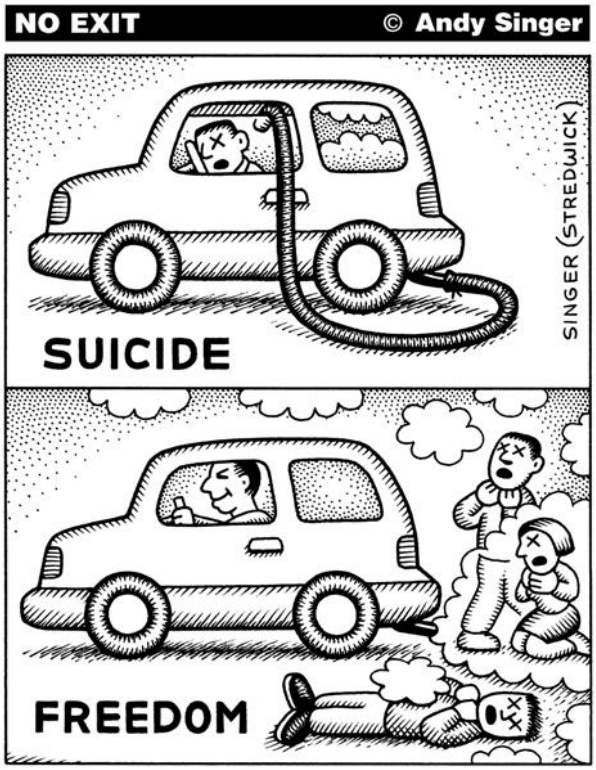
17/05/2009
Stefano Bartolini
Università di Siena

Il benessere, le relazioni, la vita urbana e ... Firenze



Negli ultimi anni si è rapidamente sviluppata la c.d. ‘scienza della felicità’, che ha coinvolto tutte le scienze sociali. L’attenzione scientifica per il tema del benessere è stata innescata dalla evidenza, solidamente documentata da un punto di vista statistico, che nel 2° dopoguerra in Occidente la soddisfazione che gli individui provano per la propria vita non ha registrato miglioramenti significativi, nonostante la rilevante crescita economica. Il disagio documentato coinvolge ampiamente anche i bambini ed i giovani, il cui benessere sembra registrare tendenze persino peggiori di quelle degli adulti.

Gli studi suggeriscono che la causa principale di queste deludenti tendenze del benessere è da ricercarsi nel peggioramento delle condizioni relazionali della vita individuale. Mi riferisco al deterioramento delle relazioni intime e sociali. I vari indicatori segnalano infatti un aumento della solitudine, delle difficoltà comunicative, della paura, del senso di isolamento, della diffidenza, della instabilità delle famiglie, delle fratture generazionali, una diminuzione della solidarietà e della onestà, un peggioramento del clima sociale.

La ricerca ha anche individuato delle terapie per la malattia relazionale che affligge i paesi occidentali, evidenziando che esiste ***una costruzione sociale del malessere***. Sono stati dunque individuati vari aspetti della azione sociale che possono condurre alla costruzione di una economia ed una società più attenta alla dimensione relazionale della vita. L'organizzazione territoriale ha un ruolo rilevante nel determinare le condizioni relazionali in cui gli individui vivono e questo ha particolare rilievo nel caso della vita urbana.

Nel seguito espongo i fattori principali della malattia relazionale che affligge la città moderna e le linee fondamentali lungo le quali la sua organizzazione andrebbe riformata. Firenze è un caso di grande rilievo per queste riflessioni perchè è un es. eclatante sia della malattia urbana moderna, sia di come una diversa organizzazione urbana potrebbe condurre a sfruttare le enormi potenzialità di aumento della qualità della vita, delle relazioni sociale e del benessere, attualmente evaporate a causa dalle disastrose scelte degli ultimi decenni.

1. La città moderna: prosperità economica vs. povertà sociale

La crescita economica ha avuto un impatto deludente sul benessere perchè può essere la conseguenza di un degrado delle condizioni relazionali e ambientali. La vita urbana è divenuta l'es. paradigmatico di questo meccanismo di crescita economica. Un mondo in cui il silenzio, l'aria pulita, un bagno in un mare o in un fiume pulito, passeggiate piacevoli, divengono un privilegio dei luoghi incontaminati e dei paradisi tropicali è un mondo che tende a spendere risorse considerevoli per evadere dagli ambienti invivibili che ha costruito.

Naturalmente per pagarci queste evasioni dobbiamo lavorare e produrre di più. Il risultato di questi ambienti invivibili è cioè crescita economica. Secondo la saggezza economica tradizionale le spese che sosteniamo per queste evasioni sono un segnale del progresso economico. Ma quelle periodiche migrazioni di massa - dette vacanze estive - potrebbero non essere un segno dell'aumento degli standard di vita ma essere la risposta ad un deterioramento della qualità della vita.

Analogamente al degrado ambientale, anche per difenderci dal degrado delle condizioni relazionali possiamo sostenere delle spese che alimentano la crescita economica. Ad es. se la nostra rete di amicizie diviene scarsa e poco attraente o se la nostra città diviene troppo pericolosa per uscire, possiamo comprarci ogni sorta di divertimento casalingo (Tv satellitari, via cavo, play-stations, video, DVD, internet, ecc.) e passare le nostre serate in casa. Di nuovo la città è l'es. paradigmatico del degrado che genera crescita economica perchè l'invivibilità urbana è anche relazionale oltre che ambientale.

Originariamente le città sono state pensate come punto di aggregazione. La piazza, cioè lo spazio urbano pubblico, è lo spazio relazionale per eccellenza. Per 5000 anni la relazionalità è stata al centro del progetto urbano. Ma l'evoluzione della città moderna ha drasticamente peggiorato la qualità dello spazio relazionale urbano. Tale evoluzione ha reso la città un punto di aggregazione solo per la produzione ed il consumo. Le città moderne sono ambienti costruiti per lavorare e comprare e non per far incontrare la gente. Infatti esse offrono povertà di occasioni relazionali e di luoghi d'incontro a basso costo e parallelamente ricchezza di possibilità costose per il tempo libero. Per inseguire le quali dobbiamo disporre di denaro. Dunque l'ambiente urbano è un es. per eccellenza della crescita economica generata dalla scarsità relazionale.

Due shocks enormi hanno colpito le città occidentali in epoca moderna. Il primo riguarda la rapida espansione urbana, connessa al processo di industrializzazione, che ha generato periferie più o meno degradate, ma comunque anonime e spersonalizzate. In Italia questo processo è avvenuto largamente a partire dal II

dopoguerra mentre in paesi europei di più antica urbanizzazione questo processo cominciò in certi casi un secolo prima.

Il secondo shock è la gentrificazione (gentryfication) ed è più recente. Il termine inglese “gentry” indicava prima la piccola nobiltà terriera britannica e poi la classe medio-alta, cioè la “gente” di buona famiglia ed educazione. La gentrificazione indica il fenomeno di progressivo esodo delle classi popolari dalle aree di più antica urbanizzazione verso periferie, quartieri dormitorio, città satellite, ecc.. Le case dei quartieri popolari vengono ristrutturate e ripopolate dalla classe medio-alta. Si tratta di una tendenza globale. Il suo risultato è che le classi meno abbienti fabbricano identità urbane, incorporandole nell’architettura dei quartieri che hanno costruito attraverso le generazioni e poi le lasciano alla gentry, per andare a vivere in luoghi privi di identità.

Insomma, a causa del primo shock una parte grande delle città – le periferie di nuova costruzione – è divenuta priva di identità e incapace di produrre aggregazioni sociali. Poi il secondo shock - la gentrificazione – le ha destinate agli strati più deboli della popolazione. Questi due shocks stanno producendo una mutazione enorme: vivere in luoghi urbani dotati di una identità è divenuta una questione di classe. Questa è una novità nella storia europea, nella quale i le classi deboli hanno sempre avuto una identità sociale. I poveri sono dei perdenti nella cultura americana, non in quella europea. Ma questo tipo di trasformazione urbana sta contribuendo in modo decisivo alla trasformazione dei meno abbienti in perdenti. Il problema non è solo di equità ma anche di coesione sociale. Una società in cui l’identità sociale ha un prezzo, che per giunta molti non possono pagare, è un esperimento unico nella nostra storia, destinato a produrre lacerazioni sociali immense.

Inoltre questa evoluzione distrugge la promiscuità e la contiguità spaziali delle varie classi sociali, un tratto tradizionale delle città italiane, dove in genere non esisteva una netta distinzione tra quartieri ricchi e poveri. Il centro di Firenze ne offre un es. didascalico, con i suoi palazzi nobiliari contigui alle case che un tempo erano del ‘popolino’. Invece le nostre città stanno rapidamente evolvendo verso un modello di separazione spaziale tra le classi sociali. Anche questo processo ha un impatto

disgregante sulla coesione sociale nel lungo periodo. E Firenze non fa eccezione.

Proprio per questi motivi la gentrificazione è un motore della crescita. Il tentativo di sfuggire a quartieri senza anima ed identità e per questo più esposti al degrado, ci obbliga a lavorare e produrre di più, ad essere più frettolosi, più stressati ad usare di più l'auto e quindi a degradare di più l'ambiente naturale e relazionale urbano, al cui degrado cerchiamo di sfuggire. Questo retro-alimenta il nostro bisogno di denaro per sfuggire al crescente degrado, generando un circolo vizioso il cui esito è una crescente ricchezza materiale che si accompagna ad un crescente degrado relazionale ed ambientale.

Questi meccanismi riguardano tutti e generano uno spreco insensato di risorse ed energie. Ma non riguardano tutti nella stessa misura. È durante il tempo libero che le differenze di reddito hanno maggiore impatto sul benessere perchè hanno maggiore impatto sulle possibilità relazionali. Chi guadagna molto può permettersi cene al ristorante, gite in campagna, ingressi in club esclusivi, vacanze in posti lontani; i cittadini con redditi bassi, invece, non hanno molte alternative, a parte la televisione. Ma sono soprattutto le differenza di età e capacità fisiche a trasformarsi in disuguaglianze di opportunità relazionali. Infatti queste disuguaglianze svantaggiano i più deboli, come vecchi, bambini, oltre naturalmente ai disabili. Il disagio urbano degli strati sociali con più tempo libero, più bisogni relazionali e meno denaro – cioè i più giovani e i più anziani - testimonia questa situazione. Per indicare questo tipo di disuguaglianze userò l'etichetta di 'generazionali'.

È in questo modo che le città hanno tradito il loro senso originario di centro di aggregazione ostacolando la formazione di reti sociali e divenendo centro di esclusione attraverso la produzione di diseguaglianze profonde (in larga parte non coincidenti con quelle di reddito). Per questi motivi la città moderna è il fulcro di una organizzazione sociale che produce ricchezza economica e povertà relazionale, ambientale e di tempo.

I cardini di questa organizzazione urbana sono l'organizzazione dello spazio e dei trasporti. Quello che segue è una proposta di come dovrebbero essere ri-organizzati questi ultimi

se si hanno a cuore obiettivi relazionali e di benessere. Applico infine queste idee generali alla situazione fiorentina.

2. Lo spazio nella città relazionale

Le relazioni richiedono prima di tutto spazi comuni di buona qualità. Ci sono beni fondamentali per le relazioni che nessuna crescita economica ci potrà dare. Quello che serve sono interventi immediati nel paesaggio urbano: sono le zone verdi, le piazze, le aree pedonali di qualità, i centri sportivi.

L'ambiente urbano deve consentire di incontrare vicini e sconosciuti in spazi pubblici attorno alla propria casa. Un quartiere occupato da spazi privati ma con pochi spazi pubblici, sporchi e sovraffollati oppure deserti ostacola le relazioni. Questo è vero anche nella migliore delle ipotesi, quella in cui gli spazi privati non siano anonimi casermoni ma giardini privati ben curati. Quello che bisogna costruire è un senso di realizzazione, di appartenenza e valori condivisi e questo necessita di spazi pubblici di buona qualità.

Le città europee sono state originariamente costruite intorno a una piazza. La piazza era il luogo di incontro per eccellenza di tutti i membri della società, qualsiasi fosse il loro rango. Era il luogo delle relazioni umane. Per molto tempo le città si sono lentamente espanse costruendo i nuovi quartieri intorno a nuove piazze. Una proporzione ragionevole tra spazi pubblici e privati non si è però mantenuta nella rapida accelerazione dell'espansione urbana seguita in Italia al II dopoguerra. Le costruzioni private si sono moltiplicate e gli spazi pubblici di incontro sono divenuti sempre più scarsi. Se consideriamo che secondo gli urbanisti le persone sono disposte a percorrere solo tre isolati a piedi per andare al parco del quartiere, nelle nostre città un bambino non dovrebbe crescere a più di tre isolati da un parco. Invece il modo in cui sono stati costruiti le periferie popolari o anche residenziali in molte città italiane legittima la domanda: che cosa fa un bambino che ci vive nelle domeniche o nei pomeriggi liberi? Dobbiamo cominciare a considerare i parchi e i centri sportivi non come un lusso, ma come una necessità essenziale, simile a un ospedale o a una scuola.

Lo spazio pubblico pedonale di qualità serve a compensare almeno in parte le disuguaglianze di reddito e riduce drasticamente quelle generazionali. Una strada pedonale o un parco possono

offrire più benessere di un aumento dei livelli di consumo individuali. Gli esseri umani hanno bisogno di camminare e di stare in mezzo alla gente. Potremmo anche passare tutta la vita rinchiusi in un appartamento, ma per essere felici abbiamo bisogno di camminare e poterci incontrare.

I grandi centri commerciali si stanno progressivamente affermando come spazi relazionali. Gli USA, dove essi sono ormai da tempo punti di riferimento per passare il tempo libero, ci hanno mostrato l'es. da non seguire. Infatti i centri commerciali sono delle zone pedonali in cui un bambino non corre nessun pericolo quando lascia la mano della madre. Ma si tratta di spazi privati in cui l'assedio commerciale circonda le occasioni relazionali. La possibilità relazionale è inserita nel contesto di una ossessiva stimolazione del possesso. Questo crea esclusione, quella di chi può acquistare poco o nulla. Inoltre i negozianti ovviamente non sono particolarmente interessati a far costruire delle panchine per permettere alla gente di fermarsi a fare due chiacchiere. Lo spazio pubblico dovrebbe offrire ciò che offrono i centri commerciali, ma all'aria aperta, con gli alberi, il cielo e gli uccelli, con un'integrazione sociale più ampia, con più panchine e meno pressioni commerciali.

Tutte le città hanno il mare, un lago, un fiume, un ruscello o almeno dei canali di drenaggio per l'acqua piovana. Sono gli spazi ideali per la creazione di parchi lineari che attraversino diversi settori della città. Per alcuni spazi pedonali non serve nessun investimento pubblico. Le chiusure domenicali al traffico offrono ampio spazio pedonale a costo nullo. Si tratta di forme di organizzazione relazionale più sofisticate di quelle consuete. Ad es. quasi tutti sospendono il lavoro durante il fine settimana, prendono le vacanze nello stesso periodo dell'anno, le famiglie tendono a riunirsi alla stessa ora per i pasti. Queste sono forme tradizionali di organizzazione relazionale nel senso che permettono a chi lo desidera di passare il tempo libero insieme. Restituire le città al loro senso originario di centro di aggregazione richiede di estendere le forme di organizzazione relazionale.

L'accesso allo spazio è sempre stata una questione cruciale nella storia umana. Nelle società rurali il problema era l'accesso alla terra ed ha assunto la forma della questione agraria. La questione dello spazio urbano è l'equivalente contemporaneo di quella che è

stata la questione agraria nelle società rurali. Solo che la soluzione non è in questo caso ‘la terra ai contadini’, cioè la redistribuzione in modo più equo della proprietà fondiaria. Per lo spazio urbano contemporaneo la soluzione principale è lo spazio pubblico.

3. I trasporti nella città relazionale

Le città sono state fatte per le persone. Per cinquemila anni e fino a poco tempo fa, tutte le strade delle città erano pedonali. Poi improvvisamente (pochissimo tempo fa in termini storici) sono comparse le automobili, trasformando l'ambiente umano per eccellenza in un luogo estremamente pericoloso. L'auto è una minaccia per i pedoni: ogni anno nel mondo decine di migliaia di persone muoiono investite sulle strade. L’auto genera disuguaglianze. Il grado di pericolosità è distribuito in modo molto diseguale tra le generazioni perchè colpisce soprattutto i vecchi e i bambini. L’auto è un monumento alla disuguaglianza generazionale.

Le auto sono rumorose e inquinanti, soprattutto se vengono usate contemporaneamente. Hanno bisogno di infrastrutture costose, visto lo spazio occupato dalle strade e le spese di costruzione e manutenzione. Le auto sono ingombranti e obbligano gli autobus a muoversi con lentezza. I problemi di parcheggio obbligano le auto a invadere i marciapiedi. Le auto hanno avuto un radicale impatto relazionale. Questo impatto è permanente se la città viene costruita per le macchine. Una città costruita per le macchine rende difficili le relazioni.

Il problema dell’auto riguarda tutti, perchè tutti soffrono della congestione, dell’inquinamento atmosferico ed acustico, delle limitazioni relazionali e del peggioramento del clima sociale che il traffico produce. Ma è anche una questione di disuguaglianze, soprattutto generazionali, che producono enormi esclusioni. L'assenza di trasporti pubblici a basso costo e ad alta frequenza penalizza soprattutto i bambini, i giovani che non hanno un'auto, gli anziani, i cittadini con un reddito basso che non possono sostenere i costi crescenti dell’auto. Si crea così un ambiente urbano basato sull'esclusione.

A conferma dello stretto rapporto tra disuguaglianze e trasporto urbano si pensi che in paesi con inverni molto rigidi, come

l'Olanda e la Danimarca, più del 30 per cento della popolazione si muove in bici. Quasi tutte le strade hanno piste ciclabili e anche le strade di campagna hanno delle corsie parallele per le biciclette. Non è un caso che le società che danno più importanza alla bicicletta nei loro progetti urbanistici siano quelle del Nord europa, che si distinguono per la loro vocazione ugualitaria e il rispetto verso l'ambiente. La costruzione di piste ciclabili di qualità può aumentare la qualità della vita e diventare il segno di una democrazia più reale.

Il trasporto urbano su auto è un es. forte di situazione che tende a peggiorare con la crescita economica. La crescita economica fa aumentare il numero delle automobili e produce un traffico sempre più caotico. Una enorme quantità di tecnologia e petrolio viene destinata a muoversi ad una velocità che nei secoli precedenti era garantita da carri trainati da cavalli.

L’errore più grave è che si tenta di risolvere il problema costruendo più strade. Ogni nuova infrastruttura viaria - un parcheggio, l'ampliamento di una strada, un cavalcavia o una nuova autostrada - genera traffico, finché tutto torna come prima. Secondo Penalosa “è come voler risolvere i problemi di pancia allentando la cintura”. La soluzione per limitare questo effetto scelta da molte città italiane è quella di aumentare i costi dell’uso dell’auto, ad es. rendendo molto costosi i parcheggi ed elevato il rischio di multe salate. Il problema principale di questa scelta non risiede nella assurdità di fare della limitazione del traffico una nuova industria, ma nel fatto che limitarlo sulla base della possibilità di sostenere un costo genera esclusioni e mina la coesione sociale urbana.

L'unica soluzione alla sfida della mobilità nella città è il trasporto di massa, che non deve essere usato solo dai cittadini meno abbienti, ma da tutti. L’obiettivo deve essere offrire una mobilità dignitosa a tutta la popolazione, al minor costo possibile e non risolvere il problema del traffico con interventi costosi e dagli effetti temporanei. La soluzione dei problemi di trasporto urbano nelle città italiane poggia sul trasporto pubblico in una misura molto maggiore di quello che è stato fatto. La maggioranze delle città italiane ha molto da imparare da molte città europee a riguardo. Una radicale riforma urbana dovrebbe essere una urgente priorità in Italia.

Il nucleo storico delle città europee ha in genere un potenziale vantaggio rispetto alle città americane, quello di non essere stato costruito per le macchine. Lo sviluppo urbano e soprattutto suburbano delle città americane è a bassa densità. Questa caratteristica ha pesanti inconvenienti dal punto di vista dei trasporti pubblici. Nei sobborghi poco popolati è impossibile offrire un servizio di trasporto pubblico a basso costo e ad alta frequenza. In una città molto estesa la distanza media dei percorsi si allunga, e la scarsa concentrazione della popolazione nelle zone attorno alle fermate dell'autobus o del treno farebbe viaggiare i mezzi quasi vuoti. Invece, dove la densità di popolazione è alta i trasporti costano meno e sono più frequenti. Grazie alle distanze relativamente brevi, anche usare il taxi non è troppo costoso. In questo modo si può sfruttare un mezzo di trasporto pubblico non di massa che ha comunque dei vantaggi rispetto all'automobile, perché non ha bisogno di parcheggi e perché spinge molte persone a percorrere a piedi i tragitti più brevi. Le città a bassa densità non sono un ambiente pensato per i pedoni, perché le distanze che li separano dai centri d'interesse come i negozi sono molto lunghe. Molti sobborghi degli Stati Uniti non hanno neanche dei marciapiedi, per cui i pedoni si sentono insicuri davanti a un'automobile, soprattutto quando ci sono dei bambini. I sobborghi americani offrono dunque un es. estremo del seguente problema: se ci sono pochi abitanti per ettaro, e se gli ambienti non sono pensati per i pedoni, ci saranno poche persone per le strade dei sobborghi. Le periferie diventano luoghi solitari e gli abitanti di queste zone vanno nei centri commerciali per incontrare altre persone. Inoltre, chi risiede nei sobborghi va di meno a teatro, al ristorante o ai musei in centro, e per questo le città a bassa densità hanno un’attività culturale ridotta. Inoltre la scarsità di trasporti pubblici limita per i gruppi deboli la possibilità di raggiungere i centri, che invece sono più piacevoli ed attraenti.

Esiste dunque un chiaro es. di ciò che non si deve fare. Di questo si doveva e si deve tener conto nella progettazione della futura evoluzione urbana. La lezione dei sobborghi americani è che il trasporto su auto produce disgregazione sociale persino nelle città pensate per le macchine. Inoltre tali città rendono impossibile un trasporto pubblico efficiente. Da questo punto di vista abbiamo un

vantaggio potenziale perchè le città italiane in gran parte non sono state pensate per le auto. Invece le nostre città sono un es. di come questo potenziale vantaggio si trasformi in un disastroso svantaggio nel momento in cui proviamo a destinare alle macchine una città costruita per gli uomini.

4. La città relazionale in breve

Riassumendo, gli elementi del modello di città relazionale che propongo sono questi: la città deve essere circondata da molti terreni di proprietà pubblica per la realizzazione di parchi e case; si deve limitare il più possibile l'uso delle auto private come misura strutturale e non come misura di emergenza per l'inquinamento, per fare in modo che tutti i cittadini viaggino sui mezzi pubblici; la città deve avere un'alta densità di popolazione, con molti parchi, piazze e isole pedonali; le aree riservate ai pedoni devono essere di preferenza vicine al mare, a un lago, a un fiume, a un canale o a un ruscello; devono attraversare le città in diverse direzioni per formare una rete di strade pedonali e ciclabili; ci devono essere marciapiedi più spaziosi possibile su tutte le strade carrabili; le piste ciclabili devono essere parallele a tutte le principali arterie stradali.

Le basi della città relazionale poggiano su una riorganizzazione dello spazio e della mobilità. Deve essere possibile vivere percorrendo distanze minori, passando più tempo nei propri quartieri, muovendosi di più al loro interno a piedi e in bici. Il trasporto su auto privata deve essere drasticamente limitato e la mobilità tra i quartieri deve essere pubblica e di massa. I problemi del traffico vengono spesso ridotti a un problema di salute e di sprechi di tempo. Ma sono soprattutto un problema di salute relazionale. Questi problemi colpiscono in modo non uniforme la popolazione, generando enormi disuguaglianze generazionali. Le città sono ambienti organizzati per lavorare, cioè per individui in età produttiva, soprattutto maschi.

Questo tipo proposta di riorganizzazione urbana assegna ai bambini una priorità ben maggiore di quella attuale. I bambini sono un es. emblematico dello stretto legame tra spazio e mobilità nel determinare l'esperienza relazionale. È importante che i bambini dispongano di spazi pedonali di qualità vicino a casa ma anche che dispongano della possibilità di raggiungerli da soli. Questo è

importante per il loro senso di autonomia ma anche perché impone dei costi alle famiglie. Altrimenti infatti i genitori devono accompagnare i figli o pagare qualcuno perchè lo faccia. Le condizioni che permettono un'autonoma mobilità dei bambini sono relative al traffico ma anche al tessuto sociale dei quartieri. La fiducia e la conoscenza tra gli abitanti di un quartiere sono decisive per far sentire i genitori sicuri nel permettere ai figli una mobilità autonoma, e quindi per avere vantaggi psicologici e formativi per i figli derivanti dalla maggiore autonomia e per diminuire la fatica ed i costi dell'essere genitori. A sua volta la solidità del tessuto sociale nei quartieri è influenzata da come è organizzato lo spazio e la mobilità.

5. Firenze e la sua provincia

Le note precedenti indicano che la sostenibilità sociale e ambientale in un'area urbana dipende dal modo in cui sono organizzati quattro sistemi: trasporti, spazio, casa, lavoro. Casa e lavoro sono importanti perché il processo di gentrificazione ha determinato un drastico aumento della distanza media tra casa e lavoro che ha generato un crescita della pressione ambientale e relazionale generata dai trasporti. Infatti in genere la città continua ad essere il mercato del lavoro fondamentale ma non più il luogo dove la maggior parte dei lavoratori vive, poichè questi ultimi sono stati sospinti dalla gentrificazione in aree periferiche e città satellite. Questo ha generato un progressivo aumento del pendolarismo, determinando una pressione dei trasporti sulla sostenibilità ambientale e sociale. Il crollo degli spazi pedonali di qualità dovuto sia al traffico che alle scelte di organizzazione spaziale, ha completato il quadro dei problemi di sostenibilità.

La provincia di Firenze sembra un es. emblematico di questi processi, cioè del modo in cui una cattiva organizzazione dei quattro sistemi di cui sopra possa generare problemi di sostenibilità che hanno un impatto negativo sul benessere degli abitanti. La dimensione rilevante per Firenze è quella provinciale perchè Firenze è fortemente integrata con la sua provincia dal punto di vista del mercato del lavoro. Infatti la dimensione del mercato del lavoro fiorentino e quindi del pendolarismo giornaliero è sostanzialmente provinciale. Il motivo è che la gentrification che ha

fortemente caratterizzato la città nell'ultimo quarto di secolo ha determinato l'evoluzione del mercato del lavoro verso un modello in cui centinaia di migliaia di persone lavorano a Firenze ma vivono prevalentemente in provincia. Si tratta in buona parte di popolazione che precedentemente viveva a Firenze.

Questa situazione è insostenibile dal punto di vista ambientale perchè genera enormi consumi di petrolio. Dato che moltiplica le esigenze di trasporto, questo tipo di modello di organizzazione territoriale del mercato del lavoro è tra i principali responsabili nell'emissione di gas serra che determinano il riscaldamento globale. Oltre che sul piano globale, questa situazione è insostenibile anche su quello locale perchè è responsabile dell'inquinamento che opprime Firenze, oltre alla sua provincia. Dunque enormi quantità di petrolio e di emissioni inquinanti vengono destinate a produrre una mobilità che spesso ha la velocità dei carri trainati da cavalli di un secolo fa.

Questa situazione è inoltre insostenibile dal punto di vista relazionale perchè conduce alla desertificazione sociale di Firenze e della sua provincia. Centinaia di migliaia di persone non vivono dove lavorano e non lavorano dove vivono. Questo minaccia di ridurre Firenze per tre motivi.

1) La città è schiacciata dal traffico e, come detto, la pressione del traffico si esercita largamente sulla qualità relazionale della vita degli abitanti.
2) La progressiva espulsione degli strati popolari ha determinato una perdita di identità della città. Le classi popolari erano infatti una componente fondamentale della sua cultura.
3) La promiscuità spaziale tra le classi sociali è quasi del tutto scomparsa, contribuendo alla progressiva perdita della coesione sociale e della tolleranza, caratteristiche tradizionali della identità fiorentina.

Infine l'insostenibilità sociale generata da questa situazione riguarda non solo la sua vittima principale, Firenze, ma tutta la sua provincia, crescentemente relegata ad una funzione di dormitorio.

6. Cosa dovremmo fare?

La soluzione del problemi di sostenibilità ambientale e sociale della provincia di Firenze passi attraverso un'azione integrata di politiche su diverse scale territoriali. Infatti, per i motivi anzidetti, la soluzione dei problemi di Firenze passa da una riorganizzazione della sua provincia e la soluzione dei problemi della provincia passa da una riorganizzazione di Firenze. In particolare dovremmo:

a) Ridurre l'impatto ambientale e relazionale dei flussi di pendolari con la provincia. Le ipotesi principali riguardano la politica dei trasporti e sono:

a1) potenziamento dell'accesso a Firenze su rotaia

a2) miglioramento della qualità del trasporto pubblico urbano, attraverso la realizzazione di tramvie, il potenziamento dei trasporti su autobus ed una liberalizzazione delle licenze dei taxi, che conduca ad un drastico aumento del loro numero e quindi ad un crollo del costo delle corse. Si sottolinea che la liberalizzazione del settore dei taxi è un intervento a costo zero, suscettibile di produrre un immediato alleggerimento della pressione del traffico. Attualmente il taxi a Firenze è un bene di lusso, dato l'alto costo delle corse. Questa situazione produce esclusione sociale con un impatto pessimo sulla coesione e sul clima sociali. Il potenziamento del trasporto pubblico implica una estensione delle limitazioni al traffico privato, estensione i cui limiti dovranno essere valutati. Infatti il traffico privato è il principale ostacolo alla efficienza del trasporto pubblico, poiché le auto private fanno muovere lentamente autobus e taxi.

La qualità del trasporto a Firenze è un aspetto fondamentale della possibilità di ridurre il traffico su auto con la provincia. Infatti l'impatto di una maggiore accessibilità a Firenze su rotaia sarà limitato finchè rimarrà necessaria l'auto per muoversi in città, a causa della scarsa qualità dei trasporti pubblici. In altre parole deve divenire possibile arrivare a Firenze senza dover portare la macchina per muoversi in città.

b) Ridurre la dimensione stessa del pendolarismo. Questo implica arrestare il deflusso dei fiorentini dalla città. Dovremmo contrastare la cause del deflusso, cioè la scarsa qualità della vita

ed i valori fondiari. L'ipotesi è di valutare le possibilità di attuazione di:

b1) una politica per la qualità della vita ed il benessere a Firenze. Le linee generali di tale politica possono essere desunte dai principi enunciati nel par. due e coinvolgono principalmente la riorganizzazione dello spazio. Anche la politica dei trasporti descritta al punto 1) ha questo tipo di impatto.

b2) una politica fondiaria mirata a ridurre le rendite ed i valori immobiliari. In particolare:

-una politica delle imposte sul patrimonio immobiliare che miri a ridurre le concentrazioni fondiarie. L'obiettivo di lungo periodo dovrebbe essere una redistribuzione perequativa del patrimonio fondiario.

-una politica del trattamento fiscale delle rendite fondiarie, mirata a favorire affitti a scopo residenziale rispetto quelli turistici o transitori

-una legislazione sui canoni residenziali che miri a calmierare i loro valori

Politiche simili potrebbero essere attuate negli altri comuni della provincia

c) Una diversa politica per le aree dismesse. Il costo di dotare Firenze di spazi comuni di qualità sarebbe stato insignificante, se fossero stati realizzate in modo opportuno nelle aree costruite a partire dal II dopoguerra. L'occasione di miglioramento è stata in seguito offerta dal recupero delle aree dismesse. Ma per ora è stata largamente perduta. Le aree dimesse sono una opportunità di creare spazi comuni soprattutto per l'inverno. Avrebbero dovuto essere trasformate in piazze coperte, parchi giochi, ludoteche, auditorium, spazi per eventi. Al loro posto abbiamo avuto in prevalenza parcheggi, centri commerciali, residence, ecc..

Riferimenti

Bartolini S., 2009, Manifesto per la Felicità, Baldini & Castoldi, in corso di pubblicazione

Bartolini S., 2007 "Why are People so Unhappy? Why do They Strive so Hard for Money? Competing Explanations of the Broken

Promises of Economic Growth", in Bruni L., Porta P. L. (edd.), "Handbook on the Economics of Happiness", Elgar, Cheltenham, pp. 335-364, 2007

Bartolini S., Bilancini E., Pugno M., "Did the Decline in Social Capital Decrease American Happiness?" Quaderni del Dipartimento di Economia Politica, n. 513, 2007.

Bartolini S. and Bonatti L. (2002), Environmental and social degradation as the engine of economic growth, *Ecological Economics*, 41: 1-16.

Bartolini S. and Bonatti L. (2003b), Endogenous growth and negative externalities, *Journal of Economics*, 79: 123-144.

Bartolini S. and Bonatti L. (2007) , "Endogenous growth, decline in social capital and expansion of market activities", in corso di pubblicazione sul *Journal of Economic Behaviour and Organization*

Bartolini S. and Palma R. (2002), Economia e felicità: una proposta di accordo, in L. Bruni e V. Pelligra (eds.), *Economia come impegno civile*, Roma, Città Nuova, 121-158.

Franco Bianchini e J Bloomfield (2001), "Cultural citizenship and urban governance in Western Europe", in N Stevenson (ed.) Culture and Citizenship

Thomas A. Hutton (2008), "The new economy of the inner city. Restructuring, Regeneration and dislocation in the 21st century metropolis", Routledge.

Penalosa E. (2003), "La città per tutti", "Internazionale" 457 del 18 luglio