

“Storie di sprawl”: la suburbanizzazione nel caso bolognese

Gabriele Manella, Tommaso Rimondi

1. Dalla suburbanizzazione allo sprawl il passo è breve: cenni storici e sociologici

Se ragioniamo da un punto di vista morfologico, la suburbanizzazione può essere definita anzitutto come un’espansione della città oltre i suoi confini (Mela, 2006). A questa espansione si accompagnano in genere una bassa densità abitativa, un alto consumo di suolo, una specializzazione per destinazioni monofunzionali, una dipendenza dall’automobile e l’assenza di una pianificazione strategica (Camagni, Gibelli, Rigamonti, 2002).

A questa tendenza si accompagnano molte implicazioni socio-culturali, per le quali sembra ancora attuale la definizione di *suburb* di Marshall (1998). L’autore ricorda l’enfasi suburbana sulla vita familiare, la proprietà della casa, la bassa partecipazione alla vita locale, l’alto grado di conformismo e l’elevata attenzione al decoro ed alle apparenze. Ancora più approfondita sembra la riflessione di Mumford (1967): questi parla di un *suburban way of life* che, in qualche modo, si contrappone all’*urban way of life* delineato da Wirth (1938). Mumford condensa questo stile di vita in sei fattori, tutti in antitesi allo stile di vita tipico della città: a) rapporto meno rigido tra spazi edificati e spazi non edificati; b) movente antiurbano alla base del fenomeno; c) omogeneità delle caratteristiche socio-demografiche dei residenti; d) attenuazione delle stimolazioni e delle pressioni tipiche della città; e) artificiosità dei contesti della vita sociale; f) limitazione dell’intera vita al gruppo sociale più elementare (la famiglia).

Le domande più frequenti in questi studi sono: perché si va a vivere nei suburbi? Che cosa si cerca? Che cosa si trova?

Anzitutto è bene ricordare che la suburbanizzazione non è affatto recente: Bruegmann (2005, p. 57) ne rintraccia le prime forme già nell’antica Roma e le prime forme moderne a Parigi e Londra alcuni secoli fa. È senz’altro vero, comunque, che la “consacrazione” del fenomeno avviene negli Stati Uniti a partire dal XIX secolo, quando la dispersione della città viene favorita dalla grande disponibilità di terra a buon mercato e dallo sviluppo dei trasporti, nonché da sussidi federali per la costruzione di infrastrutture ed abitazioni (Jackson, 1985).

Come evidenzia Hayden (2003), nel XIX secolo vivere nei suburbi sembra soprattutto l’inseguimento di due utopie: il ritorno alla natura ed il ritrovamento della comunità perduta. Già dagli inizi del XX secolo, però, queste motivazioni perdono peso rispetto alla convenienza economica, legata soprattutto al minore costo dei terreni. Questa convenienza aumenta nel dopoguerra, grazie anche alla diffusione dell’automobile. La suburbanizzazione diventa così un “fenomeno di massa”, caratterizzandosi come luogo di consumo oltre che di residenza (basti pensare ai tanti centri commerciali che spuntano qua e là nei suburbi americani).

Tra gli anni Cinquanta e Sessanta la suburbanizzazione diventa anche oggetto di ricerca sociologica. La presenza di un forte richiamo allo spirito comunitario ed al buon vicinato, ad esempio, emerge in vari studi (Whyte, 1960; Dobriner, 1958). Tali studi danno però una lettura critica del *suburban way of life*, descrivendolo come una combinazione di familismo, potere di consumo e spinta alla carriera (Pisi, 2009, pp. 181-182). La celebre ricerca di Gans a Levittown (1971), poi, se da un lato suggerisce che questi insediamenti hanno una complessità non dissimile da quella dei centri città, dall’altro evidenzia un livello di etnocentrismo e razzismo molto più alto. Gans ribadisce inoltre l’idea di «aspirazione» che accomuna questo flusso di popolazione verso i suburbi, che sembra mossa da un desiderio di «affrancamento» dall’imprevedibilità della città. D’altra parte, la suburbanizzazione di quegli anni si caratterizza soprattutto come *white flight*: l’insoddisfazione e l’alienazione del ceto medio bianco, infatti, portano buona parte di esso a lasciare i centri delle città e a «rifugiarsi» nei suburbi.

Nel frattempo, suburbanizzazione e città diffusa diventano realtà anche al di qua dell’oceano; da metà degli anni Cinquanta, le città europee si espandono del 78% mentre la popolazione cresce solo del 33%. Sono quindi molto meno compatte e più orizzontali di sessant’anni fa, con una crescente quota di spazi vuoti e costruzioni ad uno o due piani (AEA, 2006, p. 11). Anche se le differenze tra suburbanizzazione europea e americana sono evidenti (AEA, 2006, p. 5; Bruegmann, 2005, p. 42), tanti problemi sembrano comuni.

1.2 I problemi della suburbanizzazione: un dibattito ancora aperto

Parlando di problemi della suburbanizzazione, quello probabilmente più significativo è lo sprawl. Il termine letteralmente significa “sdraiato” e rimanda ad un «unplanned, scattered, low-density, automobile-dependent development» (Bruegmann, 2005, p. 2).

Il dibattito sullo sprawl, pur condividendo unanimemente le caratteristiche di cui sopra, si è in realtà diviso sull’analisi dei suoi effetti, sia negli Stati Uniti (dove il fenomeno ha raggiunto la sua massima espansione) sia in Italia (dove è arrivato più recentemente, ma ha toccato comunque molte zone ed è stato accompagnato da un preoccupante consumo di suolo).

Partendo dagli Stati Uniti, lo stesso Bruegmann (2005) sostiene che il fenomeno non sia solo negativo, perché ha offerto a molti una possibilità di mobilità, privacy e comfort abitativo che prima era appannaggio dei più ricchi e potenti. Anche Hayden (2003, p. 4) “difende” in qualche modo lo sprawl e la suburbanizzazione, vedendoli come luogo dell’im-

maginazione in cui gli Americani collocano le loro ambizioni di mobilità e sicurezza economica, di libertà e proprietà privata, di armonia sociale. Beauregard (2006) si spinge oltre, considerando i suburbi come il "marchio di fabbrica" della cultura americana nella sua ascesa al dominio dell'economia mondiale, una cultura caratterizzata da mobilità, consumismo ed esaltazione della dimensione domestica.

Anche in Europa si rilevano motivazioni simili. La villetta suburbana rappresenta per molti la realizzazione di un sogno, il primo grande acquisto della propria vita. Ad aiutare la fuga dal centro, così come negli Stati Uniti, contribuiscono tanti difetti del centro stesso: sovraffollamento, criminalità, inquinamento e igiene portano a cercare soluzioni abitative più lontane, sicuramente più scomode, ma anche più spaziose e forse più sicure (Aea, 2006, p. 19). Si ripropone tuttavia una stridente contraddizione già presente in Nord America: chi va a vivere nei suburbi contribuisce pesantemente all'inquinamento ed al consumo di suolo, senza peraltro percepire la propria scelta come negativa per l'ambiente. Paradossalmente, i «suburbaniti» sono anzi tra i più scrupolosi nel rispettare la natura e il paesaggio (Bruegmann, 2005, p. 90).

Venendo al dibattito italiano, sottolineiamo anzitutto la presenza del termine «periurbano». Il termine, derivante dal dibattito francese (Bergamaschi, 2002), diventa di uso sempre più frequente anche in Italia. Autori come Martinotti (1999, p. 28) sottolineano gli aspetti positivi di queste aree tra campagna e città: esse sono luogo di nuove unità produttive, di nuovi grandi insediamenti di servizi, di nuovi luoghi pubblici, di nuovi tipi di residenza. Guidicini (2002) e Detragiache (2003) vanno per molti aspetti nella stessa direzione suggerita da Martinotti, parlando di «periurbano emergente»: si tratta di una nuova forma della città relativamente indipendente dal centro storico e manifestazione concreta della perdita di appeal di quest'ultimo. Questo mutamento, indubbiamente epocale, è reso possibile da tanti fattori, tra i quali ha un ruolo primario la diffusione di tecnologia microelettronica ed informatica. Cambia così il modo di relazionarsi, di lavorare, di scambiare prodotti, di fornire servizi, e nello spazio periurbano si situano sempre più attività produttive e abitazioni dei cittadini.

Esiste, però, un corposo filone di studi che vede la suburbanizzazione in modo estremamente critico. Gibelli e Salzano (2006, p. 81) parlano dello *sprawl* come di «un mosaico di luoghi privi di identità, sfigurati da un'edilizia residenziale di qualità modesta e prevalentemente monofamiliare, di luoghi senza urbanità dove le relazioni sono labili [...] territori colonizzati da 'non luoghi' (grandi centri commerciali, sale multiplex, discoteche, parchi a tema) [...] segregazione dissociata e crescenti deficit di vivibilità e di socialità». Pieretti (2012, pp. 12-13) definisce provocatoriamente lo *sprawl* «quanto di più ecologicamente scorretto possa esistere», destinato ad uccidere ogni forma di socialità e di relazionalità autentica; un punto di non ritorno della "cultura del surplus" e della crisi irreversibile del modello di sviluppo che ad essa è connesso. Altrettanto provocatorio è Ingersoll (2006, p. 81), che si chiede: «Ma verrà il giorno in cui ci domanderemo: quanto siamo davvero liberi se per fare la spesa dobbiamo usare la macchina non potendo andare a piedi?». Non bisogna peraltro dimenticare che fenomeni come le gated communities proliferino proprio nel suburbano, non solo e non tanto come un tentativo di difendersi dalla criminalità, ma anche come un desiderio di stare con i propri simili e tenere lontano il diverso (Low, 2005).

Al di là delle interpretazioni dello *sprawl*, comunque, il suo impatto negativo è ormai confermato da una vasta letteratura, "inaugurata" probabilmente dal rapporto *The Costs of Sprawl* (RERC, 1974), poi ripreso in *The Costs of Sprawl Revisited* (Burchell et al., 1998) e *Costs of Sprawl 2000* (Burchell et al., 2001). Tra i principali costi ambientali ci sono evidentemente quelli collegati al pendolarismo, nonché l'aumento del fabbisogno energetico ed il consumo di suolo. Riguardo poi al ruolo dell'automobile, è evidente che la sua diffusione renda spesso impossibile un sistema capillare di trasporto pubblico; il *Cities and Automobile Dependence* di Kenworthy e Newman (1989) è probabilmente lo studio apripista in quest'ambito.

2. Da una "decisa" suburbanizzazione ad un "timido" ritorno al centro

Suburbanizzazione e *sprawl* sembrano ormai diffusi in gran parte del pianeta. Le aree metropolitane italiane non fanno certo eccezione. In questo paragrafo ci concentriamo su quella bolognese, cercando di vederne le trasformazioni attraverso alcuni dati: sulla popolazione generale, sugli stranieri, sui movimenti dei pendolari. La provincia di Bologna, oggi Città metropolitana, comprende 55 comuni ed occupa una superficie di 3.702 Km². I comuni più estesi sono Imola (205km²), Valsamoggia (178) e Medicina (159). Bologna è "solo" quinto (141km²) ma accoglie quasi il 40% degli abitanti della Città Metropolitana (388.367 su 1.009.210).

25 dei Comuni del bolognese si collocano in pianura, mentre i rimanenti 30 sono classificati dall'Istat come collinari (18) o montani (12), e corrispondono al 58,3% del territorio della Città Metropolitana. L'andamento demografico bolognese è stato decisamente variabile nel dopoguerra. Potremmo suddividerlo in tre periodi:

- una crescita significativa tra il 1951 e il 1971, quando la popolazione passa da 763.907 a 918.844 individui (+20,3%);
- uno "stallo" nei trent'anni successivi, per cui i residenti scendono a 915.225 al censimento 2001 (- 4% rispetto al 1971);
- una ripresa dal 2001 ad oggi, anche se a tassi più bassi del periodo 1951-1971 (gli attuali 1.009.210 abitanti sono il 9,3% in più di quelli rilevati nel censimento 2001).

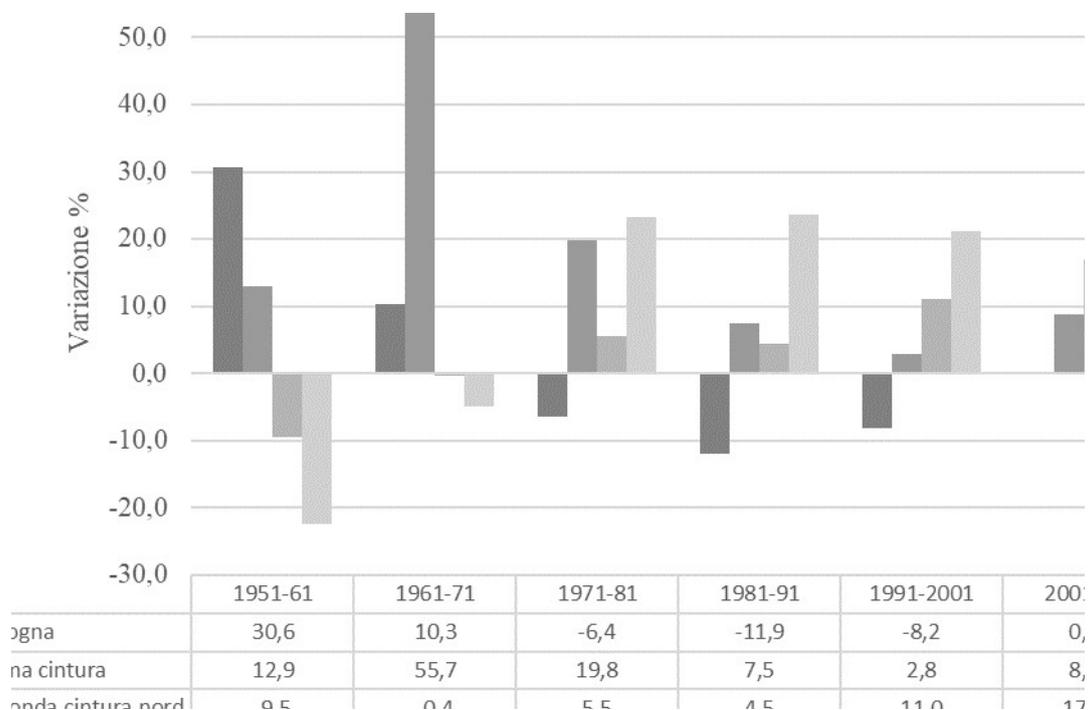
Troviamo una tendenza analoga a Bologna città, ma ancora più accentuata: forte crescita nel periodo 1951-1971 (+44,1%), forte calo nei trent'anni successivi (-24,3%), ripresa successiva fino agli attuali 388.367 (+4,9% rispetto ai 370.363 del censimento 2001).

I cambiamenti hanno toccato anche gran parte dei comuni della Città Metropolitana, con modi e tempi diversi. Se negli anni Cinquanta la popolazione "correva" verso Bologna per calare tutto attorno (con alcune eccezioni, come San

Lazzaro di Savena e Casalecchio di Reno), negli anni Sessanta comincia la prima dispersione dei bolognesi nei comuni limitrofi, in particolare nella prima cintura urbana. Dagli anni Settanta, quando «la città e il suo immediato hinterland sembrano aver saturato le proprie capacità di accoglienza» (Ferrara & al., 2013, p. 114), la diffusione coinvolge anche molti comuni della seconda cintura¹.

Se quindi il capoluogo continua a pesare molto, i dati mostrano chiaramente come l'area metropolitana di Bologna sia diventata diffusa e policentrica: i residenti dei comuni della prima e della seconda cintura sono arrivati nel 2011 al 46,7% della popolazione totale della Città Metropolitana, mentre nel 1961 erano solo il 27,6%. Bologna, quindi, ha visto ridursi la sua "attrattività", almeno per quanto riguarda la residenza (Figura 1).

Fig. 1. La popolazione residente nei comuni dell'area metropolitana bolognese nei censimenti dal 1951 al 2011



(Fonte: rielaborazione su dati Istat)

Guardando poi i dati più recenti (2012-2016), notiamo un ulteriore cambiamento: se tra gli anni Novanta e i primi anni Duemila sono cresciuti di più i comuni della seconda cintura, attualmente è la prima cintura a registrare gli aumenti più consistenti. Tali comuni hanno infatti registrato una crescita media del 3,15%: i casi più evidenti (tutti in pianura) sono Granarolo (+8,9%), Castel Maggiore (+4,3%) e Castenaso (+4%). Anche i comuni della seconda cintura continuano comunque a crescere tra il 2012 ed il 2016, ma lo fanno a tassi più bassi (in media +2,7% nella fascia collinare e +2,2% in pianura). In generale, comunque, acquistano popolazione 38 comuni sui 55 della Città Metropolitana; continua invece l'emorragia demografica dei comuni appenninici, soprattutto di quelli più montani.

La crescita demografica, però, è dovuta quasi esclusivamente ai movimenti migratori; il saldo naturale nel 2016 è invece negativo in 50 comuni su 55. Non si tratta certo di una novità: l'ultimo saldo positivo nel bolognese risale addirittura al 1974. È interessante (e preoccupante) notare, però, che il livello attuale delle nascite è il più basso degli ultimi quindici anni nella Città Metropolitana.

La dinamica descritta rende ancora più interessante concentrare l'attenzione sugli stranieri e la loro distribuzione sul territorio. Il loro numero è "esploso" nei primi dieci anni del 2000: il censimento 2011 ne fa contare 94.538 (il 9,7% della popolazione della Città Metropolitana), quando nel 2001 erano 37.081 (il 4%). La crescita è continuata negli anni successivi, portandoli a 117.861 a fine 2016 (+24,7% rispetto al 2011). Oggi i residenti stranieri sono l'11,7% della popolazione della Città Metropolitana di Bologna.

La crescita, come prevedibile, è molto forte soprattutto a Bologna città (+35% tra 2011 e 2016), data la sua natura di centro di servizi e opportunità lavorative, e nei comuni della prima cintura urbana (+25,2%). È però interessante notare che tre comuni della prima cintura (Granarolo, Castel Maggiore, Castenaso) presentano un tasso di crescita di stranieri superiore al capoluogo (rispettivamente +48,2%, +36,5% e +35,8% negli stessi anni). Ciò non avviene nella seconda cintura, dove la crescita media è comunque ragguardevole (+17,8%). Notiamo quindi una crescita di stranieri in tutte le zone della Città Metropolitana, e in alcuni casi addirittura di più che a Bologna.

¹ Ricordiamo che i comuni della prima cintura urbana sono: Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Casalecchio di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Pianoro, San Lazzaro di Savena, Sasso Marconi, Zola Predosa. La seconda cintura in direzione pianura (a nord di Bologna) comprende: Argelato, Bentivoglio, Budrio, Minerbio, Sala Bolognese, San Giorgio di Piano, San Giovanni in Persiceto. Infine, la seconda cintura in direzione collinare (a sud di Bologna) comprende: Loiano, Marzabotto, Monte San Pietro, Monterenzio, Monzuno, Ozzano dell'Emilia, Valsamoggia (quest'ultimo è stato istituito nel 2014 in seguito all'unione di Bazzano, Crespellano, Castello di Serravalle, Monteveglio e Savigno).

2.1 Un altro indicatore di cambiamento: i flussi di pendolari nell'area metropolitana

Un ultimo indicatore che abbiamo considerato per quanto riguarda i movimenti sul territorio sono i flussi di pendolari. In questo caso abbiamo fatto ricorso ai dati del censimento 2011 (Comune di Bologna, 2014), in quanto non ne abbiamo trovato di più recenti così dettagliati. Secondo quei dati, oltre 500.000 persone nella Città Metropolitana di Bologna si muovono quotidianamente per ragioni di studio o lavoro: il 36,2% risiede a Bologna ed il restante 63,8% negli altri comuni della Città Metropolitana. Complessivamente l'incidenza dei pendolari sulla popolazione è del 50,9% a Bologna e del 55,1% negli altri comuni: in entrambi i casi si rileva un +2,4% rispetto al censimento 2001.

Abbiamo quindi analizzato la destinazione dei flussi del pendolarismo e i mezzi di trasporto utilizzati: questo è possibile solo per lavoratori o studenti che risiedono in famiglia e ogni giorno, dopo aver raggiunto il luogo di lavoro o studio, fanno ritorno a casa.

La direzione dello spostamento, come prevedibile, è molto diversa a seconda della residenza: oltre tre quarti dei lavoratori bolognesi (76,1%) si muovono all'interno della città, mentre nel resto della Città Metropolitana solo il 36,8% lavora nel comune in cui risiede. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, il flusso si dirige verso un altro comune piuttosto che verso Bologna (33,7% vs 23,9%). Non è trascurabile, inoltre, la quota di residenti a Bologna che lavorano in un altro comune della Città Metropolitana e vi si spostano quotidianamente (20,7% dei lavoratori). Questa mobilità "eccentrica" per oltre due terzi è diretta verso i comuni della prima cintura urbana (Casalecchio e San Lazzaro sono le destinazioni decisamente più frequenti), mentre un altro 23% "pendola" verso i comuni della seconda cintura. Sono tutti dati che, a nostro avviso, rimandano alla multidirezionalità assunta dal pendolarismo: Bologna resta indubbiamente il polo principale, ma i flussi da centro a suburbano e da suburbano a suburbano rappresentano ormai una quota importante.

Questa tendenza è meno evidente per gli studenti. Nei comuni della Città Metropolitana tendono a spostarsi all'interno del comune in cui abitano (67,7%). "Solo" uno su tre pendola verso un altro comune ma, anche qui, Bologna non pesa più come un tempo: nel 15,6% dei casi gli studenti vanno lì, ma nel 16,7% si dirigono verso un altro comune della Città Metropolitana. Gli studenti di Bologna, invece, molto raramente cambiano comune per andare a scuola: solo il 3,4% dei casi.

Analizzando i dati relativi ai mezzi di trasporto, notiamo come l'automobile sia largamente il mezzo più utilizzato dai lavoratori: il 73,9% degli spostamenti degli abitanti della provincia avviene infatti in auto, cui va aggiunto un 4,4% che viaggia come passeggero. Questo dato è più contenuto a Bologna, ma anche nel capoluogo l'auto rimane il primo mezzo di trasporto con il 46,5% degli spostamenti, seguita dall'autobus (19,4%) e dallo scooter (10,3%). Riguardo agli altri comuni della Città Metropolitana, l'automobile è utilizzata quotidianamente dal 69,4% dei lavoratori, una quota che si alza ulteriormente tra chi risiede nella seconda cintura collinare (77,7%) e di pianura (75,8%), confermando quell'idea che suburbanizzazione e uso dell'automobile vanno di pari passo.

In conclusione, l'analisi dei dati relativi al censimento 2011 sembra confermare l'immagine per cui «la città diffusa è la città della mobilità privata ed automobilistica» (Castrignanò, 2008, p. 98): la dispersione degli insediamenti ha prodotto un forte livello di interconnessione tra i comuni dell'hinterland bolognese, con flussi di mobilità sempre più numerosi e complessi per accedere ai servizi ed alle opportunità offerte dal territorio (Castrignanò, Colleoni, Pronello, 2012).

Questi dati, a nostro avviso, impongono una riflessione su come la popolazione bolognese è cambiata, su come è cambiata la tendenza dell'insediamento, sull'impatto di questo nuovo assetto territoriale sull'ambiente e sulla vita quotidiana.

3. Perché "fuori città"? I casi di Meridiana e della sezione n. 25 di Funo

I continui movimenti e rimescolamenti di popolazione tra capoluogo, prima e seconda cintura urbana bolognese ci "costringono" a tornare alla domanda iniziale: perché si va a vivere "fuori città"? Cosa si cerca e cosa si trova?

Mela (2009) ha proposto una tipologia per descriverne le motivazioni, precisando anzitutto due principali traiettorie che spingono a vivere nel suburbano. La prima rimanda a scelte culturali "forti": nei suburbi si cerca una qualità residenziale e di relazioni che non si trovano nel centro. La seconda rimanda invece a scelte culturali "deboli", condizionate soprattutto da esigenze funzionali e vincoli economici. È qui che si riscontra la più grande varietà di profili sociali, risorse e stili di vita.

Mela identifica quindi sei possibili profili di abitanti del suburbano:

- i *cosmopoliti*: vedono il suburbano soprattutto come un punto di appoggio, in quanto hanno uno stile di vita ad alta mobilità e mostrano scarso interesse al suburbano in sé;

- i *protagonisti della rurbanizzazione*: hanno uno stile di vita simile ai cosmopoliti ma scelgono il suburbano per ragioni più forti, attratti in genere da alcune caratteristiche ambientali, paesaggistiche e culturali;

- le *famiglie giovani con figli*: fondamentalmente cercano nel suburbano delle residenze più spaziose ed a costi più accessibili rispetto al centro. Lo fanno soprattutto per i figli piccoli, anche se in cambio devono sopportare il prezzo di un'elevata mobilità quotidiana;

- gli *espulsi*: anche loro non scelgono il suburbano "per amore" ma per mancanza di alternative. Sono quelli che abbandonano i centri delle città in quanto "vittime" delle trasformazioni avvenute, come, ad esempio, la gentrificazione ed i conseguenti aumenti dei costi immobiliari;

- gli *immigrati in assestamento*: si "rilocalizzano" nel suburbano dopo un periodo trascorso in aree degradate del centro. A differenza degli espulsi, per loro questo spostamento significa un acquisto di benessere e status;

- gli *intrappolati*: in genere di condizioni sociali modeste, hanno scelto i suburbi in un momento in cui conveniva per motivi economici o familiari, senza però riuscire più a spostarsi quando la loro situazione è cambiata.

Proviamo ad applicare questa tipologia a due casi del suburbano bolognese: Casalecchio di Reno ed Argelato. Più precisamente, sono stati oggetto di ricerca il complesso residenziale Meridiana a Casalecchio e la sezione di censimento n. 25 nella frazione di Funo.

Il complesso residenziale di Meridiana, costruito alla periferia di Casalecchio, a pochi chilometri a sud-ovest di Bologna, è stato studiato negli anni immediatamente successivi alla sua costruzione da Mantovani (2005). Secondo l'autrice rappresenta per molti aspetti il classico esempio di *Common Interest Development*: è infatti un insediamento dove, alla proprietà privata, si affiancano alcuni spazi di proprietà e uso comune, come il parco, il laghetto, i passaggi pedonali. Soprattutto, dietro Meridiana sembra nascondersi la realizzazione di un "sogno": chi compra casa lì fa qualcosa di più di un'operazione immobiliare, acquista l'accesso ad uno stile di vita (Rifkin, 2001). Nella tipologia di Mela, forse, i *protagonisti della rurbanizzazione* e gli *immigrati in assestamento* potrebbero essere i casi più adeguati per descrivere chi va a vivere a Meridiana. Il complesso residenziale ricorda un po' Celebration; la cittadina della Florida, fondata da Walt Disney, prevede infatti un disciplinare rigoroso da firmare all'acquisto della casa e severe regole di decoro da rispettare. Anche se a Meridiana non si raggiungono questi livelli, tante sue caratteristiche chiamano evidentemente in causa aspetti tipici di Celebration così come della cultura suburbana: l'omologazione, la ricerca di sicurezza, il ritorno a una fiducia e ad una comunità perduta. Meridiana aspira per molti versi ad essere una "città perfetta", vicina al centro di Bologna ma lontana dai problemi e dai disagi che caratterizzano la sua quotidianità. Accanto ad esso è stato costruito un grande centro commerciale ed un cinema multisala, che sottolineano il consumo come "imperativo categorico" di questo insediamento, assieme al dominio dell'automobile (è infatti vicinissimo agli svincoli autostradali, in una zona peraltro poco servita dal trasporto pubblico). Se questo è il sogno, non mancano però criticità e contraddizioni. Secondo quanto rilevato da Mantovani, una delle più evidenti a Meridiana è proprio la sicurezza, tanto sbandierata eppure poco percepita dai suoi abitanti, che si lamentano anzi degli scarsi controlli su chi entra e chi esce dal complesso. Meridiana sembra inoltre decisamente "senz'anima": l'armonia tra edifici e natura e la tranquillità del paesaggio non sono evidentemente bastati a costruire una comunità coesa al suo interno, tant'è che molte osservazioni e molte interviste sottolineano l'anonimato e la scarsa tendenza alla socializzazione, confermata dallo svolgere altrove i momenti più significativi della propria vita (battesimi, matrimoni, ecc.). A distanza di anni, alcune di queste caratteristiche di Meridiana sono comunque cambiate (Dodi, 2015): molti intervistati esprimono soddisfazione per i rapporti instaurati con i vicini, parlano di vere e proprie amicizie, segnalano il parco o il centro commerciale come luoghi di ritrovo. Permangono però la percezione di insicurezza del complesso residenziale e la sua forte dipendenza dall'automobile. Meridiana sembra quindi un'esperienza che alla lunga ha dato delle soddisfazioni ai suoi residenti, ma è costata loro molto in termini economici e non.

Il caso di Funo di Argelato, a poco più di 10 chilometri a nord di Bologna, è invece il caso di un sobborgo cresciuto moltissimo negli ultimi vent'anni; a differenza di Meridiana, però, non è meta di "suburbaniti convinti". Riprendendo la tipologia di Mela, il tipo più adeguato per descrivere i suoi abitanti sembra quello delle *famiglie giovani con figli*. Questo emerge in particolare dallo studio svolto nella sezione di censimento n. 25, nella parte sud del paese, quella più vicina a Bologna e quella in cui sembrano essere migrati più residenti che prima vivevano nel capoluogo e soprattutto nella periferia nord. Dalle interviste svolte con loro e altri testimoni privilegiati (agenti immobiliari in primis), la principale scelta che porta verso Funo è la ricerca di soluzioni più ampie, più convenienti e con più spazi verdi per i propri figli (Baldini, 2009). Non mancano però alcune motivazioni "antiurbane": la ricerca di una maggiore tranquillità, di minore traffico, di maggiore sicurezza, insomma di uno stile di vita più "a misura di famiglia" (i single a Funo sono infatti pochissimi).

Nessuno sembra pentito della scelta fatta, anche se a qualcuno manca la vitalità o i servizi di Bologna, nonché la possibilità di usufruire del trasporto pubblico praticamente a qualsiasi ora. Anche in questo caso, però, non mancano le criticità e le contraddizioni, che emergono sia dalle osservazioni dirette sia da quanto dichiarano gli intervistati (Mantovani, 2012). Anzitutto sembra per certi aspetti scomparire la dimensione pubblica nella vita locale. Non che manchino delle forme di socialità a Funo: queste sono, però, quasi tutte limitate alla sfera familiare e si traducono in momenti che vanno dalla frequentazione del parco a qualche grigliata la sera o la domenica. Ciò che sembra mancare è il pubblico nel senso di partecipazione alla vita locale, che richiede opportune modalità e opportuni spazi. È indicativo, ad esempio, che molti intervistati fatichino a nominare una piazza a Funo mentre altri ne citano due diverse: quella della stazione ferroviaria e quella dove si svolge il mercato settimanale. Entrambe sono, però, frequentate come luoghi puramente di transito o di fruizione, e dalle osservazioni svolte non sembrano luoghi di incontro né tantomeno di socializzazione. Perfino la chiesa parrocchiale è fuori dal centro abitato, costituendo un ulteriore limite ad una "vita comunitaria" vera e propria. Un'ulteriore contraddizione emerge nello stile di vita: anche se nessuno sembra lamentarsene, la quotidianità di chi vive a Funo è fatta di continui spostamenti in macchina per se stessi e per i propri figli, in quanto la distribuzione dei servizi è più dispersa e complicata che nel centro città. Se gli intervistati cercano una vita tranquilla, dunque, di fatto si trovano a viverne una più movimentata.

4. Conclusioni: l'irreversibilità e l'insostenibilità dello sprawl

Anche se molte "utopie suburbane" sono pietosamente crollate, la tendenza ad andare a vivere "fuori città" sembra ormai consolidata, con una forza tale da impedire di pensare realisticamente ad un ritorno al modello della città compatta (Bertuglia, Stanghellini, Staricco, 2002).

Il caso di Bologna lo conferma: nonostante la recente ripresa di residenti nel capoluogo, i comuni della prima e seconda cintura continuano ad attrarre tantissima popolazione. Questa è spesso pronta a pagare diversi prezzi, dalla

distanza dal centro alla dipendenza dall'automobile. Nello specifico, quello che è successo a Meridiana ed a Fano confermano questa forza del suburbano, così come confermano l'utilità della tipologia di Mela per rispondere alla domanda su chi e perché ci va a vivere. Resta invece più incerta la risposta alla seconda parte della domanda: cosa si trova? Se è vero che gli studi citati hanno trovato molte risposte, hanno anche rilevato molte criticità e contraddizioni nel vivere in questi insediamenti.

Tutto questo non può che essere oggetto di riflessione anche perché, come è stato ricordato nella prima parte, la pericolosità della suburbanizzazione e dello sprawl sono innegabili, soprattutto nel loro impatto ambientale. Il consumo di suolo costituisce sicuramente l'aspetto più problematico della "questione suburbana", l'indicatore più lampante dei limiti di questa forma di città nonostante l'attrazione che continua a creare. I dati più recenti sul nostro Paese ce ne danno una triste conferma, nonostante il rallentamento di tale consumo negli ultimi anni (ISPRA, 2017).

Il caso dell'area metropolitana di Bologna è interessante anche da questo punto di vista, sebbene purtroppo in senso negativo. Ricordiamo che il capoluogo, a fronte di una perdita di decine di migliaia di abitanti dal 1971 ad oggi, ha visto crescere la sua superficie urbanizzata da 5.000 a 9.000 ettari. Bilbao, ad esempio, ha circa la stessa popolazione ma una superficie urbanizzata di 2.000 ettari. Quella di Bologna coincide addirittura con quella del Comune di Parigi, dove però abitano 2.150.000 persone (Pieretti, Castrignanò, 2010).

Riprendendo Gibelli e Salzano (2006), abbiamo detto come questi siano tra i più critici verso lo sprawl così come verso molta cultura urbanistica italiana recente, soprattutto per i costi pubblici e collettivi associati alla dispersione insediativa. I due autori segnalavano questa "deriva" già molti anni fa e auspicavano la necessità di una stagione di riforme, una necessità che per molti aspetti è rimasta inascoltata.

Riferimenti bibliografici

- AEA (2006). *Urban Sprawl in Europe: the Ignored Challenge*. Copenhagen: Agenzia Europea dell'Ambiente.
- Baldini, M. (2009). "Città compatta e città diffusa: da Bologna a Fano di Argelato". In Nuvolati, G., Piselli, F. (a cura di), *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*. Milano: Franco Angeli.
- Beauregard, R. A. (2006). *When America Became Suburban*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Bergamaschi, M. (2002). Il periurbano, una specificità ormai riconosciuta: il dibattito in Francia. In *Sociologia urbana e rurale*. n. 69, pp. 37-62.
- Bertuglia, C., Stanghellini, A., Staricco, L. (a cura di) (2002). *La diffusione urbana: tendenze attuali, scenari futuri*. Milano: Franco Angeli.
- Bruegmann, R. (2005). *Sprawl. A Compact History*. Chicago: University of Chicago Press.
- Burchell, R. et al. (1974). *The Costs of Sprawl*. Washington: National Academy Press.
- Burchell, R. et al. (1998). *The Costs of Sprawl Revisited*. Washington: National Academy Press.
- Burchell, R. et al. (2001). *Costs of Sprawl 2000*. Washington: National Academy Press.
- Camagni, R., Gibelli, M.C., Rigamonti, P. (2002). *I costi collettivi della città dispersa*. Firenze: Alinea.
- Castrignanò, M. (2008). Sostenibilità, densità e sviluppo urbano. *Sociologia urbana e rurale*. n. 85, pp. 93-103.
- Castrignanò, M., Colleoni, M., Pronello, C. (2012). *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: Franco Angeli.
- Comune di Bologna (2014). *Gli spostamenti quotidiani per studio e lavoro. 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni 2011*.
- Detragiache, A. (a cura di) (2002). *Dalla città diffusa alla città diramata*. Milano: FrancoAngeli.
- Dobriner, W. (1958). *The Suburban Community*. New York: Putnam's Sons.
- Dodi, C. (2015). "Piccoli periurbani crescono": il complesso Meridiana di Casalecchio di Reno a quindici anni dalla sua nascita. Tesi di laurea magistrale in Sociologia dell'Ambiente, Università di Bologna.
- Ferrara, A., Ferruzza, A., Lipizzi, F. (2013). «Dinamiche insediative e consumo di suolo: focus sul territorio bolognese». In Bonora, P. (a cura di), *Atlante del consumo di suolo. Per un progetto di città metropolitana*. Bologna: Baskerville.
- Gans, H. (1971). *Indagine su una città satellite Usa*. Milano: il Saggiatore.
- Gibelli, M.C., Salzano, E. (2006). *No sprawl: perché è necessario controllare la dispersione urbana e il consumo di suolo*. Bologna: Alinea.
- Guidicini, P. (2002). Prospettive dell'analisi sociologica sulla città: dal centro storico al periurbano emergente. In *Sociologia urbana e rurale*. N. 69, 2002, pp. 9-35.
- Hayden, D. (2003). *Building Suburbia. Green Fields and Urban Growth, 1820-2000*. New York: Pantheon.
- Ingersoll, R. (2004). *Sprawltown. Cercando la città in periferia*. Roma: Meltemi.
- ISPRA (2017). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2017*. Roma: Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.
- Jackson, K.T. (1985). *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*. Oxford/New York: Oxford University Press.
- Kenworthy, J., Newman, P. (1989). *Cities and Automobile Dependence. An International Sourcebook*. Brookfield: Gower Publishing.
- Low, S. (2003). *Behind the Gates: Life, Security, and the Pursuit of Happiness in Fortress America*. London/New York: Routledge.
- Mantovani, F. (2005). *La città immateriale. Tra periurbano, città diffusa e sprawl: il caso Dreamville*. Milano: Franco Angeli.
- Mantovani, F., (2012). "Percezione dell'accessibilità nel periurbano bolognese". In Castrignanò, M., Colleoni, M., Pronello, C. (a cura di), *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: Franco Angeli.
- Marshall, G. (1998). *A Dictionary of Sociology. 2nd Edition*. Oxford/New York: Oxford University Press.
- Martinotti, G. (1999). "Introduzione". In Martinotti, G. (a cura di), *La dimensione metropolitana*. Bologna: il Mulino.
- Mela, A. (2006). *Sociologia delle città*. Roma: Carocci.
- Mela, A. (2009). "Lo sprawl urbano: una sfida per la sociologia". In Nuvolati, G., Piselli, F. (a cura di), *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*. Milano: Franco Angeli.
- Mumford, L. (1967). *La città nella storia*. Milano: Bompiani.
- Pieretti, G., Castrignanò, M. (2010). Consumo di suolo e urban sprawl: alcune considerazioni sulla specificità del caso italiano. *Sociologia Urbana e Rurale*. n. 92-93, pp. 59-69.
- Pieretti, G. (2012). "Presentazione. Per una mobilità sostenibile". In Castrignanò, M., Colleoni, M., Pronello, C., *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: Franco Angeli.
- Pisi, G. (2009). "Tracce di suburbano nella letteratura sociologica americana degli anni '50 e '60". In Bergamaschi, M., Colleoni, M., Martinelli, F. (a cura di), *La città: bisogni, desideri, diritti. Dimensioni spazio-temporali dell'esclusione urbana*. Milano: Franco Angeli.
- RERC (1974). *The Costs of Sprawl: Environmental and Economic Costs of Alternative Residential Development Patterns at the Urban Fringe*. Washington: U.S. Government Publishing Office.
- Rifkin, J. (2001). *L'era dell'accesso. La rivoluzione della new economy*. Milano: Mondadori.
- Whyte, W. (1960). *L'uomo dell'organizzazione*. Torino: Einaudi.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. In *American Journal of Sociology*. n. 1, pp. 1-24.