

IL DISAGIO E LA CITTA'

FRANCESCO MACALUSO

1. Introduzione
2. Le ragioni della città
3. Senso di insicurezza
4. Re-immaginare la città
5. I (più comuni) motivi di disagio urbano
 - a. La forma
 - b. Le trasformazioni
 - c. L'accessibilità

1. Introduzione. Sappiamo quanto sia complesso il compito di raccontare fatti riguardanti il mondo della vita, rendere partecipi delle nostre sensazioni senza eccedere con la retorica. Se si tratta di vicende che riguardano le nostre esperienze comuni, coinvolgenti la sfera sensoriale di una collettività, immediatamente le opinioni divergono, i margini di discrezionalità e di indeterminatezza si ampliano. Se quelle situazioni si inscrivono in un preciso contesto che costituisce il nostro campo di attività più prossimo (il rione, il quartiere, la città, la metropoli) il compito si fa più definito, ma non per questo più semplice. Comunque sia in tali casi facciamo ricorso a termini che evocano sensazioni di benessere, gioia, felicità, o viceversa a disagio, sofferenza, frustrazione, ecc.

Secondo il dizionario della lingua italiana Devoto-Oli ad esempio, il termine agio indica "lo stato d'animo corrispondente ad una situazione gradevole, comoda o vantaggiosa". L'espressione "sentirsi a proprio agio" indica una circostanza in cui l'individuo si trova a godere di un certo benessere. Si tratta comunque di situazioni del vissuto che riflettono appunto lo stato psicologico delle persone, la loro sensibilità, la percezione.

Le nostre inquietudini interiori derivano sempre più frequentemente da fatti esterni resi evidenti dai mezzi di comunicazioni onnipresenti. Ci troviamo così a discutere dello stato in cui versa l'economica del paese, della qualità della vita della città, delle fragilità ambientali del territorio in cui viviamo e di quanto succede lontano da noi.

A titolo esemplificativo possiamo citare veri e propri traumi psicologici prodotti da calamità "naturali" (dissesti idro-geologici, inondazioni, frane, ecc.) che si abbattono sulle nostre regioni con conseguenti danni a persone, colture, fabbricati, impianti ecc. Un malessere diffuso aggravato dal fatto che anche i più sofisticati strumenti di previsione non riescono ad anticipare l'evento in tempo utile per poter correre ai ripari. Tanto più che la nostra società difficilmente riuscirà ad avere ragione di eventi di tale portata finché continuerà ad ignorare gli avvertimenti che la stessa natura ci invia, rinunciando a fare di essa, per quanto possibile, una nostra "alleata".

Di fronte ai recenti movimenti migratori che stanno interessando il continente europeo viene da chiedersi quale volontà politica dovrà mai manifestare l'unione europea per trovare un accordo in grado di regolare tali flussi e distribuirli equamente sulla intera comunità.

Questi fenomeni siano essi di carattere sociale o "naturale" fanno percepire tutte le fragilità di un ordine globale che non riesce a mettere a punto un programma in grado di garantire le condizioni di una collaborazione di minima convivenza sul nostro pianeta e che sappia mettere d'accordo sull'utilizzo delle sue risorse senza provocare le devastazioni che regolarmente vengono perpetrate a danno dell'ambiente e delle popolazioni che vi abitano.

Ma lasciamo da parte queste considerazioni molto generali per concentrarci sul tema annunciato. Senza volere arrivare ai casi del disagio estremo, per i quali sarà opportuno ricorrere all'aiuto di operatori specializzati, mi limiterò a trattare il disagio che i cittadini vivono nel quotidiano rapporto con la loro città, con le sue regole di funzionamento, per poter rendere visibili potenzialità e limiti, opportunità e rischi, armonie e dis-armonie dell'organizzazione dell'ordine urbano vigente.

Rivolgiamo quindi la nostra attenzione alle funzioni *normalmente* svolte dalla città al fine di vincere quella certa assuefazione che ci fa vivere la dimensione dell'urbano come qualcosa di talmente *naturale* da farlo apparire praticamente imm modificabile. Il che non significa limitarsi alla mera lettura di fredde rappresentazioni statistiche, che trattano la qualità della vita delle città secondo classificazioni che hanno scarso riscontro con il vissuto concreto delle persone. Al contrario vuol dire pensare al vissuto della città come tessuto di relazioni sociali che si inscrivono nel quadro di strutture materiali, fisiche, spaziali (il patrimonio ereditato dal passato e oggetto di trasformazioni recenti) che agiscono su di noi. Significa leggere la città come stratificazione di tradizioni, atteggiamenti, sentimenti che si trasmettono di generazione in generazione attraverso le cose, concedendo però alla lettura del fenomeno urbano una certa dose di immaginazione ed una certa libertà di approccio.

2. Le ragioni della città. Non è il caso, in questa sede, di richiamare le tante ragioni più volte ricordate che fanno della città il luogo dell'ordine formale e simbolico, del controllo sull'ambiente circostante, dello sviluppo, dell'innovazione territoriale e dell'emancipazione sociale. E' indiscutibile il suo contributo alla formazione ed alla crescita del complesso di beni e servizi che contribuiscono al benessere della collettività (il patrimonio storico, culturale, artistico, architettonico), e che costituiscono la base dell'identità territoriale dei suoi abitanti. E' certo che essa risponde ai bisogni materiali ed immateriali, individuali e collettivi, di socializzazione e di protezione. Così come evidenti sono i vantaggi derivanti dal vivere in un luogo sicuro, stabile, confortevole. Come testimoniato dal fatto che la maggioranza della popolazione mondiale sceglie questo come habitat privilegiato. (L'80 % in Italia).

Conviene piuttosto sottolineare qui un aspetto che da sempre connota lo specifico urbano: la sua capacità di amalgamare le diversità, di trasformare le differenze in valore aggiunto e di far sentire i cittadini parte di un medesimo corpo sociale dando loro il senso della costruzione di un progetto collettivo, coerente con i presupposti di libertà, democrazia, solidarietà, e con i principi della nostra costituzione.

La città è il luogo che fornisce ai suoi cittadini le coordinate geografiche, percettive e programmatiche grazie alle quali possiamo determinare il punto dal quale osservare il mondo circostante. Consente di estendere lo sguardo sul mondo e di formarsi un'idea precisa del posto che si occupa nel sistema di appartenenza. Un punto sul quale anche poter ritornare per vedere sé stessi agire nella speranza che la propria azione quotidiana si leghi a quella di altri fino ad amalgamarsi in un processo di crescita collettiva.

La città agisce in sostanza da mappa mentale collettiva in virtù della quale individui diversi per origine, provenienza, cultura, condividono il medesimo spazio, riescono ad orientarsi nel labirinto dei codici culturali, normativi, linguistici (parlate locali, linguaggi settoriali) e ambientali fino ad identificarsi con i valori costitutivi di una determinata realtà urbana (ed esercitare i propri diritti e doveri di cittadino).

Qualora questa mappa venisse a mancare, con essa cadrebbero pure i punti ai quali ancorare aspirazioni, idealità, prospettive di vita comune. Come uno specchio in frantumi essa non rifletterebbe più l'immagine unitaria del luogo, e lo stesso

immaginario collettivo si dissolverebbe. Verrebbe meno il senso stesso della partecipazione alla costruzione di un obiettivo condiviso.

Tuttavia, sebbene la città rappresenti legittimamente il luogo dell'ordinamento spaziale che disegna i diritti di cittadinanza, ultimamente la sua immagine appare a molti osservatori alquanto appannata. A dispetto di una retorica forse fin troppo generosa di attributi, le tante distopie che pervadono le periferie abbandonate, le stesse zone del centro cittadino solitamente beneficiarie della massima attenzione da parte dei poteri pubblici, sono segno di un certo affaticamento del modello.

In effetti si va sempre più allargando il divario tra i luoghi del benessere per pochi ed i luoghi dell'esclusione o della marginalità per molti, dando origine a sentimenti contrastanti, di slancio da un lato e di chiusura, di insoddisfazione, irrequietezza dall'altro. (Sassen, 2015)

Il legame sociale si rompe specialmente dove manca il confronto e dove viene meno ogni curiosità di conoscenza tra diversi, che da sempre ha operato da moltiplicatore della crescita collettiva e della comprensione reciproca.

3. Senso di insicurezza. Naturalmente chi può permettersi di sostenere certi costi supplementari trova facile risposta nella formula dell'auto-segregazione, nella proliferazione di enclaves fortificate, di ghetti video-sorvegliati, di quartieri iperprotetti. Il timore di esporsi al rischio di esperienze spiacevoli esorta molti a trovare il conforto desiderato rifugiandosi nel mondo delle consuetudini, nelle routine più familiari, nella ristretta cerchia di gruppo. Disposti anche a sacrificare quelle libertà conquistate con gran fatica solo di recente.

I disagi individuali e collettivi sono variabili dipendenti dal contesto urbano, dalle trasformazioni che ne modificano l'assetto formale e simbolico, dalle strategie dei poteri locali e dalla capacità di questi ultimi di gestire al meglio le risorse umane, sociali e ambientali disponibili. Ma sono pure strettamente connessi alla facoltà dei cittadini di liberarsi da certi principi-trappola interiorizzati nel profondo e di non accettare passivamente i cliché comportamentali più convenzionali. (D. Harvey, 1998).

Come contrastare allora rassegnazione, rinuncia, assuefazione, dipendenza da consuetudini, routine, ecc. ? E' proprio nello scarto tra mappa mentale e realtà effettiva che entra in gioco appunto l'immaginazione. In quella frattura tra aspettative, desiderio di cambiamento e contraddizioni reali, si può aprire dunque lo spazio per non lasciarsi assorbire completamente dalla forza delle pratiche consolidate, per non rinunciare a costruire nuove relazioni, confrontare le esperienze, allargare orizzonti, esplorare altre realtà.

4. Re-immaginare la città. E' con questa precisa intenzione che alcuni studiosi hanno ritenuto necessario rilanciare la riflessione sui temi riguardanti i principi organizzativi del contesto sociale urbano. La letteratura ci offre diversi suggerimenti per recuperare le capacità sensoriali, contro le forme di auto-segregazione, l'anestesia dei sentimenti, i paesaggi negati.

Tra gli autori che più si sono dedicati a questi temi ricordo ad esempio l'urbanista statunitense Peter Marcuse. In uno scritto recente egli rilancia la riflessione proprio

“sulle forme organizzative, sui principi sociali, economici e organizzativi che stanno alla base della costituzione della città esistente e che sono normalmente dati per scontati”.

Nel meditare sulle possibilità della città del futuro, sul fatto che la qualità della vita dei cittadini possa migliorare, egli distingue tra regno della necessità (economia, lavoro, consumo) e regno delle libertà (residenzialità, vita privata, volontariato, accoglienza,

relazioni del dono). Si interroga su come essere liberi dalle necessità e su come ampliare il regno delle possibilità, proponendo un elenco dei passaggi da compiere per affrontare i temi caldi come disuguaglianza, alloggio, traffico, spazi pubblici, diritti civili, ecc.

5. I (più comuni) motivi del disagio urbano. Per quanto gestiti secondo tutti i canoni della modernità gli stessi luoghi hanno una certa responsabilità in tema di disagio.

a) La forma urbana. Il modo stesso in cui le città sono modellate concorre a definirne la loro personalità. Strade, piazze, parchi, spazi verdi, giardini costituiscono i tasselli di un ordito orientato all'incontro, al confronto, alle relazioni, alla vita collettiva, grazie ai quali il cittadino si sente parte integrante di una stessa "comunità". Ma questi stessi dispositivi possono dare viceversa l'immagine di un luogo non del tutto organizzato, che può rendere la convivenza piuttosto problematica.

E' indubbio che ogni attività si svolga con successo all'interno di sedi distinte, separate, destinate a svolgere una specifica funzione urbana. Che si tratti dei luoghi del lavoro, della residenza, dello svago, la città ci cattura al suo interno. Le sue gabbie di vetro (grattacieli, vetrine luminescenti, schermi digitali, tablet, ecc.) modellano i nostri comportamenti, delimitano gli ambiti relazionali, sociali. Ed alla lunga finiscono anche per alterare la nostra percezione fino a provocare un senso di estraniamento.

In un recente articolo il sociologo statunitense Richard Sennett, teorico della socialità e del lavoro, individua nella separazione delle funzioni dell'abitare, del produrre, del consumare, nelle aree progettate per ospitare edifici standardizzati, nell'omologazione dello spazio urbano, la costante responsabile della *deprivazione* sensoriale cui i cittadini sono sottoposti.

Se a ciò aggiungiamo la sistematica espulsione della natura, l'esclusione dei paesaggi visivi, l'omologazione degli ecosistemi, ebbene, ci accorgiamo che non è per nulla azzardato parlare di de-sensorializzazione. In questi vuoti egli individua un preoccupante anestetico della sfera relativa ai sentimenti della popolazione.

b) Le trasformazioni. Ogni città è tante città insieme. Zone centrali, cinture urbane, periferie, sobborghi. Organismi in continuo cambiamento. Alla separazione degli spazi che la modernità impone ai fini della razionalizzazione, dobbiamo aggiungere il più recente fenomeno che segna un passaggio "epocale" nella storia della città, lo scollamento delle funzioni dai luoghi tradizionalmente destinati ad ospitarle.

La rendita urbana, il principale meccanismo regolatore del valore degli immobili, non solo diversifica gli spazi urbani in zone di uguale valore economico, ma contribuisce pure a modificare la composizione sociale, decretando i ceti che andranno a popolare i quartieri del centro e via via tutti gli altri secondo gradienti decrescenti di centralità.

Nella competizione per l'uso del suolo, i contraenti più facoltosi (società, istituti, grandi compagnie) si aggiudicheranno le zone più prestigiose, i siti evocativi di un passato ricco di storia che conferiscono alle fredde funzioni amministrative quel calore di cui esse sono completamente prive. I competitori meno facoltosi troveranno via via posto nelle zone lontane dal centro, meno ricche di storia, ma fornite di servizi di base, funzionali alla vita del giorno per giorno.

E così dal centro vengono espulse le attività tradizionali (il nucleo più vitale del vissuto urbano) per lasciare il posto ai servizi specializzati, alle vetrine dell'alta moda, delle grandi firme, che rivolgono i loro prodotti ad un pubblico metropolitano o mondiale, che non ha particolare interesse per il mercato locale. Così le continue modificazioni del tessuto insediativo concorreranno ad appiattire la composizione del

tessuto sociale. La perdita di complessità demografica farà crollare i requisiti propri della città, luogo dell'incontro, del confronto delle differenze, che solo il mix sociale può assicurare.

Il trasferimento di cittadini ed attività dal centro verso le cinture esterne, grazie anche alle novità tecnologiche ed ai nuovi dei mezzi di comunicazione, comporterà l'allungamento delle distanze percorribili e in definitiva l'allentamento delle relazioni di prossimità nell'ambito della famiglia, come della comunità più ampia (di rione, di quartiere, ecc.). L'aumento delle distanze comporterà un ulteriore incremento nell'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico e privato, nei tempi di percorrenza, ecc., per raggiungere i centri periferici dotati di beni e servizi.

Alle trasformazioni urbane interne si somma quindi l'effetto dei collegamenti esterni. La stessa terminologia che descrive i modi dell'espansione urbana continua (bretelle, tangenziali, raccordi stradali, circonvallazioni) è abbastanza indicativa di una crescita della città che si estende in modo informale, frammentato, rendendo i luoghi sempre meno riconoscibili agli occhi degli stessi cittadini.

Indubbiamente le politiche di riqualificazione urbana (*gentrification*) possono promuovere rapporti più efficaci di partecipazione e contribuire a diffondere nuovi principi di sostenibilità economica. Ma se restano confinate nell'ambito ristretto della valorizzazione del solo patrimonio edilizio per garantire interessi di particolari settori senza andare incontro alle istanze sociali, anch'esse finiranno per incentivare l'esodo demografico, la rarefazione delle relazioni sociali e l'appiattimento della composizione demografica dei residenti.

In tal modo le città cresceranno indipendentemente dai bisogni della popolazione (Franco La Cecla, antropologo palermitano, 2011). Una riprova di questo scarto tra crescita urbana e bisogni primari è data dalla piaga dei senza fissa dimora, che persiste pur in presenza di una grande abbondanza locali disabitati. (L'Espresso 22 ottobre 2015)

c) L'accessibilità. Un terzo ordine di fattori va identificato nel disagio derivante dalla mobilità. La città va di fretta e respinge chi non sta al passo con i suoi ritmi. La circolazione urbana, ritenuta comunemente segno di dinamismo, oltre certi limiti può dare luogo a costi sociali ed ambientali che induriscono la convivenza civile (incidentalità stradali, congestione da traffico, tempi di attesa, code, inquinamento, cure sanitarie, ecc.).

Il modo stesso in cui le varie parti della città sono tra loro collegate concorre ad influenzare le relazioni sociali nello spazio urbano-metropolitano. Se è pur vero che le reti virtuali riducono notevolmente la domanda di mobilità (per coloro che ad esempio possono svolgere il lavoro a casa) tuttavia la circolazione urbana non sembra indicare un trend in declino, tutt'altro. Gli spostamenti casa-lavoro, buoni indicatori della qualità dei servizi di trasporto pubblico, segnalano un movimento pendolare ai limiti del sostenibile, che costringe i lavoratori a stressanti *tour de force*. Se ne sono accorti gli amministratori pubblici di alcune città europee, che hanno deciso di impostare le politiche localizzative ed il trasporto locale in modo da favorire appunto l'avvicinamento dei lavoratori all'abitazione.

Alla lunga questo complesso di contraddizioni rende la città ostile, il suo irrigidirsi alimenterà la diffusione del malessere. L'organizzazione della città che separa, segmenta, ritaglia accessi e costruisce recinti produce effetti che vanno ben al di là della questione gestionale ed amministrativa e si traducono in altrettante forme di discriminazione sociale. Anche le tecnologie della velocità fanno quindi perdere il contatto con il luogo e contribuiscono a deformare (limitare) la percezione dello spazio

vissuto. In sintesi tutto ciò che sottrae la funzione coesiva dei luoghi, il contatto diretto, il confronto, rischia di deprimere quelle pratiche della territorialità urbana che sole garantiscono il pieno esercizio dei diritti di cittadinanza.

Tutto della città sembra cambiare senza che si possa fare granché per preservare gli alti standard di vita promessi e per evitare l'insignificanza dello spazio urbano, dei suoi beni (pubblici, storici, artistici, monumentali). La vita sociale cambia continuamente attorno a noi. Il cittadino che entra nel labirinto delle necessità (del produrre), della soddisfazione individuale, delle pulsioni momentanee (del consumo), finisce per smarrire la via d'uscita.

Così pure sembra cadere quel valore empatico che è alla base di ogni rapporto di prossimità sociale. D'altronde appare necessario riconoscersi parte di un organismo condiviso proprio perché *il vicinato* è per lo più composto di residenti non abituali, utenti occasionali, frequentatori temporanei, in sostanza di persone che hanno poca dimestichezza con le pratiche locali e che pur desiderosi di conoscere nuove realtà hanno qualche difficoltà ad orientarsi nel labirinto dei codici differenti dai propri. Occorre allora incoraggiare tutte quelle iniziative che tentano di superare i consueti vincoli di gruppo, di coniugare le tradizionali forme di appartenenza con la promozione di originali e coinvolgenti occasioni di incontro, scambio, interazione e partecipazione.

Note bibliografiche

- F. La Cecla, *Mente locale*. Per un'antropologia dell'abitare. Elèuthera. Milano, 2011.
- F. La Cecla, *Perdersi*. L'uomo senza ambiente. Prefazione di G.Vattimo. Laterza. Bari. 1988.
- U. Hannerz, *Esplorare la città*. Antropologia della vita urbana. Il Mulino. 1992.
- D. Harvey, *L'esperienza urbana*. Metropoli e trasformazioni sociali. Il Saggiatore, Milano, 1998, p. 290 e segg.
- D. Harvey, *Crisi della Modernità*. Il Saggiatore. Milano, 1993.
- P. Marcuse, *Re-immaginare la città*. Lettera Internazionale, n. 118, p. 37, 2013.
- S. Sassen, *Espulsioni. Brutalità e complessità nell'economia globale*. Il Mulino, Bologna, 2015.
- R. Sennett, *Paura del contatto*. Lettera Internazionale, n. 118, p. 11, 2013.
- P. Toesca, *Il senso dell'abitare*. Trimestrale. Volontà. La città nuda. Milano, 1995.
- Rivista settimanale L'Espresso. *Ci siamo mangiati l'Italia*. 22 ottobre 2015.