

a cura di
Marco Castrignanò

Sociologia dei quartieri urbani



OPEN ACCESS

SOCIOLOGIA DEL TERRITORIO

FrancoAngeli

ISBN 9788835125327



Sociologia del territorio

Collana diretta da Marco Castrignanò

Comitato scientifico: Giandomenico Amendola, Maurizio Bergamaschi, Paola Bonora, Ada Cavazzani, Pier Luigi Cervellati, Alberto Gasparini, Nancy Holman, Richard Ingersoll, Jean François Laé, Ezio Marra, Antonietta Mazzette, Alfredo Mela, Fiammetta Mignella Calvosa, Harvey L. Molotch, Giovanni Pieretti, Fortunata Piselli, Asterio Savelli, Mario L. Small, Antonio Tosi, Francesca Zajczyk

La collana *Sociologia del territorio* (già collana *Sociologia urbana e rurale*, fondata da Paolo Guidicini nel 1976), attraverso la pubblicazione di studi e ricerche, si propone come luogo di confronto fra studiosi, operatori ed esperti interessati al rapporto che l'uomo intrattiene con il territorio.

La collana si articola in tre sezioni:

- 1) Città e territorio
- 2) Ambiente, migrazioni e sviluppo rurale
- 3) Turismo e loisir

Le trasformazioni del mondo urbano e di quello rurale, le nuove forme dello sviluppo, i fenomeni di impoverimento ed esclusione sociale, i problemi del governo urbano, i movimenti migratori su scala locale e globale, le tematiche ambientali, il turismo e il tempo libero sono solo alcuni degli ambiti di ricerca che la collana intende promuovere attraverso la pubblicazione di monografie e volumi collettanei.

La collana *Sociologia del territorio* si propone di contribuire alla riflessione intorno alle forme contemporanee del territorio su scala locale, nazionale e internazionale.

Sulla base della loro rilevanza all'interno del dibattito scientifico ed accademico, tutte le proposte di pubblicazione vengono sottoposte alla procedura del referaggio (*peer review*), fondata su una valutazione che viene espressa sempre e per ogni lavoro da parte di due referee anonimi, selezionati fra docenti universitari e/o esperti dell'argomento.



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli ne massimizza la visibilità e favorisce la facilità di ricerca per l'utente e la possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

http://www.francoangeli.it/come_publicare/publicare_19.asp

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

a cura di
Marco Castrignanò

Sociologia dei quartieri urbani

SOCIOLOGIA DEL TERRITORIO



OPEN ACCESS

FrancoAngeli

ISBN 9788835125327

Marco Castrignanò (a cura di), *Sociologia dei quartieri urbani*, Milano: FrancoAngeli, 2021
Isbn: 9788835125327 (eBook)

La versione digitale del volume è pubblicata in Open Access sul sito www.francoangeli.it.

Copyright © 2021 Marco Castrignanò. Pubblicato da FrancoAngeli srl, Milano, Italia, con il contributo del Dipartimento di Sociologia e Diritto dell'economia dell'Università di Bologna.

L'opera è realizzata con licenza *Creative Commons Attribution 4.0 International license* (CC BY 4.0: <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode>). Tale licenza consente di condividere ogni parte dell'opera con ogni mezzo di comunicazione, su ogni supporto e in tutti i formati esistenti e sviluppati in futuro.

Consente inoltre di modificare l'opera per qualsiasi scopo, anche commerciale, per tutta la durata della licenza concessa all'autore, purché ogni modifica apportata venga indicata e venga fornito un link alla licenza stessa.

Indice

Introduzione , di <i>Marco Castrignanò</i>	pag.	7
1. Dalla comunità al <i>neighborhood</i> , di <i>Marco Castrignanò</i>	»	19
2. Capitale sociale, organizzazione della vita urbana e <i>neighborhood approach</i> , di <i>Marco Castrignanò</i>	»	37
3. Spazializzazione dell'Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) e mix sociale a Bologna , di <i>Manuela Maggio</i>	»	63
4. Fuggire dalla periferia? Dinamiche residenziali in una periferia napoletana , di <i>Carolina Mudan Marelli</i>	»	95
5. L'equità nel diritto alla salute: una ricerca-azione multi-metodologica e interdisciplinare per il contrasto alle disuguaglianze nella città di Bologna , di <i>Chiara Bodini, Valeria Gentilini, Claudia Paganoni, Martina Riccio</i>	»	111
6. Fragilità socio-ambientali in un'era di urbanizzazione planetaria: il "vivere denso" e il ruolo dei quartieri , di <i>Alessandra Landi</i>	»	133
Riferimenti bibliografici	»	157
Notizie sugli autori	»	173

ISBN 9788835125327

6. *Fragilità socio-ambientali in un'era di urbanizzazione planetaria: il "vivere denso" e il ruolo dei quartieri*

di *Alessandra Landi*

Introduzione

Questo capitolo si propone di tematizzare la sfida globale rappresentata dal tema della città sostenibile, ragionando sull'importanza euristica ed empirica dei quartieri urbani per contestualizzare l'innovazione socio-ambientale sia in termini di policies, sia in termini di pratiche dal basso.

In prima battuta vedremo come e perché il dibattito sulla urbanizzazione sostenibile diviene elemento centrale nelle agende internazionali, dedicando un approfondimento al tema della densità urbana. Analizzeremo le principali implicazioni in termini sociali, economici ed ambientali dell'urban sprawl, il modello insediativo dominante del secolo scorso, sottolineando l'importanza di una forma urbana compatta.

In una prospettiva che vede il sistema urbano come un corpo e le sue comunità come cellule, il lavoro prosegue proponendo una lettura del quartiere in chiave ecologica, assumendolo come unità analitica fondamentale. Ai fini dell'innovazione socio-ambientale, vedremo come sia importante concentrarsi empiricamente su quelle che sono le disuguaglianze - in termini sociali e fisico-spaziali - che caratterizzano in maniera specifica i quartieri urbani, in grado di inficiare la sostenibilità sociale ed ambientale della città nel suo complesso. Allo stesso modo analizzeremo quelle risorse socio-spaziali e civiche riconducibili al capitale sociale territoriale, che possono rappresentare dei catalizzatori di innovazione e sostenibilità, tenendo conto e valorizzando le differenze *intra* ed *infra* quartiere.

Nell'ultima parte del contributo si delineerà un itinerario di ricerca che tiene conto dei differenti capitali territoriali del corpo urbano, ricorrendo a strumenti metodologici in grado di fornire misurazioni sistematiche e un'adeguata raccolta di informazioni a livello micro, integrando tecniche di ricerca classiche all'uso dei big data. A partire da alcune esperienze di ri-

cerca sviluppate nella città di Boston, presenteremo l'approccio definito *ecometrics* (Sampson, 2017), che propone una serie di strumenti empirici utili ad indagare la morfologia sociale e spaziale dei quartieri, sottolineando le potenzialità di tecnologie emergenti e dell'uso di big data per la ricerca empirica su scala micro-urbana.

1. La città sostenibile in un'era di urbanizzazione planetaria

Il tema dell'urbanizzazione sostenibile si è progressivamente fatto largo nel dibattito, nella ricerca e nelle agende politiche degli ultimi anni. Tra le principali ragioni vi è certamente una più ampia consapevolezza delle sfide poste dal cambiamento climatico alle regioni e alle città di tutto il mondo, a fronte di una società che sarà sempre più urbana.

Le stime ci dicono che circa l'80% degli europei vivrà nelle aree urbane entro quest'anno (EEA, 2006), con un massimo del 90% o più in sette paesi. La popolazione globale che andrà a concentrarsi nelle città raddoppierà nei prossimi 40 anni, mentre si prevede che la superficie urbana raddoppierà in soli 20 anni (Rode *et al.*, 2014). Questa tendenza ha preso avvio nel secolo scorso, quando a partire dalla metà degli anni '50 la superficie urbana globale è cresciuta a ritmi elevatissimi, raddoppiando nei paesi dell'OCSE e aumentando di cinque volte al di fuori dell'OCSE (Simon, 2016). I processi di urbanizzazione continuano rapidi in tutto il mondo e, nonostante le incertezze relative alle proiezioni a lungo termine, le analisi suggeriscono che la maggior parte delle aree urbane del globo stanno diminuendo di densità media (*ibidem*). La questione della sostenibilità deve quindi essere affrontata in relazione a questa tendenza evidente: una popolazione urbana inevitabilmente crescente, il cui rapido tasso di crescita comporta problemi di compatibilità tra il peso demografico e la quantità di risorse naturali consumate dalle città. La domanda principale che la società globale deve affrontare dunque è come combinare la crescita urbana con la necessità di una transizione low-carbon.

L'importanza di concentrare gli sforzi sulle questioni urbane planetarie è stata formalmente recepita dall'agenda internazionale a partire dal 2015. Nella serie di 17 obiettivi di sviluppo sostenibile adottati dalle Nazioni Unite durante l'Assemblea generale del 2015, è stato incluso un obiettivo specificamente urbano (n. 11) - rendere le città inclusive, sicure, resistenti e sostenibili (UN, 2015). Le città sono state menzionate esplicitamente per la prima volta nell'accordo di Parigi raggiunto alla COP21 della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici all'inizio di dicembre 2015.

L'agenda internazionale post-2015 riconosce dunque il ruolo cruciale delle aree urbane nell'affrontare le sfide del cambiamento climatico, impegnandosi a garantire che migliori e non si pregiudichi l'accesso al benessere individuale e collettivo, ma anche per consentire alle città di sostenere l'integrità dei sistemi naturali da cui dipende la vita.

Nella letteratura scientifica di stampo sociologico ed urbanistico, si assiste ad una sorta di rinascita negli scritti utopici sul tema della sostenibilità urbana (si veda ad esempio Simon, 2016), in particolare intorno al tema del "diritto alla città" (Samara *et al.*, 2012) e alla resilienza urbana (Pelling, 2010; Landi, 2012). Al momento non è chiaro se e quali di questi discorsi sapranno influenzare e dare incisivamente forma alle transizioni urbane del ventunesimo secolo in linea con l'agenda post 2015. Queste prospettive teoriche intorno al tema della città sostenibile riconoscono all'unisono l'impossibilità di pensare ad una ecocompatibilità ambientale che trascenda le dimensioni sociali ed economiche, poiché città altamente disuguali ed impoverite rappresentano un rischio globale, anche in termini ambientali e di salute pubblica (Graham, 2004).

La pandemia da SARS cov-2 ha brutalmente svelato queste connessioni globali: la crescita illimitata degli insediamenti accorcia le distanze tra la vita urbana e l'ecosistema naturale da cui dipendiamo, con una conseguente infezione tra specie. Il nuovo coronavirus pare abbia "saltato" per la prima volta il divario animale-uomo in un mercato di Wuhan, una delle più grandi città cinesi e un importante nodo di trasporto con collegamenti nazionali e internazionali. La tentacolare megalopoli è stata il palcoscenico della prima grande quarantena della storia umana, la sua periferia ha visto la costruzione in tempi record di due ospedali per ospitare i pazienti infetti. La diffusione del virus a livello planetario ha ricalcato piuttosto fedelmente le molteplici connettività economiche della Cina, ovvero le reti globali di produzione e consumo che si estendono nei diversi continenti, soprattutto in aree urbane. Urbanizzazione accelerata, mezzi di trasporto più ampi e veloci spianano la strada alla diffusione globale di infezioni (come già dimostrato anche dalla pandemia di SARS nel 2003)¹. E a farne le spese sono le persone vulnerabili - pensiamo ad esempio a ciò che accade nelle favelas di San Paolo, dove alla vulnerabilità socioeconomica e culturale dei residenti si aggiunge un'elevata densità demografica che rende impossibile un distanziamento sociale efficace. L'accesso a beni e servizi sanitari è estremamente limitato e le condizioni igienico-sanitarie nelle favelas sono spesso assai

¹ Si veda a tal proposito la riflessione di Roger Keil, Creighton Connolly e S. Harris Ali disponibile su <https://theconversation.com/outbreaks-like-coronavirus-start-in-and-spread-from-the-edges-of-cities-130666> (ultimo accesso: 20.02.2021).

precarie, motivi per cui il rischio di trasmissione del Covid-19 aumenta esponenzialmente (Pereira, doNascimento, 2020), anche a fronte di una gestione a dir poco discutibile da parte delle autorità centrali. Pure le persone che vivono in aree fortemente inquinate sono esposte a rischi maggiori di morte per infezioni, come espresso fra gli altri dal relatore speciale dell'Onu su diritti umani e ambiente David Boyd (Ferras, 2020). Nei primi mesi del 2020 abbiamo imparato che un ecosistema sano ci protegge da queste malattie, ponendo una distanza tra uomo e animali, poiché la biodiversità rende più difficile la diffusione dei patogeni. Le relazioni retroattive tra società e ambiente biofisico emerse dalla pandemia da Sars cov-2 ci costringono a problematizzare i cambiamenti spaziali, economici, sociali ed ecologici causati dall'urbanizzazione ed il loro prezzo in termini di salute pubblica.

L'urbanizzazione planetaria in rapida evoluzione sfida la concezione urbana come «un tipo di insediamento fisso, limitato e universalmente generalizzabile» (Brenner, Schmid, 2015, p. 151; 2011; 2014), rendendo il concetto di sostenibilità estremamente differenziato e place-based. Nelle città del cosiddetto sud globale molte persone vivono in “baraccopoli” sovraffollate o in condizioni di *squatment* perché non sono in grado di accedere o permettersi spazi, strutture e servizi adeguati (Huchzermeyer, Karam, 2006; Simon, 2011). Si tratta in questo caso di pensare alla sostenibilità in termini di infrastrutture di base e fornitura di alloggi abitabili piuttosto che di accessibilità e qualità degli spazi verdi come invece accade nelle città europee. Evidentemente esistono priorità assai diverse, a seconda del contesto. Se la densità urbana rappresenta un elemento chiave per (ri)pensare a sistemi urbani ecocompatibili in nord America ed Europa - lo vedremo a breve -, in altri contesti un'eccessiva densità può costituire parte del problema piuttosto che una soluzione.

2. Le principali implicazioni della città senza forma

Le tendenze urbane degli ultimi trent'anni nei paesi cosiddetti avanzati sono state caratterizzate dallo *sprawl*: un modello di crescita urbana a bassa densità che si espande in modo illimitato e continuo (Burchell *et al.*, 1998; Galster *et al.*, 2000). Lo *sprawl* è caratterizzato dall'uso dei terreni per scopi residenziali a bassa densità (principalmente case unifamiliari e bifamiliari) e non residenziali (aree industriali, centri commerciali, uffici, infrastrutture). Si tratta quindi di una severa separazione delle funzioni in zone monouso: suddivisioni residenziali, distinte per dimensione del lotto, dimensione della casa e prezzo; il parco degli uffici, dove le persone vanno a la-

vorare in edifici che non rivelano nulla di ciò che accade all'interno; i centri commerciali, isole in un mare di parcheggi dove la gente va a fare shopping. Le strade nello sprawl sono orientate verso le automobili, non verso le persone, progettate per la velocità e la sicurezza del traffico automobilistico, distinte in base al volume di traffico che dovrebbero trasportare. Lo spazio aperto non coinvolto dagli usi residenziali, commerciali e di transito risulta insignificante ed inutilizzabile come regno pubblico o privato (Brain, 2005).

Il modello suburbano trova linfa in consistenti quote di popolazione che abbandonano il centro, o comunque il “nucleo” originale della città, per trasferirsi nei territori limitrofi. Diversi motivi sono alla base di tale fenomeno di migrazione: il mito della vita vissuta fuori dal degrado urbano e dall'inquinamento, a stretto contatto con la natura, fuori dai “pericoli” e dal “caos” della città; la disponibilità di terreni a basso costo che incentiva la domanda residenziale fuori dalla città tradizionale, rendendo la possibilità di una vita extra-urbana accessibile anche a chi non gode di redditi particolarmente elevati; la diffusione dell'automobile come bene di consumo di massa, che consente di affrontare spostamenti quotidiani anche lunghi con la comodità propria di un mezzo privato; la ricerca di una “omogeneità sociale” ed una tranquillità che dovrebbero garantire una sicurezza che in città non pare essere tutelata (Castrignanò, Landi, 2017b). La «crescita urbana senza forma» (Ingersoll, 2004, p. 8) porta con sé molti impatti negativi dal punto di vista socioeconomico ed ambientale. Un massiccio consumo di suolo - spesso agricolo - in primis, frutto di una di una concezione “economicista” che vede i terreni e i paesaggi come merce e non come bene da tutelare, e in secondo luogo mette in evidenza il ruolo fondamentale assunto dalla rendita urbana e dalla sua appropriazione privata (Salzano, 2013; Castrignanò, Landi, 2017b) nella governance urbana neoliberale. Lo sprawl si configura infatti come fenomeno urbano coerente con la cattura da parte delle élite urbane - private e pubbliche - della città e del territorio attraverso processi di gentrificazione, securitizzazione e privatizzazione, frutto di una visione economica in cui il binomio progresso-crescita quantitativa viene anteposto all'attenzione verso una crescita di tipo qualitativo in termini di protezione sociale da forme di ingiustizia e rispetto all'ecocompatibilità. La mobilità privata connessa intrinsecamente a questa forma insediativa porta con sé un innalzamento nei livelli di emissioni di Co2 che, in termini socio-economici, si traduce in un incremento dei problemi di congestione del traffico, una dilatazione dei costi di costruzione per le infrastrutture (specialmente assi viari) necessarie per servire gli insediamenti dispersi sul territo-

rio, in costi economici e in termini “di tempo” connessi al pendolarismo, insieme ad un generale disinvestimento nei sistemi di trasporto pubblico.

I principi ordinatori del territorio (sub)urbano risultano essere il *consumo*, la *mobilità*, la *comunicazione*:

Se volessimo cogliere plasticamente la condizione quotidiana della vita urbana così come è determinata dai suoi principi organizzatori, potremmo fissare il *fermo immagine* su una persona in automobile in movimento su una strada urbana (*mobilità*) che parla al cellulare (*comunicazione*) e... consuma: nel senso che molto probabilmente viene o va, verso o da, un luogo dove ha acquistato un bene o un servizio o dove si propone di acquistarlo [...] consumi che paga, ma consuma anche qualcosa che non paga: una porzione della capacità di carico di mobilità del territorio urbano, della capacità di assorbimento nell'atmosfera dei gas di scarico della sua automobile, ecc. (Mazzette, Sgroi, 2007, p. 58)

Per motivi di efficienza, prevedibilità e facilità di misurazione, il territorio sprawlizzato si compone di opzioni aggregate e impacchettate: come traffico sulle arterie stradali, come mercato sotto forma di cosiddetto “centro commerciale al dettaglio”, come acquisto di casa sotto forma di suddivisioni periurbane. Lo sviluppo di fasce commerciali lungo un'arteria cattura l'essenza di questa logica suburbana. L'urban sprawl si configura come «(...) una macchina che facilita la produzione di vite individuali presumibilmente uniche e autonome. I mezzi di consumo, i componenti delle vite individuali, sono disposti in serie sul paesaggio, in luoghi e forme distinti, disponibili per l'acquisto e l'assemblaggio da parte di individui liberi, indipendentemente da qualsiasi senso di comunità o impegno in un “mondo comune”» (Brain, 2005, p. 228).

Nella città senza forma, l'ambiente costruito è modellato per massimizzare il ventaglio di scelte - individuali, disaggregate - per il maggior numero possibile di cittadini consumatori. Si tratta dunque di uno spazio progettato per facilitare il movimento necessario per realizzare tali scelte, rendendo superflua e disintegrando ogni idea di comunità socio-spaziale.

Numerosi autori evidenziano come la dispersione urbana contribuisca all'erosione del capitale sociale (si vedano ad esempio Castrignanò, 2008, 2012, Mazzette, Sgroi, 2007; Putnam, 2004): l'omologazione e segregazione crescenti che disincentivano la socialità e l'impegno civico; il tempo passato in automobile da soli per gli spostamenti quotidiani; la distruzione dei confini e dei punti di riferimento delle nostre città.

La forma che le città assumono si connette inevitabilmente con la “questione” dello spazio e della dimensione pubblica: non a caso la crisi dello spazio pubblico è andata di pari passo con il diffondersi e l'affermarsi di

forme urbane disperse e sprawlizzate sul territorio (Bergamaschi, Castri-
gnanò, 2014)².

Come sostiene Sennett (1974, 1999), è importante capire che la coltiva-
zione di un regno pubblico urbano non è semplicemente un'estensione dei
legami più personali. L'idea di *public realm* implica che i legami personali
si inseriscano in un contesto di connessioni più ampie e impersonali, me-
diate dalle condizioni materiali del luogo (lo spazio pubblico) e dalle rap-
presentazioni place-based che si riflettono nella costruzione di uno spazio
politico in cui trovare e connettersi con l'altro. Uno spazio pubblico dotato
di «apertura mentale» (Walzer, 1995, p. 321), la cui forma e carattere sti-
molano (o reprimono) certe qualità di attenzione, interesse, tolleranza e ri-
cettività. Lo spazio pubblico non implica solo una questione di progettazio-
ne, ma di impegno nella produzione continua di un mondo comune, un
coinvolgimento di uomini che si manifestano nel e attraverso lo spazio, in-
sieme a pratiche collettive di place-making (*ibidem*). Mentre la comunità
liberata di cui ci parla Wellman non deve necessariamente essere “basata
sul luogo”, questo tipo di “regno” pubblico non può prescindere la dimen-
sione spaziale, un setting da preservare poiché incarna gli investimenti del
passato, che appare come una risorsa che viene continuamente mobilitata
dalle pratiche quotidiane (Brain, 2005). Sennett (1999) sostiene che
l'impressione contemporanea di perdita di comunità, in genere imputata
all'indebolimento di contatti faccia a faccia o di reti di legami personali,
abbia piuttosto a che fare con la disintegrazione di una dimensione pubblica
coerente, in cui abbiamo la capacità di sostenere un sano senso di connes-
sione con gli estranei in un mondo comune.

Se la città senza forma contribuisce all'erosione della significatività dello
spazio pubblico, atrofizzando di conseguenza la propensione alla vita pubbli-
ca, la componente della densità e della compattezza sono di imprescindibile
importanza per poter valorizzare la dimensione pubblica delle nostre città.

3. Densità urbana e sostenibilità: quale legame?

La città tentacolare, lo sprawl, abbiamo visto rifarsi ad un modello a
bassa densità, altamente energivoro. Ovviamente ci sono differenze di cui

² A tal proposito Hannah Arendt scriveva: «Il regno pubblico, come il mondo comune, ci riunisce e impedisce di cadere l'uno sopra l'altro, per così dire. Ciò che rende la società di massa così difficile da sopportare non è il numero di persone coinvolte, o almeno non principalmente, ma il fatto che il mondo tra loro ha perso il potere di riunirle, metterle in relazione e separarle» (Arendt, 1958, pp. 52-53, trad. a cura dell'autrice).

tenere conto: le densità urbane nei paesi più poveri risultano doppie rispetto a quelle di Europa e Giappone, a loro volta doppie rispetto a quelle di Stati Uniti, Canada e Australia (Angel *et al.*, 2011). Per quanto riguarda il cambiamento di densità, uno studio di Angel (Angel *et al.*, 2005) mostra come la popolazione di un campione rappresentativo di città nel nord del mondo sia cresciuto di circa il 5% tra il 1990 e il 2000, mentre la loro area edificata è cresciuta del 30%. Nel sud globale, a fronte di una crescita della popolazione del 20%, si riscontra un aumento del 40% delle terre urbanizzate nello stesso decennio (Simon, 2016). Il declino della densità è quindi maggiore nel Nord globale, con tutte le 32 città campione in calo. La densità urbana, tuttavia, è diminuita anche in 75 delle 88 città del sud (Angel *et al.*, 2011). In Cina, India e molti altri paesi a basso e medio reddito, caratterizzati da livelli di urbanizzazione storicamente bassi, i rapidi processi di crescita urbana si rifanno attualmente ai modelli di espansione urbana di stampo americano ed europeo, ovvero all'urban sprawl.

In tutte le più grandi città del mondo, si riscontra un legame tra la forma urbana e il consumo di energia connesso ai trasporti: nelle città tentacolari c'è una differenza dieci volte maggiore nelle emissioni di carbonio legate ai trasporti rispetto alle città compatte ad alta efficienza energetica (Newman, Kenworthy, 1999; Rode *et al.*, 2014). Tra gli impatti preoccupanti della urbanizzazione a bassa densità, come abbiamo già visto, si annovera il consumo di suolo/paesaggio. Pensando al caso italiano, tra il 1971 e il 2010 si sono persi quasi 5 milioni di ettari di superficie agraria, un'area pari a Lombardia, Liguria ed Emilia-Romagna sommate assieme (Rondinone, 2012). La riduzione maggiore riguarda la superficie agricola (superficie seminativa e prati permanenti), ovvero la terra da cui provengono i principali prodotti base dell'alimentazione nazionale: pane, pasta, riso, verdure, carne, latte (*ibid.*)³.

A livello morfologico, nel nostro ragionamento la città sostenibile è un sistema compatto. Per riconoscere ed integrare benessere umano ed outcomes ambientali, andando nella direzione di un disaccoppiamento tra crescita economica e pressione ambientale, occorre combinare la densificazione del tessuto urbano con lo stop al consumo di suolo e con pratiche di riuso e di rigenerazione urbana.

Da qualche anno si stanno articolando ricche riflessioni ed esperienze di policy intorno alla forma che le città devono assumere in chiave sostenibile. Il problema della frammentazione del paesaggio e del conseguente declino della biodiversità da cui dipende la vita è stato recepito e viene affrontato

³ Per una rassegna più completa sul tema del consumo di suolo si vedano, ad esempio, Castrignanò, Pieretti (2010) e Settis (2010).

dalle politiche europee⁴ che promuovono la (ri)densificazione urbana per raggiungere un obiettivo di consumo netto di suolo pari a zero entro il 2050, in conformità con gli obiettivi di sviluppo sostenibile previsti dall'Agenda 2030.

La maggior parte delle prove a sostegno dei dibattiti a favore della densificazione urbana provengono finora dai paesi del nord del mondo, prevalentemente Stati Uniti e Nord Europa (Simon, 2016). I percorsi di ricompattamento urbano possono verificarsi grazie ad un ridotto appeal della vita periurbana per via di un cambiamento delle strutture familiari o per stili di vita che prediligono la vita nella *core city* - estremamente attrattiva per la creative class, ad esempio - oppure per mezzo di incentivi o tassazioni messi in pratica dalle amministrazioni, come avviene da decenni nelle città olandesi, grazie ad un piano nazionale di densificazione⁵. Rimane comunque di fondamentale importanza considerare empiricamente fino a che punto questi concetti e modelli siano trasferibili nei diversi contesti urbani, anche alla luce della rapida evoluzione di molte città nel sud del mondo.

Da un punto di vista degli impatti ambientali, uno dei vantaggi principali della città compatta riguarda la mobilità⁶, poiché spostamenti più brevi implicano minori emissioni di combustibili fossili. La vicinanza consente inoltre ai trasporti pubblici di diventare più praticabili, ci sono più possibilità di spostarsi in bicicletta o a piedi, generando benefici per la salute e riducendo l'uso di veicoli privati e quindi l'inquinamento. Lo sviluppo ad alta densità risulta significativamente più economico rispetto a quello della città tentacolare anche in termini di costi infrastrutturali (manutenzione e spese operative). Turok (2011) identifica tre vantaggi chiave della densità: un uso più efficiente e intensivo del suolo e delle infrastrutture urbane riducendo l'impatto dei viaggi in auto, economie più produttive e comunità più vivaci e inclusive.

Due questioni risultano comunque cruciali quando si affronta scientificamente il tema della densità urbana.

Il discorso sulla sostenibilità non deve oscurare il tema della dipendenza delle città dense da attività che risultano inquinanti altrove. Pensiamo ad esempio alle aziende hi-tech: la produzione di computer e smartphone creano flussi globali di rifiuti elettronici; i data center che contengono in-

⁴ Si veda ad esempio la strategia UE per la biodiversità 2020.

⁵ Si tratta ad esempio di rimuovere gli incentivi fiscali per l'urbanizzazione dei terreni periurbani al fine di impedire la conversione di terreni agricoli e foreste in suolo edificabile (OECD, 2018).

⁶ Il livello delle emissioni di carbonio è fortemente condizionato dalla mobilità: l'80% dell'aumento delle emissioni globali dal 1970 ad oggi è dovuto alla circolazione di veicoli stradali (IPCC, 2014).

formazioni in cloud, infrastrutture invisibili che garantiscono il funzionamento 24 ore su 24 di tutti i processi, le comunicazioni e i servizi a supporto delle attività aziendali, rappresentano il 2% delle emissioni globali, quota destinata a triplicare nel prossimo decennio (Bawden, 2016). Spesso, inoltre, i metodi di calcolo delle emissioni di carbonio degli insediamenti urbani - anche quelli ad alta densità come Manhattan o San Francisco - tendono a non incorporare l'intero ciclo di vita delle emissioni legate ai beni e ai servizi consumati in ambito urbano, ad esempio quelle derivanti dai viaggi aerei (Klinenberg *et al.*, 2020; Rice *et al.*, 2019). Queste interconnessioni tipiche dell'urbanizzazione planetaria rendono estremamente complessi i calcoli e le stime sulle emissioni globali.

La seconda questione riguarda i dibattiti sulla densificazione, che non devono cadere nella trappola di un superficiale determinismo ambientale, limitandosi ad affrontare i temi della sostenibilità urbana esclusivamente in termini di efficienza ed innovazione smart, a scapito delle questioni sociali e delle ingiustizie ambientali. La densità non può essere solo un fine in sé, ma un mezzo per obiettivi più ampi ed ambiziosi come la riduzione delle disuguaglianze socioeconomiche, la vitalità sociale e un'accessibilità equa a beni e servizi.

4. Il vivere denso: l'importanza dei quartieri urbani

La teoria sociale classica insegna che una preconditione dell'*urbanism as a way of life* è la presenza di «un insediamento relativamente grande, denso e permanente di individui socialmente eterogenei» (Wirth, 1938, p. 50), laddove la città è un “mosaico di comunità minori”, una collezione di luoghi che hanno i loro sentimenti, tradizioni e storia (Park, 1952). Le cellule dell'organismo città sono rappresentate da comunità più piccole, i quartieri, che per essere organicamente tenuti insieme necessitano di un sistema urbano compatto. Secondo l'architetto Richard Burdett (2008), la città sostenibile è un organismo, un'entità vivente in cui le persone, le infrastrutture e le *facilities* sono accorpate al fine di aumentare l'efficienza. La logica della densificazione mira a combattere l'isolamento e la segregazione generate dallo *sprawl* e a contribuire allo sviluppo di quartieri a misura d'uomo, dove la città viene ripensata come una realtà caratterizzata da un'identità precisa e da una ricchezza di funzioni e opportunità in cui si vive, lavora, impara, incontra, ama, gioca, riposa, dove tutto - e quindi la vita - è bello e confortevole, interessante e stimolante (Salzano, 1992).

Tra i promotori della densificazione urbana si inseriscono movimenti come il *new urbanism*, sostenuti da urbanisti ed architetti tra cui Richard Burdett. Inaugurato agli inizi degli anni Novanta, il movimento mira alla costruzione di città vivibili e sostenibili dal punto di vista sociale, ambientale ed estetico. Il termine “nuovo” viene spesso utilizzato per rimarcare la necessità di una separazione radicale dalle concezioni di suburbanizzazione e città diffusa, optando invece per una città compatta ed enfatizzando il quartiere come elemento elementare di strutturazione dell’habitat umano. Laddove la pianificazione convenzionale si concentra in gran parte sulle funzioni urbane cercando di mitigare anche in un’ottica di sostenibilità ambientale le esternalità negative dei modelli neoliberali guidati dal mercato (che separano gli usi del suolo in zone - la marcusiana *quartered city*), la proposta del *new urbanism* si concentra sulla *forma* urbana densa e sugli effetti positivi che la prossimità e un mix di funzioni possono generare. Quartieri in cui negozi, abitazioni e servizi siano accessibili a piedi e in bici; città dotate di una efficiente rete di trasporto pubblico volto a ridurre tempi e distanze di viaggio. Lo “sviluppo orientato al transito” (TOD), ad esempio, proposto nel framework del *new urbanism* e realizzato in diverse realtà urbane (si vedano ad esempio Calthorpe, 1993; Manella, 2016) prevede un’idea di sviluppo urbano fortemente orientato ai pedoni, integrata ad una efficiente rete di stazioni del trasporto pubblico. La finalità è quella di aumentare la probabilità che le persone utilizzino i mezzi pubblici per i viaggi fuori dal vicinato e che camminino/pedalino per gli spostamenti all’interno del loro quartiere (Cervero, 2005). Il TOD consente inoltre alle aree urbane ad alta densità di ridurre ulteriormente il consumo di energia e l’inquinamento atmosferico (UN-HABITAT, 2013).

Come suggeriscono diversi autori (si vedano ad es. Burdett, Kanai, 2006; Castrignanò, 2008), i quartieri devono riprodurre quanto più possibile l’interazione “tra casa, lavoro, cultura e divertimento” e garantire un certo grado di mix sociale tra gli abitanti, nonché un certo grado di mix funzionale. Questi punti chiave risultano ancora più importanti per ripensare gli spazi e gli usi urbani nella fase post pandemia, in una prospettiva che riconosce salute ed ambiente come beni comuni imprescindibili (si veda il paragrafo 7).

I benefici della vita urbana densa derivano dunque dalla possibilità di avere una gamma di servizi chiave, spazi aperti e opportunità di lavoro raggiungibili a piedi. La densità ed il mix sociale e funzionale possono rendere accessibili servizi di base (vendita di beni primari, servizi sociali e sanitari), specialmente per gruppi come disoccupati, anziani o giovani famiglie (Simon, 2016).

Le città dense mostrano anche la possibilità di un ritorno in termini di economie di scala: l'elevata concentrazione di persone promuove l'efficienza economica, la produttività e le opportunità di lavoro all'interno del sistema urbano. Diversi studi inoltre hanno mostrato come la concentrazione di persone e imprese in un'area favorisca anche l'innovazione, poiché facilita i flussi di informazione che contribuiscono ad aumentare il valore e la vitalità dei servizi (Boyko, Cooper, 2011; Turok, 2011).

L'eterogeneità sociale e funzionale deve plasmare non solo le relazioni tra i quartieri all'interno dell'organismo della città, ma deve rintracciarsi anche all'interno dei singoli quartieri. In termini di stock abitativo, i quartieri con una maggiore densità e mixité di tipi di alloggi risultano più accessibili rispetto ai quartieri a bassa densità di case unifamiliari (Aurand, 2010). Tale eterogeneità creerà quartieri attraenti per tutti, evitando di espellere fasce di popolazione verso le periferie tentacolari a causa della mancanza di alloggi e servizi adeguati (Westerink *et al.*, 2013). Diversi studi (si vedano ad esempio van Vliet, 1985, Churchman, 1999 in Simon, 2016) hanno mostrato come una "vita ad alta densità" (Dempsey *et al.*, 2011) porti anche ad un maggiore supporto sociale e attaccamento della comunità al proprio luogo d'appartenenza, come sottolineato anche dalla letteratura sulla resilienza di comunità. Quest'ultima viene definita come una gamma di competenze e strategie utili a fronteggiare un disastro naturale o criticità ambientali (Castrignanò, Landi, 2014; Landi, 2012): le persone di una comunità sono resilienti insieme e non semplicemente in modi simili, sottolineando la dimensione collettiva e specifica di ogni comunità/quartiere. Un uragano, un terremoto o i problemi connessi all'inquinamento dell'aria verranno dunque fronteggiati in maniera diversa, a seconda delle risorse e delle criticità presenti in un determinato territorio.

A fronte dei numerosi vantaggi riconducibili alla densificazione urbana, quest'ultima non esula comunque da insidie e contraddizioni (che in questa sede ci limitiamo a menzionare). Mentre alcuni aspetti come l'accesso ai servizi e il trasporto non motorizzato migliorano con la densità urbana, al contempo la fornitura di spazi verdi ed i sentimenti di insicurezza possono peggiorare (Bramley, Power, 2009; Dempsey *et al.*, 2011). Inoltre, sappiamo che la riqualificazione urbana - anche quella orientata alla densità e all'ecocompatibilità - può innescare meccanismi di espulsione ed esclusione socio-spaziali per via dei processi di gentrificazione (si veda il paragrafo 6). Ci sono quindi effetti sociali che, a densità crescente, spesso lavorano in direzioni opposte e che ricercatori, urbanisti e mondo politico sono chiamati a riconoscere e soppesare nella pianificazione urbana.

5. Per una lettura ecologica del quartiere nella città sostenibile

I sostenitori del new urbanism sono stati ripetutamente criticati per l'eco di discutibili ideali comunitari rintracciabili nelle loro argomentazioni a favore dei quartieri (Harvey, 1997; Gans, 2002)⁷, riflettendo fedelmente i dubbi sociologici sollevati da più parti rispetto all'attualità euristica del concetto di comunità (si veda Castrignanò, *infra* e 2012).

Le questioni più dibattute quando si affronta sociologicamente il tema della comunità sono sostanzialmente due: 1) un anacronistico ideale di comunità, con la sua retorica della solidarietà basata sul sentimento comune e le relazioni personali; 2) il rischio che il desiderio di comunità incarni istanze di particolarismo e di una politica dell'identità che si allontanano da un'idea di società democratica fondata su libere associazioni. Si tratta di un ideale comunitario ristretto e reazionario, basato sull'interesse personale che possiamo ad esempio rintracciare nel NIMBYism (Brain, 2005).

È proprio in questo quadro che si innesca la proposta di una lettura ecologica del quartiere, ovvero come combinazione di aspetti sociali e spaziali che vanno a comporre la complessa trama urbana, giocando un ruolo fondamentale nel rafforzare il valore della città intesa come forma organizzata di coesione sociale. Tale lettura, proposta ad esempio dal criminologo Robert Sampson (Sampson, 2012; Castrignanò, *vedi infra*), richiede di abbandonare la visione romantica che riconduce la società civile ed il senso civico ad una "comunità perduta" nostalgica e ideologizzata, basata su legami di solidarietà e relazioni primarie forti, di cui si riscontra un inevitabile declino nelle città contemporanee.

Pensare ai quartieri come cellule del corpo urbano, anche in linea col pensiero di Jane Jacobs (1969), non rappresenta un retaggio di condizioni di vita passate - pensiamo all'ambiente rurale ad esempio - ma un fenomeno emergente della vita urbana: le cellule (o comunità) sono componenti naturali ed essenziali del tessuto urbano, generatrici di diversità e incubatrici di nuove iniziative e idee. Occorre pensare a queste piccole comunità in termini di identità socio-spaziali riconoscibili, come quartieri nel significato comune del termine e non semplicemente in senso politico-amministrativo (Castrignanò, 2012; Castrignanò, Landi, 2017b).

Cosa c'è di nuovo in una lettura socio-ecologica del quartiere?

⁷ Un'altra critica diffusa al new urbanism sottolinea il rischio di promuovere un urbanesimo su piccola scala che si basa su un'immagine di quartiere uniformata, senza prestare attenzione alla specificità di contesto. Questo pericolo si manifesta anche in una insensibilità del new urbanism alle questioni delle disuguaglianze urbane riscontrabili nella città reale (Brain, 2005).

In termini concettuali e metodologici, esso viene “liberato” dalla logica dei legami forti ma anche dalle tendenze post-moderniste e globalizzatrici che hanno spesso distolto l’attenzione degli scienziati sociali rispetto alla dimensione locale e all’importanza del luogo. Questa tendenza è stata generalmente supportata dall’idea che i luoghi stabili siano stati erosi da grandi cambiamenti sociali e demografici, dall’uso dell’automobile, dalla comunicazione elettronica, dalla globalizzazione del capitale e dalla crescente fluidità geografica della vita economica e sociale, attraverso processi culturali che neutralizzano la differenziazione dei luoghi in una logica di città- vetrina (Castrignanò, 2009; Mazzette, Sgroi, 2007).

Ma se definiamo un quartiere a partire dall’identità e dai significati che gli abitanti attribuiscono a quel luogo specifico - e che costituisce un insieme di scelte personali e percezioni - vedremo che le persone credono nel quartiere molto più di quanto abbiano mai fatto (Sampson, 2012).

Dal punto di vista empirico ci si chiederà quali sono le caratteristiche di quartiere su cui ragionare quando pensiamo all’innovazione socio-ambientale e alla città sostenibile, concentrandosi sull’*organizzazione socio-spaziale della vita quotidiana* e le sue variazioni dentro e tra i quartieri.

La specificità connessa alle diverse cellule del corpo urbano non può essere ignorata dalle politiche urbane di sostenibilità, laddove un intervento top-down sortirà effetti disomogenei influenzati dalle caratteristiche specifiche (sociali, economiche, spaziali) del tessuto urbano. Molto può essere appreso - e possibilmente cambiato - focalizzando l’attenzione sul contesto organizzativo di comunità. Pensare e costruire una città sostenibile richiede di indirizzare collettivamente sfide ambientali che si intrecciano e confondono in una fitta trama di questioni sociali che risultano centrali per la sociologia urbana contemporanea: 1) questioni di equità sociale, ovvero le connessioni strutturali tra l’organizzazione dello spazio urbano e le disuguaglianze socioeconomiche; 2) il tema della riqualificazione dello spazio urbano e delle spaccature nelle infrastrutture urbane, che si connettono alle più ampie questioni di potere e controllo nella città (Davis, 1992); 3) il capitale territoriale e l’azione civica locale.

Le caratteristiche fisiche, ecologiche e il tessuto socioeconomico dei quartieri necessitano di attenzione empirica, partendo dal presupposto che la città è più della somma delle sue parti, ragionando sulle risorse urbane così come sulle dinamiche di svantaggio, entrambe distribuite in maniera eterogenea da quartiere a quartiere.

6. Disuguaglianze di quartiere e habitat umano sostenibile

La fragilità ambientale delle città in un'era di urbanizzazione avanzata sta determinando ampi sforzi per promuovere la sostenibilità degli ecosistemi urbani e delle infrastrutture fisiche, ma una minore attenzione viene solitamente dedicata alle disuguaglianze sociali intra ed infra quartiere, nonostante contribuiscano massicciamente ad indebolire la più ampia trama urbana (Sampson, 2017; Castrignanò, Landi, 2017b). Quali caratteristiche socio-spaziali bloccano o catalizzano i processi di innovazione socio-ambientale e meritano dunque di essere indagate sociologicamente?

La segregazione socioeconomica rappresenta un tema chiave, poiché vulnerabilità sociali persistenti che insistono sul sistema città minacciano l'accessibilità a beni e servizi essenziali, con importanti impatti sulla salute e sulla qualità della vita dei cittadini, ad esempio in tema di sicurezza alimentare. In molte realtà metropolitane - pensiamo ad esempio ad alcune città statunitensi - vivere in quartieri segregati dal punto di vista socio-economico e razziale influenza l'accesso a generi alimentari freschi, difficilmente reperibili in quelle aree che si caratterizzano per una scarsa presenza di risorse critiche, i cosiddetti *food desert*⁸.

Se pensiamo ai servizi connessi alle cosiddette città *smart* - applicazioni per telefoni cellulari che hanno a che fare, ad esempio, con la mobilità sostenibile - il *digital divide* e il gap socioculturale delle fasce deboli tenderà ad escludere porzioni significative della popolazione dall'accesso alle innovazioni volte alla sostenibilità, con effetti negativi sulla ecocompatibilità del complessivo sistema città. In generale, uno degli esiti della segregazione socioeconomica è un isolamento sociale che ostacola la stabilità delle popolazioni urbane (chi può "fugge" in altre aree della città) e il coinvolgimento della popolazione nei servizi, tra cui quelli di innovazione ambientale.

Come abbiamo visto poc'anzi, anche il massiccio declino della vita pubblica rappresenta una minaccia alla sostenibilità dei sistemi sociali, soprattutto laddove la contrazione della dimensione pubblica si accoppia ad alti tassi di violenza e crimine: ne deriva che i quartieri variano notevolmente anche nei livelli di coesione sociale, fiducia nelle istituzioni e aspettative condivise, aspetti che affronteremo nel prossimo paragrafo.

Esistono poi disuguaglianze di natura fisico-spaziale all'interno del sistema città: profonde differenze tra i quartieri nell'ambito delle infrastruttu-

⁸ Con il termine "food desert" si intendono quelle aree geografiche in cui l'accesso a beni alimentari sani e convenienti (frutta e verdura fresca in primis) è limitato o inesistente poiché i negozi di alimentari sorgono in altre zone della città. Sul tema si vedano ad esempio Whelan *et al.* (2002); Sadler *et al.* (2016).

re fisiche, in termini di qualità delle abitazioni e presenza/accessibilità a spazi verdi. Rispetto al tema dell'abitare, ad esempio, l'8,7% degli europei ha difficoltà economiche a scaldare adeguatamente la propria abitazione, come stimato da Eurostat nel 2018. Il comparto dell'edilizia residenziale pubblica è quello che a nostro modo di vedere richiederebbe i maggiori investimenti, al fine di "efficientare" dal punto di vista energetico le abitazioni delle persone vulnerabili, garantendo loro maggiore salute e risparmi. L'immenso patrimonio pubblico richiede sforzi enormi per andare in questa direzione, mentre sul privato occorrono incentivi sempre più persuasivi che le amministrazioni possono proporre per invitare i proprietari di immobili ad investire nell'efficientamento (Castrignanò, Landi, 2017b).

Anche i processi di gentrification sono annoverabili tra le dimensioni critiche ai fini della sostenibilità: dietro all'obiettivo politico di riqualificazione del paesaggio urbano sappiamo celarsi l'insidia della disuguaglianza spaziale, a scapito delle popolazioni con uno status socioeconomico inferiore. Quote consistenti di popolazione vengono spesso espulse in aree periferiche per via di alloggi più economici, aumentando per contro i tempi del pendolarismo e i costi dei viaggi (Zhang, 2014). Attraverso i processi di gentrificazione e rivitalizzazione socio-fruitiva, le città si trasformano in territori dominati prevalentemente da funzioni finanziarie e direzionali, dalle attività legate al consumo, allo svago, progettati per attrarre capitali, flussi turistici, city-users (Castrignanò, 2004; Mazzette, Sgroi, 2007). Stessa sorte per i territori periurbani, costellati di *shopping mall*, capannoni commerciali, nodi di interscambio del sistema dei trasporti. Queste dinamiche di valorizzazione economica, frutto della cultura postmoderna del consumo (Harvey, 1990; Sorkin, 1992), richiedono che i cittadini vivano - o meglio fruiscano - della città in qualità di consumatori, escludendo ovviamente ampie fasce di quella popolazione che non può permetterselo.

Tra le disuguaglianze fisico-spaziali rientrano anche tutti i problemi legati alla concentrazione di sostanze inquinanti nell'aria, nell'acqua e nel suolo. Questa criticità viene affrontata da diversi ambiti di studio che si occupano della territorializzazione del rischio. Nelle città statunitensi ad esempio, diverse ricerche ecologiche (Crowder, Downey, 2010) mostrano come il livello di inquinamento (dell'aria e delle acque) tenda ad essere più elevato in quartieri ad alta concentrazione di popolazioni afroamericane ed ispaniche, sollevando molti problemi di giustizia ambientale.

La pandemia del 2020 ha amplificato la vulnerabilità in termini di salute delle popolazioni più svantaggiate, mostrando ad esempio le profonde disuguaglianze tra bianchi ed afroamericani in termini di mortalità nel contesto nordamericano: nello stato del Michigan, il 40% dei decessi da Covid-

19 ha interessato la comunità afroamericana, a fronte di una popolazione nera complessiva pari al 14%⁹. Le sedimentate dinamiche discriminatorie di segregazione socio-spaziale del contesto statunitense affliggono la salute e il benessere delle comunità afroamericane ed ispaniche, che spesso vivono condizioni degradate in contesti sovraffollati e non riescono ad accedere al sistema sanitario e ad altre risorse di base¹⁰.

Sono inoltre in corso diversi studi scientifici¹¹ volti ad indagare le possibili correlazioni tra morti da Covid-19 ed inquinamento. Non ci pare un dato trascurabile quello che riconosce l'inquinamento atmosferico come causa silenziosa di 7 milioni di morti premature all'anno, coinvolgendo soprattutto i bambini, le donne e le comunità più povere.

La combinazione tra segregazione razziale e socioeconomica, un aspetto cruciale delle disuguaglianze urbane, è dunque direttamente implicata nella degradazione ambientale e nella salute pubblica, minando a sua volta i processi di sostenibilità ecologica (Sampson, 2017).

7. Riconoscere e catalizzare le risorse urbane su scala micro: il capitale sociale territoriale

Le trasformazioni delle città contemporanee si intrecciano sempre più con esperienze multiformi di innovazione sociale, dove «il livello locale assume una importanza cruciale in quanto ambito territoriale in cui si possono mobilitare risorse generate dai rapporti di prossimità e dove le nuove tecnologie possono esprimere grandi potenziali di sviluppo» (Vicari Haddock, Mingione, 2017, pp. 13-14).

Esistono risorse della società civile in grado di influenzare le dimensioni della sostenibilità sociale su scala urbana così come i processi di governance che riguardano le politiche ambientali. La densità organizzativa, la coesione sociale, la fiducia nelle istituzioni e tra residenti rappresentano risorse

⁹ Questi e altri dati sono disponibili su www.theconversation.com/covid-19-is-hitting-black-and-poor-communities-the-hardest-under-scoring-fault-lines-in-access-and-care-for-those-on-margins-135615 (ultimo accesso: 15.03.2021).

¹⁰ La relazione tra quartieri poveri e malattie infettive negli Stati Uniti è documentata da molti studi: le ospedalizzazioni da influenza nei quartieri a basso reddito risultano circa doppie rispetto ai quartieri medio-alti, così come i ricoveri pediatrici da polmonite batterica si concentrano maggiormente nelle aree più svantaggiate. Si vedano ad esempio gli studi periodici riportati dall'Agenzia del governo statunitense Centre for Disease Control and Prevention (www.cdc.gov/mmwr/volumes/65/wr/mm6505a1.htm) (ultimo accesso: 20.02.2021).

¹¹ Fra questi segnaliamo quelli condotti dalla School of Public Health di Harvard e dalla Società italiana di Medicina Ambientale.

riscontrabili a diversi livelli e diverse intensità nei vari quartieri di una città. In un'ottica bottom-up, ad esempio, vedremo a breve come sia possibile innescare processi di co-produzione di politiche e pratiche di innovazione ambientale tra amministrazione e cittadini, volte alla tutela dei *commons* urbani.

La prima risorsa importante ai fini della sostenibilità è l'efficacia collettiva che, ricordiamo, si riferisce a un «legame di coesione e fiducia reciproca tra residenti con aspettative condivise per intervenire a sostegno del controllo sociale di quartiere» (Sampson, 2012, p. 127; Castrignanò, vedi *infra*). Seguendo le teorizzazioni del criminologo statunitense, l'efficacia collettiva come strumento di controllo sociale è collegata a un concetto di organizzazione sociale che è più di uno stock di risorse personali: l'efficacia collettiva investe lo spazio urbano e le persone che contribuiscono alla sua progettazione e organizzazione. Scompaiono, come abbiamo visto, quei legami personali un tempo garantiti, ma il quartiere continua indubbiamente a fornire un ambiente sociale importante: ecco perché si assiste spesso a quote di abitanti che si spendono collettivamente per affrontare problematiche comuni inerenti a parchi pubblici, al crimine, alla raccolta differenziata (Landi, 2015).

Poiché il quartiere e gli spazi urbani non sono semplicemente i contenitori o i setting di pratiche sociali, ma qualcosa che creiamo e trasformiamo collettivamente. I luoghi sono importanti poiché sono modalità di organizzare cose che contano: molti studi hanno mostrato come l'attaccamento a luoghi specifici sia una dimensione fondamentale dello sviluppo cognitivo, emozionale e morale degli individui (Brain, 2005).

L'efficacia collettiva agisce dunque in un contesto specifico, condizionato da fattori peculiari di ciascun quartiere, come dimostrato dalla ricerca di Sampson su Chicago e Stoccolma. Il progetto per lo sviluppo umano nei quartieri di Chicago (PHDCN¹²), che ha previsto interviste ad oltre 10.000 residenti tenendo conto di una serie di caratteristiche individuali e di vicinato (come la povertà, i rapporti di parentela e le amicizie locali), ha evidenziato che più alto è il livello di efficacia collettiva nei residenti di un quartiere, minore è il tasso di violenza e crimine in quel contesto. Per ogni quartiere, ad esempio, si riscontra una diversa densità di risorse organizzative, ovvero gruppi di vicinato, organizzazioni no profit, comitati etc.

La densità delle organizzazioni non profit nei quartieri chicaghesi indagati da Sampson è stata direttamente associata ad una maggiore efficacia collettiva e agli indicatori di impegno civico collettivo (ad esempio, impe-

¹² Project of Human Development in Chicago Neighborhoods, promosso da Inter-University Consortium for Political and Social Research, disponibile su www.icpsr.umich.edu/web/pages/NACJD/guides/phdcn/index.html (ultimo accesso: 03.01.2021).

gnarsi nelle donazioni di sangue). Inoltre, la connettività a rete tra istituti scolastici, forze dell'ordine ed associazioni religiose e comunitarie, secondo uno studio condotto su più di mille leaders, si connette all'efficacia collettiva e alla salute della comunità.

Le organizzazioni non contribuiscono solo a fornire consigli e risorse materiali: la fiducia e le aspettative condivise dai cittadini sono rafforzate da attività coordinate, ad esempio da gruppi di quartiere o centri doposcuola. Le risorse organizzative della comunità possono migliorare le risposte anche a disastri di natura ambientale: nel caso dell'uragano Sandy è emerso come quartieri simili per caratteristiche demografiche e socioeconomiche abbiano reagito in modi assai diversi a questo evento critico, proprio perché infrastrutture spaziali e sociali diverse definiscono una specifica resilienza locale.

Un'ulteriore risorsa altamente specifica e diversamente distribuita nei quartieri urbani è la *collective civic action* (Sampson, 2012, 2017): in quest'azione collettiva rientrano i comitati cittadini che si occupano della salvaguardia di piazze o strade, i comitati per la salvaguardia ambientale ma anche eventi ibridi come feste di quartiere ed iniziative per l'organizzazione di spazi pubblici. Pensiamo ad esempio alle esperienze di coltivazione urbana che interessano numerose città del mondo. Oltre all'aspetto rilevante dell'auto-produzione di cibo, queste pratiche strutturano spazi per la partecipazione e la creazione di legami sociali, configurandosi come vere e proprie «strategie urbane, nell'accezione proposta da Michel De Certeau (2001), in quanto nell'invenzione del quotidiano generano dal nulla, spazi vissuti definiti dalla *convivialità* (Illich, 1974) e dal *valore di legame* (Caillé, 1998) nel sistema di relazioni che si genera» (Bergamaschi, 2012b, p. 9). In questi spazi della convivialità si rintraccia inoltre una domanda di verde che non sia solo uno spazio urbano ornamentale di cui fruire passivamente, ma un'occasione di apprendimento e un luogo in cui intervenire in modo attivo, costruendolo anche attraverso momenti di socializzazione e di animazione. «L'abitante si trasforma in un *co-produttore* dello spazio pubblico, a partire da un'auto-organizzazione dal basso in forma cooperativa e partecipata. L'appropriazione (a volte solo simbolica) di porzioni di suolo "senza qualità" spesso ai bordi della città contribuisce, almeno parzialmente, a ridisegnare su scala (micro) locale lo spazio urbano a beneficio della comunità di quartiere» (*ibidem*, p. 8; Landi, 2015).

L'azione civica collettiva risulta oggi molto effervescente intorno al dibattito sui beni comuni - biodiversità, salute pubblica, spazi urbani ecc. -, reintroducendo discussioni ed iniziative sulle economie di solidarietà e sulla rivalutazione dei beni pubblici volte a rivendicare forme di partecipazio-

ne e processi decisionali collettivi, in netto contrasto alla logica della privatizzazione tipica della città neoliberale (Harvey, 2012; Petrillo, 2013). Molte di queste iniziative rientrano in quello che Siriani e Friedland (2001) hanno descritto come “movimento di rinnovamento civico”.

Rispetto alle politiche di pianificazione urbana, l'azione civica locale sta acquisendo una crescente importanza, riscontrando iniziative dal basso organizzate dai cittadini che provano ad incidere sui meccanismi della crescita urbana fondati su politiche di *growth machine*. Il piano milionario per le olimpiadi di Boston 2024, ad esempio, è saltato a seguito di una energica opposizione pubblica, motivata da argomentazioni relative all'impatto ambientale del mega evento sulla città (Sampson, 2017).

Restando in Italia, a Bologna è sorto nel 2020 un gruppo informale di cittadini che ha lanciato l'iniziativa “Strade aperte”, proponendo all'amministrazione comunale la realizzazione di diverse sperimentazioni che investono lo spazio pubblico dei diversi quartieri della città attraverso percorsi partecipativi (www.stradeapertebologna.wordpress.com). L'obiettivo, si legge sul manifesto dell'iniziativa, è che «strade e piazze della città, da aree di passaggio, di consumo o di parcheggio, tornino a essere luoghi da vivere e in cui vivere, dove la cittadinanza collabora attivamente sia nella ideazione, sia nella realizzazione concreta» (*ibidem*). La riflessione e le proposte di questa iniziativa dal basso si sviluppano a partire dalla pandemia, dai suoi effetti sulle vite dei cittadini tra distanziamento fisico ed una nuova riappropriazione degli spazi urbani maturata durante il periodo del lockdown: una città libera dal traffico, dal suo rumore e dai suoi odori, dove le strade divengono luogo di relazioni e non solo di passaggio. La necessità di contingentare l'uso del trasporto collettivo può contribuire alla scelta di mezzi più ecologici e salutari, piedi e biciclette in primis, traendo benefici anche dal punto di vista ambientale. Le azioni proposte da Strade aperte al Comune di Bologna riguardano la creazione di piazze pedonali in ogni quartiere, la sperimentazione di nuovi luoghi di incontro e di economia di prossimità, la trasformazione delle cosiddette “zone 30” in zone residenziali dedicate al gioco dei bambini e ai pedoni, ecc. Non sappiamo ancora quali saranno le sorti di questo movimento dal basso e come l'amministrazione locale reagirà alla call for action proposta. Quello che è certo è che siamo di fronte ad una azione civica portatrice di una rinnovata richiesta di concepire e vivere gli spazi della città in nome della socialità, della salute e dell'ambiente.

Complessivamente possiamo affermare che l'efficacia collettiva, le risorse organizzative di una comunità e l'impegno civico collettivo contribuiscono a dare forma a un *capitale sociale territoriale* che si distribuisce in modo differenziato rispetto ai quartieri ed è influenzato dalla densità di or-

ganizzazioni ed associazioni di comunità e di quartiere piuttosto che dalle reti sociali individuali e dalle appartenenze tradizionali ai gruppi civici.

Declinare il capitale sociale in chiave spaziale permette di considerare il capitale territoriale non solo come «una dotazione fissa, o un patrimonio accumulato nel tempo e semplicemente depositato sul territorio, ma come un insieme di risorse disponibili a una valorizzazione (compresi il senso civico, la fiducia, il sentimento di appartenenza) e, per contro, sempre esposte al rischio di una dissipazione» (Mela, 2016, p. 77).

La vicinanza di incontri urbani nell'ambito del quartiere riesce a creare quella socievolezza da cui dipendono reciprocità, giustizia e cura (Ernstson *et al.*, 2010). La natura formativa della esperienza urbana modella la vita individuale e pubblica, plasmando anche gli atteggiamenti nei confronti del territorio e delle sue risorse. Per Amin (2006), questa politica civile è il contrappeso all'alienazione e alla frammentazione dell'ordine neoliberista della fine del XX secolo. Laddove Putnam (2004) e altri studiosi del capitale sociale registravano un declino della società civile, Sampson propone una lettura dell'impegno civico collettivo con lenti diverse, volte a cogliere la natura organizzativa e spaziale piuttosto che interpersonale. Come sottolineato da Castrignanò (2012) il dibattito mainstream degli ultimi vent'anni registrava un declino del capitale sociale sulla base di tendenze nazionali come la partecipazione al voto, l'adesione alle grandi proteste per i diritti civili o antinucleari o l'appartenenza ad associazioni, indicatori che indubbiamente registrano un calo. Ma se si sposta l'attenzione sulla azione civica locale e sugli eventi pubblici collettivi, che portano i membri di una comunità (quartiere) ad aggregarsi, Sampson registra una effettiva stabilità del tasso di azione civica nel tempo. Per essere rilevata, quest'ultima necessita però di lenti nuove, prestando attenzione alle ibridazioni che caratterizzano gli eventi che possono essere assunti come indicatori delle differenze sociali e culturali interne alla città (Castrignanò, *infra*).

8. Misurare la morfologia sociale e spaziale dei quartieri: l'approccio Ecometrics*

A fronte di una fitta trama di capitale sociale territoriale riconosciuto a livello teorico da molti studiosi, non esiste però un lavoro empirico corrispondente su scala di quartiere o città, soprattutto per via della limitazione

* Rivisitazione del paragrafo dal titolo "Ecometrics: la misurazione dell'ecologia sociale" in Castrignanò M., Landi A. (2017b), *Contextualising urban sustainability policies: the role of territorial social capital*, «PRISMA», 1-2, pp. 26-38

dei dati disponibili. Questo vuoto risulta problematico poiché le connessioni tra risorse, o la loro mancanza, sono informazioni preziose per ragionare sull'impatto delle politiche di sostenibilità e per la più ampia pianificazione urbana.

A partire dal framework teorico che abbiamo provato a delineare, ponendo l'attenzione sui fenomeni socio-spaziali sia in termini di disuguaglianze che di risorse differenziate, proviamo ora a delineare un possibile itinerario di ricerca che assume il quartiere come chiave analitica. Come tracciare e misurare in maniera sistematica i processi di quartiere che possono sostenere il perseguimento di pratiche e politiche di sostenibilità urbana?

Si tratta di adottare strumenti metodologici attingendo dalla cassetta degli attrezzi della ricerca classica, ma anche dalle tecnologie emergenti e dall'uso dei big data.

Ancora una volta è Robert Sampson a fornire strumenti a nostro avviso interessanti per la misurazione della morfologia sociale e spaziale delle cellule del corpo urbano: l'*Ecometrics* (Sampson, 2017). Come vedremo, la combinazione di *ecometrics* ed altri dati rilevati in ambito urbano rappresenta una via quantomeno complementare rispetto alla tendenza attuale che predilige lo studio di macrotrend urbani attraverso l'utilizzo prevalente dei big data.

L'*ecometrics* si definisce come approccio statistico per descrivere in modo valido ed affidabile le caratteristiche geografiche della città, che sia un edificio, una via o un quartiere (Sampson, Raudenbush, 1999a). L'idea che ne sta alla base è che i fenomeni di quartiere richiedono la propria logica di misura che non può fondarsi su dati individuali o su dati aggregati come quelli, ad esempio, del censimento. L'approccio *ecometrics* può anche essere combinato con gli strumenti tecnologici propri alla smart city, per creare un approccio volto ad integrare sostenibilità ecologica e sociale. Vediamo qualche esempio.

La Città di Boston ha sviluppato una app gratuita per cellulari, "Boston Citizen Connect", dedicata agli abitanti della città per fotografare e segnalare le cosiddette "ferite urbane": rifiuti ed automobili abbandonati, buche su marciapiedi e strade, presenza di graffiti. Gli abitanti, attraverso lo smart phone, fotografano direttamente il problema da segnalare e le coordinate della posizione precisa. Entrambe le informazioni vengono inviate direttamente all'amministrazione e reindirizzate ai tecnici che lavorano nelle varie aree della città. Una volta che il problema è stato preso in carico e risolto, la app lo segnala ai cittadini attraverso una mappa interattiva. Allo stesso modo i cittadini di Boston possono chiamare il numero telefonico 311 per segnalare o richiedere servizi non emergenziali: alberi caduti, problemi di ratti, presenza di vetture abbandonate, problemi di interruzione dell'illuminazione pub-

blica. Attraverso questi servizi i cittadini contribuiscono al mantenimento e alla cura degli spazi e delle infrastrutture di quartiere, contribuendo alla custodia degli *urban commons* anche in un'ottica di co-creazione di servizi urbani in collaborazione con l'amministrazione locale.

Una ricerca empirica che si rifà ad un approccio che combina econometrics, big data prodotti dall'amministrazione e dai cittadini di Boston, con un approccio sociologico mixed methods è rappresentata dall'innovativa *Boston Area Research Initiative* (BARI)¹³, progetto in continuo divenire sviluppato dalla Northeastern University di Boston, Harvard e Città di Boston. Uno degli obiettivi di questo imponente programma di ricerca è indagare, attraverso uno studio specifico, come gli abitanti di Boston contribuiscono al mantenimento e alla cura degli spazi pubblici e delle infrastrutture di quartiere, andando a vedere quando, dove e perché gli abitanti segnalano problemi e criticità.

Connettendo metodologia classica (osservazione, interviste) con le segnalazioni georeferenziate giunte attraverso l'app "Citizen connect" e le chiamate al 311, il progetto ha sviluppato una metodologia econometrica per la produzione di dati urbani, generando una estesa raccolta di dati sul tema della custodia dei cosiddetti beni comuni urbani. Nello specifico, sono stati rilevati 1) i disturbi fisici e gli spazi abbandonati attraverso la mappatura delle chiamate giunte al servizio 311 e le segnalazioni per mezzo dell'app sopra menzionata; 2) dati sull'impegno civico nelle varie aree di Boston attraverso la mappatura delle chiamate al 311, le segnalazioni giunte attraverso l'app e centinaia di interviste a residenti ed organizzazioni locali.

Report e segnalazioni come questi giunti dai cittadini, insieme ai più tradizionali comunicati rilasciati al numero unico d'emergenza 911 (per segnalare violenze, crimini, emergenze sanitarie, disturbi sociali), sono stati dunque tradotti in misure ecologicamente valide che offrono una finestra da cui osservare la trama urbana, laddove i bostoniani agiscono come "gli occhi e le orecchie della città" di jacobsoniana memoria. Il progetto sulla custodia dei beni urbani, si legge sul sito di BARI, ha dimostrato come la cura sia ampiamente "iper-locale", ancorata all'area strettamente circoscritta all'abitazione di un individuo e guidata dalla "territorialità", ovvero «dalla nostra innata tendenza a rivendicare e identificarsi con spazi ed oggetti».

Un'altra indagine sul campo ha rilevato che i volantini che invitavano alla pulizia e alla cura degli spazi pubblici su specifici quartieri o luoghi (ad esempio, "Clean Dudley Square!") sono stati più efficaci a suscitare

¹³ Dati e mappe in continuo aggiornamento sono disponibili al sito www.northeastern.edu/csshresearch/bostonarearesearchinitiative (ultimo accesso: 20.02.2021).

l'interesse dei cittadini rispetto a messaggi più generalizzati, come ad esempio "Clean Boston" (Sampson, 2017). Il progetto BARI ha anche sviluppato un'analisi sui permessi di costruzione digitalizzati che, incrociati con i dati sull'evoluzione sociodemografica della città di Boston, permette di rilevare e misurare in serie storica i cambiamenti nei processi di gentrificazione e gli investimenti fisici in ogni quartiere.

I risultati del programma di ricerca sono a nostro avviso estremamente rilevanti per cercare di comprendere le dinamiche socio-spaziali all'interno di singoli quartieri, poi comparabili a più livelli di aggregazione. L'analisi del capitale sociale territoriale - o meglio, dei differenti capitali sociali territoriali presenti in un sistema città - aggiunge un nuovo tassello per indagare la presenza o meno di sostenibilità sociale ed ambientale. Senza una consapevolezza ed un'analisi di questi elementi risulta difficile tener conto e valorizzare le differenze tra i quartieri, e dunque costruire politiche di innovazione veramente efficaci, in grado di valorizzare le esperienze e le pratiche bottom-up già attive sul territorio.