

**ABITARE L'ITALIA
TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE**



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

**Fallanca De Blasio C. Una città di senso comune dal
registro alto**

www.planum.net
ISSN 1723-0993

**XIV Conferenza nazionale della Società Italiana degli Urbanisti
ABITARE L'ITALIA. Territori, Economie, Disuguaglianze
Torino 24-25-26 marzo 2011**

**UNA CITTA' DI SENSO COMUNE DAL REGISTRO ALTO
Concetta Fallanca De Blasio (cfallanca@unirc.it)
Atelier di riferimento: Disuguaglianze, convivenze, conflitti**

Anche se come sappiamo non sempre corrisponde al vero, vorremmo dare per scontato che l'Italia multietnica e multiculturale sia oggi riconosciuta come un valore e che il tema *vero* che emerge nella società, in questo momento storico che vede nella città italiana ed europea una presenza così significativa di nuovi cittadini, possa essere quello di saper massimizzare l'esperienza in termini di apertura culturale, con la consapevolezza individuale e collettiva di stare partecipando al processo di elaborazione di una rinnovata, originale sintesi di civiltà.

Nelle esperienze dirette che il Dipartimento Architettura e Analisi della Città Mediterranea ha sperimentato in tal senso è possibile solarizzare la considerazione *basica* che in fondo il tema della convivenza e del dialogo tra le diverse culture porta con sé esattamente tutti i conflitti -non uno di più- che si vivono tra le diverse classi sociali che popolano la città. Piuttosto si può aggiungere che è stato riscontrato come diversi costumi e dissimili stili di vita, laddove non ci siano fenomeni di contesa dello spazio vitale, sollecitano il legante interrelazionale dell'interesse e dell'ammirazione reciproca verso l'altrui cultura. Così come, soprattutto nelle realtà a bassa densità demografica e ancor di più nei centri urbani in via di spopolamento e ad alta vocazione rurale,¹ venga favorito l'insediamento di comunità di migranti, accogliendo e sostenendo interi nuclei familiari, poiché si avverte questa possibilità, come soluzione vitale anche per il territorio contestuale.

Nel riflettere su cosa significa oggi *abitare l'Italia* e nel merito specifico evocato dall'atelier *disuguaglianze, convivenze, conflitti*, sembra quindi opportuno riferirsi alle realtà urbane di medie e grandi dimensioni, quelle che possono essere definite città, proprio perché in tali contesti urbani appaiono più evidenti i fenomeni di emarginazione delle classi sociali più deboli, inevitabili esiti dell'atavica contesa dello spazio urbano che da millenni tende a conservare uno *status acquisito* difendendolo dalle continue e intense spinte di trasformazione. Nelle cinque generazioni che si sono succedute negli ultimi centocinquanta anni, il panorama sociale urbano di questa giovane Italia, si è rinnovato profondamente, accogliendo nelle città circa 38 milioni² dei quasi cinquantotto milioni di abitanti complessivi (dati del 2005) a discapito del territorio rurale nel quale vive solo il 44% della popolazione italiana. La popolazione italiana ha oggi raggiunto i 60,6 milioni, di cui 4,5 milioni sono immigrati³ che cercano uno spazio vitale nelle linee di minor resistenza, nei centri rurali, nelle periferie delle città di provincia, ai margini nelle grandi città.

¹ Roberta Italia, *Identità e trasformazioni del paesaggio culturale mediterraneo: l'impatto dei flussi migratori*, ciclo XXI, 2006-2009, tesi di dottorato in Pianificazione e Progettazione della città Mediterranea, AACM Reggio Calabria.

² *Mapping global urban and rural population distributions*, Environment and natural resources working paper 24, Food and Agriculture Organization of the United Nations, Fao Corporate Document Repository, Rome, 2005.

³ *La comunità straniera più rappresentata con circa un milione di presenze è quella romena, cui seguono l'albanese (491mila) e la marocchina (457mila). Tra i Paesi asiatici la prima comunità è la cinese, con 201mila residenti; dell'Africa sub-sahariana i più rappresentati sono i senegalesi con 77mila presenze, mentre tra gli Stati americani primeggia la comunità peruviana (95mila).* Claudio Tucci, *il Sole* 24 ore, 24 Gennaio 2011.

A loro, come alla parte di società che si impegna per conseguire e mantenere una vita dignitosa, lo spazio urbano deve apparire estraneo, di difficile accessibilità, misteriosamente organizzato, forse ostile. Sono esclusi da quella rete selezionata e predisposta di conoscenze e relazioni che rende *easy* la città e che mette in ombra (anche ai professionisti dell'intervento urbano) criticità del vivere comune e quotidiano nell'uso "ordinario", non privilegiato, dello spazio urbano.

In questo mito dell'essere di tutti e per tutti è spesso chiamato in causa, come componente fondamentale della città, lo spazio pubblico, per definizione aperto alla libera fruizione di ogni individuo che fa parte di un aggregato sociale. Spazio pubblico che anche quando tenta di riacquistare il valore di polo della socializzazione, di luogo in cui le identità collettive possono trovare modo di essere rappresentate ed in cui ogni persona può vivere con pienezza le proprie metafore e i propri simboli, finisce spesso col divenire luogo simbolo d'incontro di una certa comunità che si insedia prevalendo sulle altre. E' proprio lo spazio pubblico (nelle molteplici espressioni di luogo dello scambio, della relazione, della preghiera e della meditazione), che per la sua capacità intrinseca di rappresentare al meglio la natura della città - intesa come spazio di convivenza interculturale - si presta maggiormente a testimoniare i desideri di una società urbana che si palesa nella pienezza della sua complessità. Tra spazio pubblico, spazio privato e terre di mezzo, si compongono i modi dell'abitare l'Italia che offrono esempi equi, etici, solidali e del buon vivere ma anche esempi di negazione della città, dove il degrado fisico e sociale finisce con il prevalere su ogni istanza e il semplice vivere diviene una fatica quotidiana. Ci sono questioni che emergono rispetto ad altre in merito al buon funzionamento delle città, alle quali può essere utile dedicare un cenno di riflessione. Tra quelle richiamate di seguito, alcune si presentano nude, cariche di domande e prive di proposte, altre suggeriscono soluzioni dettate, in fondo, esclusivamente dal comune buon senso.

Marc Augè, l'antropologo nei panni di un homeless urbano

Nel suo ultimo libro *Journal d'un SDF* (sans domicile fixe), Augè racconta in un diario, la deriva di un pensionato che non riuscendo più a pagare l'affitto, finisce col vivere nella propria macchina, isolandosi per la vergogna della sua condizione. Si tratta di un fenomeno in crescita non solo a Parigi ma anche nelle principali città italiane, che rappresenta una condizione amara ben lontana dallo spirito un po' *bohème* dei *clochard* che sceglievano di vivere *en plein air*. Ogni anno nel periodo invernale ascoltiamo storie di bambini, adulti che dormono per strada al gelo e altri che perdono la vita perché tentano di riscaldarsi in modo improprio.

Viene da chiedersi se siamo sicuri che si stia facendo tutto il possibile per realizzare gli spazi della solidarietà che una città dovrebbe potersi permettere, così come ogni abitazione possiede (piccola o grande che sia) la stanza degli ospiti, un angolo (il divano) per l'accoglienza. Siamo certi che non convenga legare gli aspetti dell'accoglienza temporale, stagionale, contestuale a quelli di prevenzione per l'emergenza? Che una parte del patrimonio edilizio ed urbano non possa essere, come del resto avveniva in passato, destinato alle architetture della solidarietà?

Così come stanno sparendo gli *usi civici*, "i diritti spettanti a una collettività (e ai suoi componenti), organizzata e insediata su un territorio, il cui contenuto consiste nel trarre utilità dalla terra, dai boschi e dalle acque" analogamente si sta mettendo in liquidazione il patrimonio urbano che serviva da risorsa-riserva per specifiche necessità di sostegno e di mutua assistenza.

Se si guarda al passato emerge come i momenti di massimo splendore e "creatività" delle città sono stati quelli in cui si favoriva anche con l'offerta di strutture per l'accoglienza la tendenza cosmopolita che attraeva genti da ogni parte del mondo verso l'incontro tra mondi, talenti e saperi diversi (P. Hall). L'apertura culturale nei confronti della diversità, di persone e idee, nonché delle fragilità, momentanee e

durature, è sempre stata un elemento fondamentale per alimentare “climi creativi” poiché sono soprattutto le influenze e le contaminazioni esterne a stimolare, nei contesti esistenti, il confronto, il rinnovamento e la continua rigenerazione.

I patterns di Alexander e le organizzazioni sociali di quartiere di Sernini

Non sempre e non tutti i patterns di Alexander vengono considerati di “buon senso”. Michele Sernini, già nel 1988, osserva: “... la diversità (...) è elemento indispensabile della realtà dinamica e viva. Ma creare diversità quando si stanno sfaldando, e farlo a soli scopi di conoscenza e di gestione (...) è un sogno antisociale del progettista-regolatore, che si apparenta all’analogo sogno dell’architetto-esteta cultore delle particolarità storiche o conservatore di un folklore ormai ambiguo, il quale volesse circondare di nuovo di mura chiuse l’amata città, per contemplarsela e viverla ‘com’era una volta’ (...). Appare così, grottesco il suggerimento più volte dato da un noto progettista e studioso di organizzazione spaziale, il quale raccomanda di separare fisicamente le *enclave* subculturali di una città, e persino i quartieri, spezzando la città in parti (Alexander, *patterns* n. 8, 13 e 15). Rispettare le etnie e le subculture e i loro spazi, e le organizzazioni sociali di quartiere, nel senso di non attaccarle e di lasciarle vivere è un conto; ma queste sopravvivranno per loro forza, (...) mentre isolarle e separarle dal resto (...) nuoce alla formazione sociale urbana complessiva...”.⁴

Il ricorso ad una struttura urbana composta da *enclave* sub culturali connesse da percorsi che sapientemente disegnavano una rete che costeggiava quartieri etnici piuttosto che attraversarli, ha consentito mirabilmente per quasi un millennio a Costantinopoli - Istanbul la convivenza proficua di numerose minoranze.

La questione dei modelli di intervento rimane aperta e ci si continua a chiedere: come devono essere i luoghi dell’inclusione? Se l’obiettivo ultimo è quello di evitare i fenomeni di segregazione e favorire quanto possibile quelli di inclusione, con la realizzazione appunto di luoghi della socializzazione, finalizzandoli alla promozione della condizione umana, è possibile coniugare le strutture formali dell’*enclave* alle iniziative tese all’integrazione sociale?

E per la ricerca di forme di conciliazione di identità nel rispetto delle diversità culturali, tradizionali, religiose, come possono contribuire le pratiche urbanistiche e il progetto urbano? Quanto tutto ciò si riflette sulle forme urbane, le connessioni e sui modi d’uso della città e viceversa quanto le morfologie urbane sono idonee a favorire processi di conciliazione di identità?

L’esperienza condotta nel Progetto Centurio⁵ rispetto al quartiere *Russafa* di Valencia porta a pensare che ancor più delle forme fisiche conti la possibilità di autodeterminare il proprio futuro urbano, il pieno coinvolgimento nei processi di qualificazione degli spazi di un quartiere che, sia pur degradato socialmente e matericamente, si apre alle minoranze rimettendo in discussione l’identità originaria della comunità. In una realtà multietnica così complessa come quella del quartiere di Russafa, la sperimentazione di Laboratori di progettazione partecipata per la definizione del quadro esigenziale e la messa a punto dei principali requisiti prestazionali, ha consentito un coinvolgimento anche nella fase realizzativa con l’impiego, qualora disponibili a svolgere il lavoro di riqualificazione, di mano d’opera e di prestazioni professionali di artigiani e piccoli imprenditori presenti nelle comunità del quartiere. Gli esiti sono stati di grande interesse non solo per la possibilità di realizzare duraturi processi di riqualificazione a costi contenuti e in tempi rapidi, ma anche per il senso di comunità creato dalla situazione che valorizzava le sapienze e le forme del saper fare, mettendole a disposizione di un fine comune che nobilitava lo spazio

⁴ Michele Sernini, *La città disfatta*, Franco Angeli, Milano, 1994 (3a edizione), pp.227-228.

⁵ Progetto Centurio, Interreg IIC sul tema “Politiche urbane nel Mediterraneo”, (Generalitat Valenciana - Regione Calabria).

incolori in apprezzato *luogo urbano* di una nuova originale comunità, integrazione di più minoranze.⁶

Non nel mio cortile

E' stato già detto che per alcuni cittadini la città è più accogliente e accessibile che per altri, che nessuna società è mai riuscita a eliminare del tutto le forme di emarginazione e che del resto anche questo è un aspetto che contribuisce ad arricchire la complessità urbana. Quello che forse oggi maggiormente preoccupa nelle città italiane è il sopravvenire di nuove forme di segregazione che si assommano all'acuirsi del confinamento spaziale delle periferie rese sempre più distanti dal resto della città. Stato di fatto che forse non si può più attribuire, come avveniva in passato, a scarsa organizzazione e carenza di risorse, ma che sembra piuttosto confermare una linea semplificativa di governo della città e dei suoi problemi sociali conosciuta come la *politica dei ghetti urbani* che continua oggi più che mai a garantire la buona pace della città consolidata. Si vuole limitare lo spazio urbano del centro città ad un uso sociale intenso dei non residenti, o comunque al mondo degli abitanti delle periferie, e si ottiene ciò centellinando la frequenza delle connessioni, l'accessibilità tra centro e periferia, determinando inoltre anche una netta discontinuità temporale nell'uso degli spazi urbani. I modi per limitare ragionevolmente il carico e la pressione del mondo delle periferie rispetto al cuore delle città potrebbero fare leva sull'innalzamento della qualità urbana delle aree di margine con il disegno convincente dei luoghi dell'incontro, assecondando le ragionevoli aspettative di spazio socialmente vivibile che non andrebbe così ricercato altrove. Ma potrebbero anche e soprattutto operare con la realizzazione di efficienti collegamenti pubblici tra centro e periferia e tra periferie diverse tali da rendere fluide le connessioni e distribuire la domanda complessiva di mobilità su un arco temporale il più ampio possibile.

Una *città di senso comune* si occupa in primo luogo del conseguimento delle condizioni di soddisfacente vivibilità da parte di tutti i suoi cittadini, con la sobrietà che serve nel ripartire equamente e intelligentemente le risorse per ottenere i giusti livelli di prestazione, e con la capacità di effettuare scelte verso un *registro alto* del linguaggio, dei processi, degli esiti. Ci sono realtà che possono essere considerate esemplari per aver creato un'intima relazione tra luoghi, funzioni e rete delle connessioni, garantendo un servizio collettivo accessibile a tutti e innalzando la qualità urbana complessiva, degli spazi centrali e meno centrali. Quando si vuole proporre un esempio di mobilità democratica si parla del trasporto pubblico di Vienna che con continuità, con ammirevole criterio incrementale, in particolare negli ultimi cinque decenni, lega la politica di sviluppo dei quartieri periferici alla realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto collettivo su ferro, (Transeccon, 2002; Gielge 2003; Gospodini, 2004) modulando effetti di rigenerazione urbana connessi con l'apertura delle nuove stazioni, sia in termini di incremento marginale di investimenti per la riqualificazione fisica delle aree di influenza delle stazioni, che in termini di sviluppo di processi di rivitalizzazione funzionale di aree commerciali. Particolarmente interessanti risultano le operazioni che dalla metà degli anni novanta sono in atto per il rinnovamento della città francese di Mulhouse⁷, 110 mila abitanti, situata nell'Alsazia meridionale. Il *"Programme de*

⁶ "Ogni minoranza è un lievito nella pasta della società che l'ospita. Ci sono culture (e città) dure e compatte, omogenee, azzime. (...) Ci sono invece città e culture - e sono la maggior parte del mondo mediterraneo solcato dall'arte e dal commercio - che sarebbero state poca cosa, polvere d'umanità, residui di scorribande e commerci di ogni genere se non fosse per la compenetrazione di dèi, mestieri e idee. Dèi, mestieri e idee prima stranieri e poi, impercettibilmente accorpati a ciò che è nostro, diverso dall'altro". Maurice Münir Cerasi, *Ogni minoranza è un lievito nella pasta della città che l'ospita ...* in *Architettura judaica in Italia: ebraismo, sito, memoria dei luoghi*, Flaccovio Editore, Palermo, 1994.

⁷ Maria Umbro, *Per un progetto ecosostenibile della città*, ciclo XXIII, 2008-20011, tesi di dottorato in Pianificazione e Progettazione della città Mediterranea, AACM Reggio Calabria.

Rénovation Urbain de Mulhouse 2006-2010” sta portando a compimento la trasformazione della città con la riqualificazione di interi segmenti urbani e la rigenerazione di parti urbane marginali. Il programma pone la questione sociale come pratica di rinnovamento urbano e si attua attraverso la realizzazione di una più efficiente mobilità che valorizza l’apporto del Tram-Treno con le due linee tranviarie Est-Ovest e Nord-Sud, che si intersecano alla *Porte Jeune-Tour de l’Europe*, cuore di Mulhouse, conferendo una nuova riconoscibilità allo spazio urbano e rafforzando al contempo le polarità decentrate.

Rivoluzionando l’intera città, Bogotá ha risolto il problema dei trasporti pubblici con la realizzazione del sistema *TransMilenio*, mutuando e rielaborando quanto già sperimentato dalla città di Curitiba in Brasile, dove negli anni settanta si realizzò una sorta di metropolitana di superficie *gommata*, con *Bus Rapid Transportation (BRT)* che correvano in corsie dedicate, con piattaforme di salita e discesa che garantivano la sicurezza nelle stazioni di fermata, con un sistema di tariffe prepagate in una gestione sociale di trasporto pubblico con operatori pagati per corsa effettuata e non per passeggero servito. Il sistema conseguito ha portato a risultati straordinari con un investimento strutturale minimo, infatti, tutte le risorse impiegate sono state finalizzate a forme organizzative e di impiego di nuovi addetti. Bogotá in cinque anni dall’inaugurazione del servizio e con soli 60 km di rete, è considerata un esempio a scala mondiale di sviluppo urbano e garantisce ai suoi sette milioni di abitanti un sistema sostenibile e fluido di mobilità con l’innalzamento della qualità della vita e di inclusione sociale.

Atelier di progettazione multiculturale

Provare ad andare oltre la retorica della partecipazione può significare sperimentare, come è avvenuto nell’esperienza di City to City⁸, ed in particolare nel Progetto Pilota Re.La.Te⁹ che ha visto per mesi al comune tavolo di lavoro progettisti del Maghreb, del Vicino Oriente, dei Balcani in rappresentanza colta, raffinata, consapevole, delle comunità più numerose ospitate nelle città impegnate nel programma internazionale. Le ipotesi iniziali di lavoro contemplavano possibili riunioni serali con gli abitanti del quartiere e improbabili progetti tesi a reinterpretare le linee, i colori, i disegni dei manufatti abitativi dei paesi di provenienza degli immigrati.

Gli atelier di progettazione, guidati da *equipe* di progettisti provenienti dai diversi domini culturali del Mediterraneo, in particolare da quelli dai quali ha origine e destinazione il fenomeno della migrazione, hanno consentito la formulazione di scelte progettuali che contenevano fin dall’origine i geni della pluriculturalità e della partecipazione e che avrebbero portato alla realizzazione di spazi urbani idonei a rispondere ai diversi desideri di città cosmopolite e multietniche. Questa esperienza pilota ha garantito inoltre quegli scambi da sempre ricercati tra progettisti di diversa nazionalità finalizzati alla comprensione delle differenti acquisizioni disciplinari e ad un confronto fra le espressioni peculiari delle specifiche culture urbane e dell’abitare.

I Laboratori, infatti, hanno permesso di sviluppare metodologie di approccio ai problemi posti dalla convivenza interetnica in ambiti urbani e si sono caratterizzati come veri e propri luoghi di ricerca sul tema dei flussi migratori e delle loro implicazioni sul carattere delle città, sul tema della cultura dell’abitare e delle interrelazioni con storia, memoria e religione.

⁸ Operazione Quadro Regionale C2C – City to City – PIC INTERREG IIIC SUD (Convenzione Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Dipartimento AACM - Regione Calabria Dipartimento 8 – Urbanistica e Governo del Territorio).

⁹ Rete Laboratori Territoriali (coordinato dal Dipartimento AACM) che ha dato vita all’attivazione di una rete di Laboratori tra i Paesi coinvolti nel Progetto, ovvero la Calabria con i Laboratori Territoriali di Villa San Giovanni e Crotona, la Sicilia con il Laboratorio di Palermo e la Spagna con il Laboratorio Territoriale di Valencia.

Ogni singolo Laboratorio, secondo le caratteristiche specifiche dei propri ambiti di progetto, ha approntato e sperimentato metodi di pianificazione condivisa ed elaborato proposte per la riqualificazione urbana; ha rappresentato un luogo di "ascolto" dal quale sono scaturiti suggerimenti e proposte sui modi in cui è possibile ad una comunità di immigrati di insediarsi in termini di civile convivenza, contribuendo alla formazione di una nuova cultura urbana, sintesi di diverse concezioni dello spazio.

Il bilancio di quest'esperienza può senz'altro dirsi positivo e sensibile ad ulteriori sperimentazioni poiché si è proposta una visione possibile di città plurale concepita sulla condivisione dello spazio urbano, che si arricchisce di simboli e significati più ampi; una città in cui si affermano la convivenza e lo scambio di culture, nel riconoscimento di ogni specifica identità e del valore delle differenze. Ha contribuito in ultimo alla determinazione di questo bilancio positivo, l'attività di promozione dello spazio urbano, sia fisico che culturale, attraverso alcuni eventi sulle arti performative di strada che hanno coinvolto artisti sia immigrati che locali e mostrato i possibili usi dello spazio che in tal modo si adatta alle abitudini di tutti i cittadini indipendentemente dalla loro origine ed anzi che proprio su questa capacità fonda il suo valore.