologna e poi prendo quello verso Porretta, e poi vado a Borgo Panigale.

*E qui a prendere il treno ci va in bicicletta?*

Sì, sempre.

*Riuscirebbe a farci un resoconto di una sua tipica giornata lavorativa? Che attività che svolge una volta uscita dal lavoro, come si sposta per farle..*

Allora tipica è un po' difficile da dire perché ogni giorno è diverso; diciamo che se non ho niente da fare alle 12.30/12.45 torno a casa e preparo da mangiare perché alle 13.45 arriva mia figlia dalla scuola superiore e dopo mangiato ci si rilassa un po', poi magari faccio qualcosina, alle 16.00 vado a prendere mio figlio, due volte alla settimana lo devo portare all'allenamento di basket, quando non ha allenamento o andiamo al parco, o andiamo da qualche amichetto o se non andiamo da nessuna parte veniamo a casa e allora lo faccio un po' studiare se ha delle cose da recuperare o lo faccio un po' giocare. Poi preparo la cena, preparo la lavatrice, poi mangiamo e difficilmente usciamo dopo cena, stiamo a casa solitamente. Se i bambini mi stanno molto addosso giochiamo, se no

leggiamo, ci rilassiamo davanti alla tv. Altri giorni invece magari non posso venire a casa subito perché ho dei giri da fare a Bologna, allora faccio i giri che devo fare, poi l'importante è che arrivi a casa prima delle 16.00; perché mia figlia si arrangia anche da sola a mangiare, ma mio figlio bisogna andarlo a prendere a scuola assolutamente e non ho altri appoggi, ho qualche mamma che ha la delega ma è solo per casi di estrema necessità e non si può approfittare, e mia figlia, non essendo ancora maggiorenne non può andare lei. Mio marito fa i turni; oggi è il suo giorno libero ed è a casa, ma di solito o la mattina o il pomeriggio non c'è e allora mi organizzo così. Qualche sera, se per esempio mia figlia deve uscire vado a prenderla perché non voglio che torni da sola, se c'è un'occasione tipo qualche compleanno in pizzeria vado a prenderla, molto tranquillamente. Invece sabato e domenica magari usciamo un po', andiamo al cinema o a Bologna.

*E anche a prendere il bambino ci vai in bici?*

Sempre in bicicletta, lui ha cominciato già quando andava all'asilo, a 4 anni già andava a scuola in bicicletta, anche d'inverno perché questo ci è troppo comodo, andando in bici poi se vogliamo andare al parco ci possiamo andare in bici, se mi voglio fermare alla Conad che mi manca qualcosa mi è troppo comodo, allora lui è sì è abituato tanto ad andare in bicicletta, più che a piedi; quando andiamo in Sala Borsa che è vicinissimo alla stazione, sarà un quarto d'ora a piedi a lui sembra tantissimo. Invece con la bici fa tranquillamente chilometri. Ogni tanto d'inverno mi chiede: "Mamma ma perché non andiamo anche noi in macchina a scuola?" e io gli dico: "Ma non ti ricordi che siamo tutti allergici? È anche colpa delle macchine e del fatto che molta gente usa le macchine anche solo per fare 100 metri?", e allora andiamo tutti in bicicletta che è meglio. Si amo tutti allergici ai pollini e a queste cose, non siamo nati così, però lo siamo diventati, dicono che è dovuto all'inquinamento, a tante cose, ma c'è di peggio, insomma.

*E durante il weekend?*

Durante i week end andiamo in giro, a me piace molto andare a Bologna, andiamo spesso in Sala Borsa. Insomma quando c'è qualcosa io vado a Bologna e facciamo il sabato e la domenica. Oppure, d'inverno andiamo al cinema o anche a teatro, oppure quando viene la bella stagione invitiamo noi certi parenti e facciamo la grigliata. Oppure viene qualcuno da noi ospite, tre o quattro volte l'anno capita, allora portiamo in giro loro. Ma andiamo anche a Ferrara, da qui in treno è comodissimo, l'ultima settimana di agosto quando ci sono i Buskers ci andiamo sempre, ci siamo andati anche altre volta,

per il Balloon Festival delle mongolfiere. E sempre con il treno, con i nostri zainetti. Poi non so, siamo andati anche a Venezia, quando avevamo gente, che in treno sono due ore, arriviamo prima a San Pietro in Casale, lì prendiamo il treno quello veloce che non si ferma a Funo e siamo arrivati.

*Quali erano invece i vantaggi e gli svantaggi di vivere a Bologna?*

Il vantaggio è che era tutto vicino, cioè era tutto raggiungibile con brevissimi spostamenti, e quello era il vantaggio principale, e poi Bologna ha più servizi e con orari più lunghi. Tra gli svantaggi per me c'è che è una città meno sicura, più inquinata e meno vivibile. Io ho abitato in zone in cui c'era il verde però io sono stata in zone a Bologna dove davvero c'è solo cemento. Abbiamo una famiglia di amici che abita in via Berti, e c'è solo cemento là, tutte case. Hanno un figlio che ha l'età del nostro e quando qualche volta andiamo da loro io poi dico a mio marito che se abitassimo lì, le bici le dovremmo mettere proprio via. Insomma Bologna ha queste problematiche qui: poco verde, troppo movimento di traffico, poca sicurezza.

*È cambiato il vostro stile di vita da quando state qui?*

Io cerco di mantenere lo stesso, comunque andare a Bologna è una cosa positiva che cerco di far fare anche ai bambini io. Però poi, qui stiamo molto più all'aria aperta, perché prima al di fuori del centro in giro non andavi, anche per i bambini, i giardini Margherita, ecco sì, adesso invece stiamo molto più fuori, dalla primavera fino all'autunno mangiamo molto qua fuori e ci piace

*E sul modo in cui trascorrete il tempo libero ha inciso la vostra scelta?*

Ma, ecco, andiamo magari di più in bici, anche a Bologna lo facevamo ma là lo si faceva per raggiungere qualcosa, invece qua è per fare anche dei giri.

*Se vi proponessero una buona occasione per tornare a Bologna e lasciare questa casa la accettereste?*

No, in centro no, magari in periferia, con queste condizioni, un tipo di casa così, potremmo pensarci, un po' più vicino a Bologna, ma non in città.

*Adesso di solito chiediamo: "Quanto tempo al giorno più o meno trascorrete in automobile"?, però nel vostro caso..*

Eh poco, perché se devo andare a fare la spesa all'Ipercoop ci metto quei 20/25 minuti all'andata e 20/25 al ritorno, ma se non devo andare a fare spesa niente.

*Anche suo marito va in bici a lavorare?*

Sì, lavora in centro a Bologna, ma gli piace, in inverno invece usa i mezzi pubblici; qualche volta gli capita di dover prendere la macchina un po' perché magari ha dei turni, e se finisce a un orario in cui non c'è più il treno non può più venire casa, ma se ha il treno lui utilizza il treno.

## **Intervista n. 10**

La Signora R. ha 51 anni. Ha abitato a Bologna fino al 1984, anno in cui, insieme al suo nucleo familiare, si è trasferita a vivere a Funo di Argelato. Attualmente vive in una villetta bi-familiare col marito, una delle sue due figlie, dell'età di 22 anni che frequenta l'università a Bologna e sua madre, che ha problemi di salute.

*Da quanti anni vive qui, in questa casa?*

In questa casa vivo dal 2001. Io ho abitato a Bologna fino a quando mi son sposata, allora le case a Bologna costavano moltissimo e qui costavano molto meno, qui c'era molta campagna, era isolato da tutto, però le case costavano meno e abbiamo comprato una casa qui vicino, dove abbiamo abitato per 14 anni, dopo di che ho abbiamo venduto e siamo venuti ad abitare qui. E comunque da Funo non mi voglio più muovere adesso, anche se allora non mi piaceva.

*A Bologna in che zona abitava?*

Quando ero bambina abitavamo di fianco al teatro comunale in via Castagnoli; ho fatto la materna lì, poi ci siamo trasferiti in via Bentivogli, lì dove c'è l'ospedale Sant'Orsola e ho abitato lì finché non mi sono sposata. Poi mi sono sposata e sono andata a vivere in via San Donato e ho vissuto lì finché non ho comprato qui la casa.

*Dove lavora?*

Io Lavoro a Bologna, a Rete7 in tv, in Stalingrado.

*Come va al lavoro?*

In macchina.

*E quanto tempo ci mette?*

Siccome io ho degli orari buoni, diciamo privilegiati, sui 18 minuti; però quando andavo a lavorare negli orari di punta, portavo le bimbe a scuola e ci mettevo di più perché c'era sempre una gran fila: anche 40 minuti; il doppio. Adesso in 20 minuti, neanche, se

non trovo traffico io sono a casa. Faccio la strada qui dietro e vado bene. Io avrei voglia anche di prendere i mezzi pubblici però in questo momento non posso perché ho mia mamma che ha l'alzheimer, per cui devo accompagnarla al centro diurno e poi da lì vado direttamente al lavoro; quindi mi diventerebbe scomodo, perché dovrei comunque accompagnare la mia mamma al centro diurno e dopo di che riportare la macchina a casa e fare un pezzo di strada a piedi. Io una volta andavo a lavorare in corriera; quando mi sono trasferita qui a Funo, i primi anni, avevo la patente ma non guidavo; tutti i giorni facevo un tratto di strada a piedi, che deve essere circa 1 km, prendevo la corriera e andavo a lavorare in corriera, l'ho fatto tanti anni. Poi so che c'è anche la stazione qui a Funo, però per me sarebbe scomodo, il treno so che è comodissimo, specialmente per quelli che lavorano in centro, io invece arrivo in stazione e devo prendere il 25 per poi tornare indietro; cioè son altri 15-20 minuti di autobus, per cui a quel punto a me non conviene più. Però, se ci fossero i servizi.

*Prima di scegliere Funo come zona in cui venir ad abitare, avete preso in considerazione altre zone?*

Sì, allora abbiamo guardato soprattutto il prezzo, era una cosa importante. Questa era una zona che non conoscevo, neanche sapevo che esistesse Funo, già per me Corticella, quando abitavo a Bologna, era fuori mano, adesso invece sei a Bologna.

*Questa casa è di vostra proprietà, com'è composta?*

Al piano terra c'è la sala con la cucina, poi abbiamo un bagno e il garage; al piano di sopra abbiamo tre camere: una matrimoniale e due singole; io ho due figlie, adesso però una figlia è uscita di casa e ho preso in casa mia mamma; poi c'è un bagnetto e sopra ancora c'è una mansarda dove le mie ragazze studiavano, suonavano il pianoforte, adesso la mansarda la utilizziamo meno. La casa è diventata un po' grande per noi effettivamente adesso.

*La casa dove abitavate prima, invece, a Bologna era grande come questa?*

No, era più piccola, aveva due camere, la sala, un cucinottino, poteva essere sui 100 metri, però era una di quelle case di una volta con il corridoio enorme. Quando tu entravi c'era un corridoio che alla fine era una stanza, poi in fondo c'era il bagno, appena entravi avevi qui sulla sinistra una sala con un cucinottino piccolo piccolo e poi le due camere da letto.

*Era di vostra proprietà?*

No, era in affitto: sia quella dove io abitavo da ragazza, sia dopo quando mi sono sposata e sono andata ad abitare con la famiglia di mio marito, anche loro erano in affitto. Ricordo che in quegli anni, gli affitti erano altissimi, a Bologna adesso sono un po' calati, anche se comunque c'è chi ci specula specialmente con gli studenti.

*Per lo stesso prezzo con cui avete acquistato qui, a Bologna non sareste stati in grado di comprarne una uguale?*

No. La casa dove abitavamo prima di venire qui, ma sempre a Funo, sarà a 300 metri da qui in linea d'aria, anche quella era sui 100 m<sup>2</sup>, c'erano due belle camere da letto grandi, avevamo due bagnetti un po' stretti, in uno c'era la vasca, in uno la doccia, poi avevamo un sala. Era in un piccolo condominio, eravamo in sei famiglie, però quello che ci ha fatto decidere di cambiare è che sopra avevamo l'eternit e allora abbiamo deciso di vendere. Come misura ci stavamo anche là, ma quando vendi ti vuoi sempre migliorare e allora abbiamo preso una casa al piano terra con un po' di giardino.

*Questa è una villetta bi-familiare?*

Sì, una bi-familiare.

*Ha il giardino sia dietro che davanti?*

Sì.

*Ci può dire quali sono gli aspetti positivi e quelli negativi di vivere qui a Funo?*

Gli aspetti positivi secondo me sono la tranquillità, la pace, il non troppo inquinamento, per carità c'è l'inquinamento anche qui a Funo. A noi la natura, l'ambiente, piace molto, la libertà che ti puoi prendere di andare a farti un bel giro, in mezzo ai campi, in campagna. Tutto sommato poi, i servizi qui a Funo ci sono, funzionano bene, il nido, la scuola materna sono eccellenti, la scuola elementare anche, la scuola media non c'è qui a Funo, bisognerebbe andare ad Argelato o a Castel Maggiore, che è esattamente qui dietro, ci si può andare anche a piedi o in bicicletta. Se non ti vuoi spostare non c'è tanta, tanta scelta; però le scuole ci sono, sia medie, sia superiori. Sicuramente qui non ci sono delle scuole come a Bologna, qui bisogna anche un po' accontentarsi. I ragazzi, anche in adolescenza, andavano a Bologna o li accompagnavamo noi o ci andavano da soli in treno o in corriera, poi qui non c'era neanche la stazione, poi scendevano a San Giorgio di Piano e noi li andavamo a prendere, sempre in gruppo, tranquilli. A ma Funo piace.

*Anche per gli altri servizi è soddisfatta?*

Sì, adesso hanno aperto anche un Conad qui vicino, questo quartiere è completamente nuovo, io l'ho visto nascere, io una volta venivo qui con il cane a fare un giro e qui c'era campagna. Queste qui sono state le prime case che hanno fatto, poi han fatto quelle lì vicino al Conad. La farmacia c'è, poi io sono sul confine con Castel Maggiore, io vado anche all'USL a Castel Maggiore. Le mie ragazze le superiori le han fatte qui a Castel Maggiore, le medie anche, benché il comune di Argelato ci avesse fornito eventualmente il pullmino per andare ad Argelato, però io invece passavo a Castel Maggiore per andare a lavorare e portavo le ragazze. Anche l'ospedale, tutto sommato è comodo, perché abbiamo l'ospedale di Bentivoglio che funziona molto bene. Io tra l'altro ho diversi problemi di salute, però mi sposto bene, ad esempio quando vado al Rizzoli ci vado in autobus, perché altrimenti ad arrivare al Rizzoli con la macchina faccio fatica a guidare, perché io ho una malattia e ho un'invalidità al 100% perché ho problemi alle mani e alle braccia, per cui, per me, tornando al discorso di prima, i mezzi pubblici farebbero molto comodo, io ho una macchina col cambio automatico, ma ultimamente ho anche difficoltà a guidare, a girare il volante. Qui l'unica cosa che manca, è qualcosa per i giovani, secondo me, perché per le persone anziane tutto sommato c'è il centro anziani, mia mamma frequenta il diurno a Castel Maggiore, perché è proprio qui dietro, però ce l'avrei anche ad Argelato, ma mi è più comodo così, io passo carico la mamma, altrimenti dovrei fare più strada. Io ho riscontrato che per i giovani c'è poco, avendo avuto due figlie che son state giovani; o le incanali nello sport, altrimenti le fai andare in parrocchia, all'oratorio il sabato e domenica; nell'altra casa andavano giù in cortile a giocare senza problemi, io mi affacciavo e loro erano lì, sotto casa, così avevano anche un momento per stare con altri bambini più grandi o più piccoli, per socializzare, al di là della scuola. Andavano anche in parrocchia, le ho iscritte anche agli scout, perché sennò poi arrivano a quell'età 13-14 anni e dove vanno? Cosa fanno?

*Sua Figlia quando esce va verso Bologna adesso?*

Sì, lei però usa la macchina. A dire il vero nei primi anni di università si muoveva con la corriera, poi però una nostra amica, che è come una zia per lei anche se non siamo parenti le ha prestato la macchina e specialmente adesso che è inverno la usa, ma solo perché c'è questa macchina che ci hanno prestato, altrimenti dovrebbe andare coi mezzi.

*Quante macchine avete?*

Noi abbiamo due macchine, e poi c'è quella che ogni tanto ci presta la nostra amica.

*Non avete altri mezzi di trasporto ?*

Sì, il motorino, è di mio marito, mia figlia non lo guida, non l'ha mai voluto.

*Le manca un po' il centro di Bologna?*

Un pochino sì, un pochino mi manca perché comunque il centro di Bologna ha un fascino, però io ci vado spesso in centro per lavoro, mi piace girarlo a piedi. Però il centro di Bologna è un po' caotico, ho scoperto molto il centro di Ferrara ultimamente, che secondo me è più a misura d'uomo, il centro di Ferrara è bellino da metti, ci sono stata sabato scorso per negozi, c'è gente, ci sono giovani, poi vanno tutti a piedi, e l'ho riscoperto molto. Adesso mi viene di più andare a Ferrara piuttosto che a Bologna; perché poi, Bologna è bella, però certe parti del centro il sabato e domenica si svuotano: non dico Via Indipendenza, che lì è caotica, però, specialmente la zona universitaria, che comunque è molto bella, una volta Bologna centro era vissuta perché c'erano tutte queste famiglie, adesso ci son tutti studenti, non che prima non ci fossero, però adesso ce ne son troppi, io parlo per esperienza, la maggioranza della gente che aveva degli appartamenti di proprietà non li affitta alle famiglie, li affitta agli studenti, fuori sede, che per la maggior parte nel fine settimana tornano a casa. Bologna è bella, però, è cresciuta molto in fretta.

*Per quanto riguarda i negozi?*

Ecco, i negozi, c'è poca roba, magari il sabato si può andare a Ferrara, negozi poca roba, noi il sabato andiamo a fare la spesa all'Ipercoop, al Lame, che è comodo, qui c'è il Conad, è un pochino più caro, però c'è tutto. Una volta tutti giorni si andava a prender il pane fresco, quello non esiste più: io arrivo il venerdì, apro il frigo e vedo quello che c'è e mangiamo quello che c'è, poi il sabato andiamo a far la spesa.

*Ci può raccontare una sua giornata tipo?*

Io la mattina verso le 6.30 mi sveglio, verso le 7.00/7.30 sveglio anche mia figlia e alzo la mia mamma che è da seguire, poi verso le 8.30 esco, e porto la mia mamma al centro diurno, poi verso le 8.45 sono in macchina e mi avvio verso il lavoro, arrivo a lavorare verso le 9.10/9.05; come vi ho detto ho un orario abbastanza flessibile. Una volta quando avevo le bambine piccole venivo a casa per l'ora di pranzo per fare due chiacchiere, ma era più il tempo che perdevo anche se avevo una pausa più lunga; adesso non lo faccio più e mi porto il mangiare a lavorare. Verso le 16.00, torno a casa, mi riposo un attimo e vado a prendere la mia mamma verso le 17.00/17.15, dopo di che se devo andare un attimo in farmacia o così, ma tendo a fare tutti i miei giri il sabato



mattina, la spesa, la posta, in comune. Una volta tornata a casa imposto la cena. Mia figlia rientra verso le 18.30, mio marito verso le 19, dipende poi anche dal traffico. Poi ceniamo, io verso le 21.30 devo dare tutte le medicine alla mia mamma, la devo un po' sistemare, le devo mettere il pannolone e deve essere lavata, legata e così, e verso le 22.00 finalmente io e mio marito ci mettiamo un po' sul divano, ci sdraiamo e ci addormentiamo perché in tv non fanno mai niente.

*Dal punto di vista dello stile di vita è cambiato da quanto abitavate a Bologna?*

Sì, è cambiato lo stile di vita, perché innanzitutto abbiamo degli animali, che a Bologna non avevamo, quindi sei costretto a portarli fuori, a fare un giro. Abbiamo anche più un buon rapporto qui con i vicini di casa, io son stata fino a mezz'ora fa con la mia vicina, ci conosciamo tutti qui in questo quartiere, magari con i miei vicini ci troviamo anche fuori a mangiare una pizza, ma con gli altri niente più di "buongiorno e buonasera", se io vedo una macchina un po' "sospetta", guardo bene chi sia.

*Dal punto di vista della mobilità, quando abitavate a Bologna vi muovevate di più con i mezzi pubblici?*

Sì, sicuramente però perdi tempo. Io ho notato una cosa poi adesso c'è sempre traffico, anche alle 15.30 alle 16.00 c'è un po' di traffico.

*Complessivamente, a occhio, quanto tempo al giorno impiega in spostamenti, esclusi quelli per lavoro?*

Calcola che io ci metto venti minuti ad andare però poi mi devo fermare dalla mia mamma; e sono 40 minuti al mattino e 40 minuti al pomeriggio; quando poi non vado dal dottore perché poi, se devo andare dal dottore ci devo andare in macchina

*Ce l'ha qua vicino il dottore?*

Ce l'ho qui a Funo, però ci devo andare in macchina, a piedi potrei anche andarci ma dovrei avere come minimo un'ora di tempo e io ci vado anche abbastanza spesso e anche in farmacia ci vado in macchina è difficile che ci vada a piedi. Io minimo due ore in macchina al giorno ci sto. Poi magari devo accompagnare la mia mamma all'ospedale di San Pietro in Casale dove è seguita, e quando deve fare degli esami del sangue devo andare lì. Io cerco sempre di prendere, specialmente con la mia mamma degli appuntamenti dove c'è la possibilità di arrivarci bene in macchina perché con i mezzi con mia mamma non ci posso andare; quindi prendo appuntamenti a Bentivoglio, a San Pietro in Casale, San Giovanni, dove c'è la possibilità di andare in ospedale a

parcheggiare in un parcheggio decente perché se vai al Sant'Orsola è un po' un problema, se vai all'ospedale al Rizzoli idem.

*Che tipo di macchine avete qui in famiglia?*

Io ho una Aigo della Toyota, che consuma poco e mio marito ha una Stilo 1800 e poi ha il motorino perché d'estate la macchina la lascia ferma e va in motorino.

*Lui dove lavora?*

Lui lavora più lontano, a Bargellino, a Borgo Pianigale e tutte le mattine con la macchina va a Bologna.

*E quanto ci impiega?*

Di più di me, se trova la tangenziale occupata sta più di un'ora a tornare a casa, che poi lui ha gli orari di punta, 18-18.30-19.

*Anche la mattina?*

La mattina cerca di partire prima delle sette, perché prima delle sette si va bene. Anche per lui andarci con in mezzi pubblici sarebbe un problema, perché dovrebbe prendere l'autobus o il treno per andare in centro, poi prendere l'autobus, sarebbe disumano, ci vorrebbe la metropolitana. Ci vorrebbero degli abbonamenti rilasciati dal comune ai cittadini, magari a un prezzo buono, così la gente sarebbe più incentivata anche. Quando devi andare in autobus ti devi preoccupare di andare a prendere il biglietto, devi avere 1 euro un tasca. Poi io non mi lamento, presumo che Bologna sia una città grande ma dove si sta bene, un conto e se noi paragoniamo Bologna con una piccola città di provincia, ma Bologna insomma, non è ai livelli di Milano o Roma però già Ferrara è tutta un'altra cosa, è carina, ma è più piccolina. L'altra mia figlia è andata ad abitare a San Pietro in Casale, anche lì le case costano molto, ti devi spostare perché Castel Maggiore e Funo hanno dei prezzi altissimi per le case; abbiamo girato qui a Funo per cercare, ma le case erano care, e allora preferiscono tenerle vuote, ferme, sperando che il mercato torni a lievitare. Mia figlia è andata ad abitare a San Pietro e si muove in treno. Lei lavora a scuola come educatrice. La mattina va in stazione in bicicletta e va benissimo, loro poi hanno solo una macchina, il suo fidanzato lavora a Bologna al centro Meraville, ci mette anche lui quaranta minuti.

*Le sue figlie, per gli spostamenti che fanno: per trovarsi con gli amici, per la palestra, utilizzano la macchina per spostarsi?*

Sì. Anche al cinema vanno a Bologna, vanno al multisala lì al Medusa, vicino alla fiera dove hai la possibilità di parcheggiare. Poi per esempio sabato sera sono andati a

pattinare a Rastignano, ma ci devi andare in macchina. Le mie figlie andavano in piscina a Corticella, e allora lì ci puoi andare anche in corriera, ma ci vanno in macchina che è meglio. Si dice tanto di utilizzare i mezzi pubblici, ma lo si potrebbe fare se non dovessimo rispettare degli orari, ma se devi stare sul mezzo pubblico delle ore, è quello secondo me che penalizza. Se per andare a lavorare ci mettessi dieci minuti in più, io mi lo prenderei, ma se i tempi ti si triplicano, come si fa? A me però all'inizio non piaceva abitare qui.

*E perché non le piaceva?*

Secondo me era un "andro desolato", abituata ai portici, ai negozi, ero più giovane, avevo tutto lì: la parrucchiera lì sotto, che poi anche a Bologna adesso non è più così perché ci sono tutti i centri commerciali, però una volta avevi tutto lì, perché avevi tutti i negozi sotto casa, c'era il lattaio, il salumiere, il panificio, mi ricordo, quando ero ragazza avevamo tutto, adesso, anche a Bologna, vai a fare la spesa una volta a settimana, poi magari se ti serve qual cosina la vai a prendere sotto casa.

*Se le proponessero un'occasione unica per tornare a Bologna, lei ci tornerebbe?*

Ci penserei, in questo momento "no" a priori non lo dico, perché comunque a me Bologna piace, però adesso sto bene anche qui, mi sono oramai inserita bene qui, però non lo so. Dipende dalle zone ecco, però Bologna è Bologna, non so cosa dire. Poi dopo qui ti adatti, ti trovi le tue soluzioni, i tuoi canali, poi adesso preferisco andare a Ferrara perché è più comoda, più piccola. Però a Bologna organizzano sempre tante cose per i giovani, molte iniziative, qui per i giovani non c'è niente, sono un po' paesi dormitorio, anche se ne ho visti di peggio. Qui a Funo andiamo bene tutto sommato, perché ho visto dei paesi in delle zone che sono magari messi peggio di noi. Qui tutto sommato il paesino c'è, c'è la chiesa, ha un po' di storia.

## **Intervista n. 11**

La Signora L. è di origini bolognesi, ha 40 anni e vive a Funo di Argelato dal 2003. Precedentemente abitava in una zona della periferia a nord di Bologna, a Corticella. Abita in un appartamento insieme al marito e a due bambini, di 12 anni quello più grande e di quattro anni e mezzo quella più piccola.

*La sua professione?*

Faccio l'infermiera caposala all'ospedale di Budrio.

*Il suo titolo di studio?*

Ho la maturità più il corso per infermiera e per caposala.

*Dove abitate?*

A Funo di Argelato in via Mascagni.

*Prima dove abitava?*

Abitavo in zona Corticella. Quando sono nata abitavo nella Casa della Ferrovia, in un appartamento, e anche dopo, sempre in appartamento.

Mio marito invece è originario di Bagnacavallo e ha abitato a Bologna durante il periodo dello studentato.

*Quali sono le ragioni per cui siete venuti ad abitare qui?*

Perché abbiamo trovato casa a Funo.

*Conoscete altre persona che hanno fatto una scelta simile alla vostra?*

Sì, ad esempio mia sorella, che però poi è tornata indietro per dire. Ma l'abbiamo fatto per questioni economiche legate alla tipologia di casa principalmente, venire a Funo era un po' più conveniente che andare per esempio a Castel Maggiore.

*Avevate preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*

Sì, Castel Maggiore. Ma anche Castel Maggiore adesso è diventato troppo grande, è troppo dispersivo per certe cose e anche i prezzi delle case sono altissimi rispetto a Funo.

*La casa dove attualmente risiedete è di vostra proprietà?*

Sì.

*Che tipo di abitazione è?*

È un appartamento in un condominio, con due camere, un bagno, la sala e la cucina. Non ha il giardino, magari lo avesse! È sui 90 metri quadri circa.

*Anche la casa dove abitava precedentemente era di proprietà?*

Sì, era di proprietà di mia mamma. Era più grande di questa, circa sui 120 metri quadri.

*Se avete deciso di vendere per comprare qui, avete dovuto aggiungere qualcosa alla cifra di partenza?*

No, perché non abbiamo venduto per comprare qui, abbiamo comprato qui e basta.

*Quali sono gli aspetti positivi e negativi del vivere qui a Funo?*

Tra i positivi metterei il fatto che tutto è comodo e che c'è molto verde. Tra i negativi che si trovano pochi appartamenti! Ci sono molti appartamenti con due camere, quelli li

trovi molto facilmente, ma gli appartamenti con tre camere si fanno fatica a trovare, sia nel nuovo che nell'usato. Immagino che ce ne saranno, però in vendita non si trovano, oppure hanno dei prezzi esorbitanti, tipo 400.000 euro per un appartamento, magari bellissimo, però... C'è proprio poco mercato rispetto a questa tipologia di abitazione, si fa una fatica assurda a trovarne.

*Per quanto riguarda la mobilità, è cambiato qualcosa da quando abitate qui?*

I mezzi pubblici in realtà li ho usati sempre poco, anche prima. Li ho usati per il periodo della scuola, ma poi ho sempre avuto lavori in zone poco servite dai mezzi. Ad esempio Budrio, dove lavoro, è poco servito rispetto alla zona dove abito. Poi non riesco a tornare a casa per andare a prendere i bambini. Per cui in realtà sono sempre andata in macchina.

*È soddisfatta dei servizi che offre Funo?*

In generale sì. In realtà pensandoci, a livello di servizi scolastici mancano le scuole medie qui a Funo secondo me. Argelato comunque è comodo, c'è il pullmino, i ragazzi sono ben seguiti, è una buona struttura. Però per me, per quello che è diventato Funo, ci potrebbe stare una scuola media. Per i servizi di altro tipo invece secondo me è fornitissimo. Anche per i servizi per il tempo libero, ci sono tante cose qui a Funo. Per i servizi sanitari anche, in realtà questo tipo di servizio è più dislocato su Castel Maggiore, il distretto è a Castel Maggiore, la ASL anche. L'ospedale non c'è, però c'è a Bentivoglio o a Budrio. I servizi sanitari bolognesi se possiamo li evitiamo, un po' per questione di comodità, ma un po' anche perché lavorando io in un ospedale non mi piacciono molto gli ospedali troppo grossi. Sui trasporti pubblici, non utilizzandoli, non ti so dire gran ché su come funzionino. So che il collegamento con Bologna è garantito, che è anche abbastanza frequente, però non ti so dire molto di più.

*Quali sono i motivi per cui non utilizza i mezzi pubblici?*

A parte la scomodità, io faccio un lavoro in cui non ho proprio un orario fisso, e in più dopo il lavoro ho i bambini da dover gestire, ho proprio l'ansia di non arrivare in tempo, o di non avere gli orari giusti, che mi permettano di fare tutte le mie cose. A parte che poi ripeto, verso Budrio secondo me non c'è proprio niente, non mi risulta. Però anche se dovessi tornare a lavorare a Bologna, il mio handicap è che sono io da sola a dover gestire i bambini, per cui io ho bisogno di un mezzo che mi assicuri il fatto di arrivare.

*A Bologna ci andate spesso?*

Qualche volta, per ragioni di acquisti, o semplicemente per fare un giro, per fare due passi, per vedere Bologna. In realtà gli acquisti cerco di farli qui per perdere meno tempo. Magari ci andiamo due volte in una settimana e poi capita che non ci andiamo per un mese.

*Quali sono i vantaggi di abitare in una abitazione come quella in cui abitate adesso?*

Che è una zona molto verde, è una zona comoda, è una zona dove mi sembra non ci sia una gran violenza, è sicura, e comunque hai tutto quello che ti serve.

*Quante macchine avete in famiglia?*

Due, una Volkswagen e una Peugeot.

*Oltre a queste possedete altri mezzi di trasporto?*

La bicicletta.

*Suo marito lavora a Bologna?*

No, lavora a Medicina. Anche lui utilizza l'auto per andare al lavoro.

*Riesce a farmi un resoconto di una sua tipica giornata lavorativa? Che attività fa una volta uscita dal lavoro, come si sposta per fare i diversi tragitti?*

La mattina esco con la macchina verso le 8, vado a lavorare a Budrio, lavoro fino alle 15.30-16.00 o 17 delle volte, poi prendo la macchina, vado a prendere mia figlia che fa la materna, mentre il grande è già tornato a casa con l'autobus dalle medie di Argelato. Poi dopo o accompagno la bimba a ballo, o il bimbo a karate o da un'altra parte. Poi dopo torniamo a casa, preparo la cena ed è finita la giornata.

*Durante il weekend quali sono invece le vostre attività?*

Accompagniamo sempre i bambini in piscina, la bimba a San Giorgio e il figlio grande all'Arcoveggio, uno al mattino e uno al pomeriggio del sabato. Ci vanno entrambi con mio marito, io invece sto a casa e faccio le pulizie, stiro e preparo il pranzo. La domenica invece siamo spesso dai nonni che abitano a Bagnacavallo.

*Rispetto alla situazione precedente, quali sono i vantaggi del vivere qui?*

In realtà le due zone sono molto simili per quanto mi riguarda, solo che Funo mi è più familiare.

*Il vostro stile di vita invece è cambiato da quando abitate qui?*

Sì, ma per il semplice motivo che abbiamo due figli anziché uno.

*La vostra scelta ha inciso sui vostri ritmi di vita, rispetto alla situazione precedente?*

No.

*E sul modo di trascorrere il tempo libero?*

Nemmeno, nel senso che le due situazioni erano molto simili e anche i nostri stili di vita lo erano, quello che è cambiato è il fatto che siamo aumentati in famiglia. Per cui il ritmo di vita è aumentato, ma non per il fatto di dove abitiamo, ma per il fatto che siamo di più in famiglia, per cui ci sono più cose da fare, più cose da organizzare.

*Se vi proponessero una buona occasione per tornare indietro, la accettereste?*

No per due semplici motivi: il primo è che io adoro Funo, mi sento a casa mia; il secondo motivo è perché mio figlio ha ormai tutte le sue amicizie qua, si muove da solo, è autonomo, non ho paura se va al campetto, piuttosto che alla lezione di musica, da solo, a piedi o in bicicletta, non mi dà preoccupazione. Sono tranquilla. Io a Bologna non ci vivrei. Anche se mi regalassero una casa a Bologna io non ci tornerei (oddio se veramente me la regalassero, quanto meno ci penserei). Ma non ci tornerei per diverse ragioni: intanto perché avrei sempre l'ansia di non sapere dove mettere la macchina; poi in città è vero che si è sempre in mezzo a tanta gente, come esci trovi qualcuno – e questa cosa mi piace molto -, ma sei solo in mezzo a molti. Qui dovunque vado trovo qualcuno che conosco con cui posso fare due chiacchiere o posso farne a meno. Anche adesso per esempio, sono andata alla scuola di danza a portare la bambina, ce n'è una sola, ma ho già trovato tre mamme che conosco. A Bologna magari ce ne sono sei di scuole. Qui è anche più facile trovare delle cose in comune, sia per i grandi che per i bambini. È cambiato proprio il modo di stare insieme secondo me, in città la gente non si trova più sui gradini fuori casa a fare due chiacchiere alla sera, non c'è la dimensione della borgata. E poi i prezzi delle case a Bologna sono improponibili per una coppia che si vuole unire non c'è storia a Bologna, per quello la gente va fuori e andrà fuori sempre di più. A Bologna tutto è più grande, è più disperso. È vero anche che ci sono molti più servizi, ma poi magari quei servizi non li usi perché lavori a Budrio come nel mio caso. E poi mio figlio adesso qui ha tanti amici che mi dice: “Mamma se ci trasferiamo andiamo dove vuoi purché sia a Funo”.

*Riesce a farmi una stima indicativa del tempo che trascorre in auto ogni giorno?*

All'incirca una mezz'ora per andare al lavoro, uguale per tornare, più una mezz'oretta al pomeriggio, quando – non tutti i giorni per fortuna – i bambini sono da accompagnare da qualche parte, ma magari c'è la spesa da fare. Comunque un'ora e mezza in tutto circa.

## **Intervista n. 12**

La Signora S. ha 39 anni, ha abitato a Bologna fino al 1999, anno in cui si è sposata e si è trasferita a vivere col marito a Funo di Argelato. Lei e suo marito hanno due bambini, nel momento in cui è nato il secondo figlio hanno cambiato nuovamente casa, restando sempre all'interno della frazione di Funo.

*Età in anni compiuti?*

39.

*Luogo di nascita?*

Bologna.

*Professione?*

Impiegata presso il comune di Bologna, nell'area integrazione handicap all'interno dei servizi socio-educativi e scolastici.

*Il suo titolo di studio?*

Ho il diploma di maturità di economista dietista.

*Com'è composto il vostro nucleo familiare?*

Da due adulti, io e mio marito, e due bambini: una bimba di 9 anni e un bimbo di 5.

*Dove abitate?*

In via Stagni a Funo di Argelato.

*Da quanto tempo vi siete trasferiti da Bologna a Funo?*

Ci siamo trasferiti a Funo nel 1999, quando ci siamo sposati.

*Prima abitavate a Bologna?*

Sì, io abitavo in zona Corticella e mio marito nella zona di Borgo Panigale.

*Avete abitato a Bologna da sempre?*

Io sì, mio marito invece è originario di Lecce.

*In che tipo di abitazione vivevate a Bologna?*

Io abitavo in un appartamento con i miei genitori, di circa 80 metri quadri, con due camere, il cucinotto, il bagno e il soggiorno. Mio marito invece abitava con il fratello, avevano un'unica camera da letto, un bagno e un soggiorno-cucina.

*Poi siete venuti a Funo e avete abitato subito in questa casa?*

No, quando ci siamo sposati avevamo comprato una casa più piccola e di nuova costruzione, che aveva il soggiorno con l'angolo cottura, una camera da letto con il suo



bagno dentro alla camera, poi c'era una cameretta singola tipo studio, un altro bagno e un terrazzone bello grande.

*Dov'era?*

Sulla via principale, sulla via Galliera.

*Questa casa invece quanto misura?*

È di circa 100 metri quadri.

*Quali sono le ragioni per cui siete venuti a Funo inizialmente?*

Quando ci siamo sposati lo abbiamo scelto proprio per una questione economica, per riuscire a comprare il nuovo. Nel 1999 si spendeva veramente meno qui a Funo a comprare del nuovo. Il problema è stato successivamente, quando il mercato immobiliare è cresciuto anche qua a Funo, e nel momento in cui abbiamo avuto il secondo bambino non ci stavamo più, quindi abbiamo optato per un usato. Quando è subentrata l'esigenza di avere una metratura più grande siamo ricaduti sull'usato, quindi sempre per un problema economico.

*Conoscete altre persone che hanno fatto una scelta come la vostra, che prima abitavano a Bologna e poi si sono trasferiti?*

Ma guarda, che chi abita a Funo, anche dei nostri coetanei, che hanno i bambini a scuola, perché poi noi ci siamo integrati così, attraverso la scuola, abbiamo visto che uno dei due genitori è comunque originario di qui o di Castel Maggiore, sono rimasti nella zona di nascita. Moltissimi dei genitori dei bimbi che frequentiamo sono nati qua, molti hanno passato la loro infanzia qui.

*Avevate preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*

Abbiamo considerato Bologna, un po' tutta la città per il primo spostamento, quando dovevamo sposarci. Per il secondo trasloco che abbiamo fatto invece, col fatto che anche i miei genitori nel frattempo si erano trasferiti a Funo, di conseguenza, sapevamo già di dover rimanere a Funo, perché avevamo bisogno del loro aiuto per i bimbi.

*Questa casa è di vostra proprietà?*

Sì.

*E lo era anche la prima qui a Funo?*

Sì.

*A Bologna invece?*

Eravamo tutti e due in affitto.

*Quali sono gli aspetti positivi e negativi del vivere qui a Funo?*

L'aspetto negativo è che Funo è una frazione, a me sarebbe piaciuto di più un paese strutturato, come Castel Maggiore o Castello d'Argile, dove c'è proprio il nucleo del paese. Perché qui comunque hai il paese che è a 4-5 km. da qui e sono due realtà molto scorporate e Funo è proprio una frazione di passaggio e questo è un aspetto negativo. L'aspetto positivo è che allineandosi ad Argelato, a livello di servizi è un'entità molto più piccola, quindi diventa tutto più semplice, soprattutto per noi che venivamo da Bologna. L'accesso ai servizi qui è molto semplice: la scuola è una; i medici sono uno o due. Alla fine sono solo gli spostamenti da fare, io mi muovo a piedi a Funo, perché alla fine i servizi sono qui, anche se non ci sono tutti. Io lavoro in centro a Bologna, quindi qualsiasi cosa mi serva sono sempre in giro, però la vivo anche come una cosa molto positiva, di rione, è tutto più a dimensione d'uomo. Per me che venivo dalla città è stata una grande scoperta; in città conosci sì e no. Qui bene o male i bambini che vanno alla materna te li ritrovi alle elementari, poi te li ritrovi alle medie, si cresce insieme, i genitori sono sempre quelli, quindi c'è molta differenza rispetto al quartiere di Bologna, rispetto anche alla vita di quartiere: non hai questo tipo di relazioni, lo poteva essere un tempo forse, all'epoca della mia nonna, ma ultimamente a Bologna non è più così.

*Quando abitavate a Bologna come vi organizzavate per gli spostamenti?*

Io mi sono sempre mossa con l'autobus fino a che non ho preso la patente, e dopo sempre con la macchina. Mio marito invece quando è venuto a Bologna aveva già la macchina e si spostava solo con quella.

*Le manca il centro di Bologna?*

No, perché ci lavoro e ci vado tutte le mattine.

*Siete soddisfatti dei servizi che offre Funo?*

Per quanto riguarda i servizi educativi e scolastici, a Funo, ci piacerebbe avere anche la scuola media, perché comunque si sente il fatto di dover andare ad Argelato. A livello di verde anche, si sta benissimo, ci sono dei parchi bellissimi; a livello di traffico, a parte la via Galliera, appena entri nelle zone residenziali non c'è più il problema. Anche a livello di negozi, è molto servito per le minime necessità. C'è anche la stazione dei treni, io non sento mancanza di servizi. Dal punto di vista scolastico certamente mi piacerebbe avere un nucleo scolastico più completo, mi piacerebbe avere tutti i servizi scolastici a Funo. Come servizi di medicina generale, di medico curante io mi trovo benissimo, sopra la farmacia c'è questo poliambulatorio dove secondo me ci sono dei medici molto preparati, anche se hai bisogno di fare delle punture puoi contare su di

loro. In più c'è il distretto di Castel Maggiore per le analisi del sangue, che è molto comodo, altrimenti per la massima sicurezza Bentivoglio è veramente a due passi. Noi per l'ospedale facciamo riferimento solo a Bentivoglio, sia per le guardie mediche, io ho partorito entrambi i miei figli lì, anche per il pronto soccorso, per la pediatria, andiamo sempre a Bentivoglio, ci troviamo bene. Non ho nessun pregiudizio verso gli ospedali bolognesi, c'è poi magari chi dice che negli ospedali più grandi siano più preparati. Se non è una cosa gravissima io il primo accesso lo preferisco a Bentivoglio, poi loro magari da lì ti trasferiscono. Per me averlo qui vicino poi è molto utile. Il pensiero di doversi andare a imbattere nel pronto soccorso del Sant'Orsola mi dà meno sicurezza sinceramente.

*Per quanto riguarda i servizi per il tempo libero, sia per gli adulti che per i bambini, siete soddisfatti?*

Per i bambini ci sono diverse attività sportive, tra qui e Castel maggiore, che è proprio vicinissimo. Se vogliamo parlare solo di Funo non c'è tantissimo anche per il divertimento, un teatro o un cinema non ci sono, quindi se li vuoi ti devi cercare delle alternative. Per gli adulti c'è qualche attività sportiva e culturale: tipo pittura, musica, fotografia, la biblioteca di Funo è molto attiva in queste cose. Qualche servizio c'è, è chiaro che non ti può offrire il massimo, come in una città, con tutte le associazioni che ci sono. Qui non c'è questo tipo di realtà, l'associazionismo su Funo non c'è.

*Come mai?*

Secondo me non è ancora stata colta l'occasione, per ora è tutto molto incentrato sul centro sociale gestito dagli anziani. Lì trovi l'associazionismo, però è fatto da persone di una certa età, che credono anche in certe cose. Per quanto riguarda l'associazionismo culturale c'è qualcosina di musicale, ma non è così sviluppato da fare delle iniziative. Io non so se sia il territorio che chiuda un po' o se proprio non ci siano le proposte.

*Per quanto riguarda i trasporti pubblici?*

È servitissimo.

*Quante auto possedete in famiglia?*

Ne abbiamo due, una Multipla e una Clio, più un camper, che utilizziamo per le vacanze estive, andiamo sempre in campeggio.

*Qual è il suo tipico orario di lavoro?*

Io faccio dalle 8 alle 14 e per due giorni alla settimana fino alle 17.30, faccio due rientri così ho il sabato libero.

*Raggiunge in auto il suo luogo di lavoro?*

Vado in macchina fino alla Cirenaica, lì dal Ponte della Libia, fermo la macchina, ho un abbonamento semestrale a un parcheggio e avendo la gpl è molto conveniente, poi proseguo a piedi.

*Quanto ci impiega normalmente per andare a lavorare in auto?*

Una mezz'oretta, 35 minuti, se esco dopo le 7.30, se invece riesco a uscire prima, la mattina presto si viaggia benissimo. Ad esempio mio marito inizia alle 6.30 a lavorare e basta che esca verso le 6.15, anche lui lavora a Bologna, nella zona di Borgo Panigale, e anche lui ci va in macchina.

*Riesce a fare un resoconto di una tipica giornata lavorativa, che attività fa una volta uscita dal lavoro, come si sposta per farle?*

Non è complicato, perché io e mio marito dopo il lavoro ci alterniamo per andare a prendere i bambini all'uscita di scuola, poi li accompagniamo alle attività sportive, oppure veniamo a casa, anche per gestire l'organizzazione della casa. Dopo di che prepariamo la cena, mangiamo e andiamo a letto, siamo molto casalinghi. Alla mattina invece sia io che mio marito usciamo prima che inizi la scuola, quindi tutte le mattine viene mia mamma e gestisce i bambini prima dell'orario scolastico, in modo che o io o mio marito ci possiamo poi sempre essere per il ritiro alle 16.30. abbiamo fatto questo tipo di scelta. Io comunque riesco a svegliarli, facciamo colazione insieme, poi mia mamma fa le rifiniture.

*Durante il finesettimana invece che attività fate solitamente?*

Se possiamo prendiamo il camper e facciamo dei weekend fuori Bologna, sempre in campeggio, sempre all'aria aperta, è difficile che andiamo in città, frequentiamo molto parchi, zoo, sia al mare che in montagna, odiamo il cemento. Adesso però al sabato mia figlia ha catechismo, quindi il sabato frequentiamo un po' la parrocchia. Non facciamo molto più di questo, ce la passiamo a casa, coi parenti, non abbiamo delle abitudini sistematiche.

*Più o meno ogni quanto fate il weekend fuori in camper?*

Noi contiamo di farlo una o due volte al mese. Due volte però diventa sempre più difficile, finché la bimba era più piccola si andava meglio, perché aveva meno impegni, adesso ci sono le feste di compleanno, il catechismo, soprattutto nel periodo scolastico. Invece nel periodo estivo andiamo via tutti i finesettimana.

*Quali erano i vantaggi e gli svantaggi del vivere a Bologna?*

Io ho passato tutta la mia infanzia e la mia adolescenza a Bologna e non ci avvertivo questa difficoltà che posso vivere adesso. Io adesso non riuscirei a tornare a Bologna, a meno che proprio non trovassi una situazione eccellente sia come abitazione che come tutto. Sento molto la pesantezza dell'inquinamento, anche la mattina quando vado a lavorare lo avverto, il rumore, il traffico, l'inquinamento anche odoroso, soprattutto in centro è molto fastidioso. Questa è la parte peggiore. Dall'altra parte Bologna offre tante possibilità, però non mi mancano, e non mi mancano perché la raggiungo veramente in un attimo, non mi sento di abitare fuori Bologna, mi sento di abitare in una zona periferica molto comoda a Bologna. Alla fine sono tre fermate di treno, se uno volesse utilizzarlo. Bologna è vicina, arrivi a Castel Maggiore, subito dopo c'è Corticella e sei già a Bologna. Anche per quanto riguarda la spesa al supermercato, magari la spesa un po' più importante la facciamo all'Ipercoop che qui non c'è, bisogna andare a Bologna, ma non ci pesa assolutamente.

*È cambiato il vostro stile di vita da quando vivete qui a Funo?*

È cambiato solo perché ci siamo sposati, è cambiata proprio la nostra vita, indipendentemente dal posto in cui viviamo, non posso collegare il cambiamento al luogo.

*La vostra scelta ha inciso sui ritmi di vita quotidiani?*

Se fossimo a Bologna, abitando molto vicino al posto di lavoro, sarebbe diverso per quello che mi riguarda, sia per via degli spostamenti che degli orari, chiaramente io devo mettere in conto lo spostamento per arrivare a casa. Sarebbe quella la differenza vera, soprattutto sul momento del ritorno dal lavoro.

*Riesce a fare una stima complessiva del tempo che ogni giorno impiega per gli spostamenti in automobile?*

Un'ora sicura, poi se trovo traffico anche un'ora e mezza.

*Non utilizzate molto i mezzi pubblici?*

Noi come famiglia no, solo mia mamma li utilizza.

*Quali sono i motivi per cui non li utilizzate?*

Io ho proprio la fobia dell'autobus perché da giovane prendevo sempre questi autobus super affollati e sarò svenuta circa 25 volte sull'autobus e allora quando sono riuscita ad avere la patente li ho evitati spudoratamente, proprio non ce la faccio. Il treno invece mi piace però non riesco a prenderlo, dovrei proprio essere impossibilitata a prendere la macchina per usarlo, non mi viene di andare a prendere il treno, di fare quella scelta, se

non per motivi di cui non posso fare a meno. Non è solo questione di comodità, ma anche di sapere che se c'è bisogno io in dieci minuti vado a prendermi la macchina e so di poter essere autonoma nell'arrivare da qualunque parte, dai bimbi, dai miei, avere l'auto mi dà molta sicurezza, è da quando ho 18 anni che non la lascio.

### **Intervista n. 13**

La Signora G. ha 41 anni, è originaria di Cervia, e fa l'assistente alla poltrona in uno studio dentistico. Vive col marito e i loro due figli, rispettivamente di 12 e 8 anni, in una villetta a schiera con giardino, in via Albinoni a Funo di Argelato.

*Il suo titolo di studio?*

Licenza media.

*Dove lavora?*

A San Giorgio di Piano.

*Da quanto tempo vi siete trasferiti da Bologna a Funo?*

Sono quasi 10 anni.

*Quando abitavate a Bologna, dove vivevate?*

Abitavamo nella zona della Casa Buia, vicino a Villa Erbosa, non proprio in pieno centro quindi. Mio marito prima che andassimo a vivere insieme abitava in un'altra casa, ma sempre vicino a Villa Erbosa e ha sempre abitato lì. Io invece prima abitavo a Cervia, sono venuta a Bologna quando mi sono sposata, più o meno 17 anni fa. Dopo di che abbiamo abitato per sette anni lì a Bologna. E poi siamo venuti a Funo, subito in questa casa dove siamo adesso.

*In che tipo di abitazione vivevate a Bologna?*

Era un appartamento composto da due camere, cucina, sala e bagno. Si trovava in un condominio, ed era di nostra proprietà.

*Come mai siete venuti via da Bologna?*

Perché ci siamo allargati, e quindi cercavamo una casa più grande. Abbiamo cercato in zona, ma non abbiamo trovato nulla, e quindi abbiamo iniziato a spostarci, finché non abbiamo trovato quello che poteva interessarci e abbiamo optato per questa.

*Conoscete altre persone che hanno fatto una scelta come la vostra?*

Direi tutti qui, perché più o meno vengono tutti da quella zona, almeno quelli che abitano qua sono quasi tutti della zona della Bolognina, di Corticella.

*Prima di scegliere Funo avevate preso in considerazione altre zone, siete andati a vedere case da altre parti?*

Noi cercavamo a Castel Maggiore o a Funo, le nostre intenzioni erano quelle, le nostre preferenze.

*La casa dove attualmente risiedete è di vostra proprietà?*

Sì.

*Avevate in mente di comprare una casa di questo tipo?*

No, in realtà noi volevamo solo allargarci come metratura. Questa casa rispetto alla precedente è molto più grande, questa è di 200 metri quadrati, l'altra era di 69.

*Se avete deciso di vendere la casa a Bologna per comprare qui, avete dovuto aggiungere qualcosa alla cifra di partenza?*

Sì, qualcosa sì, ma non molto.

*Quali sono gli aspetti positivi del vivere qui a Funo?*

Sicuramente l'abbiamo fatto più che altro per i bambini, sicuramente qui rispetto alla città sono più indipendenti. Io in realtà ho lavorato fino a tre anni fa in centro a Bologna, in via Marconi, per cui io mi ero allontana molto dal luogo di lavoro. E anche mio marito, perché lui adesso lavora a Borgo Panigale, ma ha sempre lavorato lontano, a Lavino. Qui probabilmente c'è più tranquillità, è tutto molto più concentrato e più vivibile rispetto alla città.

*Quando lavorava a Bologna come ci andava?*

Rigorosamente in motorino, con ogni condizione meteorologica. Mio marito invece utilizza e utilizzava esclusivamente la macchina.

*Quali sono invece gli aspetti negativi del vivere qui?*

Per il momento non ce ne sono.

*Quando abitavate a Bologna come vi spostavate?*

Io in motorino e mio marito in macchina.

*Vi manca un po' il centro di Bologna?*

No, a me no, per niente, e neanche a mio marito penso.

*A livello di servizi siete soddisfatti di quelli che offre Funo?*

Sì. Per quanto riguarda i servizi scolastici forse la scuola potrebbero potenziarla, visto che sono in molti ad essersi riversati su Funo, e visto che si tratta di coppie con dei

bambini, le scuole andrebbero un pochino potenziate. Qua a Funo non c'è la scuola media, c'è ad Argelato. Ma comunque anche le stesse scuole elementari iniziano ad essere abbastanza strette. Qua di extracomunitari non ce ne sono tantissimi, in questa zona, solo adesso, in questi ultimi anni si stanno insediando soprattutto dei cinesi. In tutto il complesso educativo (nido, materna e scuole elementari) non c'è una grossa percentuale di extracomunitari, e quelli che prevalgono sono i cinesi, che si stanno insediando ultimamente e ci sono diversi gruppi. So che al nido anche ci sono dei problemi, so che non tutti vengono sempre accettati. Addirittura quando il mio figlio più grande, che adesso va alle medie, è entrato alle elementari sette anni fa, alcuni suoi compagni sono rimasti fuori, perché all'epoca per la graduatoria guardavano oltre alla presenza dei nonni, al lavoro dei genitori, anziché allo stradario, come ultima cosa guardavano alla data di nascita del bambino, quindi anziché privilegiare i residenti a Funo, magari hanno inserito dei bambini di Argelato che hanno richiesto di venire a Funo perché qui c'è il tempo pieno, mentre ad Argelato non c'era, basandosi sulla data di nascita, quindi i nati a dicembre erano rimasti fuori. Poi ci sono state delle proteste da parte dei genitori e hanno iniziato a guardare allo stradario, anziché alla data di nascita, com'è più giusto che sia.

*A livello invece di servizi per gli acquisti, sia per la spesa che per i generi non alimentari, siete soddisfatti?*

Come negozi non c'è gran ché, per l'abbigliamento e così c'è poco, cioè ci sono dei negozi, ma penso che chi debba andare a fare acquisti si sposti verso il centro. Noi personalmente per i prodotti alimentari siamo rigorosamente fedeli al Centronova, poi è una questione di abitudine. Poi se manca qualcosa qui c'è il Conad. Però noi tendenzialmente per gli acquisti ci spostiamo più su Bologna.

*E per quanto riguarda i servizi medici e le farmacie?*

Per quanto mi riguarda è ben servito. L'ospedale non c'è, bisogna spostarsi a Bentivoglio o comunque al Maggiore, che sono i più comodi per noi.

*E per quanto riguarda i servizi per il tempo libero, sia per gli adulti che per i bambini?*

Per i bambini ci sono abbastanza attività, ultimamente anche all'ex centro diurno fanno diverse attività anche per i bambini piccoli. Per gli adulti non saprei, non mi sono neanche mai informata, penso che qualche attività sportiva, tipo scuole di ballo, so che ce ne sono.

*I suoi figli fanno qualche attività?*



Il bambino fa calcio e la bambina fa ginnastica artistica. Il calcio è qui a Funo, la ginnastica artistica è a Bentivoglio.

*A livello di abitazione invece quali sono i vantaggi di vivere in una casa di questo tipo?*

Abitando in un'abitazione così grande ci godiamo sicuramente di più la casa. Anche i bambini se chiamano degli amici hanno più spazio. Lo spazio in casa aiuta molto soprattutto in determinati momenti. Quando si ritrovano hanno i loro spazi, anche se si ritrovano contemporaneamente con gli amici di uno e dell'altra, ognuno ha i propri spazi.

*Quali mezzi di trasporto possedete?*

Abbiamo due macchine, un'utilitaria e un monovolume, e le biciclette. Il motorino non ce l'abbiamo più, l'ho dato a mio padre. Anch'io adesso per andare a lavorare utilizzo l'auto.

*Qual è il suo tipico orario di lavoro?*

Io faccio il part-time, lavoro il lunedì e il giovedì dalle 9 alle 13 e dalle 14 alle 20; il venerdì faccio orario continuato dalle 9 alle 16; il martedì mattina dalle 9 alle 13 e il mercoledì invece sono libera. Ci sto più o meno 5-6 minuti ad andarci in macchina.

*Riesce a fare un resoconto di una sua tipica giornata lavorativa, che attività fa una volta uscita dal lavoro, come si muove per farle?*

Io mi sposto per tutte le attività rigorosamente in macchina. Quando esco dal lavoro vengo a casa, nel pomeriggio vado a prendere mia figlia, quasi tutti i pomeriggi la porto a Bentivoglio a fare ginnastica, poi torno a casa e aspetto che rientri perché torna a casa con un altro genitore. Più o meno è così tutti i giorni, o porti uno o porti l'altro, o la spesa, ma in genere andiamo solo al sabato mattina a fare la spesa.

*Durante i weekend le vostre attività sono diverse?*

Il sabato mio marito segue il figlio maschio che gioca a calcio, poi ci sono i compleanni, la piccola che frequenta la parrocchia e va a catechismo, dopo di che noi la raggiungiamo per la messa. Più o meno le cose da fare sono sempre le stesse, perché per tre ore sono impegnati col catechismo, poi in genere il sabato sera usciamo con gli amici, e anche la domenica bene o male cerchiamo di fare dei giri, di stare assieme almeno il sabato e la domenica il più possibile.

*Quali erano invece i vantaggi e gli svantaggi di abitare a Bologna?*

Tra i vantaggi sicuramente la comodità di essere ancora più vicini al centro, più che altro per andare a fare compere. A me a livello di vantaggi non mi è cambiato niente. E

non ho trovato dei disagi qua. Ma anche la zona dove abitavamo era molto tranquilla, non siamo stati spinti da qualcosa in particolare, ci sarebbe andato bene anche rimanere nella stessa zona, ci siamo spostati solo perché non trovavamo quello che cercavamo.

*Il vostro stile di vita è cambiato da quando vivete qui?*

In realtà il nostro stile di vita è cambiato da quando abbiamo i figli. Al di là di questo sicuramente c'è meno frenesia. Anche perché per quanto mi riguarda io ho accorciato molto la distanza tra casa e lavoro, e poi anche il fatto di non dipendere esclusivamente dal motorino non è una cosa da poco. Sicuramente facciamo tutto con molta più calma.

*Suo marito invece quando tempo ci sta ad andare al lavoro?*

Ci mette 25 minuti più o meno. Poi dipende dal traffico.

*La vostra scelta ha inciso sui vostri ritmi di vita?*

Noi adesso siamo abbastanza frenetici, perché siamo abbastanza impegnati coi bambini, soprattutto con la bimba più piccola, però secondo me lo saremmo indipendentemente dal luogo dove abitiamo.

*E sul modo di trascorrere il tempo libero?*

Personalmente no, almeno per quanto riguarda noi adulti, non è cambiato molto. Sicuramente stiamo molto più fuori. Ma anche gli interessi quando iniziano ad esserci dei figli cambiano, modifichi alcune cose. Però forse sì, stiamo molto più fuori, ma secondo me questo non è dovuto al cambio di paese, ma lo si fa proprio per loro.

*Se vi proponessero una buona occasione per cambiare casa e tornare indietro la accettereste?*

No, ormai ci siamo abituati e stiamo bene qua.

*Riesce a farmi una stima indicativa del tempo che trascorre mediamente ogni giorno in automobile?*

Io pochissimo, ci starò 15-20 minuti ogni giorno.

*Utilizzate i mezzi pubblici?*

Io quando mi è capitato ho utilizzato il treno per andare in centro, ma raramente mi sposto coi mezzi, uso la macchina per andare in centro. Altrimenti c'è anche l'autobus.

*Quali sono i motivi per cui non li utilizzate o non li utilizzate molto?*

Più che altro è una questione di praticità, di non essere vincolati ad orari.

## **Intervista n. 14**

La signora E. vive a Funo di Argelato in un appartamento collocato in un condominio, col marito. Si è trasferita nel 2002, per ragioni di tipo familiare, in quanto la figlia aveva compiuto per prima il trasferimento, una volta sposata.

*Quanti anni ha?*

62.

*Dove è nata?*

A Bologna.

*Qual è la sua professione?*

Io sono una contabile amministrativa, non sono una commercialista perché non ho il titolo, ma il lavoro è uguale. Adesso sono in pensione, faccio solo delle consulenze. Ho lavorato in diverse aziende prima: per 12 anni in un'azienda di abbigliamento, poi in una pelletteria, poi per altri 12 anni in un'azienda di macchine agricole e infine per un'immobiliare e un'azienda di costruzioni negli ultimi anni. Ma comunque sempre in aziende dislocate nel territorio del bolognese.

*Il suo titolo di studio?*

Licenza media.

*Il suo nucleo familiare com'è composto?*

Adesso siamo in due, io e mio marito, prima che mia figlia si sposasse eravamo in tre.

*Quando abitavate a Bologna in che zona vivevate?*

Quando ero giovane io abitavo in via Fioravanti, vicino all'ex mercato ortofrutticolo. Poi con mio marito ho abitato in via di Corticella fino a quando non siamo venuti qui a Funo.

*Che tipo abitazioni erano?*

Quando stavo coi miei genitori stavo in una casa popolare, poi quando mi sono sposata siamo andati a vivere in una bella casa: io quando stavo con i miei genitori in casa non avevamo il riscaldamento autonomo, avevamo la stufa. Quando io e mio marito abbiamo trovato la casa di via Corticella io ero incinta di otto mesi, eravamo felicissimi, perché c'era l'acqua calda, c'era tutto. Era sui 75 metri quadri, era più grande di questa dove stiamo adesso, perché di più non sarebbe necessario per noi due, non avrebbe senso. L'appartamento dove stiamo adesso è circa sui 55 metri quadri ed è in un

condominio. Io non abiterei in una casa singola, li vedo sempre così impegnati, tutti i giorni a rastrellare, poi sempre con la paura dei ladri, non mi piace, pensa che io non tiro neanche mai giù le tapparelle, io sto bene così.

*Quali sono le ragioni per cui avete deciso di venire via da Bologna?*

La nostra scelta è stata fatta principalmente per ragioni familiari. Perché nostra figlia voleva dei bambini, e io volevo diventare nonna. Lei ha preso per prima casa qui a Funo col marito, e noi li abbiamo seguiti. E questo è stato il compromesso che abbiamo trovato. Lei doveva andare a lavorare alle 6 del mattino e a me non sembrava giusto dover tirare giù dal letto un bambino così piccolo a quell'ora, e allora mi sono spostata io, anche perché io non sono automunita, o meglio ho la patente, ma non guido per mia scelta personale. Però a prescindere da questo io con mio marito sarei andata da qualsiasi parte, siamo qui a Funo perché abbiamo la figlia che ha questi particolari problemi. Però nel momento in cui questi problemi non ci fossero più e mio marito mi dicesse di andare a vivere in India, io ci andrei. Non sono legata alla casa e neanche all'ambiente, non ho radici, sostanzialmente non me ne frega niente, un posto vale l'altro, basta che io abbia il mio nucleo vicino.

*Conoscete altre persone che hanno fatto una scelta come la vostra?*

Che l'hanno fatto per i nipoti come noi forse ne conosco una o due. In generale però sì, anche in questo stesso palazzo dove viviamo noi: un po' perché si sono sposati, un po' per ragioni di tipo economico, perché qui le case costavano meno ed erano più nuove. Ad esempio Castel Maggiore già è molto più caro di qui. Quando le campagne qui intorno si sono svuotate poi pian piano hanno iniziato a ripopolarsi, prima vicino a Bologna, il primo è stato Castel Maggiore, poi è arrivato anche a Funo. L'anziano di qui è molto chiuso, molto tradizionale, ancora molto contadino e attaccato alla terra, all'orto.

*Non avete preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*

No, siamo venuti subito qua perché era qua volevamo arrivare.

*Questa casa è di vostra proprietà?*

Sì. Abbiamo fatto un mutuo.

*E lo era anche quella precedente in via di Corticella?*

No, eravamo in affitto.

*Quali sono gli aspetti positivi del vivere qui a Funo?*

Sicuramente la zona è molto verde. Io prima abitavo in una strada molto trafficata tra via Corticella e via Stendhal, e non avevo tanto verde, anche se avevo un bel giardino, però qui ho il parco, qui faccio due passi e sono in campagna, ma non perché mi piaccia particolarmente la campagna, però capisco che c'è silenzio, c'è più quiete, più tranquillità.

*E gli aspetti negativi?*

Funo è un posto poco conviviale e poco festaiolo, mentre ad esempio già a Castel Maggiore hanno più iniziative. Il comune di Argelato non organizza molte cose. A me piacerebbe di più un paesino come Castello d'Argile, che è veramente una chicca, non solo strutturalmente. Io qua alla fine mi sono fatta il mio spazio. La gente è cordiale, ma anche qui in questo condominio ognuno se ne sta a casa sua, non andiamo uno in casa dell'altro. Io sono l'unica che ha aperto la propria casa per fare le riunioni condominiali, vengono tutti qua invece che spendere dei soldi e andare ad affittare un locale.

*Quando abitavate a Bologna come vi spostavate?*

Io con l'autobus e mio marito con la macchina, a parte che lavorava dall'altra parte della strada, però per il resto usava la macchina.

*Le manca un po' il centro di Bologna?*

Attualmente no, ci vado qualche volta anche se non spesso, perché la mia vita è qua, o vado a lavorare o sono qua. Una passeggiata ce la faccio volentieri. Però anche Bologna non è più quella di una volta, quindi non è che mi venga tanta voglia. Ci vado per vedere qualche manifestazione, un museo, ma anche solo a passeggiare. A me piaceva moltissimo passeggiare a Bologna la domenica mattina, poi da quando ho iniziato a dover scavalcare le bottiglie di birra per terra, mi scoccia un po' ecco, Bologna è sporca adesso.

*A livello di servizi scolastici siete soddisfatti di quelli che offre Funo?*

I servizi educativi non sono male, manca però la scuola media e con la densità di popolazione attuale, con le case nuove che hanno fatto, malgrado siano tutte case singole, perché di condomini ce ne sono solo un paio giù in fondo al paese, vicino al Conad, ma secondo me una scuola media ormai ci vorrebbe. A Castel Maggiore non li vogliono più perché sono pieni. Funo è proprio in mezzo tra Castel Maggiore e Argelato. Ma io anziché un nuovo supermercato preferirei che ci fosse una scuola media, c'è una fabbrica dismessa lì in fondo che sarebbe già predisposta. Un'altra cosa è che manca il parcheggio delle scuole elementari, io ho proposto di prendere quel

campo lì e fare il parcheggio, ma mi hanno detto che non si può perché è privato e non ci sono i soldi.

*E per quanto riguarda i servizi per il tempo libero, sia per gli adulti che per i bambini?*

Non c'è nulla, tranne una festa della Befana, non c'è nient'altro. L'associazionismo proprio non c'è. Qui a Funo esiste la palestra per gli anziani voluta proprio fortemente, c'è lo yoga, c'è un corso di pittura che frequento, c'è il ballo, - che poi quest'anno non so neanche se c'è – ma tutto ottenuto tramite le richieste dei cittadini che si sono messi insieme. Poi c'è l'asilo dei nonni, il centro diurno per gli anziani, molto bello e nuovo. Però ecco se ci fosse un corso di inglese.. Per i bambini tranne qualcosa di privato di musica che c'era l'anno scorso, non c'è nient'altro, c'è una palestra qui della scuola, ma che fa solo cose a livello sportivo, se no c'è la parrocchia. Io faccio parte di un centro culturale abbiamo fatto molte richieste, e altri come noi, ma non si va avanti, c'è solo la biblioteca che ci supporta.

*E per i servizi sanitari?*

Abbiamo i medici e basta, per l'ASL andiamo a Castel Maggiore, per l'ospedale andiamo su Bentivoglio oppure a San Giovanni in Persiceto. A Bologna ci andiamo solo se abbiamo bisogno di visite particolari specialistiche.

*E per gli acquisti come vi organizzate?*

Abbiamo il Conad, che però è caro e non ha mai niente, se no c'è la Coop a Castel Maggiore, a Le Piazze. Io personalmente vado il lunedì al mercato a San Giorgio, il giovedì al mercato di Castel Maggiore, il mercoledì se ho bisogno ad Argelato, il venerdì a Castello d'Argile, a me piace andare a comprare la frutta nei mercati. Ci vado in macchina con mio marito per forza.

*I trasporti pubblici qui a Funo funzionano? Li utilizza?*

C'è una linea azzurra, il 97, ogni mezz'ora, ogni ora durante i giorni festivi, ed è abbastanza sufficiente, anche se è poco preciso c'è. Però per andare ad esempio all'ospedale di Bentivoglio i mezzi non ci sono, devi chiamare il Prontobus che ti vengano a prendere, e questo secondo me è grave, che non ci sia il collegamento per andare nell'ospedale più vicino. Il treno io lo uso quando devo andare a lavorare a Casalecchio, vado a Bologna e poi prendo la linea suburbana da lì.

*Possedete una sola auto?*

Sì. E non abbiamo altri mezzi di trasporto attualmente, solo la bicicletta.

*Quando abitava qui e lavorava a Bologna, come raggiungeva il suo luogo di lavoro e quanto tempo ci impiegava?*

Ci andavo in autobus e ci mettevo sui 40 minuti, perché l'ultimo posto dove ho lavorato era a Corticella, scendevo lì. Poi ci sono i tempi di attesa, perché se tu finisci di lavorare alle 17, ma l'autobus passa alle 17.20 i tempi si allungano, più poi ci devi aggiungere il tragitto a piedi per venire a casa.

*Riesce a fare un resoconto di una sua tipica giornata lavorativa, quando andava a lavorare, che attività faceva prima e dopo il lavoro?*

Da quando sono venuta ad abitare qui non ho mai fatto il tempo pieno, avevo un part-time. Mi alzavo alle 5.30, alle 6 andavo dai miei nipoti, alle 8.30 li accompagnavo a scuola, poi andavo a fare la spesa, tornavo a casa, facevo un po' di lavori domestici e verso le 13 partivo per andare a prendere la corriera delle 13.25 e andare a lavorare e ritornare alla sera dopo le 17.30. Adesso invece quando vado a lavorare parto col treno delle 9 e torno a casa quando ho finito.

*Durante i weekend invece quali attività svolgete solitamente?*

Mio marito è sedentario anche tutto il resto della settimana, poi la domenica c'è il calcio. Io allora o vado al cinema con delle mie amiche o vado fuori. Al cinema andiamo in centro a Bologna, qui non c'è e nemmeno a Castel Maggiore, una volta c'era. C'è un teatro ad Argelato, ma è un teatro bolognese, non c'è un teatro di qualità, e poi comunque lo fanno in degli orari in cui i mezzi pubblici non ci sono più. Il 97 non è continuativo, gira fino alle 20.30, quindi tu di sera se non hai i mezzi non ti puoi più muovere. C'è eventualmente il servizio di taxi rosa in zona. Anche i ragazzini che non hanno ancora la patente sono molto limitati, anche il proliferare di questi gruppi di giovani nei parchi qui intorno, non sorvegliati, porta poi a delle cose che si vedono; tu le noti, le fai evidenziare. Ma anche qui nelle stradine di casa, è da giugno che ci sono due luci che non funzionano, e non sono ancora venuti a ripararle, da qualche parte devono pur tagliare, non ci sono i fondi, ma a me farebbe piacere avere un po' di luce quando torno a casa, certe volte la sera, qui intorno c'è più di qualche personaggio "controllato", anche l'altro giorno c'erano dei vetri rotti qua sotto dove teniamo noi le macchine, ci sono anche stati 3-4 casi di gomme tagliate. Ci sono anche qui manifestazioni di degrado. Nessuno gliel'aveva detto che c'è la droga nei giardini?

*Invece quali erano i vantaggi e gli svantaggi del vivere a Bologna?*

Noi come ti ho detto abitavamo un po' in periferia, però lì avevo tutto, andavo a lavorare a piedi, c'era tutto. Tra gli aspetti negativi sicuramente il traffico e il rumore.

*Da quando abitate qui il vostro stile di vita è cambiato?*

Sì, sono più lenti, per mio marito sicuramente. Il mio è cambiato perché sono diventata nonna e perché praticamente sono una pensionata.

*La vostra scelta ha inciso sul modo di trascorrere il tempo libero?*

Sì, ma nel momento in cui tu non vai a lavorare, o quantomeno decidi tu quando e se andarci o meno, utilizzi il tuo tempo libero come vuoi.

*Se vi proponessero una buona occasione per cambiare casa e tornare a Bologna la accettereste?*

Sì, certo, io vivrei in Piazza Maggiore, perché mi piace stare in mezzo alla gente, però sto bene anche qua. E mio marito anche.

*Riesce a farmi una stima media del tempo che trascorre mediamente in automobile ogni giorno?*

Quando vado a lavorare circa due ore tra andare e tornare se ci vado in macchina. Quando non vado a lavorare...mio marito va a prendere anche il giornale in macchina, che l'edicola è qui a 200 metri, anche da casa di nostra figlia a qui lui prende la macchina per portare i bambini a scuola. Insomma dalle due ore alla mezz'ora.

*Quali sono i motivi per cui non utilizzate molto i mezzi pubblici?*

Io un poco li utilizzo, mio marito non lo fa sicuramente per questioni di praticità, di comodità, per non essere vincolati ad orari. Io invece li utilizzo tranquillamente, mi adeguo ai loro tempi, ma perché posso farlo.

## **Intervista n. 15**

La signora D. ha 48 anni e vive a Funo col marito e le loro due figlie, rispettivamente di 16 e 11 anni, dal 1990, anno in cui si sposati. Lei fa la casalinga, mentre il marito è in pensione.

*Dove è nata?*

A Bologna, in via d'Azeglio, proprio in pieno centro.

*Il suo titolo di studio?*

Ragioneria.



*Prima dove abitavate?*

Io al parco dei Cedri a Bologna, prima avevo abitato anche in via Curiel, sempre coi miei genitori. Mio marito invece non ha mai abitato a Bologna, abitava a Castel Maggiore.

*Per quanto tempo ha abitato a Bologna?*

Io da sempre, dalla nascita, e ci ho abitato fino al 1990, quando sono venuta qui dopo che mi sono sposata, e siamo venuti subito ad abitare qui in questa casa.

*In che tipo di abitazione viveva prima?*

Era più grande rispetto a questa, questa è sui 70 metri quadri, quella dove abitavo io era sui 150 metri quadri, aveva tre camere da letto, due bagni, la sala, la cucina.

*Come mai avete deciso di venire a vivere qui a Funo?*

Più che altro per una questione di prezzi, siamo stati costretti, all'epoca qui le case costavano un po' meno, si comprava bene, adesso non è più così, ma negli anni '90 era molto vantaggioso venire qui, anche perché il paese non è molto lontano dalla città. La cosa è stata drammatica per me, venire qua in mezzo a sto posto, io, abituata a Bologna.

*Questa abitazione è di vostra proprietà?*

Sì.

*Avevate preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*

Sì, abbiamo visto qualcosa a Bologna, anche a Castel Maggiore. Questa casa l'abbiamo comprata all'asta al tribunale di Bologna, era un'occasione e l'abbiamo comprata.

*Conoscete altre persone che hanno fatto una scelta come la vostra?*

Qua a Funo la maggior parte delle persone vengono tutte da Bologna, ci sono molte zone nuove costruite da poco, per cui per forza ci abita gente che si è trasferita da poco, che non ha sempre abitato qui.

*Cercavate proprio una casa di questo tipo?*

Sì, questa metratura ci andava bene, ma poi sai quando uno ha necessità di trovare, sta poco a guardare. Adesso ad esempio avremmo bisogno di trovarne una più grande, essendo in quattro, tutti i giorni cerchiamo.

*La casa dove abitava precedentemente era di sua proprietà?*

Era di proprietà dei miei genitori.

*Quali sono gli aspetti positivi del vivere qui a Funo?*

All'inizio a dire il vero non ne vedevo proprio di vantaggi, poi col tempo mi ci sono abituata.

*E gli aspetti negativi?*

All'inizio ripeto è stata una gran fatica vivere qui, però poi adesso si sta bene, il paese è tranquillo per ora, poi dopo si vedrà.

*E quali erano invece gli aspetti positivi e negativi del vivere a Bologna?*

Per me era bellissimo, appena uscivi di casa c'era tutto, gli autobus passavano ogni minuto, era una meraviglia. Qui i mezzi ci sono, ma ogni mezz'ora, a Bologna c'erano più servizi, c'era più comodità, tutto era sotto casa, trovavi più cose, qui devi girare per trovare le stesse cose.

*Come vi organizzate per gli spostamenti in famiglia?*

Ci spostiamo in macchina, oppure c'è l'autobus o il treno.

*Li utilizzate i mezzi pubblici?*

Sì, abbastanza.

*Quante auto possedete?*

Due.

*C'erano degli aspetti negativi quando viveva a Bologna?*

All'epoca, quando ci abitavo io, si stava bene. Forse anche perché ho i ricordi visti con gli occhi di una bambina e di un'adolescente. Era un bel vivere, mi ricordo che mia madre mi mandava in cortile a giocare, il parco dei Cedri era un rione, in cui tutti i bambini giocavano in cortile insieme, la domenica poi mi mandavano ai giardini Margherita con la bicicletta.

*Siete soddisfatti dei servizi che offre Funo?*

Per ora sì, per quanto riguarda i servizi scolastici, abbiamo la scuola proprio qua dietro, è vicina, basta attraversare la strada.

*E per quanto riguarda i servizi per gli acquisti?*

I negozi di vestiti a scarpe sono cari arrabbiati. Adesso hanno aperto un nuovo centro commerciale a Castel Maggiore e andiamo spesso lì. Invece a fare la spesa di solito andiamo al Centro Lame. Qui a Funo c'è un supermercato, un Conad, ma è caro arrabbiato, ci andiamo solo quando ci sono le offerte, non per fare la spesa grossa, poi dipende dalle convenienze.

*E a livello di servizi per il tempo libero per i ragazzi, c'è qualcosa?*

Qua no, c'è solo una biblioteca, c'è l'oratorio e basta. Le nostre figlie, la piccola fa piscina, va a Castel Maggiore, l'altra frequenta un po' di più la parrocchia, fa la

catechista. C'è qualcosa per gli anziani, c'è il centro sociale, ma non è che fanno molte attività: un po' di ginnastica per gli anziani. Per la fascia adulta non c'è gran ché.

*E per quanto riguarda i servizi medici?*

C'è l'ambulatorio dei medici di base sopra la farmacia, come Asl c'è Castel Maggiore, come ospedale c'è Bentivoglio.

*Riesce a farmi il resoconto di una sua giornata tipo?*

Io mi alzo molto presto, alle 6.30, preparo la colazione per le figlie, le sveglio, controllo che sia tutto a posto con gli zaini. Poi dopo accompagno a piedi la figlia piccola alle elementari, poi dopo torno a casa a fare un po' di mestieri e poi prendiamo la macchina per fare la spesa o altri giri per altre cose.

*Durante il weekend che attività fate?*

O facciamo delle scampagnate, o andiamo al mare ai lidi ferraresi.

*Da quando vive qui è cambiato il suo stile di vita rispetto a quando viveva a Bologna?*

Un po' sì, ma essendo più giovane quando abitavo a Bologna era un po' diverso, una volta sposata la vita è diversa, cambia un po' tutto.

*L'abitare qui ha inciso sui vostri ritmi di vita?*

Un po' sì, ha inciso.

*E sul modo di trascorrere il tempo libero?*

Ti tocca andare a prendere la macchina per andare in un posto, siamo molto più legati alla macchina qui rispetto a Bologna, a Bologna c'è più facilità a muoversi, ci sono più cose in confronto a qua. Qui è più un paese dormitorio, non è un vero e proprio paese col suo centro storico, con i servizi; è difficile anche vedere persone, anche a livello di socializzazione qua è difficile farla, è proprio un paese dormitorio, sono tutti paesi cresciuti così, dal niente, non c'hanno tradizioni. A San Giorgio ad esempio è diverso: c'ha il suo centro storico, invece qua è più un dormitorio, ma a Castel Maggiore è uguale, è più un dormitorio che un paese. Quella socializzazione che puoi avere a Bologna qua non ce l'hai. Io per esempio in questo palazzo, e siamo tanti, conosco solo una famiglia, del resto non so neanche chi ci sia, li senti solo calpestare sulla testa, ma non sai nemmeno che facce hanno.

*Riesce a farmi una stima complessiva media del tempo che trascorre mediamente ogni giorno in automobile?*

Dipende molto dal traffico e da dove vai, se vai sui viali non ne esci più. Ci sono periodi in cui si gira poco e periodi in cui si gira di più, in media circa un'oretta comunque.

*Se non utilizzate molto i mezzi pubblici, quali sono i motivi per cui non lo fate?*

Per praticità e poi anche perché hanno quegli orari che se lo perdi devi aspettare un'altra mezz'ora, poi la domenica non ci sono proprio, ogni ora è pochissimo, se vuoi andare a fare un giro in città devi per forza prendere la macchina.

## **Intervista n. 16**

La Signora E. ha 34 anni e da dieci anni vive a Funo di Argelato col marito in una porzione di bifamiliare. Al momento dell'intervista stavano aspettando il loro primo figlio.

*Dove è nata?*

A San Giovanni in Persiceto.

*La sua professione?*

Faccio l'impiegata part-time in una società finanziaria a Bologna.

*Il suo titolo di studio?*

Perito aziendale corrispondente in lingue estere.

*Com'è composto il tuo nucleo familiare?*

Attualmente siamo in due, io e mio marito, ma presto saremmo in tre.

*Dove abitate?*

In via Albinoni a Funo di Argelato.

*Da quanto tempo vivete qui?*

Da 10 anni. Mio marito prima abitava a Calderara di Reno, mentre io abitavo nella zona di Borgo Panigale. Quando c'è stata la decisione di sposarci e quindi è subentrata la necessità di cercare una casa per andare a vivere insieme, sono state fatte un po' di valutazioni, anche in merito al posto di lavoro e logisticamente Funo, ma anche dal punto di vista economico, era ottimo, anche per il rapporto qualità-prezzo. Nella fase in cui stavamo cercando casa, c'erano alcune zone residenziali che sono cresciute proprio in quell'epoca lì e che erano in costruzione; noi cercavamo qualcosa di nuovo come tipologia di acquisto e questa era quella che corrispondeva di più alle nostre esigenze.

*Anche tuo marito lavora a Bologna?*

Sì, in una società di servizi.

*Avete sempre abitato in questa casa qui?*

Sì, è una porzione di bifamiliare di nostra proprietà.

*Quanto è grande più o meno?*

Sui 170 metri quadri circa.

*Prima in che tipo di abitazione viveva?*

In una unifamiliare con i miei genitori e i miei nonni, era molto grande.

*Sia nel suo caso che in quello di suo marito, erano di proprietà o in affitto?*

In entrambi i casi di proprietà dei nostri genitori.

*Avevate preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*

Sì, abbiamo cercato a Zola Predosa, a Castel Maggiore. Però volevamo una soluzione logistica che fosse più o meno a metà strada tra il posto di lavoro, che quindi è abbastanza vicino sia per me che per mio marito, e le abitazioni dei nostri genitori, sia per un discorso di famiglia, per noi, sia in caso di bisogno per loro.

*Conoscete altre persone che hanno fatto una scelta simile alla vostra?*

Su Funo no, nessuno, li abbiamo conosciuti qui. Su altre zone qualcuno dei nostri coetanei è andato verso il centro. Ma in tutti i casi mi sembra che la prima scelta sia fatta per la tipologia di casa, poi dopo dove fosse dislocata è un fattore che subentra dopo di conseguenza.

*Quali sono gli aspetti positivi del vivere qui a Funo?*

Logisticamente, per il fatto che lavoriamo entrambi a una ventina di chilometri da qua, abbiamo un percorso diretto per arrivare a Bologna senza dover accedere alle tangenziali e ciò significa un notevole risparmio di tempo sia al mattino che alla sera. Al di là di questo il lato positivo è che comunque questa zona è proprio residenziale, è nuova, è ancora molto verde ed è molto tranquilla. Questo che senti adesso è il massimo della confusione che si può sentire, non ce n'è proprio.

*C'è anche qualche aspetto negativo?*

Sì, ad esempio rispetto all'utilizzo dei mezzi pubblici, rispetto alle tratte che facciamo noi, c'è poco servizio, c'è solo una linea che passa dal centro, mentre noi entrambi lavoriamo nella periferia di Bologna e ciò significa per noi dover scartare i mezzi pubblici.

*E invece i vantaggi e gli svantaggi di vivere a Bologna quali erano?*

Sicuramente tutti i vantaggi che ti ho elencato prima a Bologna non c'erano, e questi diventano allora degli svantaggi. Ce n'erano altri, di vantaggi, come la comodità di avere tutto più vicino.

*Utilizzate entrambi la macchina per andare al lavoro?*

Sì.

*Quindi avete due auto?*

Sì, due utilitarie.

*Rispetto alla situazione precedente è cambiata un po' la modalità in cui vi organizzate per gli spostamenti?*

La utilizzavamo molto anche prima, adesso forse un po' meno perché rispetto alle soluzioni abitative precedenti siamo un po' più vicini al luogo di lavoro. Gli spostamenti sono un po' più corti, soprattutto per mio marito, che prima abitava a Calderara di Reno.

*Siete soddisfatti dei servizi che offre Funo?*

I servizi scolastici ancora non li abbiamo sperimentati direttamente. Per quello che riguarda i servizi sanitari, il CUP, la farmacia, i medici, siamo soddisfatti. Anche per quanto riguarda le iniziative comunali, la biblioteca funziona.

*E per quanto riguarda le iniziative per il tempo libero?*

Quelle di cui siamo a conoscenza non le stiamo utilizzando assolutamente. I servizi per i giovani sono collocati più a Bologna.

*Per quanto riguarda i trasporti pubblici, come mi diceva prima, non siete soddisfattissimi.*

No; nel momento in cui lavoravo in una zona più centrale ho sfruttato un po' il treno, però era sempre una scelta dettata dall'emergenza, se sei di fretta lì poi non c'è una biglietteria, ce n'è solo una automatica che quasi sempre è fuori servizio, subentra il problema di arrivare tardi al lavoro, poi perdere il treno significa perdere delle ore.

*Quali sono le ragioni per cui non utilizzate i mezzi pubblici?*

Per ragioni di comodità, di praticità, ma anche di collegamenti.

*Quali sono invece i vantaggi di vivere in un'abitazione di questo tipo?*

Sicuramente tutti i problemi che sono legati al traffico (lo smog, ecc.) qui non ci sono, essendo questa una via chiusa, chi ci viene ci viene appositamente, non c'è quindi traffico di passaggio. E questo è molto positivo. Poi a noi questa tipologia di casa è piaciuta molto, semi-indipendente, cercavamo proprio questo.

*Possedete altri mezzi di trasporto oltre alle due auto?*

Sì, una moto e qualche bicicletta.

*Qual è il suo tipico orario di lavoro?*

8.30-15.30.

*Quanto ci impiega più o meno a raggiungere in auto il suo luogo di lavoro?*

Di solito 15 minuti.

*Riesce a farmi un resoconto di un sua tipica giornata lavorativa, che attività fa una volta uscita dal lavoro, come si muove per farle?*

Di solito infrasettimanalmente dopo il lavoro i servizi che utilizzo di più sono quelli qui vicino: il medico, la farmacia, il lavasecco, la spesa a seconda del giorno. Poi alla sera invece si può sfruttare il nuovo centro commerciale di Castel Maggiore che dà molti servizi anche a livello di apertura.

*E durante i weekend invece?*

Facciamo qualche spostamento fuori Bologna, il weekend fuori porta, oppure anche in città, sono i momenti in cui si ha più tempo per passeggiare o cose così.

*A livello di servizi per gli acquisti Funo è ben servito?*

Per i generi alimentari siamo molto contenti del Conad che c'è qui vicino, ma anche per la nuova Coop al centro commerciale Le Piazze di Castel Maggiore, questi due sono quelli che utilizziamo di più, anche perché vivendo in due non abbiamo bisogno di fare grandi scorte, ma scegliamo i prodotti di volta in volta in base a quello che ci va di fare, per non buttare via molte cose. Per quanto riguarda gli altri acquisti variamo molto, sicuramente quello che sfruttiamo di più è il centro di Bologna oppure i grandi centri commerciali della zona.

*Da quando vivete qui il vostro stile di vita è cambiato?*

No, sostanzialmente no.

*E sui ritmi di vita la scelta ha inciso?*

I ritmi di vita sono cambiati semplicemente perché prima chi faceva tutte queste attività accessorie non eravamo noi, e adesso siamo noi in prima persona, non abbiamo alcuna tipologia di aiuto.

*Se vi proponessero una buona occasione per cambiare casa la accettereste?*

La valuteremmo.

*Riesce a farmi una stima complessiva media del tempo che trascorre ogni giorno in automobile?*

Indicativamente un'ora di media.

## **Intervista n. 17**

La signora S. ha 65 anni e dal 2002 si è trasferita a vivere in una villetta a schiera nella frazione di Funo di Argelato. Vive da sola, attualmente è in pensione ed è automunita.

*Dov'è nata?*

Ad Argelato.

*Qual è la sua professione?*

Ora sono pensionata, prima ero funzionario in dogana; lavoravo in parte all'aeroporto e in parte all'interporto, dove c'era la sede centrale.

*Qual è il suo titolo di studio?*

Sono laureata in pedagogia, quella che poi è diventata scienze della formazione, ho preso il titolo mentre lavoravo.

*Com'è composto il suo nucleo familiare?*

Solo da me, sono separata.

*Da quanto tempo si è trasferita a Funo?*

Dal 2002.

*Prima abitava a Bologna?*

Sì, in periferia, a Corticella. Ho cambiato casa diverse volte a dire il vero, quando ero sposata abitavo in zona Saragozza, vicino ad Andrea Costa, poi quando mi sono separata sono andata a vivere a Corticella.

*Come mai ha deciso di venire a vivere a Funo?*

A un certo punto, sapendo che poi sarei andata in pensione, avevo deciso di investire la mia liquidazione. È stata più che altro una questione di tipo economico.

*Quindi fino al 2002 ha sempre abitato a Bologna, anche se in varie zone?*

Sì.

*Che tipo di abitazione era l'ultima, quella di Corticella?*

Era un mini-appartamento, un bilocale, all'interno di un condominio.

*Era di sua proprietà?*

Sì.

*Oltre alla questione economica, ci sono altre motivazioni che l'hanno spinta a venire a vivere qui?*



Il mio problema era quello di avere i miei soldi investiti in un unico immobile. Non è che io fossi scontenta di abitare a Bologna.

*Conosce altre persone che hanno fatto una scelta simile alla sua?*

Ma sì, qui casualmente ho incontrato delle persone che abitavano a Corticella, però chiaramente persone con la famiglia, con dei bambini, che volevano abitare in un posto più tranquillo, con del verde, dove poterli fare uscire di più, le solite cose.

*Prima di scegliere Funo, aveva preso in considerazione altre zone?*

Sì, in effetti avevo guardato un po' in giro, ho guardato un po' in tutti i comuni limitrofi a dire la varietà. Mi era piaciuto Zola Predosa, anche se non è limitrofo, però erano tutti abbastanza cari come acquisto di casa. Io poi non so se il fatto di essere nata ad Argelato abbia influito sulla mia scelta. Certamente quando ho cambiato residenza e sono andata in comune, mi hanno festeggiata come un ritorno, io non li ho delusi, non ho detto loro che il mio era stato un calcolo banalmente economico.

*Anche questa abitazione è di sua proprietà?*

Sì.

*Se ha venduto l'abitazione di Bologna, per comprare qui, ha dovuto aggiungere qualcosa alla cifra di partenza?*

Sì, ma non tantissimo, la liquidazione. Perché poi i bilocali sono più cercati, valgono di più, quando io ho fatto questa operazione intanto non c'era la crisi e poi c'era un'altra questione che ha giocato a mio favore, c'era il cambio da lira ad euro. Di fatto però questa casa era a un buon prezzo, ed era nuova, la stavano ancora finendo di costruire. Secondo me è stato un caso comunque, l'aver trovato questa abitazione. Certamente per me erano comunque tanti soldi, era un investimento appunto, come ho già detto.

*Che tipo di abitazione è?*

È una casa a schiera; è grande, molto di più di quella dove abitavo precedentemente. Ha il piano terra dove c'è tutto insieme sia il soggiorno che la cucina e la taverna, poi di sopra ci sono due camere e un bagno e una cameretta veramente piccolina, e poi più sopra ancora c'è la mansarda.

*Aveva proprio in mente di venire ad abitare in un'abitazione di questo tipo?*

Mah, la scelta è stata quasi automatica, perché volendo io investire i miei soldi in un unico immobile, non ho dato la preferenza a Bologna, perché con gli stessi soldi a Bologna mi sarei comprata una casa normale, ma l'ho data alla provincia, andava da sé che la casa sarebbe stata più grande. Venendo io da un condominio, anche qui a dire il

vero le case sono attaccate, ma almeno non hai nessuno sopra, anche se di fianco sì, non è proprio una villetta indipendente, solo l'ingresso è indipendente.

*Quali sono gli aspetti positivi del vivere qui a Funo?*

Dal momento che ci si abitua, dopo gli aspetti positivi si verificano solo facendo il confronto con gli aspetti negativi di Bologna. Qui ovunque trovi sempre parcheggio, c'è più silenzio, c'è la campagna vicino, se vuoi andare a fare una passeggiata devi solo attraversare la strada. Non posso dire che la vita costi meno, perché io comunque continuo ad andare dove andavo prima in linea di massima, qui sono cari per gli acquisti. Di positivo c'è anche che c'è un po' meno inquinamento.

*C'è qualche aspetto negativo?*

L'aspetto negativo è che qui, per quello che desidero io, ma questo era scontato, per uscire, fare delle cose che a me interessano, anche solo andare al cinema, non c'è scelta, non c'è nulla. Proprio nulla no, perché c'è la biblioteca, alcune cosine ci sono, però c'è solo quella cosa, non puoi scegliere, io invece ero abituata in un certo modo. E quelle abitudini non le ho perse, infatti io almeno una volta al giorno vado a Bologna, anche perché adesso sono in pensione ed ho più tempo, per cui non mi pesa fare questi pochi chilometri in auto per andare in centro.

*Ci va in auto a Bologna?*

Sì, si fa presto, si fa veloce, quindi io ho mantenuto le mie abitudini: io se vado al cinema vado sempre e quasi esclusivamente in Cineteca, a meno che non vada con altri. A parte che qui non c'è nemmeno il cinema. Però ho delle amiche qui che non hanno questa abitudine, loro vanno al cinema a Cà de Fabbri, a San Giovanni in Persiceto, io no, non riesco, preferisco assolutamente andare dove andavo prima.

*I mezzi pubblici li utilizza?*

Il treno solo qualche volta, utilizzo di più l'autobus, avendo l'auto però lo utilizzo solo qualche volta.

*Quali sono le ragioni per cui sceglie di non utilizzarli molto?*

Per comodità e poi comunque perché dopo una certa ora di sera non ce ne sono più. L'ultimo treno mi pare che parta da Bologna alle 23.30, ma il precedente è molto prima, insomma ci sono anche ore da aspettare, poi comunque le 23.30 non è tardissimo, anche se vai a Bologna per una cena, è comunque presto.

*Rispetto a quando viveva a Bologna è cambiato il suo stile di mobilità? Utilizzava molto la macchina anche quando abitava a Corticella?*

Sì, anche se utilizzavo più spesso l'autobus, anche adesso quando vado in centro, a volte lascio la macchina a Corticella e proseguo con l'autobus, non parcheggio mai comoda in centro, perché lì i parcheggi costano moltissimo, ormai sono rimaste poche le strade dove costa 1,20 euro, è aumentato dappertutto. Prima andavo più spesso con l'autobus.

*Le manca il centro di Bologna?*

Sì, molto, però ci vado poi spessissimo.

*Quali erano invece gli aspetti positivi di vivere a Bologna?*

Mia madre abita vicinissima a dove abitavo io prima, ci andavo a piedi, adesso comunque la raggiungo velocemente, però non è lo stesso. Questo per me era un grosso vantaggio. Poi diciamo che abitare a Bologna è più pratico per tutti i servizi che ci sono. Qui ce ne sono meno di servizi.

*E c'era qualche lato negativo del vivere a Bologna?*

Mi dava un po' fastidio il condominio, a lungo andare dà fastidio, anche se a me personalmente non ne dava tantissimo. Non è che io sono fuggita dalla città, non c'era nessun motivo particolare che mi ha fatta andare via da Bologna. Infatti proprio l'altro giorno ho incontrato un mio ex vicino di casa e gli dicevo che forse tornerò a Bologna, però l'esigenza che intanto è sopravvenuta è quella che vorrei trovare un'abitazione almeno semi-indipendente come questa, cosa che a Bologna è molto difficile.

*Quindi lei tornerebbe indietro?*

Sì.

*È soddisfatta dei servizi che offre Funo? Ad esempio dei servizi sanitari: medici di base, farmacia, Asl?*

Sì.

*E a livello di servizi per il tempo libero?*

Forse loro organizzano qualcosa, io qui vado solo in palestra a fare yoga, ho utilizzato qualche volta la biblioteca. So che fanno qualche altra cosa, però io preferisco quello che trovo a Bologna, non si può tornare indietro da quel punto di vista. Se avessi dovuto scegliere di andare ad abitare in un luogo dove non potevo facilmente raggiungere Bologna, non ci sarei andata. È proprio eccezionale che io mi rivolga qui anche per gli acquisti.

*Invece a livello di abitazione, quali sono i vantaggi di risiedere in una casa di questo tipo?*

È silenziosissima, però questo è un caso, perché ho dei vicini che sono silenziosi, mi rendo conto che se i vicini non fossero così tranquilli, anche qui i rumori si sentirebbero, ho avuto l'occasione di capirlo. Poi ad abitare per conto proprio io mi trovo bene, non mi sento in solitudine, non ho bisogno di chiacchierare con gli altri condomini. Abbiamo fatto anche amicizia, ma ci vediamo una volta ogni tanto, non è che continuamente si vada a casa dell'altro, qui non è così, ma questo è proprio anche il mio carattere.

*Oltre alla macchina, ha altri mezzi di trasporto?*

No, ho la bicicletta, ma non la uso mai.

*Quando è venuta ad abitare qui era già in pensione?*

Ci stavo andando, il cambiamento è stato fatto proprio quando stavo per andare in pensione, tra l'altro abitando qui mi sono anche avvicinata a quello che era il mio posto di lavoro, però comunque io ero decisa ad andare via.

*Anche durante il weekend utilizza l'automobile per spostarsi?*

Di solito la utilizzo di più, perché magari vado a fare dei giri.

*Il suo stile di vita è cambiato da quando vive qui?*

Sì, ma non è in relazione al luogo, ma è in relazione al fatto che essendo andata in pensione ho più tempo, sarebbe cambiato anche se fossi rimasta a Bologna. I ritmi di vita si sono naturalmente rilassati.

*Riesce a fare una stima complessiva del tempo che trascorre ogni giorno mediamente in automobile?*

Un'oretta più o meno, perché io poi faccio più giri, cerco di fare tutte le attività di cui ho bisogno con lo stesso spostamento e in linea di massima quasi sempre ci riesco. Se solo vado da qui in centro ci metto mezz'oretta, ma in orari non di punta eh, meglio orari di punta ho imparato a non andare potendo io scegliere; durante il weekend anche due ore se vado fuori Bologna.

## **Intervista n. 18**

La signora L. ha 81 anni e vive a Funo di Argelato dal 1977. La sua storia d'immigrazione è dunque molto più di lunga data rispetto agli altri casi. Si tratta di un testimone particolarmente significativo non solo per questa ragione, ma anche perché è stata maestra nella scuola elementare di Funo fino al momento della pensione.

*Dov'è nata?*

A Potenza.

*Qual era la sua professione prima di andare in pensione?*

Io ho fatto la maestra per moltissimo tempo

*Il suo titolo di studio qual è?*

Ho fatto il classico, poi ho cominciato l'università alla facoltà di lingue prima a Venezia e poi a Milano, poi per problemi di famiglia ho dovuto smettere e allora ho preso il diploma di istituto magistrale da privatista, ma l'ho preso così, per sicurezza. Ho fatto anche la segretaria presso un convitto qui a Bologna; poi ho fatto la segretaria presso il Provveditorato, poi ho ripreso l'insegnamento fino al momento della pensione.

*Il suo nucleo familiare com'è composto?*

Era composto da quattro persone: io, mio marito e due figli. Adesso sono sola.

*Per quanto tempo ha vissuto a Bologna?*

Dal 1938 al 1977. Dunque per quasi 40 anni.

*Vi siete trasferiti a Funo di Argelato nel 1977?*

Sì. Subito in questa abitazione qui, che avevano appena costruito. Tutte queste costruzioni che vedi qui intorno sono state costruite da un ente, ma non lo stesso delle case popolari, con possibilità di mutui, e quindi molti sono venuti ad abitare qui. Quando sono venuta io c'era costruita questa dove siamo adesso, questa qui davanti e queste qui dietro le stavano ancora costruendo su questa linea. Poi dopo ne hanno fatto di là, ne han fatte di qua, da tutte le parti. Le nostre erano proprio le prime.

*Prima a Bologna dove abitavate?*

Abitavo in via Savioli, che è una traversa di via Murri verso via Mazzini, una bellissima zona.

*Che tipo di abitazione era?*

Era una sorta di villetta, però in affitto.

*La casa dove attualmente vive invece è di proprietà?*

Sì. Abbiamo fatto un mutuo per prenderla, come si fa quando non si ha subito il liquido in mano. È un appartamento in un condominio, di circa 90 metri quadri.

*Quali sono le ragioni per cui siete venuti ad abitare qui?*

Perché questa casa sembrava un'occasione, ce l'aveva detto un amico e mio marito è voluto venire qui perché non gli piaceva essere in affitto, a me invece andava benissimo. Stavamo in un posto splendido e stavo bene dove stavo. Principalmente è stata una

questione economica e legata alla casa, poi dove stavamo ci avevano dato lo sfratto perché c'erano stati dei problemi e non trovavamo nulla e allo stesso tempo avevamo fretta di trovare una sistemazione.

*Conosce altre persone che hanno fatto una scelta come la sua?*

All'epoca non tanto, subito dopo però, è stata una cosa abbastanza veloce, dopo due-tre anni è cominciata a venire della gente, perché naturalmente era molto più conveniente di un acquisto a Bologna, relativamente vicino e comodo. Comodo poi non in senso assoluto, perché c'era la corriera che aveva degli orari un po' ridotti, però insomma si poteva fare, i miei figli andavano a scuola regolarmente a Bologna. I miei figli quando ci siamo trasferiti qui avevano il grande 14 anni e la bambina 10 anni. Mia figlia ha fatto la prima media a Castel Maggiore, il figlio le superiori a Bologna. Io quando sono venuta qui avevo già ottenuto il trasferimento a Funo, lavoravo qui. Mio marito invece era ingegnere e insegnava all'istituto tecnico-industriale oltre Lisello, quindi aveva molto da sgambettare al mattino, perché poi essendo molto sportivo aveva il vizio di andarci in bicicletta, quindi partiva molto presto al mattino.

*Avevate proprio in mente di venire ad abitare in una casa di questo tipo?*

Avevamo in mente di avere una casa sufficiente per essere abbastanza comodi, sia noi che i ragazzi, che potessero avere la loro camera per studiare, come d'altronde avevamo a Bologna.

*Quali sono gli aspetti positivi del vivere qui a Funo?*

Sono da distinguere, perché prima non erano positivi e almeno per 3-4 anni dopo la mia venuta, fino al 1982-83 erano fattori abbastanza scomodi. Io e i miei figli ci abbiamo messo molto ad abituarci, anzi è stata una roba quasi da esaurimento, soprattutto per mio figlio grande, lui infatti praticamente non conosce Funo, non l'ha mai voluto frequentare, non l'ha mai accettato, ha continuato ad avere la sua compagnia in città, a studiare in città, è sempre andato verso Bologna. Ha avuto proprio quasi una sorta di esaurimento, per lui essere venuto qui è stato come avergli tolto la vita qui. E allora io nel pomeriggio lo accompagnavo sempre in macchina a Bologna a studiare con dei compagni. Io invece, sai, dopo, quando entri nell'ambiente lavorativo, hai le colleghe, la passione, ci sono i bambini, e la faccenda a un certo punto si è raddrizzata, ma anche per me l'impatto iniziale è stato duro.

*Quali sono gli aspetti negativi del vivere qui?*

Ora non lo sono più. Lo erano allora. Tipo: il collegamento con la città; tipo per la necessità di avere alcune documentazioni; poi anche per i ragazzi perché per prendere la corriera dovevano alzarsi molto prima di quello che avrebbero fatto se fossero stati in città; poi il posto di lavoro, io ancora ancora ce l'avevo qui, ma mio marito invece faceva queste fatiche giornaliere, di cui io penso ne abbia risentito anche in salute in seguito, perché sul momento no, era in gamba. Di positivo adesso c'è che è una località dove si sta molto bene, con tanto verde, che è cresciuta moltissimo, con una certa tranquillità rispetto alla città. Si è creato, si è esteso con persone che venivano anche loro con poche possibilità, e che a poco a poco, con il passaparola hanno chiamato altra gente. Direi che adesso è un paese fiorente, in cui si sta bene. Poi andando avanti con l'età conosci praticamente tutti, ti senti a casa, ti senti in famiglia, e questo ti dà una sorta di sicurezza, specialmente adesso che sono sola, a uscire e a girare sono non tranquilla ma quasi, perché so che se mi succede qualcosa presumibilmente tutti sanno chi sono e dove rivolgersi.

*Quali erano invece gli aspetti positivi e quelli negativi del vivere a Bologna?*

Era un'altra cosa, era poter trovare quello che volevi in ogni momento con poca distanza, abbastanza a portata di mano. Poi sempre facendo il confronto con l'allora di qui: qui quando ci sono venuta io non c'era praticamente niente: tutte queste case non c'erano, anche sulla via Galliera, quella principale non c'era niente, c'erano delle casine separate, delle casine di campagna. Sentivi proprio anche un senso di solitudine, di abbandono, non c'era vita, non vedevi molta gente per la strada e se non ci fossero stati i bambini a scuola che ti danno una certa carica, per me che venivo da Bologna - per chi abitava qui forse no - era una zona morta, mi sembrava proprio spenta.

Adesso invece la mia opinione sul paese è assolutamente positiva e in contrasto con quella che avevo nei primi 4-5 anni in cui sono venuta qui.

*C'era qualcosa anche nella città che non le piaceva quando ci abitava?*

No, a quell'epoca ancora no, incominciava forse a non piacermi il traffico cittadino, ero abituata alle passeggiate in città e c'era una sorta di tranquillità, ma anche di piacere nel farle, nel vedere i negozi, nel vedere le persone, ma con tranquillità e con quiete, non con quel caos, che adesso io non sopporto più perché non ho più l'età, ma già qualche anno fa era fastidioso.

*Quando abitavate a Bologna come eravate organizzati per gli spostamenti?*

Io mi spostavo molto a piedi, altrimenti con l'autobus. Quando sono venuta qui ho continuato così, prendevo la corriera per andare a scuola. L'auto la usavamo per andare fuori e magari per le vacanze, in città la usavamo poco, solo se proprio c'era necessità.

*È soddisfatta dei servizi che offre Funo?*

Per i generi alimentari ci si poteva abbastanza arrangiare anche all'epoca qui in paese. Allora non c'erano i supermercati, ma c'erano dei negozi che avevano un po' di tutto, c'era ancora il vecchio sistema della macelleria individuale, c'era il forno, tutte cose che si stanno un po' spegnendo coi supermercati. Era carino però, ma anche in città era così, avevi dei fornitori che erano di fiducia, si instaurava un rapporto molto confidenziale, ti servivano in modo eccezionale perché eri un po' "una roba sua". Questo all'inizio l'ho trovato anche qui, questi negozietti personalizzati, familiari, che lavoravano in proprio, ed era una cosa molto carina e positiva, continuava un po' il sistema a cui ero abituata io. Infatti quando sono arrivati i supermercati a me non hanno fatto subito molto piacere, anche pensando a questi fornitori che naturalmente venivano a rimetterci tantissimo e anche attualmente sono in calo. Adesso è diverso: i supermercati sono pieni di ragazze giovani, di persone carine, con le quali parli e ti senti un po' in famiglia, ma non è lo stesso, sono grandissimi, i corridoi sono tanti, il personale cambia spesso. Direi che sono abbastanza soddisfatta dei servizi che offre Funo. Loro fanno del loro meglio, non è poi che le gente chieda più di tanto su certe cose specifiche, perché ovviamente adesso c'è la possibilità di andare verso la città o di andare anche solo a Castel Maggiore, che è un po' più grande e un po' più organizzato. Però qui le iniziative non mancano, c'è la biblioteca che funziona molto bene, c'è la palestra, lo yoga, il calcio, per i bambini e per i giovanissimi c'è qualcosa.

*E per quanto riguarda i servizi scolastici?*

Non conosco molto bene la situazione attuale, quello che sento è che la situazione è meno buona di quella di qualche tempo fa, ma ovviamente se parlano con me, che sono una persona del settore. Sembra che prima fosse la fine del mondo e adesso invece no, ma non è così. È certo che il personale scarseggia, ci sono delle mancanze, a cui si supplisce con altri input che hanno i bambini oggi.

*Da quando siete venuti ad abitare qui è cambiato il vostro stile di vita?*

Sì, è cambiato. Io avevo un giro di amicizie, conoscevo molte persone e di diverso tipo, anche nella scuola per esempio, vedevo una differenza nel sociale notevolissima, ed era anche una cosa molto dura da osservare. Qui all'inizio era tutto molto pari, erano tutti



molto semplici, di provenienza umile, era anche un piacere, perché l'insegnante portava qualcosa di nuovo non solo per i bambini, ma anche per i genitori, facevamo anche delle gite insieme e per loro sembrava la fine del mondo, una cosa splendida. Questo era bello, era un'esperienza positiva, si affidavano molto a noi e collaboravano molto. Dopo col tempo è cambiato, ma fin che ci sono stata io neanche tanto. Adesso sento che la faccenda è un po' cambiata: i genitori non hanno tempo - ma anche quelli di allora non ne avevano di tempo, era tutta gente che lavorava - adesso non si vive quel contatto, i genitori pensano che quello che viene fatto non sia il meglio e soprattutto si colpevolizzano gli insegnanti. Io credo che invece facciano del loro meglio, ma hanno delle limitazioni notevoli e gli alunni sono moltissimi qui a Funo, c'è anche qualche alunno straniero, cinesi mi dicono.

*E sui ritmi di vita ha inciso la vostra scelta?*

Ma sì perché in città bastava che tu uscissi e potevi fare qualsiasi cosa, qui ti trovavi messa un po' da parte, anche a causa delle difficoltà motorie che avevo io. I miei figli a Bologna avevano gli scout, la scherma, oltre agli studi, sembrava tutto non dico più facile, ma sicuramente più semplificato.

*Se all'epoca vi avessero proposto una buona occasione per tornare a Bologna la avreste accettata?*

Io l'avrei accettata. I primi tempi avevamo sempre pensato a fare un cambio, di avvicinarci anche un po' alla volta. Qui era campagna con un po' di centro lontano, Castel Maggiore ad esempio era già un avvicinamento, aveva già l'aspetto di una cittadina, era più strutturato. Funo invece cresceva un po' qua e un po' là, con case strane, ci ha messo un po' di tempo, dopo c'è stato un boom per cui si è riempito immediatamente, si è costruito tantissimo, ci sono delle strade che io neanche conosco.

Ma quando sono venuta io qui, nel novembre del 1977, qua era tutta campagna, era venuta una nevicata pazzesca e non c'era acqua, non c'era riscaldamento, il primo giorno di scuola. Per una che era appena arrivata da Bologna, dove stava strabene e aveva tutte le comodità, è stato un trauma. Poi c'era la nebbia, la nebbia per me è stato un duro colpo, adesso non è più così costante e fitta, ma allora era un guaio. Era una delle cose più negative e spaventevoli per me all'inizio.

*Quando è iniziato più o meno questo cambiamento di cui mi parla?*

Più o meno 15 anni fa, ma avevano già iniziato a costruire delle case, c'era già l'idea del paese, però mancavano tante cose anche per il tempo libero dei ragazzi e dei giovani.

*Quali sono stati i cambiamenti che ha vissuto Funo negli ultimi 15 anni?*

È cresciuto tantissimo, le gente è venuta qui io penso per il solito motivo di una equiparazione dei costo. Nel momento in cui però hanno costruito così tanto, la valutazione è cresciuta, non dico come Bologna, però è caro adesso. Per cui molti giovani che erano venuti qui si sono trasferiti oltre: a Castel d'Argile, S. Giorgio più ancora che Argelato, perché erano più accessibili. Però questa continua ad essere piena, le case nuove che hanno costruito sono state prese molto velocemente, non c'è dell'invenduto. È una situazione appetibile ancora per molti aspetti, io penso poi ai giovani. Adesso il paese è pieno, di spazio per costruire ce ne sarebbe ancora, nella campagna. Adesso ci sono moltissime coppie giovani con dei bambini, prima invece erano tutti anziani, quando sono venuta io qui, invece adesso sono giovanissimi quelli che vengono, sono famiglie, ed è un piacere, perché c'è stato un periodo in cui non nascevano bambini, non se ne vedevano, adesso ci sono bambini da tutte le parti, ed è una bella cosa.

*A livello personale che valutazione dà a questi cambiamenti che ha subito Funo?*

Io direi positiva assolutamente. Adesso se vogliamo c'è meno quiete, ma c'è più vita, e considerando tutti i mezzi che hanno i giovani adesso non è poi una gran difficoltà andare verso la città, per noi era molto più complicato. Il paese però rispetto a prima è irriconoscibile, non è più lui, tutto è uguale senza soluzione di continuità. Solo qualche borgata è rimasta più o meno com'era, soprattutto nelle altre due frazioni più piccole, a Casadio e a Volta Reno. E Castel Maggiore è ancora peggio, con tutti quei luoghi nuovi che hanno fatto, come il centro commerciale Le Piazze. Ma per chi ci abita è meglio, ci sono più servizi.

*Non c'è il rischio secondo lei che si trasformi in un paese dormitorio?*

Lo era all'inizio, ed io ero preoccupata di questo fatto, perché la gente lavorava e veniva a casa solo a dormire. Adesso ci sono molte mamme a casa per la maternità, una volta effettivamente durante la giornata non si vedeva nessuno, la vita incominciava verso sera quando tornavano dal lavoro, ma non c'erano le cose adatte per far passare il tempo. All'inizio ci sono stati anche molti incidenti perché i giovani tendevano ad andare verso Ferrara, c'era da fare la traversale di pianura, era un periodo in cui ero terrorizzata, con sempre la paura che succedesse qualcosa.

*Questa crescita ha comportato anche dei problemi?*

Mi pare di no, che il tutto si sia livellato, che vada bene.

*Non ci sono dei conflitti tra i nuovi e i vecchi abitanti di Funo?*

Direi di no, forse da qualche parte, ma non abbondantemente. Magari chi è venuto dopo ecco si tiene un po' in disparte, sta un po' sulle sue.

*I bambini secondo lei svolgono un ruolo nell'integrazione di questi nuovi abitanti, nella costruzione di nuovi legami sociali, nella socializzazione?*

Io adesso non frequento più tanto gli ambienti dove i bambini si incontrano. Ma se c'è qualcuno che tende a spostare un po' l'andamento della famiglia sono i bambini, a favorire la socializzazione. C'è da dire però, come avevo già avuto modo di riscontrare, col fatto che magari vanno di più fuori, i bambini hanno il doposcuola, o magari vengono affidati a qualcun'altro e così assumono una certa autonomia, che però rende più difficile la loro capacità di ascoltare e di obbedire. La popolazione nuova però è tutta giovane. Io ti posso dire com'era una volta. Una volta i rapporti tra i genitori che avevano i figli che frequentavano la stessa classe erano molto intensi, eravamo una famiglia, la sgridata che tu facevi al bambino gliel'avrebbe fatta anche la sua mamma, erano completamente affidati a noi, ma in casa veniva usato lo stesso metodo.

*Quindi tutto sommato secondo lei la crescita di Funo è stata positiva per il paese?*

Assolutamente sì.

## **Intervista n. 19**

La Signora M.C. ha 63 anni e vive a Funo col marito dal 1977. Hanno cambiato due diversi appartamenti nel corso degli anni, ma sempre restando all'interno della frazione di Funo di Argelato. Essendo residente nel territorio da più di 30 anni, anche lei è un testimone privilegiato per la nostra analisi, che ci può dire qualcosa anche in merito ai cambiamenti avvenuti in questi ultimi anni.

*Dove è nata?*

Io sono originaria della Romagna.

*Qual è la sua professione?*

Attualmente sono in pensione, prima facevo l'operaia in un'industria bolognese.

*Qual è il suo titolo di studio?*

Ho la licenza media inferiore.

*Com'è composto il suo nucleo familiare?*

Siamo solo io e mio marito.

*Dove risiede?*

A Funo di Argelato, in via Funo.

*Da quanto tempo vi siete trasferiti a vivere qui?*

Dal 1977.

*Prima abitavate a Bologna?*

Io sì, prima di sposarmi, di venire ad abitare a Funo stavo a Bologna, ci ho abitato per 5-6 anni. Ci abitavo da sola, senza la mia famiglia, come fanno gli studenti, vivevo con altre tre ragazze e dividevamo l'appartamento e tutte le spese. Abitavo in via Paradiso, in zona San Felice. Poi io sono venuta qua a Funo perché ero innamorata.

*Siete venuti subito ad abitare in questa casa dove siete adesso?*

No, eravamo sempre a Funo, ma non in questa casa. Prima stavamo vicino al Conad.

Qui ci siamo venuti nel 1999.

*Come mai avete cambiato casa?*

Perché l'altra casa era stata fatta appunto nel 1977, abbiamo preso quell'appartamento lì quando ci siamo sposati ed era nuovo; abbiamo deciso di cambiare perché aveva già un po' di anni, bisognava iniziare a pensare di metterci mano per ristrutturarlo, cambiare i pavimenti, metterlo a posto, e allora abbiamo deciso che alla nostra età era meglio cambiare e così con questo speriamo di poter restare qui per sempre, senza aver bisogno di mettere i muratori in casa. Questo appartamento era nuovo, l'abbiamo comprato addirittura sulla carta, poi ce lo siamo personalizzato un po'. A una certa età non si va più sull'usato, lo puoi fare da giovane, almeno noi abbiamo pensato così.

*Questa abitazione era di vostra proprietà?*

Sì. Anche l'altra qui a Funo lo era, l'abbiamo venduta per comprare questa, siamo comunque due operai noi, non avevamo due stipendi da poterci permettere sia questa che quella. Anzi abbiamo dovuto aggiungere anche qualcosa, perché il primo appartamento valeva molto di meno. L'abbiamo venduto a una coppia giovane appena sposata.

*A livello di dimensioni e caratteristiche sono diverse le due abitazioni?*

Questa è un po' più grande, ma non molto, noi siamo solo in due e quindi non avevamo l'esigenza di avere molto spazio, e poi anche per una questione di costi. Entrambi sono due appartamenti, questo è in una palazzina dove ci sono solo sei appartamenti, ha la sala, la cucina, due camere e il bagno. A me piaceva però avere una bella terrazza, come

c'è qui, che abbiamo chiuso. Il primo appartamento era ecco un po' più umile, non era sacrificato, perché comunque avevamo due belle camere, un bagno, un bagnetto di servizio, un garage doppio, ma era più modesto. Lì poi non c'era l'ascensore e qui invece c'è e ad una certa età fa comodo, ci fai caso a queste cose.

*Come mai avete deciso di venire a vivere a Funo?*

Perché mio marito è originario di Castel Maggiore, suo fratello era già sposato qui a Funo, la Cooperativa costruiva lì, c'era l'appartamentino che faceva al caso nostro, i soldi erano quelli che bastavano e quindi siamo venuti a Funo. Non c'è stato nessun altro motivo particolare. Anzi io all'inizio non ero tanto contenta, ero molto innamorata e quindi andava bene tutto, però prima abitavo in centro a Bologna e pensare di venire in paese, lontano, mi faceva brutto. Invece poi pian piano ci si abitua.

*Prima di scegliere Funo avevate preso in considerazione altre zone?*

No, a me un paese valeva l'altro, non mi cambiava niente. Però mio marito aveva la famiglia qui vicino. Ma non c'era, ripeto, nessun altro motivo particolare nello scegliere Funo.

*Bologna non l'avevate presa in considerazione?*

Mio marito è nato in paese, e non voleva andare in città. Non ci abbiamo mai guardato ma i prezzi erano alti già allora. Adesso i prezzi sono cresciuti anche qua perché dalla città la gente tende a venire un po' fuori perché costa un po' di meno, costando un po' di meno c'è più afflusso e di conseguenza i prezzi aumentano. E poi qui acquisti il nuovo.

*Avevate proprio in mente di abitare in'abitazione di questo tipo?*

Noi cercavamo una casa non troppo grande, sia per motivi di soldi, sia perché non ci serve; poi il nostro obiettivo era avere un bel garage doppio e l'ascensore.

*Quanti mezzi di trasporto possedete in famiglia?*

Abbiamo due auto e qualche bicicletta, che qui in campagna si usano molto d'estate.

*Quali sono i vantaggi e gli svantaggi del vivere qui a Funo?*

Il vantaggio è non avere problemi di parcheggio, a Bologna te lo devi pagare il parcheggio se lo vuoi, sia esterno che interno; l'inquinamento c'è anche qui, magari ce n'è un po' meno. Poi qui coi miei vicini c'è un bel rapporto, più familiare, le loro figlie vengono qui da me spesso. Adesso mio marito è giù di sotto che taglia la siepe col vicino di casa. Si socializza molto di più in paese. I bambini che frequentano le stesse scuole o gli stessi corsi aiutano molto la socializzazione, ma non solo, sono anche le

esigenze che spingono i genitori ad avere dei contatti. Perché magari uno li porta e uno li va a prendere. In città questo avviene meno, ma perché non ci sono queste esigenze. Se uno deve fare uno sport, prende l'autobus e ci va tranquillamente per conto suo, non c'è bisogno che qualcuno lo accompagni, mentre qui sì. Gli svantaggi però ci sono. Se devi andare a Bologna ti tocca prendere la macchina o la corriera o il treno. Funo è un paese anche abbastanza servito, c'è qualche comodità, ma a Bologna sono sotto casa, qui devi andare in piazza e poi non c'è varietà.

*Utilizzate i mezzi pubblici?*

Non più di tanto. Noi a Bologna non ci andiamo molto, ci andiamo alla sera al cinema e per forza ci vai in auto, anche perché se ci riesci ad andare coi mezzi, non riesci più a tornare a casa. Oppure ci vado con delle amiche, per fare una passeggiata, per qualche acquisto, per il tempo libero.

*Se le proponessero una buona occasione per tornare ad abitare a Bologna la accetterebbe?*

Io no, non tornerei indietro, sto bene qui. Anche se quando stavo a Bologna stavo bene e non volevo venire qua. Il fatto di non avere nessun vincolo di parcheggio, né per la casa, né per l'Asl, né per andare dal medico è un gran sollievo. Non è che Bologna non mi piaccia, magari ci starei anche bene, ma anche qua sto bene. Adesso non so se andando avanti con l'età subentrerà l'esigenza di non essere troppo lontano, però per adesso va benissimo così.

*Per gli acquisti fate affidamento ai negozi qui di Funo?*

Sì, ma anche molto a Castel Maggiore come viveri, adesso hanno aperto una nuova Coop lì al centro commerciale Le Piazze, dove ci sono anche dei bei negozietti per altre cose.

*E per quanto riguarda il tempo libero?*

Ci sono diverse attività sportive per i ragazzi e i bambini; per gli anziani c'è lo yoga e la ginnastica; non c'è la piscina, però è a Castel Maggiore; ci sono diverse piste ciclabili dove poter passeggiare. Poi la sera noi andiamo alla scuola di ballo, tre volte la settimana, non andiamo mai a letto prima di mezzanotte e mezza o dell'una. La sera usciamo sempre.

*Per quanto riguarda la mobilità, è cambiato qualcosa da quando vive qui?*

A Bologna li usavo i mezzi pubblici, anche per andare a lavorare.

*Che attività fate solitamente durante i weekend?*

Al sabato sera di solito andiamo fuori tutti insieme nelle sale da ballo, la domenica invece solitamente si va al ristorante o a pranzo o a cena, anche fuori Bologna, in compagnia, per cui usiamo di più la macchina.

*Quali erano invece i vantaggi e gli svantaggi del vivere a Bologna?*

Il vantaggio era che avevo 35 anni di meno, e poi in città hai tutto lì. Qui invece devi fare una camminata fino in centro. Poi naturalmente qui per andare al cinema ti devi muovere, per andare a vedere dei negozi o a fare shopping ti devi muovere, lì invece avevo tutto sotto casa. Però quando tu hai 25-30 anni hai l'esigenza di andare a vedere cosa c'è in giro, dopo, a questa età quest'euforia passa, quando sei giovane hai altre esigenze. Allora non c'erano delle cose che mi davano fastidio del vivere in città, perché anche delle sere in cui si usciva per parcheggiare la macchina poi bisognava fare 3 o 4 giri, ma allora non era un problema, è questione di abitudine, l'uomo si adegua a quello che ha e a quello che non ha.

*È cambiato il suo stile di vita da quando vive qui?*

È cambiato molto, ma quando abitavo a Bologna non ero sposata; mentre qua tra il marito e la casa è chiaro che tutto cambia. Non c'entra niente il luogo. Con una macchina da qui andavamo a lavorare tutti e due, ci andavo con mio marito, poi dal luogo dove lavorava mio marito prendevo l'autobus e andavo a lavorare e la sera lui mi passava a prendere e tornavamo a casa.

*Avevate due macchine anche allora?*

No, allora ne avevamo una sola.

*I suoi ritmi di vita sono cambiati da quando vive qui?*

Sì, i ritmi di vita sono diventati più intensi, ma proprio perché è cambiata la mia vita, dovevo pensare alla casa e a tutto quello che ci gira intorno.

*Riesce a farmi una stima indicativa media del tempo che trascorre ogni giorno in automobile?*

Adesso ci sto circa una mezz'oretta al giorno. Durante i finesettimana ci stiamo di più, anche un paio d'ore. Quando lavoravamo a Bologna dipendeva un po' dal traffico, noi cercavamo di andare via presto la mattina e si andava bene, una mezz'oretta circa ad andare. Però a tornare a casa delle volte c'erano delle gran file, stavi in macchina molto, anche un'ora alle volte per tornare. Poi in casi di eventi particolari, di fiere proprio la tangenziale non si poteva prendere, dovevi cambiare strada perché per di lì non potevi venire a casa. L'altra mattina ad esempio che sono andata a Castel Maggiore alle 8.30

del mattino, vedessi che traffico c'era, una coda continua, un biscione di macchine che pensavo ci fosse un incidente, invece mi hanno detto che è sempre così, che è normale, che è così tutte le mattine.

*Lei, da quando vive qui, ha notato dei cambiamenti che Funo ha subito?*

Sì, molti cambiamenti. È cresciuto in un modo spropositato, una volta c'erano tre case, tutta la zona della farmacia non c'era proprio, è nuova, non c'era niente, c'era la borgata San Giobbe, il centro era lì dalla chiesa vecchia, non è dove è adesso, dove c'è il centro medico. Dove c'è il centro di Funo adesso una volta c'erano le vigne, anche qui da noi era tutto campo. C'era un unico negozio di alimentari e nient'altro, la farmacia non c'era. Quindi i cambiamenti sono stati notevoli. Anche dove c'è adesso il campo sportivo una volta era tutta vigna. A Funo proprio non c'era niente. Hanno costruito molto perché costava un po' meno e quindi la gente si sposta fuori dalla città. Io credo che sia anche un po' più vivibile rispetto alla città. Ci sono molte coppie giovani che vengono qui, ci sono molti bimbi piccoli infatti.

*A titolo personale, che valutazione dà a tali cambiamenti?*

Secondo me per il paese è stata una cosa positiva, perché essendosi sviluppato il paese adesso abbiamo il centro medico, una farmacia che comunque fa un po' di tutto, abbiamo la stazione ferroviaria da una decina d'anni, il centro sportivo, è molto più vivibile adesso, una volta erano tutti campi. Si è sviluppato positivamente secondo me, per chi ci vive. Poi per andare a Bologna, fra la corriera e il treno non è così scomodo. Forse i ragazzini che hanno quell'età in cui non hanno ancora la patente sono un po' più limitati, hanno l'esigenza di andare fuori e i genitori si devono un po' adoperare.

*Ci sono dei problemi interni al paese. O ci sono o ci sono stati conflitti o tensioni tra i nuovi e i vecchi abitanti?*

Sicuramente dei problemi ce ne saranno, però non saprei adesso.

## **Intervista n. 20**

La Signora D. ha 58 anni e vive a Funo di Argelato da un periodo di tempo abbastanza lungo, dal 1977, anno in cui si è sposata.

*Dov'è nata?*

Io sono originaria del Veneto, sono nata in provincia di Verona.



*Per quanto tempo ha abitato lì?*

Fino ai 23 anni, poi mi sono trasferita a vivere a Bologna, per un breve periodo di tempo, e ci ho vissuto finchè non mi sono sposata.

*Poi siete venuti subito ad abitare a Funo?*

No, prima abbiamo abitato a Castello d'Argile per tre anni, poi ci siamo spostati a Funo, nella zona di San Giobbe.

*Come mai siete andati a vivere a Castello d'Argile?*

Perché mio marito lavorava ad Argelato, presso lo zuccherificio.

*E invece quali sono stete le ragioni del secondo spostamento, quello a Funo?*

L'abbiamo fatto per l'acquisto di una casa, che era a metà strada tra Bologna, dove lavoravo io ed Argelato, dove lavorava mio marito.

*Che professione svolgeva a Bologna?*

Mi occupavo della gestione delle risorse umane in una grossa impresa di costruzioni. Ci ho lavorato per oltre 25 anni, poi ho rinunciato al posto per motivi personali.

*Qual è il suo titolo di studio?*

Sono ragioniera.

*Com'è composto il suo nucleo familiare?*

Attualmente sono single. Prima ero coniugata.

*In che tipo di abitazione vive a Funo?*

In un appartamento, all'interno di un piccolo condominio, al piano terra, che di solito è un piano che non viene considerato da uno che è "urbano", ma mi permetteva di poter avere un po' di giardino. È un appartamento normale, sui 70 metri quadri, con un giardino pensile attorno.

*L'appartamento è di proprietà?*

Sì.

*A Castello d'Argile eravate in affitto?*

Sì, stavamo in un appartamento dello zuccherificio.

*Avete scelto Funo solo per una ragione di praticità, come mi ha già detto, perché si trova a metà strada tra Bologna ed Argelato?*

C'è stato anche un motivo economico, Funo costava meno, anche rispetto al vicinissimo Castel Maggiore c'era abbastanza differenza.

*Avevate preso in considerazione altre zone prima di scegliere Funo?*

No. Più o meno la zona era questa, poi sapevamo che avrebbero aperto lì nelle vicinanze l'uscita dell'autostrada, che a me faceva molto comodo per andare a casa a trovare i miei.

*Conosce altre persone che hanno fatto una scelta come la sua?*

Ho cercato di conoscere un po' le persone nel tempo e quello che ho constatato è che Funo veniva detto un paese dormitorio e in parte lo è ancora adesso, perché più o meno era le gente della mia età che vi si trasferiva, alla fine degli anni '70 e lo faceva continuando a lavorare fuori: al Centergross, all'interporto. Adesso a Funo ci sono dei giovani, che sono nati qui, spero che questo contribuisca a fare cambiare un po' le cose, che da un dormitorio passi a essere un paese con delle radici.

*Quali sono gli aspetti positivi del vivere a Funo?*

Se devo dire la verità sono pochi. Sono stata per un certo periodo presidente della Polisportiva di Funo, e quell'esperienza mi ha permesso di vedere alcune cose. Innanzitutto è un luogo dove il verde esiste, non ha le caratteristiche negative del verde delle periferie; poi ci sono molte strutture sportive per i bambini e secondo me questo è un aspetto molto positivo. Per gli adolescenti c'è già molto meno però, ci sono dei vuoti, soprattutto dopo la terza media.

*E gli aspetti negativi?*

Non so bene come esprimerlo, ma io trovo che il livello culturale sia basso, poi, ma questo va al di là di questo paese, trovo che ci sia molta omologazione, la diversità è molto criticata, che è un problema molto più generalizzabile, la diversità fa paura. Secondo me servirebbe più apertura.

*È soddisfatta dei servizi che offre Funo?*

Per quanto riguarda i servizi per gli acquisti secondo me il Conad non è sufficiente, però io sono contraria ai grandi centri commerciali, preferisco i negozietti, ma stanno scomparendo. Per i generi non alimentari mi rivolgo di più alle zone da dove vengo, nel Veneto. Dei servizi sanitari sono soddisfatta invece, funzionano molto bene.

*A livello di mobilità la scelta che avete fatto ha inciso sui vostri ritmi di vita?*

Io inizialmente usavo i mezzi pubblici per il lavoro, poi quando facendo carriera mi hanno dato la possibilità di avere un posto auto in garage, ovviamente finivo più tardi le non c'erano più tante corse. Ci impiegavo molto, ma dipendeva molto dal traffico, l'ho fatto solo perché ero giovane, mi alzavo alle 6 della mattina e tornavo la sera alle 20,

non è stato semplice. Avevo tra ore quasi di pausa pranzo, ma tornare a casa era anche molto stancante.

*Avevate in mente di venire ad abitare proprio in un'abitazione di quel tipo?*

Non c'era molta scelta a Funo a quell'epoca a dire il vero.

*Possiede solamente una macchina?*

Sì. Ho le biciclette, ma le uso molto poco.

*Riesce a fare un resoconto degli spostamenti che fa in una giornata normale?*

Io da quando non lavoro più a Bologna ci vado poco, perché il traffico mi dà i nervi, preferisco un ambiente dove c'è più natura, l'aria più pulita, la qualità di vita più alta, io ho lavorato in centro a Bologna per 25 anni e di smog ne ho già respirato abbastanza. La macchina cerco di usarla poco, e quando la muovo cerco di unire più cose insieme con un unico spostamento.

*Se non utilizza molto i mezzi pubblici, le ragioni quali sono?*

Innanzitutto penso che sia un'abitudine, poi con l'auto mi sento più autonoma, in autobus non mi sento molto tranquilla e sicura, lo prendo proprio quando non posso farne a meno.

*Sul modo di trascorrere il tempo libero, la scelta di venire a vivere a Funo ha inciso?*

Quando abbiamo fatto la scelta era il motivo economico e la distanza ad avere la priorità. Tempo libero poi all'epoca ne avevo talmente poco.

*Ci sono stati dei miglioramenti all'interno del paese nel corso del tempo?*

Direi di sì, anche a livello di mezzi pubblici, adesso c'è il treno, ci sono più corse.

*Riferebbe la scelta che ha fatto?*

Sì, io tornerei indietro.

*Ci sono o ci sono stati dei conflitti interni al paese?*

Che io ricordi c'è stata la proposta della raccolta differenziata che ha ricevuto dei forti scontri.

*Esistono secondo lei delle diversità nel processo di socializzazione dei nuovi e dei vecchi abitanti di Funo?*

Io ritengo che qui, ma come da altre parti, una volta, anche dove sono cresciuta io, le relazioni erano diverse, se un bambino faceva qualcosa che non andava lo poteva sgridare tranquillamente chiunque lo vedesse del paese, anche esterni alla famiglia, era la stessa cosa, la socialità era diversa. E questa cosa garantiva anche una certa protezione. Adesso questo non è più possibile, se lo fai sei considerato presuntuoso, non

puoi invadere quel campo, hanno anche tutti paura dell'altro. Anche per questo spero che si ricostituisca un paese, perché il paese è questo, a me dispiace vedere questi paesi che sono un po' "morti".

## **RINGRAZIAMENTI**

Grazie, Giovanni e Marco, per la meravigliosa opportunità che mi avete offerto.

Grazie a Mauri per la disponibilità, per la pazienza e per la comprensione.

Grazie a Franci per la dolcezza, e perché guai se non ci fosse Franci...

Ringrazio Gabri, Alessandra ed Alice per essere stati qualcosa di più di semplici colleghi.

Grazie ad Alessia de Biase per l'entusiasmo e per avermi insegnato a guardare le stesse cose con occhi diversi.

Un grazie anche ai tecnici del Comune di Arelato e alla popolazione che ho intervistato per il grande aiuto che mi hanno dato.

Grazie a Mamma e Papà, e grazie non è ancora abbastanza. Per come mi avete cresciuta ed educata. Per i valori che mi avete trasmesso. Se sono la persona che sono oggi è solo merito vostro, spero siate orgogliosi di me.

Grazie a Titti per la simpatia e per l'ironia di cui è sempre capace.

Grazie alle Sorelle di una Vita, non c'è mica bisogno di dire perché.

Grazie alla Nonna, agli zii e ai parenti tutti per l'affetto e il sostegno dimostrato in questi anni.

Grazie alla Nicole e alla Patrissia, con Mighi, Mirko e Marco, perché tutto questo è iniziato con voi, che ci siete sempre state.

Grazie alle amiche tutte: alla Vale, ad Alice e Irene, a Vanessa, Eva, Flora e Carolina per la leggerezza ma anche per la profondità dei momenti passati insieme.

Grazie a Darrìo per essere entrato nella mia vita, ti stavo aspettando.