

**A. Mazzette (a cura di). *Esperienze di governo del territorio. Tra effetti perversi e prove di democrazia. Bari-Roma: Laterza. 2011***

Nel recente passato si sono succeduti eventi naturali (alluvioni, terremoti, frane, esondazioni, siccità) che hanno portato alla ribalta le difficoltà di governare un territorio, come quello italiano, con molte caratteristiche di fragilità e con scompensi legati alla morfologia e, molto di più, all'uso dei suoli. La mediatizzazione degli eventi porta alla luce, a volte in modo brutale e scomposto - talvolta ingiusto rispetto agli sforzi di alcune amministrazioni - una realtà che è il risultato dell'azione combinata di aspetti materiali riguardanti gli elementi naturali e costruiti, di aspetti gestionali, economici, politici, organizzativi, di aspetti culturali, legati inestricabilmente alla storia dei luoghi e di aspetti sociali.

L'Italia, nel suo insieme composito, presenta una notevole varietà di casi: le risposte alle necessità poste dal territorio non sono simili come d'altronde non sono simili tra loro le varie regioni.

Tuttavia ci sono problemi che si impongono con forza in modo trasversale e che non è possibile ignorare, quali che siano le caratteristiche strutturali e demografiche. Da un lato il coinvolgimento nei processi di globalizzazione e le crisi economiche e finanziarie che si succedono impongono strategie di medio e lungo periodo e non solo interventi "tampone" più o meno estemporanei volti a risolvere le emergenze o ad accontentare gli elettori nell'arco di tempo di una legislatura. Dall'altro la richiesta di partecipazione alle scelte dei decisori pubblici sale per effetto delle pressioni in questo senso dell'Europa e anche, in misura minore ma comunque significativa, per un crescente bisogno delle popolazioni di essere direttamente coinvolte nella gestione di quanto tocca il loro quadro di vita non sempre sufficientemente tenuto presente dai rappresentanti eletti. È, in qualche modo, la speranza, forse utopica, di una democrazia partecipativa che possa integrare, se non sostituire la democrazia rappresentativa.

In questo contesto, il libro curato da Antonietta Mazzette, appare quanto mai attuale e utile a lettori impegnati nel settore pubblico quanto agli studiosi o ai privati cittadini.

Il testo presenta, attraverso l'analisi sociologica, alcuni casi di governo del territorio come "modello di deregolamentazione" (Lombardia), come oggetto della pianificazione di area vasta (Piemonte), come "luogo" di estrinsecazione dei miti e riti della pianificazione strategica urbana (Perugia) o del complesso rapporto tra centralismo burocratico e politiche territoriali (Sicilia) o, ancora, di storie di ordinario consumo del territorio (Sardegna). Le ricerche che hanno dato luogo ai contributi presenti nel volume sono state condotte da Francesco Memo, Sara Rancati e Francesca Zajczyk per la Lombardia, da Silvia Crivello e Alfredo Mela per il Piemonte, da Roberto Segatori per Perugia, da Michela Morello per la Sicilia e da Camillo Tidore per la Sardegna.

Tutte queste analisi sociologiche sui temi ricordati sono rilevanti in sé e per gli elementi che offrono per l'interpretazione di casi analoghi in altre aree d'Italia. Quanto viene espresso da Antonietta Mazzette nei *Prolegomeni* che introducono i vari lavori, a proposito dell'intreccio tra regole e usi privati che pesano sulle scelte strategiche locali, spesso a scapito degli interessi collettivi, rappresenta un approccio nuovo e di grande interesse teorico ed empirico. Gli effetti di queste azioni sono sotto gli occhi di tutti, eppure la tolleranza nei confronti di tutte le pratiche che considerano il territorio come potenzialmente edificabile e, per ciò solo, redditizio nell'immediato e in prospettiva, è molto elevata.

Antonietta Mazzette parla di un governo privato (nel senso di rispondente a singoli interessi e non all'interesse generale) del territorio che si è andato rapidamente e silenziosamente affermando insieme all'idea che proprietà dei suoli e diritto ad edificare siano un binomio

*Sociologia urbana e rurale* n. 99, 2012

iniscindibile. Il fatto grave è che un governo privato è indifferente alle questioni ambientali, a quelle sociali come alle differenze tipologiche (di cultura, socializzazione, attese, bisogni) delle diverse popolazioni presenti su un determinato territorio.

Gli effetti visibili sono, sotto il profilo materiale, il consumo del suolo e lo stravolgimento del paesaggio (memoria visibile di un popolo) attraverso una deregulation strisciante, sotto il profilo sociale la frantumazione e la dispersione del vissuto comunitario nei mille rivoli dei “luoghi globali” necessari alle operazioni globali o delle strutture del tempo libero che spesso invece di produrre creatività producono vuoti, mancanze. Intanto la crescita della mobilità produce ulteriore consumo del territorio e questo, a sua volta, produce dispersione urbana che, peraltro non è legata né a una crescita della popolazione né a bisogni materiali precisi quanto piuttosto a un cambiamento nella percezione sociale e nella valutazione della qualità della vita.

Gli effetti di tutto ciò sono ben visibili ma, in genere, come già si accennava, se ne parla solo quando si presentano emergenze ambientali che né le regole (troppo spesso aggirate o non applicate), né le pratiche (troppo spesso lontane dalle necessità e dal sapere quotidiano dei cittadini) hanno saputo evitare.

*Antida Gazzola*

***Faiella F., Mantovan C. (a cura di). Il ghetto disperso: pratiche di desegregazione e politiche abitative. Padova: CLEUP, 2011.***

La ricerca condotta da Francesco Faiella e Claudia Mantovan indaga la condizione dei migranti all'interno delle nostre metropoli, partendo da ricerche condotte sui primi “ghetti” che hanno preso piede in America e in Europa e analizzando come il fenomeno migratorio si intreccia alla costruzione dello spazio urbano.

Negli Stati Uniti il problema della segregazione su base etnica si afferma intorno agli anni '20 del secolo scorso, quando nelle grandi metropoli si formano “ghetti” dove si concentra la minoranza afro-americana, in gran parte emigrata dagli Stati del Sud per trovare lavoro nelle fabbriche. Tale fenomeno si è successivamente diffuso anche in Europa occidentale, a partire dagli anni '70, quando la crisi economica ha impoverito molti degli immigrati che si erano recati nei Paesi come la Francia e la Gran Bretagna. Dalla rassegna emerge come le politiche implementate negli Stati Uniti e in Europa siano state principalmente di due tipi: interventi di riqualificazione dei quartieri degradati ed interventi volti a incrementare la *mixité* sociale.

Dopo questa rassegna teorica, la seconda parte del libro ha per oggetto lo studio di un caso specifico di politica di “desegregazione”, ossia la chiusura del “ghetto” di via Anelli a Padova, che ha suscitato molto clamore nella stampa e nell'opinione pubblica per diversi anni. Il “ghetto” di via Anelli era un complesso edilizio privato (Serenissima), principalmente abitato da stranieri, in cui la concentrazione di diversi fattori di disagio - sovraffollamento, emarginazione sociale, presenza di attività di spaccio, incuria dei proprietari degli appartamenti - ha portato ad una situazione di progressivo degrado edilizio e sociale, provocando una condizione di malessere negli abitanti ed un clima di conflittualità con il quartiere e l'intera città.

L'originalità della ricerca di Francesco Faiella e Claudia Mantovan non sta nell'analizzare il fenomeno della segregazione su base etnica e/o di classe, già oggetto di numerosi studi, ma nel soffermarsi sul fenomeno della “desegregazione”, ossia la chiusura del “ghetto” di via Anelli a Padova e lo spostamento dei migranti che vi abitavano in alloggi distribuiti su tutto il territorio comunale. L'Amministrazione comunale si è da un lato prefissa di porre rimedio ad una situazione di marginalità urbana, “liberando” gli ex abitanti di via Anelli da una situazione di ghettizzazione che condizionava la loro capacità di muoversi in autonomia nel mercato del lavoro e delle abitazioni, e la possibilità di inserirsi nel territorio; dall'altro si è

posta l'obiettivo di smontare i binomi "immigrazione - degrado" e "immigrazione - criminalità" di cui il Complesso Serenissima era diventato l'emblema e la rappresentazione nell'immaginario collettivo.

Ma dove sono finiti gli ex abitanti di via Anelli? Come vivono oggi e come hanno vissuto il trasferimento? Come recita il titolo del libro, gli ex abitanti di via Anelli vanno a formare un "ghetto disperso", distribuito non su un solo quartiere, ma su tutto il territorio comunale.

Si può affermare che la discriminazione subita aveva costretto le persone a vivere nel "ghetto". La maggioranza degli intervistati ha dimostrato soddisfazione per essere usciti da via Anelli e per l'intervento compiuto dal Comune. Le interviste in profondità rilevano il legame fra l'uscita da via Anelli e la possibilità di poter essere dei "buoni cittadini". In particolare, è stata manifestata la possibilità di riconoscere se stessi come "cittadini diversi", al di fuori dello spazio stigmatizzato (p. 215). Un intervistato all'uscita dal "ghetto" afferma di poter finalmente mostrare la sua carta d'identità senza vergogna, perché chi abitava a via Anelli era sempre associato a fenomeni di criminalità e di violenza. Parole come «finalmente vediamo l'Italia» (p. 195) associate ad uno spostamento fisico di pochi chilometri dentro la stessa città dimostrano quanto forte fosse lo stigma che colpiva gli abitanti del complesso Serenissima e come l'uscita dal "ghetto" offrisse una possibilità di uscire dallo stereotipo.

I brani delle interviste dimostrano, tuttavia, il carattere ambivalente del "ghetto" e come persino via Anelli potesse avere i suoi lati positivi. La ricerca evidenzia come la dispersione territoriale abbia comportato per alcuni la perdita di risorse che il "ghetto" forniva: risorse sociali ed economiche, ma anche risorse abitative a basso costo. Per gli intervistati via Anelli ha rappresentato anche un «luogo di aiuto», dove «si trova sempre un posto dove stare», dove si «riesce a spendere meno soldi e a mandarne così il più possibile a casa» dalle famiglie nei paesi di origine (pp. 242 - 243). Il Complesso Serenissima era diventato un luogo in cui chi era fuori aveva paura di entrare e chi era dentro aveva paura di uscire. Nonostante la sporcizia, lo spaccio, la criminalità, per molti intervistati rappresentava l'unico luogo "sicuro" dove incontrare solidarietà, ascolto e sostegno.

Ma è possibile considerare lo svuotamento del complesso la sola soluzione possibile? Come si è arrivati a questo stato considerato di emergenza abitativa e sociale? Grazie alle traiettorie biografiche degli ex abitanti di via Anelli illustrate nella ricerca è stato possibile tratteggiare i problemi che genera la cosiddetta società "normale", sollevata dalla chiusura del "ghetto", ma che continua a custodire gli elementi utili alla sua ricostruzione. Risulta perciò di fondamentale importanza implementare politiche (urbanistiche e sociali) che agiscono sulle cause delle situazioni di segregazione e marginalità sociale e abitativa, piuttosto che solo sui suoi effetti. Gli autori infatti sostengono che "agire sullo spazio", disperdendo le persone appartenenti a minoranze svantaggiate, non risolve alla radice il problema, in quanto non agisce sulle cause dello svantaggio sociale di queste persone e «rischia inoltre di provocare un semplice "effetto spostamento" delle problematiche presenti nei quartieri oggetto dell'intervento» (p. 309).

*Paola Lacarpia*

***Castrignanò M., Colleoni M., Pronello C. Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea. Milano: FrancoAngeli. 2012.***

Il volume presenta i risultati della ricerca scientifica di rilevante interesse nazionale (PRIN), condotta tra il 2007 e il 2009, sui temi della mobilità quotidiana, dell'accessibilità, e dell'equità sociale.

La ricerca, svolta in tre aree metropolitane (Milano, Torino e Bologna), si è posta l'obiettivo di studiare empiricamente, e con un approccio interdisciplinare, le relazioni che intercorrono tra dei fenomeni di centrale importanza per comprendere la città contemporanea, quali la trasformazione della morfologia urbana in direzione di una città diffusa, la crescente mobilità territoriale delle popolazioni urbane, e il loro differente livello di accesso alle risorse della città.

Nella prima sezione, dopo una precisa ricostruzione dell'evoluzione dei concetti di mobilità e accessibilità nel dibattito scientifico, M. Colleoni sottolinea come, nella città diffusa, l'accessibilità "continua a rappresentare una proprietà del territorio ma la possibilità che essa si concretizzi è sempre più demandata al possesso di risorse individuali di accesso, socio-economiche, relazionali, esperienziali e cognitive" (p.39). L'accessibilità consta quindi di una dimensione spaziale e di una soggettiva, che entrano in relazione tra loro. Dal punto di vista spaziale, è necessario garantire un accesso a beni e servizi che tenga conto dell'iniqua distribuzione territoriale delle risorse, soprattutto nelle aree periurbane, dei differenti tempi della metropoli contemporanea, e della necessità di muoversi per raggiungere una proporzione crescente di *opportunities*; necessità che si manifesta in fenomeni di mobilità sempre più frequenti, differenziati, brevi, diffusi e sempre più dipendenti dall'automobile. Tra le ricerche e le politiche presentate nel volume, di particolare interesse quelle che mirano a costruire un'accessibilità, misurata in base alla *walkability*, ovvero in base al tempo di raggiungimento a piedi dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, e che tentano di diminuire la dipendenza dall'automobile degli stili di mobilità delle popolazioni urbane agendo sulle loro abitudini di spostamento. Dal punto di vista soggettivo, interessante il riferimento al concetto di capitale di mobilità che dimostra l'importanza delle competenze e delle risorse possedute dagli individui, con particolare attenzione alle componenti relazionali e cognitive, nell'influenzare gli stili di mobilità e di accessibilità alle *opportunities*.

Il secondo capitolo, curato da M. Boffi, rappresenta per il ricercatore un'utile cassetta degli attrezzi, in cui poter trovare le definizioni di accessibilità proposte da diverse discipline e approcci, gli indicatori maggiormente utilizzati per la misurazione dell'accessibilità, e la sua operativizzazione, con interessanti riferimenti a varie tecniche di rappresentazione grafica, che fanno parte dei software GIS (*Geographic Information System*).

Nella seconda sezione sono presentati i risultati di una survey condotta su di un campione composto di famiglie nucleari con almeno un figlio di età inferiore ai 16 anni e residenti in zone centrali, periferiche e periurbane delle aree metropolitane di Milano, Bologna e Torino. Come evidenziato da M. Castrignanò e C. Melzi la ricerca conferma, a livello italiano, molti risultati empirici emersi nel dibattito internazionale, e non rileva sostanziali differenze tra le tre città considerate. Seppure la dipendenza dall'automobile sia estesa a tutte le aree e a tutti i gruppi sociali, gli abitanti delle aree periferiche e periurbane usano maggiormente l'auto, percorrono distanze più lunghe, e viaggiano per più tempo per accedere al luogo di lavoro e ai servizi. I servizi, se di prossimità, presentano una buona distribuzione territoriale, mentre quelli più rari (sanitari, *leisure*) si concentrano ancora nelle aree centrali. Il luogo di lavoro è giudicato il meno accessibile, con alcune differenze di genere, perché le donne tendono a trovare il lavoro più vicino a casa. Oltre agli abitanti delle fasce periurbane, presentano delle difficoltà di accesso anche le famiglie numerose, che fanno fatica a coordinare i differenti spostamenti dei vari membri della famiglia, e chi fa uso del trasporto pubblico.

Rispetto a questo ultimo punto, interessante l'approfondimento dell'unità di ricerca di Torino, coordinata da C. Pronello, sugli effetti prodotti dall'introduzione della metropolitana. Un mezzo di trasporto percepito come efficiente e molto apprezzato dagli abitanti, che secondo gli autori dovrebbe suggerire politiche di investimento nella qualità del trasporto pubblico, che servono sia a migliorare il livello di accessibilità degli "utenti per necessità" (p.147), sia a disincentivare l'uso del mezzo privato.

La parte empirica è completata da una ricerca qualitativa su di una popolazione, residente in un comune della provincia di Bologna, caratterizzata dall'aver abbandonato la città compatta per andare ad abitare nel periurbano. In questo capitolo, F. Mantovani sottolinea come gli intervistati siano consapevoli della minore accessibilità ai servizi dovuta alla localizzazione periurbana, che li costringe a muoversi di più e a prediligere l'automobile. Dietro alle motivazioni di tipo economico della scelta periurbana, l'autrice, però, scorge il desiderio di approdare a un nuovo stile di vita, essenzialmente "anti-urbano", segno di una più generale mutazione antropologica di soggetti disposti a perdere i vantaggi legati all'effetto città per inseguire l'utopia di una vita sociale in un contesto spaziale più sicuro, omogeneo, immerso nel verde.

Il volume si chiude con una sezione operativa, in cui vengono presentati i casi di Bologna e Madrid come esemplificativi di politiche di pianificazione dell'offerta di mobilità nella metropoli contemporanea. A completare le prospettive di analisi, la prefazione di G. Pietretti che sottolinea i lati più oscuri legati all'emergenza dei processi di mobilità: consumo di suolo, cementificazione, sprawl e sviluppo disordinato del territorio. Il punto di forza di questa pubblicazione è proprio il suo carattere interdisciplinare e la diversità di approcci, che riescono a delineare una panoramica completa dei recenti sviluppi avvenuti nel dibattito sulla mobilità per quanto riguarda gli aspetti teorici, empirico-metodologici e operativi, rendendo il libro un punto di riferimento fondamentale per quei ricercatori e studiosi che intendono affrontare i temi dell'accessibilità e della mobilità urbana.

*Luca Daconto*