

TRASPORTI

& cultura

60

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



MOBILITÀ, TRASPORTI E PANDEMIA

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Rivista quadrimestrale
maggio-agosto 2021
anno XXI, numero 60

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2021 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 MOBILITÀ, TRASPORTI E PANDEMIA

di Laura Facchinelli

7 CONSIDERAZIONI SU MOBILITÀ, TRASPORTI E PANDEMIA

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

15 GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA DA COVID-19 SUL TRAFFICO STRADALE E SULL'AMBIENTE

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

27 UNA SURVEY PER ORIENTARCI NEL DOPO COVID-19

di Alessandro Balducci

33 ACCESSIBILITÀ E DIVARI TERRITORIALI NELLE AREE INTERNE

di Andrea De Bernardi e Ilario Abate Daga

41 IO VIAGGIO DA SOLO: IL CAMBIAMENTO DELLA MOBILITÀ AI TEMPI DEL COVID-19 E I NUOVI MODELLI DI MOBILITÀ IN AMBITO URBANO

di Marco Pasetto, Andrea Baliello, Emiliano Pasquini e Giovanni Giacomello

51 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ITALIANO DI FRONTE ALLE SFIDE APERTE DALL'EMERGENZA SANITARIA

di Marco Medeghini

59 TRENITALIA, LA GESTIONE DEL RISCHIO CONTAGIO NEL TRASPORTO PUBBLICO. SFIDE ATTUALI E PROSPETTIVE SICURE PER UNA MOBILITÀ SICURA

di Roberto Simonti e Antonino Traina

67 POSIZIONI E SPUNTI DI RIFLESSIONE SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DURANTE E POST-PANDEMIA DA COVID 19

di Giovanni Giacomello

77 LO SHIPPING NEXT NORMAL GENERATO DAL COVID-19

di Alessandro Panaro

85 ASIA IN STATO DI EMERGENZA. ALCUNI SVILUPPI RECENTI IN GIAPPONE E A HONG KONG

di Giusi Ciotoli

93 TRIGGERING ADAPTION IN LISBON: PUBLIC SPACE AND MOBILITY UNDER COVID-19

by João Rafael Santos and João Silva Leite

103 LE PROJET HUB. L'ARCHITECTURE DES NOUVELLES MOBILITÉS

par Dominique Rouillard et Alain Guiheux

113 INFRASTRUTTURE BALTICHE: PARADIGMI E PROSPETTIVE SULLA VIA DELL'AMBRA

di Marco Falsetti

cultura

121 LA CITTÀ DI ALPHABET. ARCHITETTURA PER PROSUMERS

di Zeila Tesoriere

129 PANDEMIE. NARRAZIONI, PREVISIONI, UTOPIE

di Giandomenico Amendola

135 IL RACCONTO CINEMATOGRAFICO DELLE EPIDEMIE

di Fabrizio Violante

Mobility, transport and pandemic

by Laura Facchinelli

For the cover of issue number 60, we have chosen an image with tremendous impact: the impression is that of an explosion, it is surprising and terrifying, and so fittingly evokes the state of mind that we have been living with since the early months of 2020, when our lives were suddenly taken over and disrupted by COVID-19. At the same time, that image is reassuring if we consider, rationally, that that white cloud bears witness to an action aimed at sanitising the environment, and therefore protecting our health. The intervention takes place inside a vehicle, and therein lies the crux of our daily life in the era of the pandemic: the risk of infection - dramatic, pervasive, concrete – was at its highest in our means of public transportation. On the following pages, our experts explain what solutions have been adopted to slow the spread of the virus inside buses, subways and trains. We remain aware of crowded situations that have yet to be addressed and resolved (for reasons of objective difficulty, lack of vehicles, deliberate cuts to the number of runs, lack of controls on crowd flow), when the user can defend himself only by using personal protective equipment, crossing his fingers, and in recent months, trusting in a vaccine.

Another image that remains impressed in our minds, with regard to the pandemic, is the unexpected and alienating (and in some ways poetic) image of our deserted cities, empty of activity and movement, as we saw in the most acute phases of forced (with the rigid rules of the lockdown) or recommended confinement (with the unrelenting presence of virologists on tv).

From the point of view of mobility and transport, our life models were changed by COVID. For example activities moved out of company offices into our living rooms for smart working, from school to our children's bedrooms for remote learning (psychologists will have to analyse the consequences of this prolonged isolation). And citizens who, having to travel, chose to use their personal automobiles (to the detriment, unfortunately, of the environment), or bicycles or scooters (choices that are definitely easier for young people).

Taking advantage of the special (and hopefully unique) opportunity of this pandemic, analysts have wondered if and in what measure the lack of or reduced traffic had any effect on the environment. On the following pages, we take into consideration not only cities, but also internal and mountain areas, especially in terms of accessibility. We review the consequences of the devastating economic crisis on the maritime transport of goods. We document the initiatives undertaken in other countries, where high-speed trains are being planned for the transportation of goods. The consequences of the long and almost total cancellation of cruise ship services and airline traffic were severe: these are aspects related to the suspension of tourist travel. We will address this theme in the next issue of our magazine, which will be dedicated to new forms of tourism.

There is no doubt that a lacerating event such as this pandemic, which is still with us, has stimulated countries, companies and individuals to undertake projects and interventions guided by innovation. Different capacities of reaction, different results. In any case, everything has changed and presumably, when the pandemic is over, nothing will be as it was before.

Questions about the future that awaits us are being raised by sociologists as well, who examine literature and works of art, to try and pick up the trends in the transformation, in relation to our collective experiences and hopes.

Mobilità, trasporti e pandemia

di Laura Facchinelli

Per la copertina di questo numero 60 abbiamo scelto un'immagine che ha un impatto dirompente: l'impressione è quella di un'esplosione, che sorprende e impaurisce, e quindi evoca in modo efficace lo stato d'animo che ci contraddistingue a partire dai primi mesi del 2020, quando la vita di tutti noi, all'improvviso, è stata invasa e stravolta dal COVID-19. Al tempo stesso quell'immagine ci rassicura se consideriamo, razionalmente, che quella nuvola bianca testimonia un'azione volta a sanificare l'ambiente, e quindi a proteggere la nostra salute. L'intervento viene realizzato all'interno di un veicolo, ed ecco il nodo cruciale della nostra vita quotidiana nell'era della pandemia: il rischio di contagio – drammatico, pervasivo, concreto - risulta infatti massimo proprio nei mezzi del trasporto pubblico. Nelle pagine seguenti, alcuni esperti spiegano quali soluzioni sono state adottate per porre un freno alla diffusione del virus all'interno di autobus, metropolitane e treni. Resta la nostra consapevolezza delle situazioni di affollamento non affrontate e non risolte (per difficoltà obiettive, per carenza di veicoli, per deliberata riduzione delle corse, per omissione dei controlli sull'affluenza), dove l'utente può difendersi solo con i dispositivi di protezione individuale, confidando sulla buona sorte e, da qualche mese, sul vaccino.

Un'altra immagine che rimane impressa nella nostra mente, a proposito della pandemia, è quella inaspettata e straniante (per certi aspetti poetica) delle nostre città deserte, prive di attività e di movimento, come le abbiamo viste nelle fasi acute della chiusura imposta (con le regole rigide del lockdown) o comunque raccomandata (anche dalla presenza martellante dei virologi in tivù).

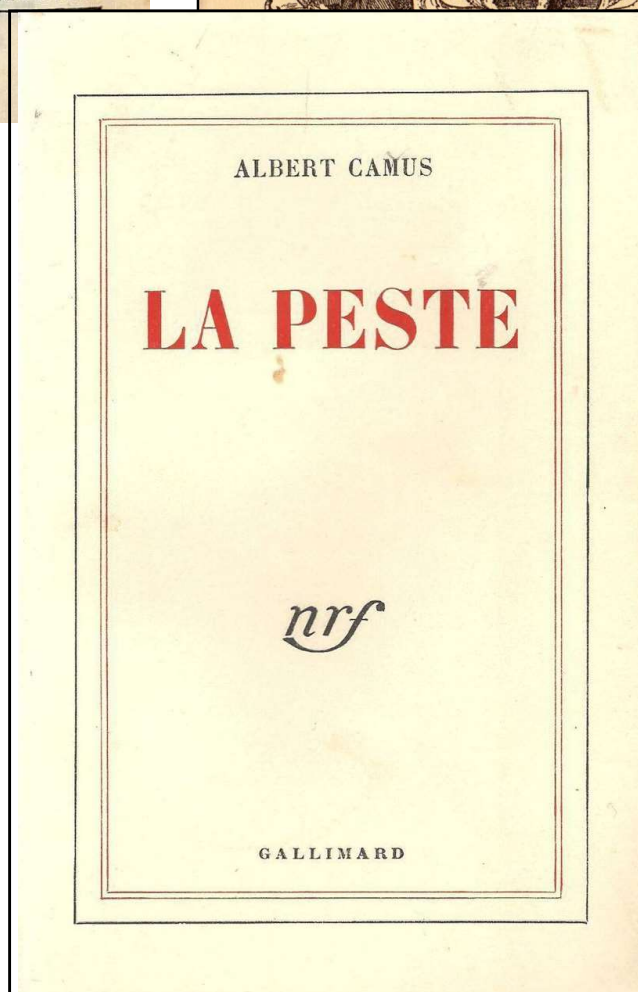
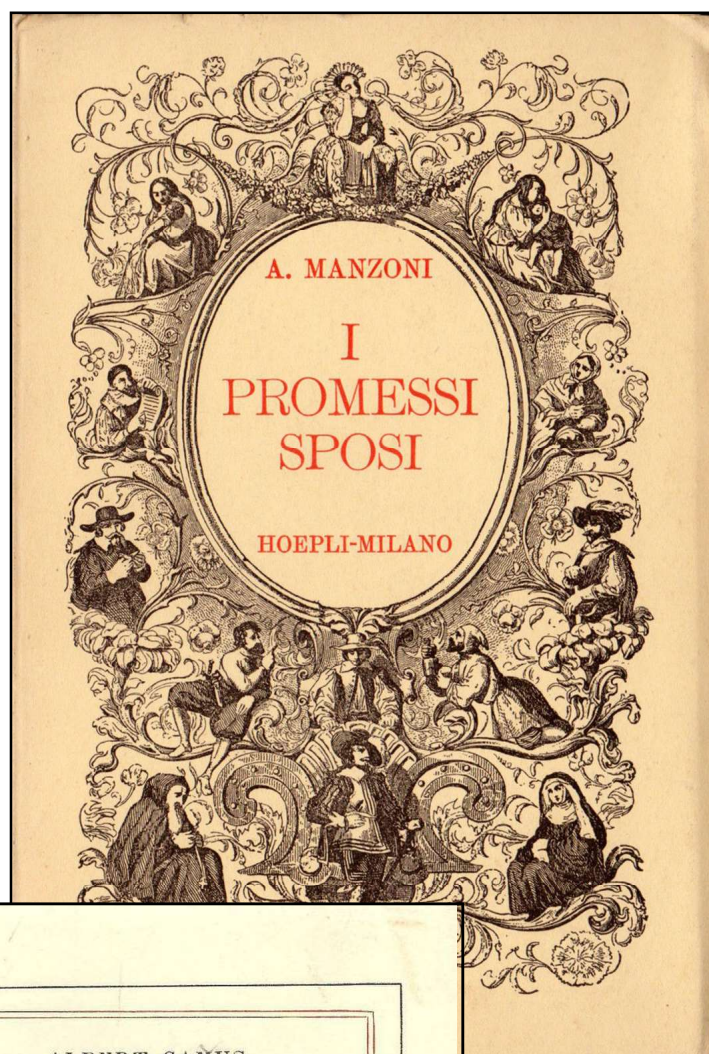
Dal punto di vista della mobilità e dei trasporti, col COVID i modelli di vita sono cambiati. Pensiamo alle attività trasferite dalla sede aziendale al salotto di casa col cosiddetto smart working, dalla scuola alla cameretta dei ragazzi con la didattica a distanza (agli psicologi il compito di analizzare le conseguenze di questa prolungata condizione di isolamento). E pensiamo ai cittadini che, dovendo comunque spostarsi, hanno deciso di usare l'automobile (a danno, ahimè, dell'ambiente) o la bicicletta o il monopattino (scelte decisamente più facili per i giovani).

Cogliendo l'occasione speciale (auspicabilmente unica) di questa pandemia, gli analisti si sono chiesti se e in che misura l'assenza o riduzione del traffico abbia effetti sull'ambiente.

Nelle pagine seguenti si prendono in considerazione non solo le città, ma anche le zone interne e montane, soprattutto in termini di accessibilità. Si registrano le conseguenze della devastante crisi economica sul trasporto marittimo delle merci. Si documentano le iniziative avviate in altri paesi, dove si programmano treni ad alta velocità per il trasporto delle merci. Durissime sono state le conseguenze per la lunga e pressoché totale cancellazione dei servizi con navi da crociera e del traffico aereo: aspetti, questi, legati alla sospensione degli spostamenti per turismo: è un tema che affronteremo nel prossimo numero della rivista, che sarà dedicato ai nuovi turismi.

Certo è che un evento lacerante come questa pandemia, ancora presente, ha stimolato Stati, aziende e singoli a progetti e interventi nel segno dell'innovazione. Differenti le capacità di reazione, differenti i risultati. Comunque tutto è cambiato e presumibilmente, a pandemia finita, niente sarà più come prima.

Ad interrogarsi sul futuro che ci aspetta sono anche i sociologi che, confrontando testi letterari e opere d'arte, possono intuire le linee di tendenza delle trasformazioni, in rapporto alle esperienze e alle speranze collettive.



Pandemie. Narrazioni, previsioni, utopie

di Giandomenico Amendola

È probabilmente l'avvio della vaccinazione di massa che, ridandoci speranza, ci spinge ad interrogarci sul futuro. Come sarà il mondo che ci aspetta e, soprattutto, come saranno le nostre città? Sono domande che, con relative risposte, affollano i media ed ovviamente il dibattito politico. C'è a questo proposito chi parla di "utopie quotidiane" o chi, forse con più realismo, mette in guardia sulla "retorica del futuro". Non è, infatti, facile prevedere il futuro anche se cresce la domanda di sapere come sarà il dopo della pandemia. Karl Popper, grande filosofo della scienza, affermava che "non esiste nulla come un futuro prevedibile". Un quarto di secolo dopo questa dichiarazione il premio Nobel Dennis Gabor scriveva che "Il futuro non può essere predetto ma i futuri possono essere inventati". Ma poiché per inventarlo dobbiamo prima immaginarlo, le narrazioni sui futuri possibili si moltiplicano ed affascinano.

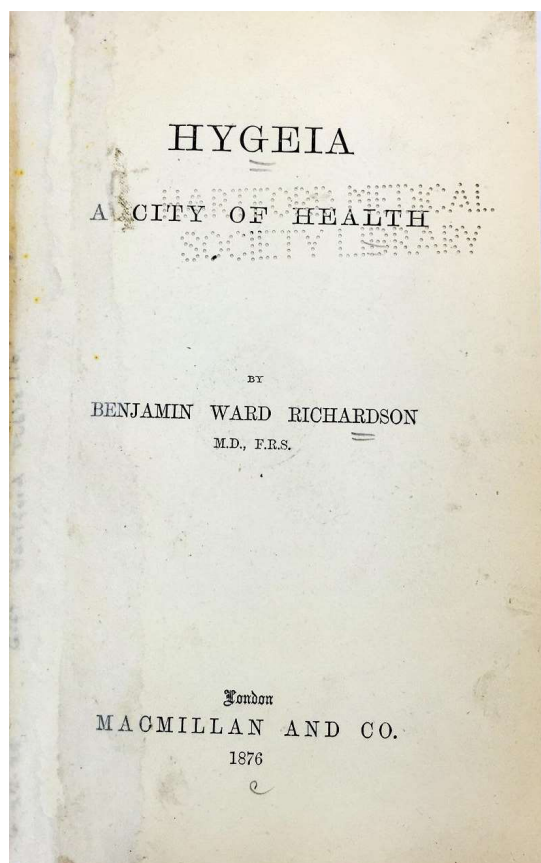
Nella letteratura sulle grandi pandemie il loro dopo è sempre rimasto avvolto nella nebbia. Non ne parlano Tucidide, Boccaccio, De Foe, Manzoni, Camus e gli altri che, con diverso successo, hanno narrato il dramma delle grandi pestilenze. Il dopo della grande peste che colpì l'Inghilterra e soprattutto Londra nel 1665 è noto perché la sua fine coincide con la nascita della nuova grande Londra. L'incendio che scoppiò nel 1666 investì gran parte della capitale: le fiamme distrussero più di tredicimila abitazioni oltre ad un gran numero di chiese e di edifici pubblici. Dopo solo una settimana dallo spegnimento dell'incendio si insediò la commissione nominata dal re e guidata da Christopher Wren che progettò e costruì la nuova Londra. Ci fu anche chi, come John Dryden, dichiarò che la peste non era stata una punizione divina ma un favore alla città perché Londra sarebbe stata ricostruita più bella che mai. Valutazioni estetiche a parte, va ricordato che furono proprio le nuove tecniche costruttive con pietra e mattoni ad aver eliminato i topi portatori della peste.

Pandemics. Stories, forecasts, utopias by Giandomenico Amendola

The onset of mass vaccination, by giving us hope, may well be what leads us to question our future. What will the world ahead of us be like, and above all, what will our cities be like? These questions, with their relative answers, are flooding the media, and obviously the political discourse. There are those who on this issue speak of "daily utopias" and others, perhaps more realistically, who warn us about the "rhetoric of the future". It is not easy to predict the future, even though the desire to know what the post-pandemic will be like is growing. In the literature about great pandemics, their aftermath has always been shrouded in mystery. Neither Thucydides, nor Boccaccio, De Foe, Manzoni, Camus or others mention it, while each, more or less successfully, has written about the drama of the great plagues.

What technologies will distinguish the post-pandemic city, or how it will be better, as some hope, is hard to say today, because the forecasts/desires for the city of the future reflect not only the analyses of the present which identify major trends, but also in large part the hopes and desires that may be summarised as: liveability, sustainability, competitiveness. In many of the forecasts, an important role is played by the imagination which allows us to see the future on the basis of our experiences, our desires, and the images and narratives in books, films and the media.

Nella pagina a fianco, frontespizio di un'edizione secentesca del *Decameron* di Giovanni Boccaccio; copertina di un'edizione Hoepli dei *Promessi Sposi*; copertina de *La Peste* di Albert Camus pubblicata da Gallimard.



1 - Copertina di *Hygeia. A city of health* di Benjamin Ward Richardson, volume edito da Macmillan and Co. nel 1876.

Va preliminarmente fatta una distinzione tra il dopo previsto ed il dopo ritenuto necessario. Un esempio della città del dopo "necessaria" è *Hygeia*, un libretto, diventato rapidamente famoso, in cui nel 1857 un medico inglese, Benjamin Richardson, illustra le caratteristiche di una città sana la cui igiene ferma le epidemie. *Hygeia* può essere considerata la città del dopo dell'epidemia di colera che aveva colpito Londra, terminata solo nel 1849 quando un medico, John Snow, capì come il fattore di contagio non fossero i miasmi, come allora la scienza medica riteneva, ma l'acqua infetta di una fontana di Soho. Eliminato il manico della pompa, il colera venne bloccato e la diffusa teoria miasmatica smentita.

Quali saranno le tecnologie che segneranno la città del dopo pandemia o in che maniera essa sarà, come sperano alcuni, migliore è oggi difficile dirlo anche perché le previsioni/desiderio sulla città del futuro rispecchiano non solo le analisi del presente di cui vengono individuate le grandi linee di tendenza ma anche in larga misura i desideri e le speranze che possono sintetizzarsi in: vivibilità, sostenibilità, competitività.

In gran parte delle previsioni un ruolo importante è giocato dall'immaginario che ci consente di vedere il futuro grazie alle no-

stre esperienze, ai nostri desideri, alle immagini ed alle narrazioni dei libri, dei film e dei media. La città possibile del futuro prossimo venturo affascina al punto che nella ultramoderna Shanghai vengono oggi organizzati i *Blade Runner tours* e, nello stesso spirito, Dubai attira ed incanta i turisti. Se quella sarà la città del futuro perché non visitarla in anticipo?

Alimentato dai media e dalle narrazioni quotidiane, un ruolo centrale nell'immaginario collettivo è quello della tecnologia, che è vista addirittura come il motore della storia e quindi del futuro. C'è chi, spingendosi forse troppo in avanti, profetizza una città ipertecnologica segnata non dalla intelligenza artificiale ma dalle sue gemmazioni più evolute, le cosiddette super intelligenze l'AGI (Artificial General Intelligence) o la Strong Artificial Intelligence capaci di governare i sistemi urbani più rapidamente e meglio di chiunque. Si tratta spesso di analisi e di previsioni che parlano dell'intelligenza artificiale con toni quasi messianici.

Strettamente imparentate con le previsioni dell'AI sono ovviamente quelle più diffuse sulla smart city. La città del futuro, si predice, sarà sempre più smart. C'è, però, chi si chiede se la city sarà *smart enough*, abbastanza intelligente da far diminuire le disuguaglianze sociali, ridurre le marginalità anche spaziali, abbattere le barriere di genere.

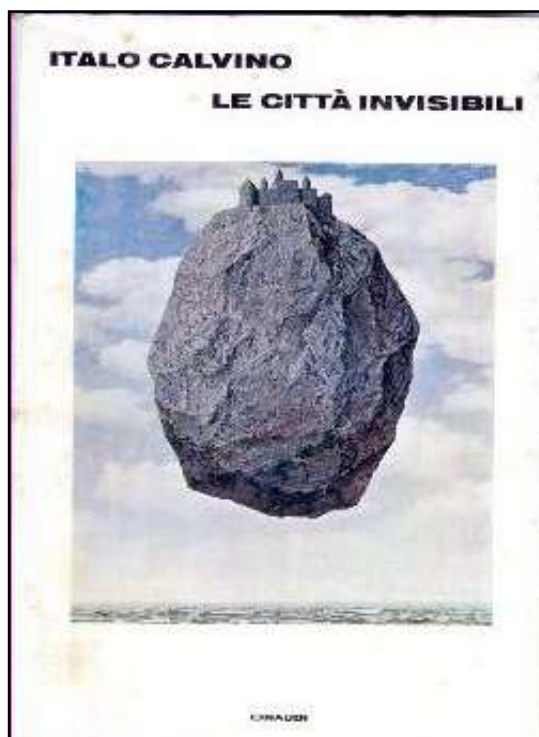
Sempre nella logica di proiettare sul futuro i punti di forza del presente, la creatività dovrebbe, secondo alcuni, costituire il grande motore della città del domani. Le analisi di Richard Florida, ancorché difficilmente pensabili in una città e in un'economia ancora inesplorate, trovano sempre ascoltatori. Grande appeal e successo hanno le previsioni – o meglio, i programmi – in tema di ecosostenibilità. La previsione, sostenuta dalla politica e da diffusi consensi, è probabilmente – quantomeno sul lungo periodo – realistica e sembra inserirsi nell'antica tradizione delle utopie. La diffusa teoria dell'Anthropocene, di una fase della storia in cui il dominio predatorio dell'uomo sulla natura sta portando il mondo alla distruzione, alimenta le distopie e simultaneamente i desideri di azioni e politiche capaci di modificare la tendenza in atto. Le diffuse previsioni in tal senso sono anche alimentate e legittimate dalle numerose distopie che dalla fine dell'800 in poi dipingono la città del futuro avvelenata dai fumi delle fabbriche. La città distopica di un futuro non lontano è un mix di quella industriale di *Hard Times* di Dickens e quella inquinata ed ultramoderna di *Blade Runner*.

Nell'utopia benevola dell'ecosostenibilità le uniche ciminiere dello skyline urbano prossimo venturo dovrebbero essere quelle della Tate Modern londinese, la centrale elettrica riconvertita a museo.

Se sulle previsioni più o meno utopiche sul dopo della pandemia si possono avere legittimi dubbi, anche perché spesso in conflitto tra di loro, nuovo rispetto ad oggi sarà certamente il rapporto della gente con la propria città. Oggi, il cittadino, bloccato dai vari lockdown e dalla paura, è inchiodato nella città e nei quartieri in cui vive. Ha imparato, tornando ad intermittenza a camminare per le strade, a scoprire ciò che prima non guardava e gli era quindi invisibile. Nuovo *flâneur*, ha scoperto la città con la sua bellezza e le sue ingiustizie. Ha progressivamente imparato a vivere in prossimità ed a valutare, per dirla alla Calvino, la risposta che la prossimità dà alla sua domanda. Se c'è una cosa che il cittadino sogna nel pensare alla cosiddetta città del futuro è il *new normal*, la nuova normalità della sua quotidianità.

È per lui che, in una logica di ecosostenibilità, hanno pensato ad una "città dei 15 minuti", una città cioè organizzata come un sistema integrato di prossimità. Secondo questo modello ogni persona dovrebbe essere in grado di raggiungere in quindici minuti – a piedi o in bicicletta – i luoghi del lavoro, degli acquisti, dei servizi, del tempo libero, ecc. È un progetto di sistema urbano decentralizzato, già definito una sorta di *bing bang* della prossimità, ritenuto capace di diventare il segno distintivo della città del dopo pandemia. La prima città che ha adottato l'idea è Parigi grazie al sostegno di Anne Hidalgo, la sindaco rieletta lo scorso giugno 2020, che ha messo a punto un progetto anche di lungo periodo. In linea con questo, la Hidalgo ha proposto una radicale trasformazione del sistema della mobilità infraurbana che comporta decentralizzazione e sviluppo di nuovi servizi per ciascun quartiere. Traffico ridotto – sia pubblico che privato –, utilizzo diffuso delle biciclette, *smart working* generalizzato saranno alcune delle caratteristiche della città dei quindici minuti.

La città prossima ventura vedrà, anche nelle previsioni delle grandi istituzioni internazionali, una rivoluzione nel sistema dei trasporti, che dovranno essere multimodali, più efficienti, più integrati, più ecosostenibili, più economici, più sicuri. Ciò consentirà di avere città connesse, compatte e tra loro coordinate. I teorici della globalizzazione sono affascinati dall'idea di una Aerotropolis in cui,



2 - La copertina della prima edizione de *Le città invisibili*, Einaudi.

come fa capire il nome, saranno gli aeroporti il nucleo pratico ed identitario delle metropoli del futuro. In questa metropoli del futuro trasporti e shopping si intrecciano.

Ritornando la grande letteratura sulle pandemie che, dal '300 al '900, hanno investito l'Europa, maggiore interesse meriterebbe il "dopo" della peste nera trecentesca narrata da Boccaccio. Il suo "dopo" fu il Rinascimento quando, per la prima volta, la città venne pensata e progettata prima di essere costruita, mentre nel medioevo la città cresceva inerzialmente, spinta dalle esigenze del momento. I motivi di questa trasformazione non sono solo culturali e filosofici ma anche militari, dal momento che la diffusione dell'artiglieria aveva reso inutili le vecchie mura alte e sottili che serravano la città impedendone la crescita. Cannoni a parte, con il Rinascimento la città diventa ciò che gli uomini sognano; appare il concetto della *città ideale* rappresentata nelle grandi tele di Urbino e Baltimora e nello *Sposalizio della Vergine* di Raffaello. Ideali sono anche le città dei disegni di Filarete, la Ferrara immaginata e costruita da Ercole d'Este o Sforzinda. Anche per questo, probabilmente, nella diffusa narrazione sul nostro futuro possibile il riferimento al Rinascimento è frequente. E non è fuori luogo.

"Di una città non godi le sette o le settantasette meraviglie ma la risposta che dà alla tua domanda" è una frase arcicitata de *Le città invisibili* di Italo Calvino a proposito delle



3 - Grattaciello a Milano.
Foto di Laura Facchinelli.

nuove caratteristiche della città della contemporaneità che, diversamente da quella moderno-industriale, non è data immutabile e sovraordinata rispetto al cittadino. Essa, invece, per attrarre e trattenere imprese, famiglie e visitatori deve essere in grado non solo di soddisfare i bisogni ma anche di dare una risposta ai desideri. È una città fondata sulla domanda, una città il cui futuro non proviene inerzialmente dal passato ma deve essere inventato, progettato e costruito. Come il Rinascimento inventò la città ideale, oggi la narrativa utopica parla di *dream city*, la città sogno. La città del dopo è, in buona misura, una città forse sognata ma certamente desiderata.

Se, infatti, la città del dopo sarà con molta probabilità diversa e migliore, ciò avverrà grazie ad un nuovo rapporto della gente con la propria città. Le condizioni in cui il virus ci ha costretto a vivere hanno spesso messo in luce non tanto le qualità della nostra città quanto le sue mancanze. Chi era già social-

mente fragile lo è diventato ancora di più, spesso proprio per le caratteristiche di una città che, senza grandi opposizioni, ha marginalizzato ed impoverito larghi strati della popolazione. Per eliminare le ingiustizie sociali non basteranno le sole pur affascinanti politiche dei "quindici minuti", le cento ricette confezionate sotto l'etichetta della *smart city* o le cento utopie ipertecnologiche. Saranno necessarie nuove politiche.

Non è un caso che in piena pandemia, quando l'accento è naturalmente sulle azioni di contenimento e di ristoro, sia tornata all'attenzione il "diritto alla città". Se nel '400 – dopo le grandi epidemie e le carestie del medioevo – appariva all'orizzonte la città ideale, pensata, progettata e soprattutto desiderata prima di essere costruita, oggi riscopriamo, dopo circa mezzo secolo, il diritto alla città. Era la stagione tumultuosa del '68 parigino quando il filosofo Henri Lefebvre teorizzò il diritto alla città e lo lanciò prima agli studenti che nel maggio occupavano le strade intorno alla Sorbona e di lì in tutta Europa.

Il "diritto alla città" non era solo utopia sperimentale o, con le parole di Lefebvre, un'utopia concreta, ma era l'affermazione di un rinnovato diritto ad una vita urbana diversa e migliore, ad una società e ad un mondo migliori. Era un'utopia concreta e processuale. Era cioè un'idea, da rinnovare ed adattare giorno dopo giorno, che permetteva di esplorare le possibilità latenti nel presente capaci di proiettarci verso il futuro. "Penser l'impossible pour saisir tout le champ du possible" sono le parole di Lefebvre.

Invocare il "diritto alla città" assume un particolare significato proprio nel momento in cui pensiamo alla città del domani, la città del dopo pandemia. La spinta alla competizione ed allo sviluppo, diventata ormai il principio di progettazione e di governo delle città, molto spesso lascia indietro i più deboli. Ciò è avvenuto anche perché le città, nello sforzo di competere sui mercati nazionali e internazionali, hanno spesso trascurato i più fragili e marginali destinando le maggiori risorse ai settori trainanti e visibili. È stato scritto che quando una luce della città si accende più forte, un'altra si spegne.

Reclamare il diritto alla città non è facile ed anche per questo non è largamente praticato. Le utopie che danno forza e speranza – Lefebvre le chiamava "utopie concrete" – hanno, infatti, sempre meno presa e spesso cedono il passo al populismo, a cui hanno regalato il proprio persuasivo lessico. Il "diritto alla città" ritrova forza ed attualità soprattutto quando ci accorgiamo che il futuro non è più dato e



4 e 5 - Altri due grattacieli milanesi. Foto di Laura Facchinelli.

riveniente dal passato ma è da scegliere e da costruire (è ben noto il mantra de “Le città che hanno un futuro sono solo quelle che lo hanno già scelto”, che costituisce il principio ispiratore di gran parte delle politiche urbane dell’ultimo ventennio).

La rivendicazione del “diritto alla città” torna di attualità proprio in questo momento perché, ieri come oggi, la città, il suo come ed il suo chi sono le vere poste in gioco. È necessario reclamare i propri diritti perché le disuguaglianze sociali aumentano e la città le amplifica e le rende visibili. Spingerle nell’invisibilità delle periferie, come ha fatto per quasi due secoli la città moderno-industriale, è oggi impossibile anche per le politiche e le azioni di rinnovo urbano, di gentrificazione e di *beautification* che hanno portato ad incontrarsi due mondi fino a quel momento rigidamente separati. La crescente disuguaglianza e le sue vittime il cittadino le ha, forse per la prima volta, incontrate, anche in prossimità, quando, bloccato dal virus, ha guardato con nuova e maggiore attenzione la propria città e il proprio quartiere.

“Diritto alla città” è il diritto a partecipare – al di là di esercitazioni retoriche – alla costruzione del futuro della propria città e, attraverso

questa, del proprio mondo. Se l’incitazione di Lefebvre a “Pensare l’impossibile per allargare il campo del possibile” può sembrare, mezzo secolo dopo il suo ‘68, datata e forse utopica, oggi potremmo riformularla come “Pensare il possibile per realizzarlo”. Perché un vero “diritto alla città” è oggi possibile. E, soprattutto, necessario per la nuova città che ci aspetta. Per il nostro dopo.

Può a questo punto essere utile un’affermazione non di uno scienziato ma di un popolare scrittore come Antoine de Saint-Exupéry, noto non per riflessioni scientifiche ma per aver scritto *Il piccolo principe*, che afferma “L’importante non è prevedere il futuro, ma renderlo possibile”. Ovvero, la città migliore del dopo, va resa possibile.

© Riproduzione riservata