

IL QUARTIERE STAZIONE DI PISA FRA TRASFORMAZIONE E CONFLITTO¹

ELENA CARPI, SILVIA VENTURI, SONIA PAONE
UNIVERSITÀ DI PISA

Abstract – The city of Pisa (Italy) has experienced in the last decade a high level of migration from countries of Northern and Central Africa, Eastern Europe and China. As often happens, the migrants of different ethnic groups are located in the neighborhood around the train station, both as regards the commercial activities and the housing. In addition, several areas of the district are used by migrants as a meeting place. From the point of view of the urban landscape, the district has experienced considerable demographic and visual transformations, which are an indication of conflict and the level of integration of migrants among themselves and with Italian residents. This article aims to show, in a diachronic perspective, the changes in the urban landscape occurred in the neighborhood and the elements of conflict that results, among other elements, from the analysis of the ordinances of the police recently posted in the district.

Keywords: urban language diversity; social contact; demographic changes; linguistic and semiotic landscapes; urban identity.

1. Introduzione

Il saggio inserisce l'analisi del paesaggio linguistico del 'quartiere stazione' di Pisa all'interno di una più ampia riflessione sulle profonde trasformazioni urbanistiche, sociali e demografiche che hanno interessato la zona. Tutto ciò al fine di restituire la complessità di uno spazio dinamico, in continuo divenire, nel quale la consolidata presenza di immigrati lascia da un lato intravedere l'emergere di forme di cosmopolitismo urbano, ma nello stesso tempo produce rappresentazioni mediatiche che enfatizzano gli elementi di conflittualità attraverso la sovraesposizione dei temi del degrado e della insicurezza.

A partire dal primo decennio del nuovo millennio la maggior parte della popolazione mondiale risiede in aree urbane per la prima volta nella storia dell'umanità (Veron 2008). Questo traguardo storico ha favorito un rinnovato

¹ Pur essendo l'articolo frutto dello studio congiunto tra le autrici, i paragrafi 1 e 2 sono da attribuirsi a Sonia Paone, il paragrafo 3 a Silvia Venturi e il paragrafo 4 a Elena Carpi; il paragrafo 5 è da attribuire in comune alle autrici.

interesse per lo studio delle città da parte di molte discipline, che con prospettive e metodologie differenti tentano di leggere le novità e la complessità degli spazi urbani. In questo nuovo scenario bisogna evidenziare innanzitutto che, trovandoci in un'epoca di forte accelerazione dei tassi di urbanizzazione, le città sono sempre di più il primo approdo delle migrazioni nazionali e internazionali, e in questo senso rappresentano una cartina di tornasole dell'accrescimento della mobilità, ma anche delle disuguaglianze che ad essa si accompagnano. Nello stesso tempo, le città vedono aumentare altre forme di mobilità, dovute alla differenziazione delle popolazioni che le attraversano e frequentano. Infatti, accanto ai tradizionali pendolari che si spostano per motivi di lavoro, gli ultimi decenni hanno visto crescere in tutte le città la presenza dei cosiddetti *city users*, ovvero individui che utilizzano temporaneamente gli spazi urbani per esigenze ricreative, culturali e di consumo (Martinotti 1993). L'eterogeneità delle presenze, i differenti usi dello spazio urbano e i conflitti che possono scaturirne sono molto leggibili se si osservano le dinamiche di alcune specifiche zone della città, come ad esempio le stazioni ferroviarie e i quartieri che si sviluppano attorno ad esse. Infatti, da sempre le stazioni rappresentano un potente rivelatore di urbanità perché combinano, spesso in maniera contraddittoria, *mobilità*, *centralità* e *marginalità*.

La storia delle stazioni ferroviarie è legata a quella del progresso e dell'avvento della modernità, infatti cominciano a comparire alla fine del XIX secolo. Lo storico francese George Duby sostiene che per le loro maestose proporzioni e l'insieme dei simboli che contenevano rappresentarono per la città dell'epoca l'equivalente di quello che settecento anni prima era stata la cattedrale gotica. Nel caso delle stazioni si trattava di *cattedrali del progresso*, espressione della fierezza urbana e glorificazione della velocità e del vapore (Duby 1983). Come ricorda Schivelbusch nel suo lavoro dedicato alla storia dei viaggi in treno, il *topos* con il quale vengono descritti gli effetti della ferrovia sulla società dell'epoca è quello dell'annullamento di spazio e tempo, visto che la ferrovia permetteva di raggiungere grandi distanze in tempi molto ridotti rispetto al passato e ciò ha significato un notevole accorciamento delle distanze (Schivelbusch 2003). Anche dal punto di vista architettonico le stazioni hanno rappresentato il trionfo della modernità, in quanto per la loro costruzione venivano utilizzati nuovi materiali, primi fra tutti il ferro e il vetro, e ciò ha comportato una altra rivoluzione:

La capacità spaziale dell'architettura in vetro sta a quella dei tradizionali sistemi di costruzione come la capacità di traffico della ferrovia sta al traffico preindustriale". Ciò a causa della maggiore solidità e caricabilità del ferro, complemento dell'architettura in vetro, rispetto ai materiali da costruzione usati fino a quel momento. (Schivelbusch 2003, p.47)

Per ciò che concerne la collocazione nella forma urbana nelle esperienze europee e anche italiane, le stazioni ottocentesche vengono poste ai margini, spesso al confine, delle vecchie cinte murarie che negli stessi anni vengono abbattute, per permettere l'espansione della città. Le stazioni non sono posizionate nei vecchi centri urbani, perché la loro costruzione richiede spazi molto grandi per l'edificio centrale e per gli annessi ad esso collegati e grande disponibilità di suolo per la sistemazione dei fasci di binari. Nonostante ciò, all'epoca della sua comparsa la stazione rappresenta una nuova centralità, visto che diviene la porta di ingresso principale alla città e anche luogo di connessione, essendo un nodo di una più ampia rete. In termini urbanistici, la presenza della stazione ha avuto un impulso positivo perché ha dinamizzato le aree circostanti in cui si sono moltiplicate le residenze, i servizi e gli spazi commerciali (Zucconi 2007). La centralità della stazione è ovviamente collegata all'accessibilità alla città e raggiunge il suo massimo grado fintanto che il suo primato non viene messo in discussione da un'altra rivoluzione nei trasporti, ovvero la circolazione automobilistica. L'avvento dell'automobile prima, e quello del trasporto aereo dopo, innescano una serie di importanti e significative trasformazioni. Oggi le stazioni sono innanzitutto spazi polifunzionali: infatti, molte aree prima destinate ai viaggiatori sono divenute spazi commerciali. L'intermodalità è un'altra loro caratteristica, gli spazi della stazione sempre di più collegano la ferrovia a metropolitane, a linee tramviarie, a passanti che portano in direzione degli aeroporti. Infine, le ultime realizzazioni, per soddisfare le esigenze di un ulteriore avanzamento tecnologico, ovvero l'avvento dell'alta velocità, hanno spesso una collocazione ipogea o addirittura suburbana. Tutti questi cambiamenti hanno significato una perdita di centralità dello *spazio stazione*, un declino della sua monumentalità e potremmo forse anche dire del suo valore civico, visto che gli elementi di privatizzazione e mercificazione dei suoi spazi sono sempre più accentuati. Alla perdita di centralità dello *spazio stazione* spesso si è accompagnato un progressivo declino delle aree circostanti, testimoniato da un abbassamento dei valori immobiliari, accentuando così elementi di margine che ugualmente caratterizzano da sempre la storia di questo spazio complesso. Infatti, la stazione con il suo intorno genera di per sé una serie di configurazioni ambivalenti fatte di pieni e vuoti, di spazi strategici, ma anche residuali, di facciate e retri, di connessioni e fratture. Si pensi, ad esempio, all'ambivalenza del fascio dei binari che contemporaneamente connette alla città, ma diventa una barriera di separazione per le zone retrostanti. Elementi di margine sono nello stesso tempo presenti nelle modalità d'uso della stazione e dei suoi spazi. Da sempre alcune aree limitrofe hanno funzionato come una sorta di zona di 'non diritto', in cui si sono sviluppate attività di prostituzione o traffici illegali. La stazione, infine, è uno spazio sociale altamente differenziato in cui non solo

transitano i viaggiatori, ma trovano rifugio soggetti emarginati, per i quali proprio in stazione o nelle aree circostanti sono previsti servizi a bassa soglia.²

Se nell'immaginario collettivo del passato la stazione evocava la velocità, il progresso e il movimento, e le zone residenziali attorno erano ambite perché la costruzione degli scali ferroviari aveva dato impulso alla implementazione di servizi, oggi in molte città la zona stazione è un luogo residuale, in cui si moltiplicano i vuoti e crescono i conflitti per gli usi degli spazi. Le esperienze di riqualificazione che hanno coinvolto diverse stazioni hanno sicuramente rappresentato un miglioramento a vantaggio dei viaggiatori, ma hanno spesso puntato solo sulla privatizzazione degli spazi interni, e non intervenendo nelle aree circostanti hanno paradossalmente creato una ulteriore barriera, incrementando la frattura fra gli spazi interni alla stazione e quelli limitrofi.

2. Il quartiere della stazione di Pisa fra centralità e marginalità

La storia della stazione di Pisa e del suo quartiere si inserisce nel quadro tratteggiato sopra: nonostante ancora oggi lo scalo ferroviario abbia un movimento passeggeri molto importante, gli elementi di margine prevalgono su quelli di centralità e la zona è un luogo di alta conflittualità. Uno dei grandi fattori di cambiamento è stato, come vedremo più avanti, l'aumento significativo della presenza immigrata che ha modificato il volto del quartiere: molte vecchie attività commerciali hanno chiuso e sono state sostituite da nuove e diverse attività gestite da immigrati, diversi spazi pubblici della zona sono utilizzati dagli immigrati più che nel passato come luoghi di incontro e di scambio, riempiendo sostanzialmente alcuni vuoti che si erano formati nel quartiere. Tuttavia, tale modificazione ha favorito un'enfasi dei media sui temi del degrado, della insicurezza e del conflitto nell'uso degli spazi fra vecchi e nuovi residenti. Lo scalo ferroviario pisano risale all'epoca dell'Unità d'Italia, la sua realizzazione è collegata a un importante progetto di urbanizzazione dell'intera zona, che ha previsto l'abbattimento di una porzione della precedente cinta muraria e della Porta San Gilio.

Le mura e la porta furono sostituite da una vasta piazza a forma di ellissi e da una barriera daziaria (Tolaini 2007). La piazza rappresentava l'ingresso alla città, e di notte i cancelli venivano chiusi creando una barriera fra interno ed esterno. Negli anni diversi sono stati gli interventi fatti

² I servizi a bassa soglia si configurano come una serie di interventi sociali indirizzati a categorie di persone in situazione di estrema vulnerabilità (senzateo, tossicodipendenti).

nell'area: innanzitutto ricordiamo che il complesso della stazione è stato interamente ricostruito, perché danneggiato dai bombardamenti durante la seconda guerra mondiale.

Molto più di recente, l'intero perimetro della piazza Vittorio Emanuele II è diventato un grande cantiere: l'area è stata totalmente risistemata a seguito della costruzione di un parcheggio sotterraneo, e l'inaugurazione è avvenuta nel 2012 dopo più di dieci anni dall'inizio dei lavori. Il protrarsi del cantiere per un numero così lungo di anni ha rappresentato una frattura fra la zona della stazione e l'area a nord della piazza. Questa frattura non si è sanata neanche dopo la chiusura del cantiere, come se l'*imprinting* originario dato dalla Barriera Daziaria continuasse a produrre significato, a tracciare un confine fra 'chi è dentro' e 'chi è fuori' fra la parte della città a nord della piazza, l'area dei bei negozi e del passeggio, e quella meridionale più vicina allo scalo ferroviario considerata marginale, e spesso raccontata dai giornali come il Bronx della città (Marzioni 2008). La riattivazione di questo confine è molto evidente, se consideriamo il fatto che la zona stazione è divenuta in questi anni un luogo di sperimentazione di una specifica *governance*, che ha puntato molto sul controllo e la sorveglianza, prevedendo strumenti di videosorveglianza e la presenza di polizia e militari. Una parte importante di questa *governance* è costituita dalla emanazione periodica di una serie di ordinanze. Un primo intervento è del 2006 quando, tramite ordinanza, si regolamentavano le insegne scritte in cinese presenti nel quartiere; del 2008 data l'ordinanza che regolamentava l'orario di chiusura di un piccolo negozio di generi alimentari di proprietà di un cittadino straniero, all'ingresso del quale erano soliti bivaccare immigrati e vagabondi. Nel 2014 è stata emanata l'ordinanza anti-bivacco. Questo provvedimento vietava il consumo di bevande alcoliche, di gettare rifiuti e di sedersi o stazionare davanti ai negozi che vendevano alcolici; vietava anche di fornire agli acquirenti oggetti come apribottiglie e cavatappi. Nel settembre 2017 il sindaco ha emanato un'ulteriore ordinanza in materia di *decoro e degrado urbano* nella zona della stazione, che riprende i contenuti di quella del 2014. L'ordinanza ha l'obiettivo di intervenire su

fenomeni legati a comportamenti di inciviltà o di illegalità quali l'utilizzo come giaciglio degli arredi e del verde pubblici, l'impedimento della fruibilità del suolo pubblico e degli accessi agli immobili ed alle infrastrutture attraverso condotte quali sedersi o sdraiarsi su soglie, gradini, pavimentazioni, muretti, ecc., malgrado la presenza di panchine e locali pubblici atti allo scopo [e] di ridurre i fenomeni di abuso di alcolici legato all'acquisto a basso costo presso esercizi non autorizzati alla somministrazione degli alcolici stessi causa di risse

e schiamazzi che recano disturbo alla quiete pubblica. (Ordinanza settembre 2017)³

Stabilisce perciò una serie di comportamenti vietati e regola la vendita di alcolici, stabilendo divieti di somministrazione in alcuni orari. Provvedimenti come quello previsto da questa tipologia di ordinanze tentano di regolamentare l'uso degli spazi pubblici, in nome di un concetto vago e ambiguo di decoro che come è stato da più parti evidenziato stigmatizza ed esclude i soggetti più fragili e vulnerabili nello spazio pubblico, ovvero i mendicanti e gli immigrati, e poco invece incide sulle dinamiche di impoverimento ed esclusione sociale che caratterizzano sempre di più le realtà urbane (Pitch 2013, Pepino 2015).

Ad ulteriore riprova del consolidamento degli elementi di margine o forse potremmo a questo punto dire di *extraterritorialità* della area stazione è bene ricordare che nel mese di novembre del 2017 il consiglio comunale ha inserito l'area stazione in quelle in cui è possibile applicare il DASPO urbano. Si tratta di una controversa misura prevista dal decreto Minniti a tutela degli spazi della città. La misura prevede l'allontanamento dei soggetti a partire dal sanzionamento di alcune condotte illecite, come ad esempio lo stato di ubriachezza, gli atti contrari alla pubblica decenza, il commercio abusivo. Se le istituzioni hanno per ora affrontato il 'problema stazione' per lo più con gli strumenti del controllo e, bisogna sottolineare che la presenza straniera nel quartiere ha, come già accennato, riempito alcuni vuoti e risignificato una serie di spazi.

3. I nuovi cittadini

La presenza straniera è ormai da anni un elemento imprescindibile della nostra società dal momento che anche in Italia il fenomeno migratorio, per anni considerato congiunturale quando non emergenziale, è ormai profondamente strutturato. Cittadini non italiani vivono stabilmente nelle nostre città, sono inseriti nel nostro mercato del lavoro – 8,7% il contributo stimato del lavoro immigrato al PIL italiano (Blangiardo 2017) –, sono assistiti da nostro sistema sanitario, frequentano le nostre scuole – il 9,2% di tutti gli studenti iscritti nell'anno scolastico 2015/16 è costituito da stranieri (IDOS 2016) –, possono accedere alle graduatorie per l'assegnazione di un alloggio e così via.

³ <http://www.pisainformafash.it/wp-content/uploads/2017/09/Ordinanza-antidegrado-per-la-zona-stazione.pdf> (1.03.2018).

Una testimonianza di questo può riscontrarsi proprio negli ultimi dati disponibili sulle iscrizioni scolastiche che ci offrono almeno due spunti di riflessione. In primo luogo, la componente straniera dell'utenza scolastica è l'unica tendenzialmente in crescita (+ 0,1%), a fronte della contrazione di quella autoctona (- 0,7%). In secondo luogo, e forse è questo l'elemento più interessante, quasi il 55% degli studenti stranieri è di seconda generazione il che comporta, dato il permanere di un regime di bassa fecondità nel nostro Paese,⁴ la presenza di 7 bambini stranieri per 10 alunni nelle primarie e ben 8 nelle materne (IDOS 2016).

Una breve analisi, quindi, di alcuni dati sui 'nuovi cittadini' che popolano più in generale il territorio provinciale pisano nel suo complesso e, nello specifico, quello comunale con particolare attenzione al 'quartiere stazione' oggetto di questo studio, appare pertanto opportuna. Il sapere quanti sono, chi sono e come si distribuiscono sul territorio – in altri termini: il panorama demografico – concorre a delineare gli ingredienti del contesto in cui si sviluppano le dinamiche urbane, sociali e linguistiche cui l'approccio multidisciplinare dello studio è rivolto.

3.1. Gli stranieri a Pisa

3.1.1. La provincia

Pisa, seconda provincia della Toscana per numero di residenti – al 1° gennaio 2016 erano 420.913 pari all'11,2% del totale regionale⁵ (Istat 2016a) –, è ancora al secondo posto per quanto riguarda i soli residenti stranieri con 40.562 unità (Istat 2016b). Questa sorta di corrispondenza appare confermata quando si confronti la graduatoria tra le provincie toscane in quanto a numero di residenti totali e a numero di soli residenti stranieri. Infatti, come dimostra l'elevato valore assunto dall'indice di Spearman ($\rho_S = 0,71$), che consente appunto di confrontare diverse graduatorie riguardanti le stesse unità statistiche,⁶ le provincie più 'affollate' lo sono tendenzialmente anche da

⁴ Al 2016, il numero medio di figli per donna, in Italia, è pari a 1,34, valore che scende ad appena 1,26 se consideriamo la fecondità delle sole donne italiane (Istat 2017), confermando una tendenza alla diminuzione del TFT in atto ormai più o meno costantemente dalla prima metà degli anni '70 quando per l'ultima volta si è raggiunto il livello di sostituzione. Se, quindi, per rimanere agli ultimi anni, nel 2008 i figli di sole coppie italiane costituivano l'83% dell'intero ammontare delle nascite, nel 2016 non arrivano a rappresentare il 79%.

⁵ Si fa qui riferimento a tale data per omogeneità con i dati utilizzati in seguito a livello comunale, disaggregati per zona, relativi allo stesso periodo.

⁶ Come è noto, dopo aver stilato una graduatoria ordinata in senso decrescente delle unità statistiche del primo fenomeno analizzato, in cui il valore dell'indicatore originario (in questo caso l'incidenza) è sostituito dal rango, si affianca quella che riporta il rango corrispondente per il secondo fenomeno; quindi: $\rho_S = 1 - [(6 \times \sum d^2) / n(n^2 - 1)]$, in cui d è la differenza tra i ranghi che le diverse unità statistiche occupano in ciascuna graduatoria e n è il numero delle coppie di

stranieri, tranne sicuramente il caso di Prato, ottava in quanto a residenti, ma ben terza – e solo per pochissime unità in meno dalla seconda – nelle scelte residenziali degli stranieri. In altri termini, dal punto di vista della residenza, i cittadini di altre nazionalità sembrano ‘comportarsi’ più o meno come gli autoctoni, come del resto si può intuire anche dalla distribuzione relativa dei residenti per nazionalità (Tabella 1).

L’attrattività della provincia di Pisa nei confronti dei cittadini di altri paesi che decidano di risiedere in una città toscana, fa sì che si contino comunque quasi 11 stranieri ogni 100 residenti italiani, anche se in misura nettamente minore rispetto ad altre realtà quale quella di Prato che con i suoi 19,1 stranieri ogni 100 italiani appare la maggiormente preferita dai cittadini di altre nazionalità in particolare, come è noto, dalla comunità cinese che all’inizio del 2016 raccoglieva da sola poco meno del 47% dei residenti stranieri in quella provincia (Istat 2015).

Province	Totale residenti	Residenti stranieri
Massa Carrara	5,3	3,5
Lucca	10,4	7,6
Pistoia	7,8	6,9
Firenze	27,1	32,4
Livorno	9,0	6,7
Pisa	11,2	10,2
Arezzo	9,2	9,4
Siena	7,2	7,6
Grosseto	6,0	5,6
Prato	6,8	10,2
Totale	100,0	100,0

Tabella 1

Distribuzione percentuale dei residenti totali e dei residenti stranieri nelle provincie toscane sul corrispondente totale regionale. Anno 2016 (nostra elaborazione dati Istat).

3.1.2. Il comune

A livello comunale,⁷ la presenza straniera risulta relativamente più evidente dal momento che su 90.548 residenti all’inizio del 2016,⁸ si avevano 12.036

differenze. Pertanto i valori limite del campo di variazione sono 1 quando c’è perfetta corrispondenza tra i ranghi (chi è al primo posto in una graduatoria lo è anche nella seconda e così via) e - 1 quando c’è massima discordanza.

⁷ Tutti i dati a livello comunale, sono stati forniti dall’Ufficio Anagrafe del Comune di Pisa e riguardano esclusivamente i residenti, quindi la porzione ufficialmente presente sul territorio.

⁸ In effetti, il numero complessivo di residenti risultava essere 90.757, ma per 27 unità non è stata rilevata la nazionalità.

stranieri (pari al 13,2%), in un rapporto di 15 a 100 rispetto ai soli residenti italiani.

Questo appare peraltro in linea con la maggior capacità attrattiva dei capoluoghi:

La città ha sempre rappresentato un importante elemento catalizzatore nello sviluppo dei flussi migratori verso il nostro paese: nelle aree urbane si concentrano le maggiori opportunità di lavoro per gli immigrati, in modo particolare nel terziario non qualificato e nei servizi alla persona. (Caponio 2009, p. 59)

Quello che invece in qualche modo qualifica il comune di Pisa rispetto ad altre realtà locali ma anche alla media nazionale è la distribuzione per cittadinanza. Se, infatti, nel nostro Paese la graduatoria vede al primo posto i Rumeni seguiti subito dopo dagli Albanesi, i Marocchini, i Cinesi e gli Ucraini, per rimanere alle prime 5 nazionalità, nel comune di Pisa prevalgono nettamente gli Albanesi, al secondo posto troviamo i Filippini, solo al terzo i Rumeni, poi i Bengalesi ed i Senegalesi, se pure, così come accade ovunque, complessivamente sono presenti molte nazionalità.

Anche limitandoci ai soli extracomunitari – peraltro il 79% circa dell'intera componente straniera –, il panorama rimane molto variegato, pur notando la netta prevalenza di Albanesi e Filippini che insieme raccolgono il 36% dei residenti extracomunitari. Se poi si aggiungono anche i Bengalesi, si arriva poco al di sotto della metà dell'intero contingente, mentre il resto della presenza extracomunitaria nel comune è rappresentato da un insieme molto frastagliato di nazionalità (Figura 1).

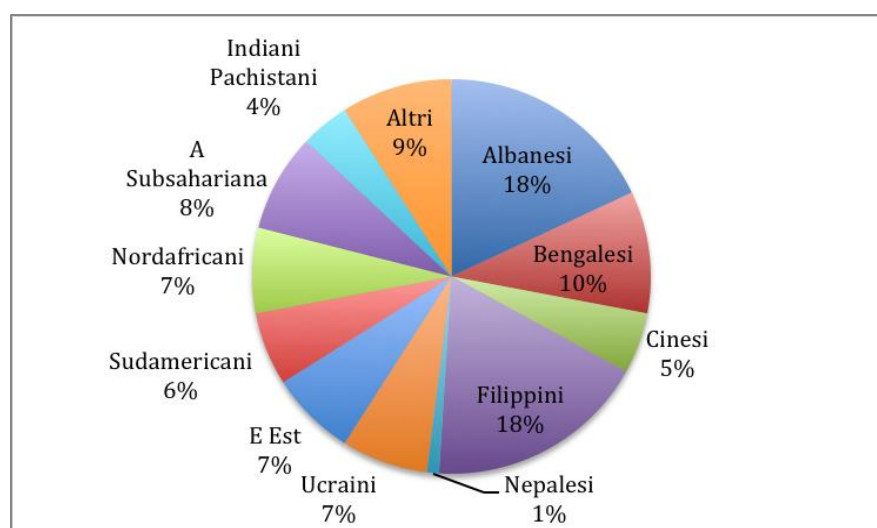


Figura 1

Distribuzione percentuale dei residenti extracomunitari nel comune di Pisa per nazionalità. Anno 2016 (nostra elaborazione dati Ufficio Anagrafe).

3.2. Gli stranieri del ‘quartiere stazione’

Quello che qui viene definito ‘quartiere stazione’ consiste in una zona prospiciente la stazione ferroviaria della città, che comprende un’area delimitata da due grandi strade che segnano il confine sud-nord a partire proprio dal piazzale della stazione e una ‘griglia’ di circa dieci strade più o meno equamente divise tra est e ovest, sempre facendo centro sulla stazione.

In effetti, sia da un punto di vista strettamente storico, sia come ripartizione amministrativa, non vi sono corrispondenze con un quartiere vero e proprio, il che non significa che l’area in questione non abbia una sua precisa identità che comunque legittima la definizione di quartiere. Una larga parte nel concorrere a determinarne questa identità si può pensare sia costituita proprio dalla forte presenza di comunità straniere – e, come vedremo, solo di alcune – che, negli ultimi anni, si sono insediate nell’area tanto che sembrano ormai delinarsi, nel quartiere, i caratteri della *città nuova e provvisoria* venutasi ad affermare nella *città formale* (Piccinato, Caudo 2005), in precedenza stabile punto di riferimento per gli autoctoni.

Agli inizi del 2016, infatti, su un totale di 1.400 residenti, si contavano ben 507 residenti stranieri quasi tutti extracomunitari (92%); in altri termini: ogni 100 residenti italiani vi sono quasi 57 residenti stranieri: un rapporto ben più elevato di quanto osservato a livello provinciale e comunale (Figura 2).

Possiamo così già vedere come il ‘quartiere stazione’ sia attualmente meno ambito, per così dire, dagli autoctoni dato che vi risiede solo l’1,1% degli italiani, mentre sembra attrarre gli stranieri dato che il 4,2% di quelli residenti nel comune è registrato in una delle strade dell’area e, in particolare gli extracomunitari dei quali vi risiede quasi il 5%.

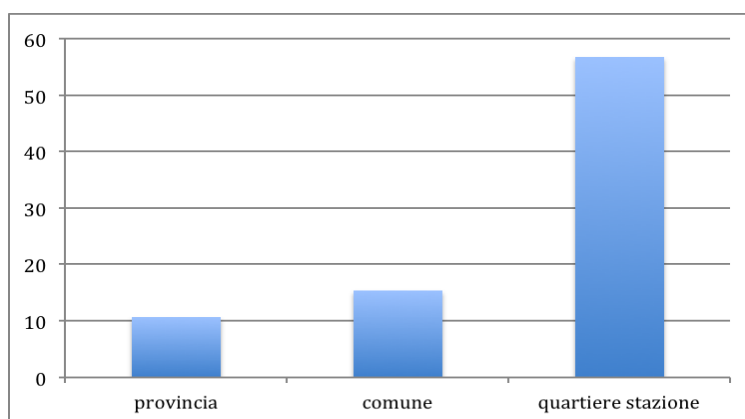


Figura 2

Residenti stranieri ogni 100 residenti italiani a Pisa, nei tre livelli territoriali. Anno 2016 (nostra elaborazione dati fonti varie).⁹

⁹ I dati relativi alla provincia sono di fonte Istat (2016a), quelli comunali sono di fonte anagrafica.

Non solo, ma questa sorta di preferenza non si manifesta indifferentemente nelle varie comunità. Il quartiere, infatti, si connota fortemente per la presenza di soli quattro gruppi etnici, Bengalesi, Cinesi, Filippini e Nepalesi (Figura 3), che insieme raccolgono circa il 77% degli extracomunitari residenti nell'area della stazione mentre rappresentano appena il 3% dei residenti stranieri. Se poi si scende al livello di strada di residenza, si nota inoltre come vi sia un ulteriore processo di concentrazione, sotto due punti di vista.

Da un lato, vi sono alcune strade del quartiere in cui la presenza straniera è più marcata che in altre, come testimonia il rapporto stranieri/italiani evidenziato in Figura 4. Dall'altro, gli individui con la stessa nazionalità tendono a risiedere per lo più nella stessa strada, formando sempre di più comunità etnica anche a livello territoriale (Figura 5).

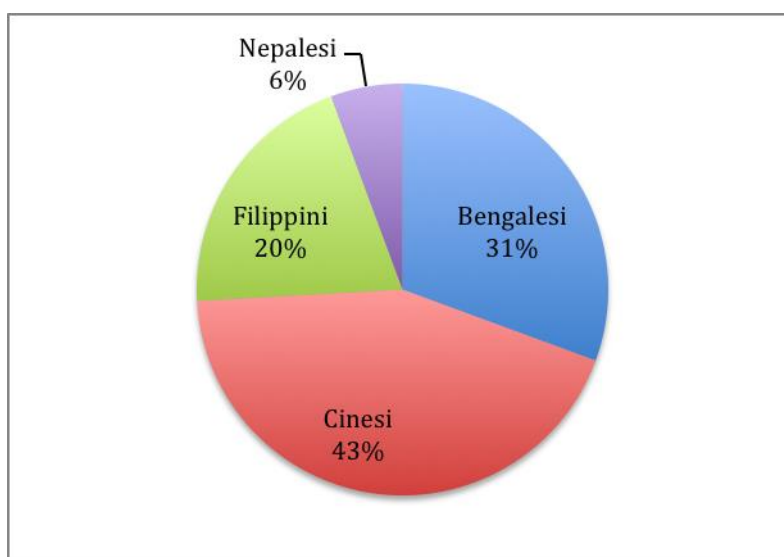


Figura 3

Stranieri delle quattro comunità più numerose ogni 100 italiani per strada di residenza, nel 'quartiere stazione'. Anno 2016 (nostra elaborazione dati Ufficio Anagrafe).

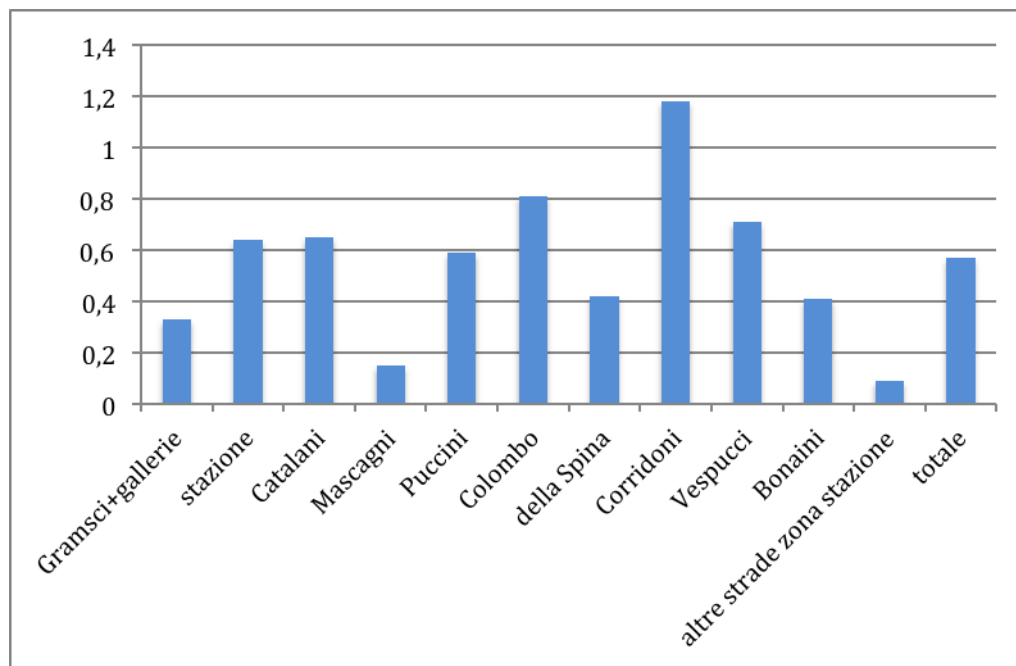


Figura 4

Stranieri ogni 100 italiani per strada di residenza nel 'quartiere stazione'. Anno 2016 (nostra elaborazione dati Ufficio Anagrafe).

Questa sorta di *specializzazione residenziale* si accompagna, poi, ad una *specializzazione lavorativa*, una volta che si sposti l'osservazione sul versante delle attività economiche ufficialmente registrate nel quartiere, svolte da stranieri. Nella zona, infatti, non vi è stato solamente l'affermarsi di un connotato residenziale definito dall'insediamento di molti 'nuovi cittadini', ma anche il moltiplicarsi di esercizi commerciali che definiscono molto chiaramente la 'città nuova' con le loro insegne, i loro cartelli ed i loro avvisi, elementi ormai peculiari del paesaggio linguistico della stazione (Venturi *et al.* 2016, pp. 100-102).

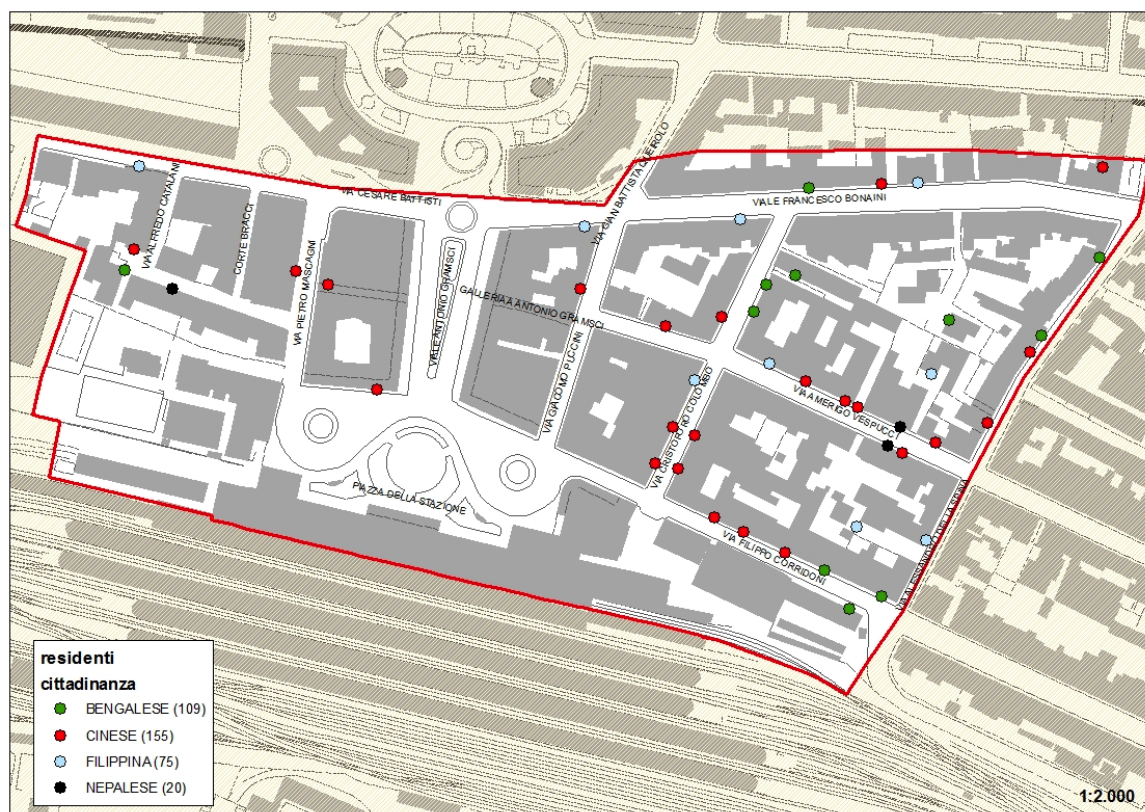


Figura 5

Localizzazione delle prime quattro comunità per numero di residenti nel ‘quartiere stazione’. Anno 2016 (Fonte: Ufficio Anagrafe – Elaborazione SIT)

Una volta, però, che spostiamo l’attenzione dalla residenza all’attività economica, soprattutto in termini di paesaggio urbano, perde completamente interesse la comunità filippina, dal momento che è prevalentemente occupata nel lavoro domestico (badante, domestico o collaboratore familiare l’attività svolta da oltre l’80% di coloro lavorano)¹⁰ e pertanto non evidentemente visibile sul territorio, quindi ‘irrilevante’ in termini di conflitto sociale e tanto meno in termini di *Linguistic Landscape*. Rimane comunque il punto sulla specializzazione etnica che caratterizza anche le altre comunità che svolgono attività di maggior impatto con il territorio.

I Cinesi sono essenzialmente commercianti di abbigliamento e/o pelletterie, confermando quanto già caratterizzava il lavoro cinese in Toscana agli inizi degli anni ‘90,¹¹ in esercizi localizzati per lo più nella stessa strada,

¹⁰ I dati relativi alle attività economiche – periodo: fine 2015 – sono stati forniti dalla Camera di Commercio e si riferiscono ad attività dichiarate dai soggetti al momento dell’iscrizione ai registri camerali.

¹¹ Nel 1991, infatti, Barsotti e Venturi in uno studio sulla Toscana, a proposito della specificità etnica del lavoro immigrato, sottolineavano la più sensibile presenza cinese nella produzione e

comunque condivisa con qualche commerciante di altra nazionalità. I Bengalesi, presenza più recente nel panorama demografico locale che però negli ultimi anni ha quasi raddoppiato la sua incidenza sul contingente di stranieri, invece, sono quasi esclusivamente titolari di minimarket che vendono prodotti alimentari, bevande e bigiotteria. A questa specificità etnica sotto il profilo economico fa eco una ancor più forte specificità territoriale nell'esercizio di tale attività. Tutti i negozi siti sul viale che si apre davanti alla stazione (viale Gramsci), quindi la 'porta di accesso' alla città, sono infatti imputabili a cittadini bengalesi e, se allarghiamo leggermente il perimetro, vediamo come sia molto forte la presenza di commercianti del Bangladesh anche nelle strade circostanti o confluenti con il viale.

4. *Linguistic Landscape* del 'Quartiere Stazione'

Come ampiamente descritto nei paragrafi precedenti, il quartiere immediatamente adiacente alla stazione ferroviaria di Pisa ha conosciuto negli ultimi anni forti cambiamenti anche dal punto di vista del *Linguistic Landscape*, inteso in questo lavoro come:

The language of public road signs, advertising billboards, street names, place names, commercial shop signs, and public signs on government buildings combines to form the linguistic landscape of a given territory, region, or urban agglomeration. (Landry, Bourhis 1997, p. 25)

Riguardo a tale fenomeno, già descritto in Venturi *et al.* (2016, pp. 100-102), mi limiterò a sottolineare che, nella maggior parte dei casi, le insegne plurilingui, tipologia maggiormente diffusa nel quartiere, hanno la funzione di distinguere tra loro i diversi gruppi etnici e di informare i potenziali clienti. Altro elemento degno di nota è poi quello delle cosiddette insegne mute (Gallina, Carpi 2017), che consistono nella soppressione di qualsiasi segno identitario e/o simbolico, e svolgono la funzione informativa con la semplice esposizione in vetrina dei prodotti in vendita, o con messaggi di tipo iconografico.

Accanto a tali insegne "in vivo" (Calvet 1990, p.75) – che mostrano comunicazioni non ufficiali di tipo commerciale che vanno dall'emittente straniero al destinatario, straniero o italiano – all'interno del 'quartiere stazione' sono presenti anche avvisi ufficiali "in vitro" (Calvet 1990, p.75), scritti in varie lingue e in linguaggio amministrativo, rivolti a cittadini italiani

vendita di oggetti in pelle peraltro, nella regione, settore di tradizionale interesse dell'imprenditoria autoctona.

e stranieri, a cui si accenna nel paragrafo 2. Per linguaggio amministrativo si intende qui:

La varietà di lingua in cui sono formulati i testi con i quali le pubbliche amministrazioni (ministeri e relative diramazioni periferiche, come prefetture, intendenze di finanza, provveditorati agli studi, ecc.; autonomie locali, come regioni, province, comuni; università, camere di commercio, ordini professionali e altri enti pubblici di varia natura) comunicano, in primo luogo all'esterno, ossia con i cittadini o con altri soggetti pubblici. (Fortis 2005, p. 48)

Questo tipo di linguaggio risulta spesso, come è noto, di difficile comprensione anche per i parlanti italo-foni, e su di esso esiste da anni una riflessione riguardante la sua semplificazione.¹² Il problema diventa ancora maggiore se i destinatari sono stranieri; come infatti ricorda Piemontese (2008, s.p.) oltre al diritto a capire dei cittadini italiani, esiste anche quello dei non italiani, che: “[...] hanno una familiarità con la lingua italiana, soprattutto se scritta, di sicuro inferiore a quella dei vari milioni di cittadini italiani già a rischio di esclusione dalla vita sociale, politica e culturale”.

Questi avvisi saranno analizzati nei paragrafi seguenti sulla base della teoria degli atti linguistici di Searle (1969), allo scopo di valutarne la reale capacità di farsi comprendere da italiani e stranieri, e dunque il grado di felicità e successo performativo della comunicazione (Austin 1962).

4.1. Testo amministrativo plurilingue 2014

Nel novembre del 2014 l'amministrazione comunale ha collocato sotto i portici di galleria Gramsci, zona adiacente alla stazione dei treni in cui è molto numerosa la presenza di cittadini stranieri, targhe di plastica bianca in quattro lingue, italiano, inglese, arabo e romeno (Figura 6).

¹² Dal progetto CHIARO del 2002 ad oggi, (<http://www.funzionepubblica.gov.it/articolo/dipartimento/08-05-2002/direttiva-semplificazione-linguaggio>) (1.03.2018) si sono moltiplicati manuali di stile e direttive, che purtroppo non sono ancora riusciti a far diventare realtà quanto auspicato da De Mauro: “Chi è al servizio di un pubblico ha il dovere costituzionale di farsi capire”. (www.dueparole.it) (1.03.2018).

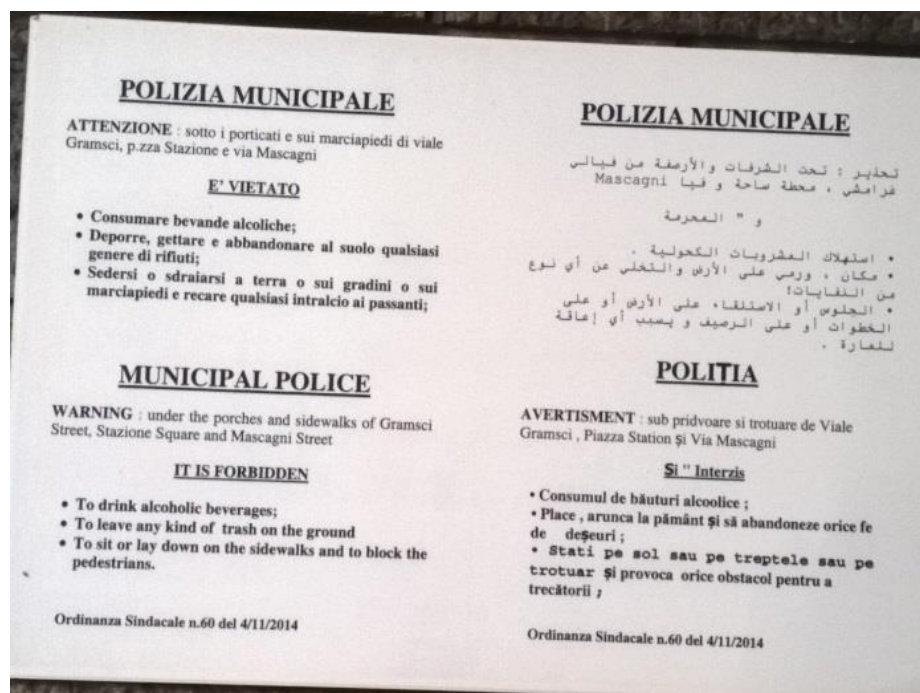


Figura 6
Targa plurilingue 2014.

Il contenuto dell'avviso, sotto forma di elenco puntato, vieta ai destinatari di compiere una serie di azioni mediante atti prescrittivi espressi con una sintassi molto semplice: all'esclamativo *ATTENZIONE* e alla costruzione imperativa *È VIETATO* seguono infiniti e verbi pronominali. L'emittente è esplicitato all'inizio e non alla fine come ci si potrebbe aspettare, ed è la Polizia Municipale; sotto ai testi viene invece ripetuta due volte la scritta *Ordinanza sindacale*¹³ nr. 60 del 4/11/2014, l'atto normativo da cui hanno origine gli atti prescrittivi da cui è composta questa comunicazione.

La sottolineatura delle unità pluriverbali *Polizia Municipale* ed *è vietato* ha probabilmente la funzione di aggiungere forza alle parole e di attirare l'attenzione dei destinatari, parlanti italo-foni, anglo-foni, arabo-foni e rumeno-foni. La scelta di tali lingue straniere sembra dettata dalla volontà di raggiungere il maggior numero di persone: si può presumere che nelle intenzioni dell'emittente l'inglese funzioni come lingua franca e l'arabo standard e il rumeno vengano considerati le lingue dei numerosi cittadini nordafricani e dell'est Europa che transitano nel quartiere. Per quel che riguarda l'italiano, la targa sembra invece svolgere nei confronti dei residenti italiani una funzione informativa riguardo alle iniziative prese dal Comune per salvaguardare il decoro urbano; infatti, i mendicanti e gli *homeless* della

¹³ Non si può non notare la scelta dell'aggettivo *sindacale*, poco usato in questa accezione e causa di possibili malintesi in un parlante italo-fono, al posto dell'unità pluriverbale *del sindaco*.

zona non sono italiani, bensì, in maggioranza, provengono dall'Europa dell'est o sono di etnia rom.

Malgrado le buone intenzioni, nei testi si segnalano diverse debolezze comunicative: pur senza approfondire l'analisi dei testi in arabo e rumeno, in quello arabo *Polizia Municipale* non viene tradotto e la parola *Mascagni* resta in italiano, mentre Gramsci scompare. Inoltre, il traduttore non fa uso di un linguaggio specifico, e ci sono problemi con l'impaginazione del testo, che non è scritto tutto da destra a sinistra. Nel testo in rumeno, che presenta numerosi errori di traduzione, restano in italiano le parole *viale*, *piazza* e *via*. Va inoltre sottolineato che la targa è affissa in alto, non all'altezza dello sguardo di chi passa, ed è quindi di difficile lettura.

4.2. Testi amministrativi 2017 in italiano, inglese e francese

Durante i primi giorni dell'ottobre 2017, l'amministrazione comunale ha fatto affiggere nella stessa zona dapprima un volantino di colore giallo¹⁴ (Figura 7) e in seguito targhe di plastica bianca (Figura 8),

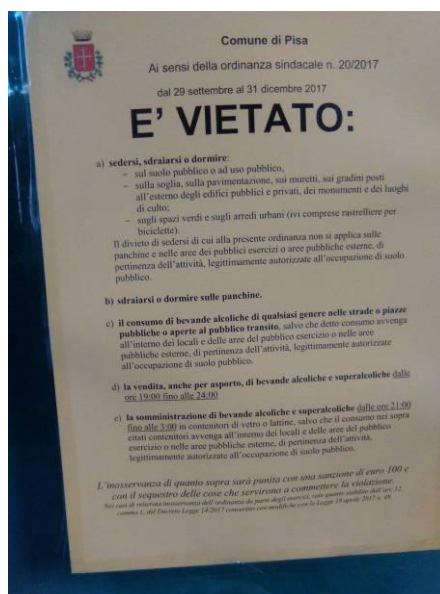


Figura 7
Volantino di colore giallo.

¹⁴ Durante i primi giorni di applicazione dell'ordinanza, i foglietti gialli attaccati con nastro adesivo alle pareti della galleria Gramsci costituivano un forte richiamo.

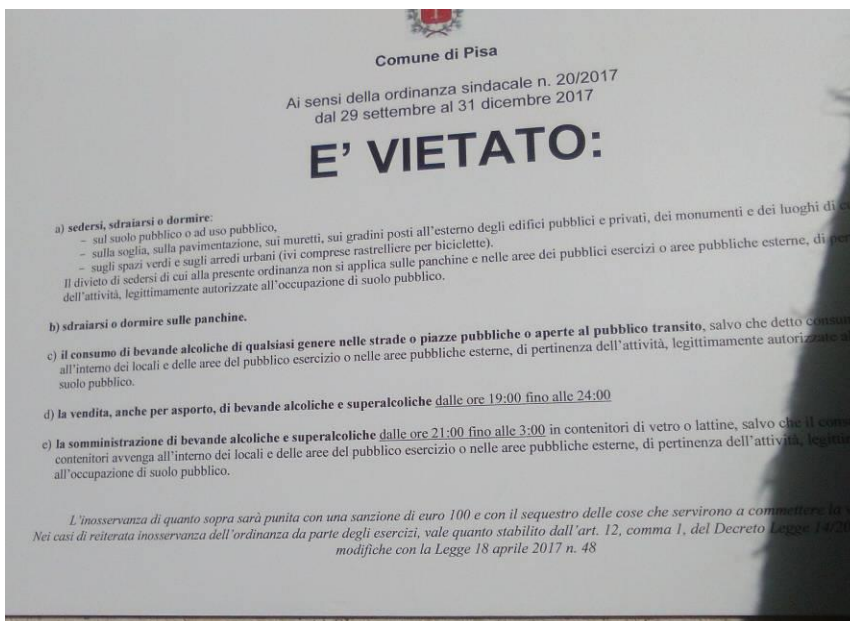


Figura 8
Targa in italiano.

in cui le parole sottolineate dell’avviso precedente sono sostituite da grassetto e da un carattere tipografico più grande; benché questi avvisi contengano divieti analoghi a quelli visti in precedenza, si evidenziano alcune importanti differenze. La comunicazione multilingue viene sostituita da una monolingue, in italiano, francese e inglese (Figura 9), mentre scompaiono l’arabo e il rumeno.



Figura 9
Targa in francese e inglese.

Tale scelta, probabilmente motivata dalla convinzione che i cittadini che gravitano in Galleria Gramsci siano nordafricani e rumeni francofoni o

centrafricani, cingalesi, bengalesi e indiani anglofoni, implica una semplificazione non priva di criticità: non è infatti scontato che i possibili destinatari dell'avviso sappiano leggere un testo amministrativo scritto in inglese o in francese.

Per quel che riguarda l'avviso in italiano, si conferma l'impressione che la targa abbia una funzione informativa, non prescrittiva, nei confronti dei residenti italiani e vada quindi considerata un atto linguistico indiretto, che vuole implicitamente affermare la presenza e il controllo dell'amministrazione comunale in luoghi che i residenti italiani definiscono 'degradati'. Le parole *Comune di Pisa* e la citazione dell'ordinanza sindacale fonte della comunicazione, da considerare dunque gli emittenti dell'atto direttivo, prendono il posto di *Polizia Municipale*. Sarebbe erroneo pensare che tale sostituzione diminuisca la forza dell'atto linguistico direttivo e lo trasformi in un semplice atto amministrativo di tipo assertivo: infatti, in fondo alla targa e in carattere corsivo si elencano le sanzioni per i trasgressori, che mancano nella comunicazione del 2014. La "inutile bruttezza" del linguaggio amministrativo (Fortis 2005, p. 54) si esplicita in frasi come *l'inosservanza di quanto sopra* e nel passato remoto *servirono*, che colloca la comunicazione al di fuori dell'italiano standard odierno. I divieti contenuti nel testo sono esposti in modo molto dettagliato, e riguardano l'occupazione di suolo pubblico e il consumo di bevande alcoliche, mentre scompare il divieto di abbandonare i rifiuti per strada.

Se la finalità del nuovo avviso era quella di comunicare in modo fortemente direttivo, l'effetto ottenuto è invece quasi umoristico. Dall'estrema genericità del testo del 2014 si passa a una serie ininterrotta di specificazioni: viene introdotta la distinzione tra sedersi, sdraiarsi e dormire, sulle panchine ci si può sedere, ma si deve restare svegli e non ci si può sdraiare,¹⁵ e vengono elencati in modo minuzioso tutti i luoghi in cui il divieto si applica:

sul suolo pubblico o ad uso pubblico, sulla soglia, sulla pavimentazione, sui muretti, sui gradini posti esterno degli edifici pubblici e privati, dei monumenti e dei luoghi di culto; sugli spazi verdi e sugli arredi urbani (ivi comprese rastrelliere per biciclette).

Al lessico generale usato nel 2014 si sostituisce un lessico di tipo più amministrativo e più opaco, come *suolo pubblico o a uso pubblico, luoghi di culto, spazi verdi e [...] arredi urbani, pubblici esercizi, di pertinenza di, occupazione di suolo pubblico, ivi*.

¹⁵ Tale divieto è in forte contrasto con la realtà, dal momento che le panchine di Piazza della Stazione hanno forma di lettini.

Lo stesso avviene nella parte di testo che riguarda il divieto di vendere e consumare bevande alcoliche che, rispetto al generico divieto del 2014, viene regolamentato in modo molto preciso, ma sempre mediante una sintassi opaca:

salvo che detto consumo avvenga [...], di pertinenza dell'attività, legittimamente autorizzate all'occupazione di suolo pubblico, salvo che il consumo nei sopra citati contenitori.

I destinatari sono in prevalenza cittadini cingalesi gestori di piccole rivendite di alimentari, parlanti di singalese e tamil, la cui capacità comunicativa in italiano e in inglese è molto lontana da quella occorrente per comprendere testi come quelli presi in esame.

Allo scopo di fornire una possibile alternativa, dopo aver letto il testo dell'ordinanza del Comune di Pisa¹⁶ si suggerisce una riscrittura più chiara, con parole di uso comune, che eviti i tecnicismi collaterali come quelli citati in precedenza, ovvero l'uso di

vocaboli (nomi, aggettivi, verbi e in misura ridotta costrutti) altrettanto caratteristici di un certo ambito settoriale, che però sono legati non a effettive necessità comunicative bensì all'opportunità di adoperare un registro elevato, distinto dal linguaggio comune. (Serianni 2005, pp. 127-128)

L'esempio seguente non esaurisce, ovviamente, le possibilità di semplificazione:

È vietato
Sedersi per terra, sui gradini delle case, delle chiese e sui monumenti.
Dormire sulle panchine.
Bere alcolici per strada.

Si ricorda che:
I negozi non possono vendere alcolici e superalcolici dalle 19 alle 24.
Dalle 21 alle 3 di notte i bar possono servire alcolici e superalcolici in lattina o in bottiglia solo all'interno dei locali.
Chi non rispetterà questi divieti verrà punito con una multa di 100 euro e con il sequestro della merce.

Sarebbe comunque auspicabile affiancare al testo scritto pittogrammi ispirati a quelli della norma UNI EN ISO 7010 sulla sicurezza.¹⁷

¹⁶ Consultabile al link: <http://www.pisainformaflash.it/wp-content/uploads/2017/09/Ordinanza-antidegrado-per-la-zona-stazione.pdf> (1.03.2018).

¹⁷ <https://www.iso.org/obp/ui/#search> (1.03.2018).

Il testo in inglese contiene errori come *forniture* invece di *furniture*, *alcoholics* (alcolizzati) invece di *alcoholic drinks* (bevande alcoliche); mostra una sintassi erronea nelle frasi *except above-mentioned consumption happen* invece di *except if the above-mentioned consumption happens*; *the consumption in these containers take place inside pubs* invece di *the consumption takes place in pub*; *use of public land by these activities* invece di *for these activities*; *violators will be punished with a 100 euro fine and the seizure* invece di *transgressors will be fined €100.00 and anything involved in the infraction will be seized*. Nella frase *same provisions as provided by Law*, manca il verbo; inoltre, nella parte finale in corsivo si nota un brusco ritorno all'italiano: [...] *same provisions as provided by Law* (art. 12, comma 1, del Decreto Legge 14/2017 convertito con modifiche con la legge 18 aprile 2017 n. 48).

Il testo francese è stato con tutta probabilità tradotto da due diversi traduttori: se la prima parte del testo è sostanzialmente corretta, quella in corsivo contiene una frase di difficile comprensione: *Dans le cas de l'inobservance réitérée de l'arrêté de la part des établissements, a valeur ce qui a été établi par l'art. 12 [...]*.

5. Conclusioni

A questo punto viene da chiedersi: quanto tempo ancora deve trascorrere perché il migrante non sia più considerato solo sotto il profilo strettamente funzionale, in un panorama demografico in declino? Faceva notare Livi Bacci, già nel 2010, come ancora:

Le migrazioni vengono percepite come un tributo da pagare al declino demografico, come un rimedio alle strozzature del mercato del lavoro, come un'emergenza da risolvere, come un pericolo imminente. Sempre più il migrante è considerato forza lavoro, non come componente integrante della società che lo accoglie. (Livi Bacci 2010, p.9)

Il 'quartiere stazione' di Pisa si connota ormai compiutamente come a forte presenza di immigrati, che non solo ci vivono, ma ci svolgono anche attività economiche, tanto da caratterizzare sotto il profilo etnico alcune strade tra cui l'asse principale di collegamento tra la stazione e il centro città. Tutto questo è fisicamente visibile, a partire dalle insegne dei negozi, ma anche dagli avvisi che gli stessi negozianti espongono e da quelli a cura del Comune con cui si trasmettono per lo più divieti e ordinanze che regolano comportamenti.

Si tratta di avvisi scritti in un linguaggio amministrativo di difficile comprensione, mentre sarebbe necessaria una sua semplificazione, per

poterlo usare in contesti plurilingui: sarebbe forse più utile ricorrere a un codice iconografico al posto di quello linguistico o affiancato ad esso. La scarsa felicità performativa, è dovuta, tra l'altro, alla coesistenza delle due targhe, una più generale e l'altra più dettagliata, che mostra la ridondanza del messaggio, la cui efficacia non viene per questo aumentata. Inoltre, l'affissione non ad altezza d'occhi e il tipo di font scelto fa sì che ambedue gli avvisi possano passare inavvertiti. L'avviso del 2014 mostra varie criticità sia riguardo alla scelta delle lingue in cui è tradotto, sia riguardo alla traduzione in sé; l'eccessiva lunghezza e la densità di quello del 2017 danneggia l' incisività, e l'uso di un linguaggio amministrativo molto formale, sia in italiano sia nelle altre lingue straniere, rende difficile la comprensione.

Dal momento che il quartiere è investito da un ulteriore momento di trasformazione, sta per essere infatti avviato un importante progetto di riqualificazione delle aree limitrofe alla stazione, l'auspicio è che la sua connotazione etnica sia uno degli elementi da valorizzare per tentare di ricucire alcune fratture e *riportare al centro* l'intera zona. In effetti, come dimostrano i numeri, si può vedere una sorta di 'sostituzione' tra residenti e commercianti autoctoni ed immigrati; la connotazione etnica del quartiere è ormai evidente, ma questa nuova realtà, la città nuova, è a nostro parere sempre meno città provvisoria. Certamente il processo di trasformazione va governato, ma va anche partecipato per sensibilizzare gli autoctoni, che devono imparare a leggere una realtà diversa da quella cui erano abituati,¹⁸ e per valorizzare questi nuovi cittadini che comunque contribuiscono a rivitalizzare un'area urbana con la loro presenza, i loro negozi e le loro insegne.

Bionota: Elena Carpi è Professore Associato di Lingua Spagnola all'Università di Pisa, presso il Dipartimento di Scienze Politiche.

Silvia Venturi è ricercatrice di Demografia all'Università di Pisa, presso il Dipartimento di Scienze Politiche.

Sonia Paone è ricercatrice di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio all'Università di Pisa, presso il Dipartimento di Scienze Politiche.

Recapito autrici: elena.carpi@unipi.it; silvia.venturi@unipi.it; sonia.paone@unipi.it

¹⁸ Già alcuni anni fa, in un'analisi sul quartiere stazione, sotto il profilo della sicurezza e delle risposte dell'Amministrazione, si faceva notare, riportando una lettera degli abitanti e dei negozianti della zona, come questi si sentissero in una situazione di "disagio e di paura" (Bellinvia 2012, p.185)

Ringraziamenti: Si ringraziano, per aver fornito i database indispensabili per parte dello studio, la Camera di Commercio di Pisa e in particolare il dott. Alberto Susini dell'Ufficio Studi Statistica, l'Ufficio Anagrafe del Comune di Pisa e la dott.ssa Marina Bonfanti del Sistema Informativo Territoriale del Comune. Si ringraziano inoltre: il prof. Akeel Almarai dell'Università per Stranieri di Siena per i suoi commenti, la prof.ssa Elisa Mattiello per i suoi suggerimenti e la prof.ssa Lorella Sini per la rilettura del testo francese.

Bibliografia

- Austin L.J. 1962, *How to Do Things with Words*, Clarendon Press, Oxford.
- Barsotti O. e Venturi S. 1991, *Nazionalità generi, lavori: mercati etnici in Toscana*, in "Politiche del Lavoro" 12-13, pp. 99-106.
- Bellinvia T. 2012, "Non siamo razzisti". *Tolleranza zero e comitati securitari al quartiere stazione di Pisa*, in "Mondi Migranti" 2, pp. 185-199.
- Blangiardo G.C. 2017, *Pil e consumo della popolazione immigrate: ma i conti tornano?*, in "Neodemos.it", 13 giugno.
- Calvet L.J. 1990, *Des mots sur les murs: une comparaison entre Paris et Dakar*, in Chaudeson R. (ed.), *Des langues et des villes (Actes du colloque international à Dakar, du 15 au 17 décembre 1990)*, Agence de coopération culturelle et technique, Paris, pp.73-83.
- Caponio T. 2009, *Città italiane e immigrazione*, il Mulino, Bologna.
- De Mauro T. 2002, *Due parole, mensile 'di facile lettura'*, <http://www.dueparole.it/> (22.11.2017).
- Duby G. 1983, *Histoire de la France urbaine: la ville de l'âge industriel*, Seuil, Paris.
- Fortis D. 2005, *Il linguaggio amministrativo italiano*, in "Revista de Llengua i Dret" 43, pp. 47-116.
- Gallina F. e Carpi E. 2017, *Tra detto e non detto: le insegne mute del quartiere Stazione di Pisa*, comunicazione presentata al convegno *Lingue in movimento e paesaggi urbani*, Milano, 23 novembre 2017.
- IDOS Centro Studi e Ricerche 2016, *Dossier Statistico Immigrazione*, Imprinting srl, Roma.
- Istat 2015, *Bilancio demografico e popolazione straniera residente al 31 dicembre per sesso e cittadinanza*, <http://demo.istat.it/strasa2015/index.html> (1.03.2018).
- Istat 2016a, *Popolazione residente al 1° gennaio*, <http://demo.istat.it/strasa2015/index.html> (1.03.2018).
- Istat 2016b, *Popolazione straniera residente al 1° gennaio*, <http://demo.istat.it/strasa2016/index.html> (1.03.2018).
- Istat 2017, *Natalità e fecondità della popolazione residente*, www.istat.it/files/2017/11/Report-Nascite-e-fecondità.pdf (1.03.2018).
- Landry R. e Bourhis R.Y. 1997, *Linguistic landscape and ethnolinguistic vitality: An empirical study*, in "Journal of Language and Social Psychology" [16], pp. 23-49.
- Livi Bacci M. 2010, *In cammino. Breve storia delle migrazioni*, il Mulino, Bologna.
- Martinotti G. 1993, *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, il Mulino, Bologna.
- Marzioni M. 2008, *Spazi migranti. Viaggio nel quartiere S. Antonio di Pisa*, Tesi di laurea, Corso di Laurea Specialistica in Scienze per la Pace, Università di Pisa.
- Piccinato G. e Caudo G. 2005, *La città eventuale. Pratiche sociali e spazio urbano dell'immigrazione a Roma*, Quodlibet, Macerata.
- Piemontese M.E. 2008, *La semplificazione del linguaggio amministrativo. Presupposti, strumenti e prospettive*, in "Nella nebbia del burocrate" www.treccani.it/export/sites/default/magazine/.../Piemontese (21.11.2017).
- Pitch T. 2013, *Contro il decoro. L'uso politico della pubblica decenza*, Laterza, Bari.
- Pepino L. 2015, *Prove di paura. Barbari, marginali, ribelli*, Edizioni Gruppo Abele, Torino.
- Schivelbusch W. 2003, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino.
- Searle J. 1969, *Speech Acts. An Essay in the Philosophy of Language*, Cambridge

University Press, Cambridge.

Serianni L. 1985, *Lingua medica e lessicografia specializzata nel primo Ottocento*, in *La Crusca nella tradizione letteraria e linguistica italiana. Atti del Congresso Internazionale per il IV centenario dell'Accademia della Crusca (Firenze, 29 settembre-2 ottobre 1984)*, Accademia della Crusca, Firenze, pp. 255-287.

Tolaini E., 2007, *La città e la storia*, Ets, Pisa.

Venturi S., Paone S., Carpi E. 2016, *Nuovi cittadini, nuovi linguaggi, nuove economie. Un caso di trasformazione urbana: il quartiere stazione di Pisa*, in “Rivista italiana di Economia, demografia e statistica” LXX [2], pp. 93-104.

Veron J. 2008, *L'urbanizzazione del mondo*, il Mulino, Bologna.

Zucconi G. 2007, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari.