

# Estranee in città

A casa, nelle strade,  
nei luoghi di studio e di lavoro

a cura di  
Antonietta Mazzette



**Sociologia  
urbana e rurale**

**FrancoAngeli**



# **Estranee in città**

A casa, nelle strade,  
nei luoghi di studio e di lavoro

a cura di  
**Antonietta Mazzette**



**Sociologia  
urbana e rurale**

**FrancoAngeli**

La maggior parte delle immagini presenti nel volume sono state fornite dagli autori dei capitoli, eccetto le immagini del capitolo 6 (di Anna Bussu), del capitolo 9 (di Roberta Prampolini) e del capitolo 10 (di Savino Cossu).

Per quanto riguarda il capitolo 2, l'immagine al centro e la prima in basso a sinistra sono di Francesco Dallospedale e illustrano due situazioni di frequentazione degli spazi pubblici da parte di badanti straniere.

Copyright © 2009 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni specificate sul sito [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it)*

## *Indice*

<b>L'estraneità: un sentimento, una condizione. Introduzione,</b> di <i>Antonietta Mazzette</i>	pag. 9
<b>1. Il tempo della mobilità femminile nella società degli insediamenti urbani diffusi,</b> di <i>Matteo Colleoni e Francesca Zajczyk</i>	» 19
<b>2. Presenze e assenze abitative: le donne nei luoghi di vita urbana,</b> di <i>Giampaolo Nuvolati</i>	» 33
<b>3. Incertezze di vita e labilità dei confini. Essere anziane a Bologna,</b> di <i>Carla Landuzzi</i>	» 49
<b>4. Spazi pubblici e spazi privati delle adolescenti straniere: un'indagine su un quartiere torinese,</b> di <i>Silvia Crivello e Alfredo Mela</i>	» 67
<b>5. Studentesse straniere a Perugia: i due volti della città,</b> di <i>Roberto Segatori</i>	» 87
<b>6. La sicurezza delle donne e l'estraneità di Roma,</b> di <i>Fiammetta Mignella Calvosa e Simona Totaforti</i>	» 111
<b>7. Straniere a casa. Ferite di Venezia e pratiche di riconciliazione,</b> di <i>Tiziana Plebani</i>	» 125
<b>8. Maledetto il giorno che sono tornata. Storie di donne siciliane emigrate e ritornate,</b> di <i>Michela Morello</i>	» 139

<b>9. Genova per noi è un'idea come un'altra... Storie di vita, storie di donne,</b> di <i>Antida Gazzola</i>	pag. 173
<b>10. Estraneità delle città e giochi di resistenza. Perché l'Italia non è più il Bel Paese?,</b> di <i>Antonietta Mazzette</i>	» 203
<b>Riferimenti bibliografici</b>	» 241
<b>Autrici e autori</b>	» 251





## *L'estraneità: un sentimento, una condizione.*

### *Introduzione*

di *Antonietta Mazzette*

L'estraneità è un sentimento che si rinnova continuamente e che può dipendere da diversi fattori, in primo luogo soggettivi. Per esempio, potrebbe capitare che di una storia d'amore tra due persone non rimanga niente se non qualche ricordo riposto nel profondo della memoria, ricordo assopito fintanto che non intervenga qualcosa – un incontro casuale, una lettera ritrovata nel fondo di un cassetto, o altro ancora – che impone il quesito (peraltro rimovibile altrettanto facilmente e rapidamente) “ma come ho fatto ad amare questo sconosciuto?”. Si può provare estraneità per un luogo al quale si è rimasti a lungo affezionati. Per esempio, l'estate scorsa mia madre ha voluto rivedere la sua casa natale dopo un'assenza di molti decenni. Desiderio contrastato dai figli, avendo la certezza che il ricordo sarebbe entrato in rotta di collisione con la realtà. Ed è proprio ciò che è accaduto, perché è stato come ri-assaggiare un cibo di cui si è conservato il ricordo straordinario del bambino. Anche se va ricordato che la vecchiaia consente di superare l'estraneità del presente per ritrovarsi nel proprio passato.

Di questi esempi di estraneità e altri ancora è piena la vita di ogni individuo, ciò nonostante non sono considerati di per sé negativi, semmai alimento stesso di ogni singola esperienza. L'essere straniera/o è una condizione sociale stabile e non rimovibile, non necessariamente perché i tratti fisici e la parlata ne indicano la provenienza, ma soprattutto perché lo straniero in ogni caso non può modificare questa sua condizione d'origine, neppure quando non incontra particolari ostacoli sociali e vive in assenza di ostilità nel Paese ospitante. Nelle società attuali è certamente più agevole, rispetto al passato, vivere in un Paese diverso da quello in cui si è nati, per esempio essere tedesco, comprare una casa nelle Marche e lavorare a Palermo, parlare correttamente l'italiano, seppure non si riesca a comprendere le sfumature come un nativo, come invece si farebbe con la lingua madre perché, come ha scritto Schutz “ogni singolo gruppo sociale, per piccolo che sia (se non ogni individuo), ha il proprio codice privato, comprensibile solo da parte di coloro che

hanno preso parte in passato a comuni esperienze in cui tale codice è emerso o alla tradizione relativa a queste esperienze” [1979: 385].

Essere straniero, di per sé, non comporta effetti negativi che, invece, diventano prevalenti se alla condizione di straniero si aggiungono tutti quegli elementi sociali, etnici e culturali che vengono rifiutati o percepiti con diffidenza (se non con ostilità) nei Paesi ospitanti.

Il senso di estraneità è legato a fattori soggettivi che possono non assumere una forma sociologica, a differenza della nozione di straniero che rappresenta la metafora del rapporto *io-noi/alterità* [Tabboni 1986: 108 e ss.], i cui contenuti vanno sottoposti a continua verifica, a seconda dei soggetti, dell’ambiente in cui essi si collocano e dei territori, qui intesi più come prodotti culturali e ambiti relazionali che come luoghi fisici.

Ai fini della comprensione della figura dello straniero, continua a essere necessario ricorrere all’aiuto interpretativo delle teorie sociologiche elaborate da Simmel in poi<sup>1</sup>. In particolare questa continua a essere fonte di riflessione, in relazione al binomio *distanza/vicinanza* e alla *mobilità*, non solo come possibilità di spostamento da un punto all’altro dello spazio, ma come espressione di libertà individuale nell’attuale modernità. In tale senso appare utile continuare ad acquisire lo straniero non tanto come un soggetto marginale [Frisby 1985: 152 e ss.] ma come l’esempio più emblematico di tipo sociale urbano, tanto per la sua capacità di movimento quanto per il modo distaccato con cui può guardare alle vicende, quanto ancora per il suo essere soggetto flessibile [Bauman 2000] e adattabile alle diverse situazioni che incontra casualmente o no, cercando di evitare ostacoli e anche coinvolgimenti emotivi perché solo così può illudersi di non soccombere, per citare Camus, “alla benigna indifferenza dell’universo”.

Possiamo dire che senso di estraneità ed essere straniero – seppure debbano continuare a rimanere distinti sotto il profilo concettuale –, sono “figure” destinate a mescolarsi (e non solo nell’uso linguistico) perché diventano l’essenza stessa della condizione umana almeno per una duplice ragione: *a.* gli esseri umani sono sempre più nomadi, e ciò impone in primo luogo rotture e ricomposizioni con i diversi territori ai quali si può appartenere ma solo provvisoriamente; *b.* i luoghi, anzitutto quelli urbani, sono diventati estranei ai più, tanto in termini organizzativi e di accesso alle risorse, quanto per la compresenza di contenuti sociali che possono diventare muri invisibili difficilmente abbattibili.

<sup>1</sup> La figura dello straniero ha attraversato il sistema teorico sociologico con: Simmel [1908, ma vedi 1989]; Sombart [1916, ma vedi 1967]; Park [1928]; Elias [1969, ma vedi 1980]; Schutz [1971, ma vedi 1979]; Merton [1972]; Bauman [1999]. Per un excursus sui diversi approcci cfr. Tabboni [1986]; Cotesta [2002]; Perrone [2005].

Anche il punto di vista qui adottato è duplice ed è che: 1. la città nella sua frammentarietà è diventata estranea alle sue popolazioni, naturalmente per quelle straniere si può manifestare in termini difficilmente pacificanti; 2. le donne sono quei soggetti sociali che più di altri incontrano difficoltà perché, per così dire, “vivono da mancine in un mondo popolato solo da soggetti che scrivono con la destra” [Vassallo 2009: 13]<sup>2</sup>.

C'è uno stretto rapporto tra dis-organizzazione della città diffusa in un territorio vasto e singole pratiche necessariamente mobili [Nuvolati 2002; 2006; Colleoni, Zajczyk *infra*], così come c'è un legame tra le trasformazioni dell'organizzazione del lavoro e della produzione e la dispersione ed espansione della produzione materiale e dei servizi. La flessibilizzazione e la dilatazione nel tempo e nello spazio dell'azione sociale, di certo non hanno ridotto la complessità della quotidianità delle donne, eppure esse hanno saputo destreggiarsi in questa trama di difficile comprensione riuscendo, nella maggior parte dei casi, a non soccombere. Il fatto è che c'è una diversità di fondo tra uomini e donne nell'uso degli spazi e dei tempi della città, diversità che si esplica nell'adozione di differenti strategie che, per gli uomini, attengono principalmente alla difesa patrimoniale e all'ambito lavorativo, per le donne, sono connesse, parimenti, alla sfera lavorativa e ai campi relazionali la cui natura è prevalentemente affettiva. Questa diversità ha radici antiche ed è uno degli esiti del fatto che il corpo femminile è stato considerato un *luogo* simbolico vulnerabile e accessibile, un prodotto culturale la cui costruzione sociale va rintracciata in relazione alla divisione storicamente data dei ruoli dei due sessi [Douglas 1996]. Essa ha segnato le dinamiche del potere della modernità, la struttura sociale e l'organizzazione degli spazi fisici, tanto quelli privati quanto quelli pubblici. Basti pensare agli assetti della città razional-funzionalisti, modellati *a misura di uomo adulto* [Borja e Castells 2002] che, nonostante tutto, continuano a essere prevalenti nella complessiva organizzazione della vita sociale urbana. Il che significa che le donne, in quanto portatrici di un'esistenza generale differente da quella degli uomini, non riescono a trovare all'interno di tali assetti risposte adatte alle loro esigenze, se non come scarse, inefficaci e frammentarie politiche urbane [Mazzette 2008: 48-50]. In

<sup>2</sup> Quando tratta di “anormalità” femminile, Vassallo si riferisce anzitutto alle filosofe e alle scienziate, ma l'estende a tutte le donne: “In effetti, questa metafora efficace può essere estesa a ogni donna, nel senso che le donne paiono diverse dagli altri soggetti e si trovano in difficoltà a vivere in un mondo di gente che scrive con la destra, dove non c'è posto per la gente ‘bizzarra’, che scrive con la sinistra. Per di più, c'è una lunga tradizione che giudica le donne mancine, quando all'essere mancino si attribuisca il significato di ‘maligno, cattivo, irregolare, anormale’. Già, così fan tutte: tutte le donne sono mancine” [*Ibidem*].

merito è stata prodotta una ricca riflessione scientifica, a fronte della quale le risposte politiche sono state controverse e del tutto inadeguate.

I mutamenti strutturali hanno contribuito a rendere la vita urbana un'affannosa "corsa a ostacoli", alla quale solo una piccola parte della popolazione può realmente pensare di parteciparvi pienamente, mentre la restante parte sarà collocata ai margini della vita sociale. Il fatto è che si accede alle risorse della città prevalentemente in modo individuale, perciò in assenza di una "sponda del pubblico" [Bauman 2000: 10], ma anche in modo autoreferenziale, per cui, tutti quegli ostacoli che si possono incontrare nella quotidianità, o vengono abbattuti, consentendo così l'appropriazione provvisoria degli spazi urbani senza ulteriori intralci, oppure diventano muri invalicabili: in un caso si è in presenza di soggetti "forti", almeno come capacità di reazione, nell'altro caso si tratta di soggetti "vulnerabili", con scarsi strumenti di difesa: si pensi, solo per fare un esempio, ai comportamenti ormai diffusi di tanti automobilisti che, di fronte a un semaforo rosso o a un pedone che attraversa lentamente la strada, ritiene che la sua libertà di movimento sia in qualche modo lesa o limitata, da qui atteggiamenti aggressivi o reazioni inconsulte il passo è breve. Ecco che le "qualità" di cui ognuno dispone – appartenenze sociali, vincoli comunitari, *background* culturale, capacità di controllo del territorio, e così via –, sono dirimenti per stare dentro o fuori le risorse della città, e tutto ciò non è mai disgiunto da quanto ognuno si sente adeguato alle situazioni, se si è in salute o ammalati, giovani o vecchi, si è "del posto" o estranei, maschi o femmine<sup>3</sup>. Eppure va detto che la maggior parte delle donne non si colloca né tra i soggetti "forti" né tra quelli "vulnerabili", ma si situa tra coloro che esprimono *capacità di resistenza* a tutti quei fatti sociali che si possono verificare nella quotidianità e che raramente sono l'esito di proprie scelte individuali.

Si tratta di una resistenza attiva che si esplica nella capacità di inventare percorsi di riconciliazione, non soltanto perché le donne continuano a essere l'anello principale di congiunzione, quando non l'unico, tra la sfera privata e quella pubblica, ma soprattutto perché devono tenere insieme le loro varie "vite", quelle manifeste ma anche quelle sotterranee, dentro e fuori la famiglia, nei luoghi del lavoro e dello svago, negli attraversamenti quotidiani, e così via. Vite che si traducono in pratiche urbane che incidono

<sup>3</sup> Sotto questo profilo, le nuove forme di comunicazione agevolano solo in parte la vita delle persone e, anche se formalmente nessuno vi è escluso, potrebbero costituire una ragione rinnovata di estraneità. Basti pensare al fatto che sono sempre più numerose le amministrazioni locali che si stanno orientando a fornire servizi via Internet, e ciò, per esempio per gli anziani, potrebbe costituire un ulteriore ostacolo all'accesso alla città, persino in relazione all'acquisizione delle informazioni.

sugli spazi della città, compresi quelli pianificati, e qui intesi come spazi psicologici, simbolici e sociali, seguendo la “triplicità percepito-pensato-vissuto” [Lefebvre 1976: 61]<sup>4</sup>.

Il presente lavoro è ironicamente considerato dai suoi autori l’atto secondo del volume collettaneo *L’urbanità delle donne* [2006], dove sono state affrontate – in buona parte dagli stessi colleghi – tre aree tematiche: 1. la creatività e la professionalità femminili come elementi di rigenerazione urbana; 2. le fatiche del vivere la città; 3. l’amministrazione della città e le nicchie di potere delle donne. L’elemento comune ai due volumi è dato dal fatto che vengono studiate le pratiche urbane delle donne, solo che nel primo volume per ogni città abbiamo individuato un tema specifico da trattare, partendo sia dagli interessi di ricerca di ogni autore sia dall’esigenza di riflettere insieme su alcuni dei fenomeni urbani più significativi attraversati dall’Italia più recente; in questo secondo volume abbiamo deciso, invece, di adottare come filo conduttore comune “l’estraneità”, declinandola in modo diverso a seconda della città di riferimento e ovviamente degli specifici temi di studio. Tutti i contributi mettono in conto l’ambivalenza dei termini *estraneità* e *straniera* in relazione ai vissuti urbani delle donne. Per ogni contributo sono state svolte ricerche *ad hoc*, coniugando, ove è stato possibile, lo scenario del dato quantitativo con interviste in profondità che hanno coinvolto donne giovani e meno giovani che vivono in alcune città italiane.

In particolare, sono sette le città di cui trattiamo: Venezia, Torino, Genova, Bologna, Perugia, Roma e Palermo. Si tratta di centri metropolitani e urbani che giocano un ruolo importante sia per la rappresentatività del numero di persone che vi gravitano, la cui diversificata attività estende l’*effetto città* ben al di là dei confini amministrativi, sia per le politiche che le hanno caratterizzate in anni recenti e di cui tratterò più avanti. Milano,

<sup>4</sup> La triplicità dello spazio per Lefebvre prende corpo nel modo seguente: “a. *la pratica sociale*, che ingloba produzione e riproduzione, luoghi specifici e insiemi spaziali propri a ogni formazione sociale, e che garantisce la continuità in una relativa coesione [...]; b. *le rappresentazioni dello spazio*, legate ai rapporti di produzione, all’‘ordine’ che impongono e, attraverso questo, alle conoscenze, ai segnali, ai codici, alle relazioni ‘frontali’; c. *gli spazi di rappresentazione*, che presentano (con o senza codificazione) dei simboli complessi, legati all’aspetto clandestino e sotterraneo della vita sociale, ma anche dell’arte, che potrebbe eventualmente essere definita non come codice dello spazio, ma come codice degli spazi di rappresentazione” [Lefebvre 1976: 54 e ss.]. Questa triplicità è stata ampiamente ripresa da Soja che, riferendosi specificamente agli *spazi di rappresentazione*, elabora il concetto di *Thirdspace* come caratteristica della cultura postmoderna. In particolare il *Thirdspace* è lo spazio principale delle pratiche urbane delle donne. Tale concetto comprende un orizzonte di nuovi spazi per così dire liminali, all’interno dei quali si costruiscono e decostruiscono cambiamenti critici e risposte creative necessitate [Soja 1996: 106-111, ma *passim*; ma vedi anche Soja 2000: 10 e ss.].

pur non costituendo uno specifico oggetto di attenzione, è indirettamente presente nel saggio sulla mobilità (vedi il capitolo di Matteo Colleoni e Francesca Zajczyk) e nel capitolo conclusivo del volume.

Dai diversi contributi emergono alcuni temi per così dire caldi che sono entrati nell'agenda politica italiana, a partire dalla sicurezza urbana (vedi il capitolo di Fiametta Mignella Calvosa e Simona Totaforti su Roma), anche a seguito dei gravi problemi di criminalità che hanno avuto le donne come prime vittime. Accanto si collocano mutamenti urbani che hanno a che vedere con lo svuotamento dei centri storici e la dispersione urbana (vedi il capitolo di Tiziana Plebani su Venezia); con i nuovi significati assunti dagli spazi domestici in relazione al fatto che in Italia, in assenza di politiche pubbliche di supporto, molte famiglie – ma in realtà molte donne autoctone –, sono costrette ad affidare i propri vecchi alle badanti straniere (vedi il capitolo di Giampaolo Nuvolati). Badanti per lo più provenienti dai Paesi dell'Est europeo, ma anche dalle Filippine, dall'America del Sud, dal Marocco, e così via. Badanti che per il momento sono considerate una risorsa necessaria a cui ricorrere. Ma troppo spesso ci dimentichiamo che la ragione centrale per cui queste donne accettano di vivere in Italia, praticamente segregate tra mura domestiche altrui, è quella di migliorare la loro condizione materiale e quella della famiglia che il più delle volte è rimasta nei Paesi d'origine. Questo progetto può comprendere il rientro nel proprio Paese o anche restare in Italia, magari recuperando quella dimensione privata che invece ora non hanno. I numerosi cambiamenti degli ultimi decenni che accomunano ormai tutte le città italiane e che riguardano centri storici e periferie, hanno influito per lo più negativamente sulla vita delle famiglie, sui legami sociali, sulle forme del lavoro, e così via. Ma i cambiamenti non sono solo strutturali, sono anche sociali e culturali, ed è tra questi che vanno collocate tutte quelle pratiche di “liberazione” delle donne dai vincoli della casa, sia recuperando una dimensione pubblica e lavorativa sia mettendo in discussione ruoli e fissità che le avevano viste in un passato non lontano ancorate alla gestione dei problemi familiari, a partire dalla cura dei bambini e dei vecchi. Se colleghiamo questi cambiamenti materiali e culturali al progressivo invecchiamento della popolazione italiana<sup>5</sup>, ci rendiamo conto di quanto costituisca ormai una vera e propria emergenza sociale occuparsi delle popolazioni più anziane. Ciò perché le politiche di cura continuano a essere trattate come un problema privato e prevalentemente affidato alle

<sup>5</sup> Basti osservare le cartine delle proiezioni demografiche elaborate nel 2007 dall'*European Spatial Planning Observation Network*, secondo cui nel 2015 l'età media della popolazione italiana sarà intorno a 50-55 anni, per oltrepassare ampiamente i 60 anni nel 2030, con una crescita demografica pari allo zero.

donne. Il fatto che le donne italiane se ne possano occupare sempre meno<sup>6</sup>, insieme al fatto che i cambiamenti strutturali della famiglia non consentono più di distribuire “il peso della cura dell’anziano” tra i diversi membri, ha portato oggi a trovare altre donne (badanti per lo più straniere) a supportare la famiglia in questa cura. Ma è chiaro che via via che queste donne migliorano le loro condizioni materiali, il rischio per le prossime popolazioni anziane è che abbiano meno assistenza, dentro e/o fuori l’abitazione, a meno che non si pensi che il bacino delle badanti sia potenzialmente infinito, così come lo sono i mercati della povertà e dello sfruttamento.

I contributi ricostruiscono, dal punto di vista delle pratiche femminili, le relazioni che popolazioni appartenenti alle diverse fasce d’età stabiliscono con la città, focalizzando per ognuna il *focus* della socialità. E se per gli estremi della struttura demografica – anziane e adolescenti – il campo relazionale è più circoscritto per ovvie ragioni biografiche: l’abitazione per le prime, la scuola e il quartiere per le adolescenti (vedi i capitoli di Carla Landuzzi su Bologna e di Silvia Crivello e Alfredo Mela su Torino); per le studentesse straniere venute in Italia per completare gli studi universitari, perciò abituate a percorrere lunghe distanze, il campo si dilata spazialmente e temporalmente, coprendo spazi aperti e chiusi della città, di giorno e di notte (vedi il capitolo di Roberto Segatori su Perugia). La mobilità è ovviamente l’indicatore centrale che indica il livello di qualità della vita urbana di tutte le popolazioni qui prese in considerazione, seppure dall’angolo visuale di microstorie individuali, ma è anche il sintomo che la vita urbana è sempre meno sostenibile in termini ambientali e in termini sociali e psicologici.

In termini ambientali la mobilità urbana è il primario fattore di consumo urbano sul quale poggiano tutte le altre forme di uso-consumo della città [Mazzette e Sgroi 2007] ed è un problema che ha un’immediata e diretta incidenza sulla qualità della vita dei cittadini. In Italia sono state adottate scarsissime e frammentarie politiche di regolazione e di contenimento, peraltro è rimasta inapplicata la Carta di Aalborg che invece, fin dal 1994, aveva sollecitato l’attuazione di *modelli di mobilità urbana*, seguendo il principio di sostenibilità volto *in primis* a rendere “funzione ausiliare” l’uso del mezzo di trasporto privato, nonostante si siano moltiplicate (almeno formalmente) reti di città sostenibili, in attuazione delle direttive e raccomandazioni dell’Unione Europea, e si siano moltiplicate dichiarazioni di intenti per costruire modelli urbani sostenibili, a partire dal 1999 quando a Ferrara è stato istituito il coordinamento delle Agende 21 locali italiane.

<sup>6</sup> “La casa, il lavoro, la pensione, la sanità, il cibo, l’acqua, l’aria, tutto intorno a noi sembra richiedere la nostra cura e/o la nostra preoccupazione. Ma se il bisogno di cura è aumentato a dismisura, il nostro tempo per la cura è diminuito fino quasi a scomparire” [Macchi 2008: 25].

Ma in Italia, a differenza delle efficaci sperimentazioni che si possono osservare nel resto d'Europa<sup>7</sup>, vediamo che anche quando si praticano politiche sostenibili, lo si fa in modo frammentario e per ragioni sempre emergenziali: i divieti di transito per i livelli di inquinamento troppo elevati; le tasse di ingresso e le limitazioni di accesso ai non residenti; le scarse politiche di investimento (dovute anche alla riduzione dei bilanci comunali) che si accompagnano agli inadeguati e talvolta obsoleti mezzi di trasporto pubblico. Anche se va ricordato che ormai le maggiori entrate finanziarie per i comuni sono date dalle sanzioni agli automobilisti indisciplinati e dalla trasformazione di parti centrali e periferiche del territorio urbano in parcheggi sotterranei e di superficie. Trasformazioni alle quali non si sono sottratte parti centrali e di pregio come piazza Sant'Ambrogio a Milano.

In termini sociali e psicologici la mobilità è certamente connessa alla singola capacità di accedere alle risorse della città, ma è anche dovuta al fatto che ha prevalso un modello di mobilità a scapito di tutti gli altri. Gli attraversamenti veloci, soprattutto con veicoli privati, in una città sempre più espansa, hanno marginalizzato infatti categorie di persone che invece abbisognano di mobilità lenta e di soste, sia essa pedonale, effettuata con mezzi ciclabili o con mezzi pubblici il più possibile agevoli: basti pensare a quanto sia complesso per una madre salire su un autobus con una carrozzina, per limitarci a un solo esempio di ordinaria difficoltà che comunque è provvisoria fintanto che i bambini non crescono, mentre sono numerose e permanenti le barriere che si frappongono tra la città e le persone che hanno problemi di deambulazione o disabilità.

Vi è anche una mobilità specifica delle popolazioni più anziane, connessa certamente al loro grado di autonomia motoria e, se in buona salute, agli interessi relazionali che hanno saputo conservare. Infatti, più ampia è la rete sociale in cui si collocano e maggiore è la capacità di movimento; ma vi è anche una mobilità strettamente dipendente dal tipo di processo di estraneità esperito anzitutto dentro la propria casa, mutata profondamente quasi sempre perché diventata improvvisamente troppo vuota (se i figli sono andati a vivere altrove o se il partner è morto), o troppo piena per la presenza fissa di un'estranea, quasi sempre anche straniera, e che viene considerata dal-

<sup>7</sup> Si veda, per esempio, il modello di mobilità sostenibile adottato dalla città di Freiburg, a partire dai nuovi suburbs di Rieselfeld e Vauban, dove sono state adottate politiche di rigenerazione urbana che risalgono fin dai primi anni Novanta. Un elemento centrale di questo processo sostenibile è dato per l'appunto dal ripensamento della mobilità urbana, ridimensionando drasticamente la prospettiva "auto-centrica", tipica invece delle città italiane, e consentendo così ai cittadini di riappropriarsi degli spazi di attraversamento grazie ai percorsi pedonali e ciclabili istituiti in molte aree della città.

l'anziana come una vera e propria intrusione. Il rapporto di vicinanza fisica/lontananza culturale e sociale coinvolge, in questi specifici casi, soggetti deboli: l'una per l'età, l'altra per la condizione di straniera. La rete familiare non sempre riesce a ridurre questo disagio ma, quasi sempre, sono le donne che si trasformano in vere e proprie intermediarie culturali. Se ciò non accade, la casa può diventare un campo di conflitto (manifesto o sotterraneo che sia), dove "le voci di una casa non s'imparano mai", per citare un brano della canzone *Lunaspina* interpretata da Fiorella Mannoia.

Nella mobilità ci sono anche altri contenuti psicologici e sociali: andare via (emigrare) da giovani e ritornare da adulte o vecchie implica una sorta di "perdita", dovuta al fatto che si è creato un rapporto di estraneità con la casa e con la gente a cui si è appartenuti in passato, proprio perché il lungo percorso di emigrazione prima e di rientro poi ha nel mezzo un arco di tempo denso di scelte, di aspettative, di cambiamenti che ha reso stabili i legami con i luoghi del nuovo approdo, mentre ha reso labili le appartenenze originarie e i riconoscimenti di sé nei luoghi del rientro. Ciò in buona misura perché per le donne il ritorno è quasi sempre non desiderato (in particolare vedi il capitolo di Michela Morello su Palermo). Il nuovo approdo invece acquisisce una dimensione positiva quando è chiaramente il risultato di una scelta consapevole. Ecco che lo spazio urbano viene riempito di significati densi sotto il profilo affettivo che, in una qualche misura, per i nuovi abitanti di una città esprimono il bisogno di avere vincoli di appartenenza ai luoghi, che si possono manifestare anche con atteggiamenti conoscitivi per certi versi di tipo bulimico, atteggiamenti che oltre che emotivi sono un modo per prendere parte alla vita della nuova comunità. "Tra i luoghi che preferisco, a Genova, c'è il porto: lo vedo tutti i giorni, praticamente, ma ogni volta mi dà emozione", racconta una donna albanese nel capitolo di Antida Gazzola su Genova. Eppure, anche in questo caso, la mobilità da un Paese all'altro o da una città all'altra, rende le singole storie di cui tratta il libro, racconti di estraneità, giacché si tratta di donne che non sono mai totalmente né di là né di qua; né del Paese d'origine né di quello di adozione.

A ben guardare, però, raccontare queste singole storie, non significa forse parlare di tutte quelle donne che sono costrette a tenere insieme i "pezzi" delle loro vite complesse, stando un po' qua e un po' là? Non si tratta, forse, della storia di ogni donna, straniera o autoctona che sia?



# *1. Il tempo della mobilità femminile nella società degli insediamenti urbani diffusi*

di *Matteo Colleoni e Francesca Zajczyk*

## **1. Premessa**

La mobilità rappresenta, unitamente alla nascita e alla diffusione delle nuove tecnologie dell'informazione, uno dei tratti peculiari della vita sociale contemporanea. Lo mostrano i risultati delle ricerche, che individuano nella mobilità l'attività a cui i soggetti dedicano quote crescenti del loro tempo, ma lo ricordano, più semplicemente, le nostre agende che sempre più assomigliano a mappe di attività disseminate nel tempo e nello spazio quotidiano.

I risultati delle più recenti indagini sono concordi nel dire che, rispetto al passato, nelle società urbane contemporanee sono più numerose le persone mobili e lo sono sempre più anche quelle prima caratterizzate dalla minore propensione a spostarsi, come gli anziani e le donne. Queste ultime, in particolare se occupate, dedicano oggi alla mobilità una quota di tempo pari a quella degli uomini e rappresentano la categoria contraddistinta dalla più elevata frequenza di spostamenti. L'ingresso nel mercato del lavoro, la maggiore presenza dei contratti di lavoro atipici e a tempo parziale e, in particolare, la progressiva dispersione dei luoghi in cui abitano, lavorano e accedono ai servizi, sono tra i principali motivi alla base dell'incremento della mobilità delle donne, così come della loro propensione ad avere stili temporali degli spostamenti sempre più frammentari e a-sistematici.

Sulla base dei dati forniti dalle più recenti ricerche nazionali, il saggio fornisce una descrizione analitica degli stili temporali della mobilità femminile, dedicando particolare attenzione alla relazione che esiste tra nuova morfologia urbana degli insediamenti e stili temporali degli spostamenti.

## **2. Stili di vita e tempi degli spostamenti**

Abbiamo vissuto per molto tempo in società industriali nelle quali muoversi era considerata un'attività sussidiaria al lavoro e in cui a spo-