

Verso le città *age-friendly*

Giovanna Dall'Ongaro

Le metropoli devono affrontare due fenomeni inevitabili: l'invecchiamento dei cittadini e la progressiva urbanizzazione della popolazione. Sempre più persone vivranno in città e molte saranno ultrasessantenni. Con quali conseguenze?



Gli stessi atteggiamenti che, più di quarant'anni fa, spinsero il geriatra americano Robert Neil Butler a coniare il termine *ageism* non sono ancora scomparsi dalla nostra società. Il termine sintetizzava una nuova forma di discriminazione - quella nei confronti degli anziani - che si aggiungeva ad altre già fortemente contrastate: il razzismo e il sessismo.

Ancora oggi ritroviamo gli stessi elementi intorno ai quali, nel 1968, nacque questo termine: pregiudizi nei confronti delle persone anziane, disparità di trattamento a loro discapito e scelte politiche che perpetuano radicati stereotipi. New York, Barcellona, Tokyo, Roma, Nairobi, Città del Messico e molte altre metropoli nel mondo, finora, si sono preoccupate soprattutto di soddisfare le esigenze di cittadini giovani e in buone condizioni di salute.

Ora la demografia le costringe a cambiare progetto, perché le mette di fronte a due eventi inevitabili: l'invecchiamento della popolazione mondiale e la sua progressiva urbanizzazione. Bastano pochi dati per comprendere la portata dei due fenomeni. A New York, secondo le stime del *Department of City Planning*, nel 2030 la popolazione con più di 65 anni costituirà il 20% del totale, una quota già raggiunta da Barcellona con i suoi 300.000 ultra sessantacinquenni, di cui mille centenari; a Roma, secondo una ricerca del CISR (Centro di Ricerche su Roma) dell'Università La Sapienza, nei prossimi dieci anni il rapporto tra anziani e giovani minori di 15 anni sarà di due a uno. A quantificare l'altra tendenza, ossia lo spostamento della popolazione mondiale verso le città, ci pensa invece il rapporto annuale delle Nazioni Unite *State of the World Population*. Quello del 2008 documentò per la prima volta lo storico e, a quanto pare, irreversibile sorpasso del numero di cittadini rispetto agli abitanti delle campagne. L'ultimo rapporto, diffuso a fine ottobre, afferma che tra 35 anni due persone su tre vivranno in città.

LE CITTÀ AGE-FRIENDLY

È chiaro quindi che “le due principali sfide del nostro secolo” – definite così dall'Organizzazione mondiale della sanità - si giocano all'interno delle città. Era rivolto soprattutto a chi amministra le città, infatti, l'invito a “costruire una società per tutte le età” contenuto nel *Plan for Action on Ageing* promosso a Madrid dalle Nazioni Unite nel 2002. Con quell'invito le Nazioni Unite hanno reso la *age friendly society* (la società a misura di anziano) un obiettivo globale di competenza delle istituzioni sovranazionali. E l'Oms ha dovuto iniziare a impegnarsi per realizzarlo. Così, tra settembre 2006 e aprile 2007 l'Oms ha raccolto le lamentele di 1.500 persone con più di sessant'anni residenti in 33 città del mondo. Dalle megalopoli con più di dieci milioni di abitanti, come Città del Messico, Tokyo, Nuova Delhi, alle grandi capitali come Londra, Madrid, Roma, fino alle città più piccole, come Udine, le richieste sono state grosso modo le stesse: marciapiedi più ampi, panchine comode per sedersi, semafori con avvisi sonori, ascensori e rampe negli edifici pubblici, nei teatri e nei cinema, mezzi di trasporto più accessibili. In questa inchiesta sono state ascoltate voci da tutto il mondo, come quelle dei cittadini di Tripoli, che non si fidano di salire negli ascensori dei luoghi pubblici per le frequenti interruzioni di corrente, quelle dei cittadini di Mosca, preoccupati per la calca nella metropolitana, di Nairobi, spaventati dall'affollamento eccessivo di alcune strade, di Città del Messico e di Rio de Janeiro, che faticano a camminare su marciapiedi dissestati, di Nuova Delhi, che soffrono per la mancanza di zone alberate, di Cancún, che si sentono minacciati dalle automobili, e di Ginevra, che temono le biciclette. Tutte queste osservazioni sono confluite nella *Global Age Friendly Cities Guide*, pubblicata nel 2007, che individuava otto temi su cui le città avrebbero dovuto concentrare i propri sforzi: trasporti, abitazioni, partecipazione sociale, rispetto e coinvolgimento sociale, partecipazione civica e lavoro, comu-

nicazione e informazione, servizi sanitari, spazi pubblici ed edilizia pubblica. Dal 28 al 30 settembre scorso le otto questioni sollevate nella Guida sono state discusse a Dublino in occasione della prima conferenza internazionale sulle città *age-friendly* (*First International Conference on Age-Friendly Cities*). La conferenza si è conclusa con una dichiarazione programmatica, tra le cui righe si legge un'esplicita e condivisa critica ai modelli di città contemporanea e la timida proposta di un'alternativa. A confrontarsi sono le due opposte concezioni di sviluppo delle aree urbane: quella della dispersione e quella della contrazione.

CITTÀ DIFFUSA E CITTÀ COMPATTA

Gli urbanisti americani coniarono negli anni Sessanta il termine *sprawl* (letteralmente "sdraiato") per indicare un fenomeno che negli ultimi decenni ha cambiato i volti di molte città come Los Angeles, Pechino e Città del Messico, deformandoli in larghezza fino a renderli simili tra loro, anche se si trovano agli antipodi del pianeta.

Si tratta di quella crescita orizzontale che "allenta le maglie" della città prolungando la cementificazione in maniera incontrollata nelle zone periferiche, che finiscono per diventare propaggini senza identità della metropoli madre. Le caratteristiche sono le stesse in ogni parte del mondo: bassa densità abitativa, grandi strade attraversate da automobili private e non da mezzi pubblici, giganteschi centri commerciali con gli immancabili fast food. Il trend, avvertono gli esperti delle Nazioni Unite nell'ultimo rapporto *State of the World's Cities 2010-2011*, dopo avere toccato le zone ricche del mondo come il Nord America e alcune zone d'Europa (l'area metropolitana di Barcellona, di Palermo e Venezia), ora interessa soprattutto i Paesi in via di sviluppo.



A Tokio, a Madrid e a Udine gli ultrasessantenni formulano richieste comuni per migliorare le città

La città messicana di Guadalajara tra il 1970 e il 2000 è cresciuta in larghezza a un ritmo quasi doppio rispetto all'aumento della popolazione. Che si tratti di moderne periferie dell'Europa o degli Stati Uniti o delle baraccopoli dell'Africa e dell'America Latina, il rischio che

corre chi vi risiede è sempre lo stesso: l'emarginazione. "In estrema sintesi: lo *sprawl* è sintomo di una città divisa", dice chiaramente il rapporto delle Nazioni Unite. E gli anziani sono le principali vittime dell'isolamento. Innanzitutto perché queste aree suburbane sono caratterizzate -come scrisse lo storico dell'urbanistica Richard Ingersoll nel libro *Sprawltown* - dal dominio incontrastato dell'automobile, visto che un servizio di trasporto pubblico che attraversa aree così vaste è troppo costoso. Del resto anche passeggiare tra vincoli autostradali e anonimi malls (centri commerciali) non è allettante e la scelta più saggia sembra quella di rimanere in casa. Anche se così ci si ammala di più. Un articolo pubblicato nel 2010 su *Public Health Reviews* analizzava 33 studi sull'influenza dei quartieri sulla salute delle persone anziane, concludendo che "strade adatte alle passeggiate, facile accesso ai mezzi pubblici di trasporto, negozi che vendono al dettaglio possono incoraggiare le persone a restare in contatto con la loro comunità e mantenere relazioni sociali. Tutto ciò spinge anche a camminare e a svolgere altre attività fisiche che servono per limitare i danni di alcuni disturbi dell'invecchiamento come l'osteoartrite". A garantire questi benefici non possono essere quei dilatati "non luoghi" intorno alle metropoli. Ma un modello urbanistico opposto. Non la "città diffusa", ma la "città compatta".

RESTRINGERE TOKYO

Come trasformare una città diffusa in una città compatta? L'urbanista Hidetoshi Ohno, a capo dell'avanguardistico laboratorio di progettazione dell'Università di Tokyo, ha una soluzione. Per comprenderla, dobbiamo chiedere nuovamente aiuto alla demografia. In Giappo-



**L'emarginazione e l'isolamento
sono le conseguenze sociali
degli attuali modelli di città**

ne, il paese più vecchio del mondo, nel 2030 un abitante su tre avrà più di 65 anni e uno su cinque avrà superato i 75. Le nascite scarseggiano e quindi nel 2050 il Sol Levante si alleggerirà della presenza di ben quaranta milioni di cittadini. È come se l'intera area urbana che

circonda Tokyo, la più estesa del mondo, si svuotasse di tutti i suoi abitanti. Da questo scenario prende spunto il progetto di Ohno. Tokyo, come molte città europee, è entrata nella fase di “contrazione”, è diventata cioè una *shrinking city* (“città che si restringe”, cioè una città con un numero sempre minore di abitanti), a causa all’ invecchiamento della popolazione. Quel gigantesco tappeto sfibrato composto da più di quaranta città e che si stende su 13.000 chilometri quadrati rischia, in un prossimo futuro, di diventare disabitato. Per questo Ohno vuole rinforzare le “fibre” della città madre (il suo progetto per la futura Tokyo si chiama appunto *Fiber City*), in modo che il tessuto non si slabbi e mantenga un aspetto compatto. Ohno immagina che nella *Fiber City* tutti gli edifici, pubblici e privati, si trovino al massimo a 800 metri dalla stazione della metropolitana più vicina. Al di là, dovrebbero esserci solo distese di verde. Le fibre che attraversano il tessuto metropolitano sono le strade piene di negozi, le rotaie della metropolitana, le relazioni sociali che si intrecciano tra vicini di casa. Una parte importante della pianificazione urbanistica giapponese è svolta dalle nuove tecnologie. Non è un caso che un convegno sulle soluzioni hi-tech per l’*ageing society* organizzato lo scorso settembre dal CSAI (*Complex Systems & Artificial Intelligence Research Center*) dell’Università di Milano Bicocca si sia svolto proprio a Tokyo: “Il Giappone è all’avanguardia nella progettazione di soluzioni in questo ambito. Resta da capire come mai il nostro paese che è al secondo posto per invecchiamento della popolazione non senta la necessità di affrontare il problema”, ha detto Stefania Bandini direttrice del CSAI. E ha aggiunto: “In Italia l’unico aspetto analizzato è quello sanitario, mentre le esigenze della popolazione anziana autosufficiente e in buone condizioni di salute restano inascoltate”. Il laboratorio milanese CSAI ha messo a punto una tecnologia basata sulla simulazione della mobilità dei pedoni e delle folle: grazie a modelli computazionali, si può prevedere il comportamento di una moltitudine a partire dal singolo individuo; conoscere come si spostano per la città i gruppi di persone può essere utile per pianificare alcuni eventi come concerti, pellegrinaggi o grandi manifestazioni. Questi modelli, inoltre, possono essere perfezionati, perché permettono di fare simulazioni che tengono conto anche dell’età e delle abitudini culturali dei cittadini coinvolti. “Il comportamento prossemico, ossia il modo in cui il singolo individuo percepisce e interagisce con lo spazio che lo circonda, varia da paese a paese. La distanza che un pedone giapponese mantiene da un altro non è la stessa tenuta da un arabo a La Mecca”, ha spiegato Bandini. In conclusione, ci sono buoni motivi per credere che queste tecnologie permetteranno di rendere le città confortevoli per cittadini sempre più anziani. Ma anche per quelli di altre età. Perché, come ha affermato Michael Bloomberg, sindaco di New York “*an age friendly city is a city friendly for all ages*” (“una città a misura di anziano è una città a misura di tutti”).