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

In copertina: nebulizzazione igienizzante a bordo. Fonte immagine: Gruppo Brescia Mobilità.

60

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 EMRGENZA. 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 clausura 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.

Una *survey* per orientarci nel dopo COVID-19

di Alessandro Balducci

In questo breve testo proverò a riflettere sugli effetti della pandemia sulle città guardando al medio termine. Lo farò a partire da una *survey* condotta dalla Fondazione Enrico Mattei, che ci permette di considerare punti di vista molto diversi sulla città, da una prospettiva globale.
Siamo in una situazione di incertezza profonda e non è facile orientarsi nel capire cosa succederà nelle città a seguito della pandemia del COVID-19. C'è una crisi che colpisce molti settori dell'economia, c'è una corsa da parte di molte città a sperimentare adattamenti e misure di emergenza per consentire distanziamento e sopravvivenza della vita urbana. Ci sono posizioni molto diverse sia sul fatto che il peggio sia alle nostre spalle, sia sulla necessità di modificare il modello di sviluppo che ha portato a questa ennesima crisi fondata su una globalizzazione sfrenata, sull'ipersfruttamento dell'ambiente, su una crescente disuguaglianza.
La Fondazione Enrico Mattei ha lanciato una *survey* fra 25 esperti provenienti da 20 città di ogni parte del mondo sugli effetti che il COVID-19 avrà sulla vita delle popolazioni nelle città.
Mi è capitato di partecipare al panel ed ho seguito con interesse le diverse fasi della ricerca; mi sembra importante riprendere alcune questioni a partire dai risultati del rapporto reso accessibile sul sito della Fondazione[1].

Significative le convergenze tra esperti che provengono da Nord e Sud America, dall'Europa, dall'Africa e dall'Asia.

1 La ricerca della Fondazione Enrico Mattei dal titolo *Which Future for Cities after COVID-19 - An international Survey* è stata promossa da quattro studiosi che hanno o hanno avuto importanti posizioni: Francesco Bandarin, (UNESCO), Enrico Ciciotti, (Università Cattolica di Piacenza), Marco Cremaschi, (Sciences Po, Paris) e Paolo Perulli, (Università del Piemonte Orientale), ed è scaricabile dal sito all'indirizzo https://www.feem.it/en/publications/reports/which-future-for-cities-after-covid-19/

A survey to find our bearings after COVID-19
by Alessandro Balducci

This article comments on the results of a research study conducted by the Fondazione Enrico Mattei which questioned 25 experts from 20 cities around the world about the effects that COVID-19 will have on the lives of people in cities. There was considerable agreement among the experts. What emerges is an interesting picture that allows us to examine the impact of the pandemic not only in terms of the need to return to the prior situation, but also as the need to transform cities in a perspective of greater environmental, economic and social sustainability.

Nella pagina a fianco: due vedute di Venezia durante il lockdown. Foto di Laura Facchinelli.

Si parte dalla considerazione che le città sono state in prima linea nel far fronte alla crisi, come soggetti più vicini al cittadino, che hanno dovuto rispondere ai bisogni della popolazione, far rispettare le drammatiche chiusure imposte dai lockdown, promuovere la riapertura ed il rilancio della vita economica e sociale.
La *survey* è stata condotta nel 2020, un momento in cui il dibattito sembrava polarizzato fra catastrofisti e negazionisti. Gli esperti convergono sul fatto che un cambiamento profondo è avvenuto, che questo cambiamento produrrà a lungo effetti e che le città sono la risposta al problema, non sono il problema. Sostengono che ci vorranno 2-3 anni per uscire dalla crisi, ma altre minacce possono incombere per i legami delle questioni legate alla pandemia con quelle legate al cambiamento climatico ed alla crisi ambientale.
Sembra infatti dimostrato il legame tra pandemia e degrado dell'ambiente: il cambiamento climatico, l'inquinamento di acqua, suolo ed aria, prodotto in gran parte dai grandi processi di inurbamento della popolazione. Sembra che proprio la riduzione della biodiversità sia alla base del salto di specie. Secondo gli esperti delle Nazioni Unite il cambiamento climatico ha modificato l'habitat di animali che fanno da vettori dei virus, assieme alla crescente intrusione umana in ecosistemi vergini che spinge la fauna selvatica a contatto con l'uomo.
Alcuni fenomeni comuni vengono osservati da tutti gli esperti:

- il crescente ruolo del pubblico, dopo una lunga fase di sua riduzione;
- la nuova integrazione fra fenomeno urbano e mondo digitale in una ricombinazione che ha subito una straordinaria accelerazione.

Gli stati e le istituzioni pubbliche sovranazionali hanno assunto poteri straordinari sia per finanziare la ricerca di vaccini e rimedi contro la malattia, sia per proteggere economicamente le categorie più colpite dai vari episodi di chiusura e di congelamento delle attività economiche. Dopo un trentennio nel quale molte democrazie occidentali hanno liberalizzato e privatizzato una serie di attività una volta pubbliche, di fronte alla crisi ci si è resi conto che è soprattutto il pubblico che può agire in situazioni di straordinaria emergenza come quella di una pandemia.
Il ricorso a Internet ed alla rete per sostituire attività in presenza con attività a distanza ha compiuto un improvviso salto che ha rapidamente modificato molte attività che normalmente si svolgono in contesti urbani sulla base di un incontro fisico tra le persone: dall'insegnamento nelle scuole e nelle università, alla erogazione di servizi della pubblica amministrazione, al commercio, al lavoro in azienda per il quale i grandi grattacieli del terziario si sono improvvisamente

1 - Napoli vista dall'alto. Foto di Laura Facchinelli.

svuotati continuando però a consentire il prosieguo delle attività. Sono cambiamenti che richiedono alle città di rafforzare la propria resilienza, la *preparedness* di fronte all'imprevedibilità degli eventi.
Le città rimarranno attrattive, ma dovranno ridefinire l'alleanza tra luogo e rete, dimensione fisica e digitale delle relazioni, spazio urbano ed infrastrutture.

I 12 temi del confronto

Le domande sono state sottoposte agli intervistati su 12 temi.
L'accesso a beni e servizi, che vedrà la forte espansione dell'acquisizione a distanza di beni e sevizi, dall'insegnamento agli acquisti on line, con la necessità di investimenti nella logistica e nella infrastruttura informatica; con l'emergere di una aumentata disuguaglianza legata al *digital divide*.
I trasporti, che vedranno, grazie al telelavoro, la riduzione della mobilità obbligata, la riorganizzazione del trasporto pubblico, la crescita di forme di mobilità individuale potenzialmente più sostenibili.
Il turismo, che soffrirà una crisi profonda, in particolare nei suoi comparti di massa, con effetti drammatici su alcuni settori (trasporto aereo e navale) e sulle città in questo specializzate, ma che anche vedrà riemergere un turismo domestico, meno massivo.
La cultura, che subirà anch'essa una crisi profonda di tutto il settore museale e dello spettacolo, muovendosi verso l'on line e tutti i luoghi che consentiranno distanziamento e rispetto delle precauzioni sanitarie;
La casa e i servizi, un problema già molto presente prima della crisi, che si acutizzerà, producendo una moltiplicazione della domanda di assistenza da parte delle popolazioni più vulnerabili, che vedrà un aumento degli homeless, che si porrà in modo drammatico negli insediamenti informali dei paesi più poveri.
I servizi sanitari, quelli sui quali la pandemia si è abbattuta trovando il sistema in gran parte impreparato, afflitto dai molti tagli al bilancio perpetrati negli anni, che dovrà fare i conti con la necessità di un ritorno alla ridondanza, a ricostruire presidi decentrati legati alla prevenzione, a riportare nei diversi paesi la produzione del materiale medico indispensabile, che la globalizzazione aveva concentrato solo in alcuni luoghi.
L'organizzazione del lavoro, con l'espansione del lavoro non manuale on line che richiede potenziamento delle infrastrutture e con la sostituzione e la automazione del lavoro manuale ripetitivo, che però occupa fasce importanti di popolazione a basso reddito accentuandone le difficoltà.
I sistemi di produzione, che segneranno una crisi del passato modello di globalizzazione, il riavvicinamento delle catene di produzione, la ridefinizione delle alleanze commer-

2 - Una celebre piazza romana animata dai turisti. Foto di Laura Facchinelli.

ciali e dei sistemi di logistica che diventeranno centrali.
Il consumo, che vedrà effetti di riduzione di fronte alla crisi, di sviluppo potente dell'online, di crisi della grande distribuzione, ma anche di recupero del commercio di quartiere.
L'urbanizzazione, che come detto non vedrà una crisi delle città, ma offrirà necessità/opportunità, di ristrutturare le città per quartieri, di portare urbanità in aree suburbane o interne, di affrontare i problemi della riqualificazione negli insediamenti informali dei paesi più poveri, dove il distanziamento fisico è difficile, con situazioni di estremo pericolo.
La governance, che ha mostrato tutti i suoi limiti di fronte alla crisi e che richiede di essere ripensata con un ridisegno dei rapporti tra istituzioni e società civile.

Questi temi, che ho cercato di sintetizzare in poche righe, costruiscono una vasta agenda che chiede all'azione pubblica di affrontare l'insieme delle situazioni di crisi provocate o rese evidenti dalla pandemia.
Vorrei osservare, a partire da queste suggestioni, che il balzo in avanti del telelavoro potrà avere effetti rilevanti sulla riorganizzazione del fenomeno urbano. Vuol dire non tanto che andremo ad abitare nei borghi (questo è un altro discorso che solo alcuni potranno fare) ma che sarà possibile allargare davvero la città includendo aree della città estesa che grazie alla presenza di *home-worker* non saranno più solo luoghi di residenza ma anche luoghi di lavoro; con la presenza di persone che saranno per un tempo significativo liberate dai costi e dal tempo del pendolarismo e che potranno quindi ricercare condizioni di utilizzo e occasioni di investimento del loro tempo anche nelle comunità in cui risiedono. Che potranno cercare condizioni di *homeworking* non solo nella casa ma anche in situazioni di *co-working* decentrato.
Questo può voler dire che popolazioni liberate da un pendolarismo quotidiano obbligato potranno ricercare nei luoghi di abitazione-lavoro condizioni di urbanità, servizi culturali ed associativi che in passato si sono prosciugati in quei luoghi (i cinema che si sono progressivamente chiusi ovunque, i servizi sanitari allontanati, il commercio locale cancellato dai grandi mall). Possono svilupparsi energie significative per riabitare le vaste periferie metropolitane in un modo diverso.
Già oggi chi gira per i centri periferici delle regioni urbane si rende conto che gli abitanti hanno imparato a passeggiare nella loro città, a ricercare servizi di prossimità che in passato venivano saltati per andare al centro, e continuano a farlo anche se non è più necessario. Una capacità di allargamento fluido della città attraverso un processo di riappropriazione e di inspessimento di attività in aree esterne che è lontana dall'ideologia del decentramento delle grandi funzioni che si sognava negli anni '60 e '70 del secolo scorso.
Una maggiore permanenza nei luoghi diventati di abitazione-lavoro potrà essere invece la premessa per costruire in futuro anche una capacità attrattiva di nuove funzioni in aree ora prevalentemente monofunzionali.
Ciò potrà portare benefici anche ai centri maggiori, raffreddando il mercato dei prezzi delle abitazioni, spingendo verso una maggiore dotazione di case in affitto, per i gio-

3 - Folla in uno dei luoghi più amati della capitale. Foto di Laura Facchinelli.

vani, gli studenti, i lavoratori temporanei. Producendo una città meno soffocata dall'ipersfruttamento, meno inquinata e forse per questo più vivibile ed attrattiva anche per quel turismo urbano che è così repentinamente scomparso, con tutto il suo indotto.
Ciò potrebbe anche voler dire che i molti cittadini di città come Milano provenienti da altre regioni italiane potranno alternare periodi diversi nelle loro città di provenienza senza intasare treni ed autostrade il venerdì e la domenica sera.
Perché tutto questo funzioni non basta però l'inerzia delle esperienze anche positive che si sono compiute durante la pandemia, occorrono infrastrutture digitali efficienti e infrastrutture di trasporto ben funzionanti e sicure, perché ci si possa comunque recare nei centri maggiori quando è richiesto il lavoro in presenza, per utilizzare servizi ad alta specializzazione che non possono che continuare a rimanere nei centri maggiori, perché si possa lavorare e svolgere una serie di attività da remoto con una buona qualità della connessione.
In una parte finale della *survey* sulle implicazioni di *policy* i promotori della ricerca della Fondazione Enrico Mattei mettono in evidenza in primo luogo come, alla luce di quanto è avvenuto, acquisisca un nuovo senso molto concreto l'obiettivo 11 degli SDG delle Nazioni Unite: rendere le città Inclusive, sane, resilienti e sostenibili. I temi emersi dalle risposte degli esperti traducono quell'obiettivo in un insieme di linee di intervento: case e servizi sani ed accessibili, trasporti sostenibili, urbanizzazione sostenibile e partecipativa, protezione e salvaguardia del patrimonio, attenzione alla qualità dell'ambiente, ridefinizione del rapporto tra locale e globale, ecc.
La novità - sottolineano i promotori - è l'approccio globale centrato sulle città, che sono attori capaci di muovere le leve necessarie ad uscire dalla crisi legata al COVID-19 non soltanto tamponando le ferite, ma anche costruendo le condizioni per un miglioramento delle condizioni di vita nelle città. Una strategia che deve essere basata su un maggiore orientamento verso i mercati interni e la risposta ai bisogni dei cittadini, su un uso della tecnologia al di là della retorica della *smart city*; su una nuova forma di pianificazione non dirigista, capace di far lavorare assieme istituzioni, università, imprese con le organizzazioni della società civile, e che deve essere in grado di esplorare modelli di governance che uniscono le spinte provenienti dal basso, integrandole in un quadro più generale.

Si tratta, come si vede, di uno scenario ricco di spunti per definire una *avenue of escape* dalla crisi attuale fondata su città più abitabili, più locali che globali, meno diseguali, più flessibili, più capaci di adattamento, con un uso migliore dello spazio pubblico, con una riscoperta della prossimità ed una piena scoperta di tutto quanto può essere fatto in rete: dal telelavoro al rafforzamento di comunità a distanza, con una grande attenzione alla qualità ambientale.
Sono temi che potrebbero riguardare da vicino i grandi investimenti anticiclici che vedranno impegnati i diversi paesi nei prossimi anni: il *Green Deal* dell'Europa che incrocia la nuova sensibilità degli Stati Uniti, il "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" del nostro Paese, che proprio su infrastrutture, ambiente e digitalizzazione ha i suoi assi fondamentali.

© Riproduzione riservata

4 - Palermo, uno spazio verde in città. Foto di Laura Facchinelli.