

La città dopo la pandemia. Problemi emergenti.

Bianca Petrella

Università della Campania

bianca.petrella@unicampania.it

Received: June 2021 / Accepted: July 2021 | © 2021 Author(s).

This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: [10.13128/contest-12816](https://doi.org/10.13128/contest-12816) www.fupress.net/index.php/contesti/

This article has been accepted for publication and undergone full peer review but has not been through the copyediting, typesetting, pagination and proofreading process, which may lead to differences between this version and the Version of Record.

Please cite this article as:

Petrella B. (2021). 'La città dopo la pandemia. Problemi emergenti'. Just accepted. DOI: [10.13128/contest-12816](https://doi.org/10.13128/contest-12816)

Abstract

Dopo uno sguardo generale al panorama mondiale e, evidenziando la difficoltà di comparare le città, si osservano i disagi esperiti dalla popolazione durante i lockdown che il governo italiano ha di volta in volta prescritto. L'isolamento domestico imposto è pesato maggiormente nei quartieri meno attrezzati e nelle case degli abitanti a basso reddito. Si evidenzia il contributo che il piano urbanistico può fornire per costruire una città funzionale, umana e sostenibile e l'inadeguatezza della classe dirigente. Si analizzano criticamente quegli elementi del "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" che hanno una relazione diretta con le trasformazioni urbane. Si richiamano le teorie e le buone pratiche del passato che ancora oggi, se applicate e aggiornate, possono fornire possibili risposte alla inefficienza delle città, rendendo migliore la vita urbana anche in presenza di epidemie. Si sottolinea la interazione tra sviluppo economico e futuro urbano.

Parole chiave: Trasformazioni urbane, Pandemia, Servizi urbani

Abstract

The paper gives a short overview of the global situation. The difficulty to compare a city with another one is underlined. From the analysis on the pandemic confinement, we can see that the urban discomfort is different in the different residential areas. The paper also emphasises the role of the urban plan and it looks at the Italian spending plan for #NextGenerationItalia and the potential falling back on the future urban organisation. We recall the main theories and the best practices of the near past. The strategic significance of the relationship between the future economic model and the cities.

Keywords: Urban changes, Pandemic, Urban facilities, Current programmes.

Le città piccole o grandi continuano a essere l'habitat prescelto dal genere umano; nella *Politica*, Aristotele afferma che l'uomo è un animale sociale, politico e anche razionale. La città è il luogo nel quale si esplica la vita sociale, è la risultante della politica e di una scelta razionale compiuta ma non terminata, la città è più che un luogo nello spazio, è un dramma nel tempo (Geddes, 1970), perché la scena muta senza soluzione di continuità.

È acclarato che oltre la metà degli otto miliardi degli abitanti del pianeta vive in nuclei urbani che vanno dalle megalopoli ai piccoli villaggi, ai cosiddetti insediamenti informali (UN-Habitat, 2020). Dalle origini della vita urbana, la prossimità è stata condizione necessaria per lo scambio di idee e quindi per quella creatività che ha prodotto le forme urbane che si sono susseguite nel tempo.

La concentrazione di persone in spazi limitati, evidentemente, favorisce anche lo scambio di virus e batteri e, quando la mobilità avviene su ampio raggio, l'epidemia diventa pandemia. I precedenti storici di pandemie (dalla

cosiddetta peste di Galeno alla 'spagnola') si sono quasi sempre verificati durante i periodi in cui le persone si spostavano attraverso vasti territori, trasportando il morbo da una città all'altra, durante gli imperi dell'antichità, nel periodo coloniale, durante i conflitti mondiali (Alfani e Melegaro, 2010).

Nell'attualità, la facilità e la velocità degli spostamenti in tutto il pianeta rende la diffusione dei virus una costante globale, così come si è verificato per il Covid 19 mentre la precedente SARS, diffusasi tra il 2002 e i 2003, riuscì ad essere confinata ad un numero limitato di Paesi e a pochissimi casi in Europa.

I diversi governi, con poche differenze, sono intervenuti tutti con le medesime regole: mascherine protettive, distanziamento, lavoro a distanza, sospensione delle attività 'non essenziali', quarantene, ecc., molte attività economiche sono andate in crisi, aggravando il periodo di recessione che già incombeva.

La città, quale luogo di condivisione sociale, economica, intellettuale e politica, sta entrando in crisi? Lo spazio pubblico e la spazialità sociale sono destinati ad assumere significati e forme diversi da quelli che, fino ad ora, li hanno connotati quali luoghi di aggregazione ossia incubatori di creatività, innovazione e progresso?

La consuetudine anglosassone si avvale di periodiche esercitazioni che dovrebbero allenare le persone a comportamenti tranquilli e sensati di fronte ad un pericolo estemporaneo (incendi, terremoti e, recentemente, anche aggressioni armate nelle scuole); l'allenamento serve a costruire un comportamento automatico e quindi ad abbattere le conseguenze negative prodotte da condotte sbagliate causate dal panico.

Ciò però vale per eventi non prevedibili e che si presentano istantaneamente; la pandemia, anche se veloce, non è un evento distruttivo fulmineo ma si protrae per tempi la cui durata, allo stato attuale, non è ipotizzabile. Gli scienziati del settore ci informano che, probabilmente, dovremmo abituarci a convivere con questo virus (e con altri) per ancora molto tempo (IPBES, 2020); i vaccini sicuramente aiutano ma, ancora una volta, si interviene sul sintomo e non sulla causa.

Il sovraffollamento mondiale (7,794 mld nel 2020 e una previsione di 8,548 mld nel 2030 (UN, 2020a), il consumo di suolo, la riduzione delle superfici naturali e la progressiva problematica ambientale sono i principali fattori che prefigurano uno scenario futuro nel quale la propagazione di virus pericolosi per la vita umana sarà realtà ricorrente.

La scienza non ha ancora una risposta certa sull'origine dei virus, ma è evidente che maggiore è la concentrazione umana maggiore è la probabilità di diffusione del contagio. Pertanto, unitamente ai fattori ambientali, le città rappresentano l'elemento sul quale focalizzare l'attenzione al fine di organizzare la convivenza futura con i virus in conseguenza delle varie caratteristiche di trasmissione; i comportamenti sociali e l'organizzazione urbana che li supporta dovranno rispondere a regole diverse, a seconda che il virus si trasmetta per vie respiratorie, intestinali, sessuali o ematiche. Anche se, come affermano gli epidemiologi, 'vista una pandemia ... ne hai vista una' perché i percorsi del contagio, della virulenza, dell'evoluzione delle varianti non sono prevedibili. Nel suo saggio divulgativo, Kucharski (2020), tra l'altro, descrive l'esperienza di Ronald Ross (Premio Nobel del 1902 per la scoperta della malaria) che fece abbassare significativamente la diffusione della malaria in un'area della Sierra Leone; l'epidemia però riprese non appena l'attività di manutenzione fu interrotta, ovvero quando si smise di riempire le buche lungo le strade e quindi ripresero a formarsi pozze stagnanti, ideali per la proliferazione delle zanzare.

Ma cos'è una città? In tantissimi studiosi si sono cimentati nel descriverla e definirla, ma riuscire a farlo è impresa pressoché impossibile. Pur occupando all'incirca l'1% (ca. 1,5 ml di kmq) del suolo abitabile, le città si distinguono per diversità di definizione giuridica, di dimensioni, di età e di storia, di struttura formale, di tipologie edilizie, di densità edilizia e/o abitativa, di economia, di offerta di servizi e così via. Già contare quante città ci sono al mondo è difficile. Si conta ogni nucleo abitativo? Entreranno nello stesso paniere piccoli borghi di qualche centinaia di anime e megalopoli di oltre dieci milioni?

Se si volesse utilizzare la definizione di *metropolitan statistical area* dello *U.S. Census* (almeno 50mila abitanti e densità di 15 ab/ha) rimarrebbero fuori gran parte delle 'città' del mondo; ad esempio, in Italia, raggiungono questo status statistico solamente 141 comuni sui 7.904 totali e in Islanda 1 su 72 (Fondazione Thinktank, 2020). È evidente, come sottolineato dall'OECD, che la difficoltà di comparazione internazionale tra realtà territoriali tanto diverse tra loro non è di facile soluzione. In ogni caso, si possono riconoscere alcune invarianti che aiutano a comprendere l'essenza della città. Ogni città è un sistema complesso, aperto e dinamico perché è caratterizzata da un numero elevato di relazioni, il suo stato può modificarsi per effetto di elementi esterni e le relazioni mutano nel tempo. Tutte le città sono effetto dell'azione umana che, partendo dalla trasformazione dello spazio naturale, lo ha adattato alle esigenze della vita sociale e continua a trasformarlo a mano a mano che organizzazione sociale ed esigenze mutano per quantità e qualità.

Attualmente, dobbiamo chiederci quali possano essere le principali trasformazioni urbane richieste dall'epidemia globale e quanto sia presente una solidarietà, politica e sociale, in grado di soddisfarle.

La seconda parte della domanda non è affatto peregrina: perché la distribuzione della ricchezza è concentrata in 26 ultra ricchi, il cui patrimonio è equivalente a quello di 4mld di individui poveri; perché, ancora oggi, ci sono oltre 16 miliardi di ore di cura familiare svolte (in massima parte da donne povere) per la mancanza di servizi pubblici di assistenza; perché ci sono oltre 10mila persone che muoiono per l'assenza di una efficace assistenza sanitaria; perché oltre 262 milioni di bambini non hanno accesso all'istruzione scolastica (OXFAM, 2019); perché a circa un terzo della popolazione mondiale non è garantito l'accesso all'acqua potabile e perché quasi la metà non è dotata di servizi igienici adeguati (Unicef-WHO, 2018). In Italia il 20% della popolazione, nel 2018, possedeva circa il 72% dell'intera ricchezza nazionale.

È banale affermare che la pianificazione urbanistica traduce in azioni tecniche quello che la politica decide per il futuro dei territori; ma se la politica mondiale ha concesso che si strutturasse lo scenario innanzi descritto è difficile ipotizzare che si ripristini una sorta di *welfare state*, in grado di rispettare i Diritti universali e di garantire una vita decente agli abitanti del pianeta. Siamo in una attualità molto più complessa di quella del dopoguerra che dette vita allo stato sociale moderno, e anche di quella degli anni ottanta, quando Ronald Reagan e Margaret Thatcher iniziarono a ridurre la spesa pubblica, dando il via al declino del welfare. In Italia, gli anni novanta sono segnati dalle leggi che, a partire, dalla L.n.142 e 241/1990 iniziarono il processo di semplificazione delle procedure amministrative, ivi compresa la cosiddetta programmazione complessa che, tra l'altro, assegna al privato la possibilità di realizzare le opere pubbliche.

La politica corrente non è attrezzata per affrontare decisioni per un ambiente complesso e, quindi, non è attrezzata per affrontare il fenomeno urbano e ancor di più si è dimostrata impreparata a governare la globalizzazione economica e le conseguenze ambientali. Le decisioni politiche sono ancora assunte con procedure deterministiche, adatte quando l'interdipendenza generale era minore e ci si muoveva in condizioni di maggiore stabilità locale.

In Italia, l'arroccamento nella rendita di posizione politico-burocratica, stenta a far decollare i processi partecipativi nonostante, svariate esperienze, abbiano dimostrato di produrre soluzioni migliori e, soprattutto condivise. La produzione-condivisione 'dal basso', tra l'altro, aumenta di molto la possibilità di realizzare quanto previsto, ciò vale per la piccola scala ma anche per le grandi e complesse questioni quale quella ambientale. Ad esempio, *La Convention Citoyenne pour le Climat* (CCC, 2019) è l'esperienza francese con la quale 150 cittadini comuni sono stati chiamati a collaborare alla formulazione di proposte legislative, tese ad ottenere una riduzione di almeno il 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030 (rispetto al 1990) in uno spirito di giustizia sociale; il processo, programmato in sette sezioni, dall'ottobre 2019 al giugno 2020, prevedeva che le proposte di legge sarebbe state portate in Parlamento e sottoposte a referendum. Recentemente, nel marzo 2021, i membri della convenzione (che intanto si erano costituiti in una associazione) hanno pubblicato la prevista glossa 'critica' all'azione governativa e a breve dovrebbero essere emanati i relativi disposti legislativi (Fratini e Kayat, 2021).

Con o senza pandemia, la questione climatico-ambientale, nonostante la presa di posizione di alcuni negazionisti (LaRouche Jr, 1983) è la problematica nodale dell'umanità che, a partire dal *Rapporto Meadows* (1972), avrebbe dovuto essere affrontata nei principi dello sviluppo sostenibile. Come è noto, le direttive relative al *Recovery fund* per la ripresa economica dei Paesi europei, richiedono di rispettare il principio del "*do no significant harm*" su sei obiettivi ambientali: clima (cambiamento e adattamento) acque dolci e salate (uso e tutela) economia circolare, inquinamento, biodiversità ed ecosistemi.

Non è questa la sede per sintetizzare il corposo *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza #Next Generation* (2021) messo a punto dal governo presieduto da Mario Draghi. Fondato su innovazione e digitalizzazione, transizione ecologica e inclusione sociale, va notato che, fin dalla premessa, il rapporto fa riferimento alla debolezza del sistema amministrativo pubblico e alla necessità di intervenire con corpose riforme, al fine di ridurre gli oneri burocratici e abbattere gli ostacoli (normativi e 'umani') che rallentano o riducono la realizzazione e la produttività degli investimenti. Sulla questione ambientale, sono state mosse alcune critiche da esperti (ISDE, 2020) che hanno evidenziato alcuni punti di debolezza della bozza di febbraio e formulato proposte per la nuova stesura a cura del governo Draghi, anche in conseguenza dell'ormai accertata correlazione tra inquinamento, cambiamento climatico ed epidemie: eppure, ove mai ce ne fosse stato bisogno, in tutto il mondo è stato notato come il totale degli indicatori ambientali sia migliorato durante i periodi dei vari lockdown.

Per quanto di più stretto interesse della pianificazione urbanistica, 'il Governo si impegna ad approvare una legge sul consumo di suolo'. Tale impegno compare in conclusione del capitolo Le altre riforme di accompagnamento al

piano, nella componente Turismo e Cultura e altre tre volte; ciò nonostante non sono esplicitate le modalità con cui si ha intenzione di strutturare la legge e, soprattutto, non si entra nel merito di come affrontare il conflitto costituzionale che assegna allo Stato la competenza legislativa su Tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali mentre affida alla legislazione concorrente quella su il Governo del Territorio.

Tra gli altri principali capitoli del *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* (PNRR) aventi un diretto riferimento al futuro urbano, si segnala la parte del documento relativa agli investimenti per Rigenerazione Urbana e Housing Sociale, articolata in: Piani Urbani Integrati, Programma innovativo della qualità dell'abitare, Superamento degli insediamenti abusivi nelle aree agricole (baraccopoli); va sottolineato che nei progetti di rigenerazione urbana riguardanti comuni con più di 15.000 abitanti, l'investimento 'può' (non deve) essere utilizzato anche per la demolizione degli abusi edilizio-urbanistici. Ricordando le 1 + 2 leggi sul condono edilizio, l'art.38 del TU dell'edilizia, il cosiddetto Piano-casa e, soprattutto, l'inerzia e il lassismo delle amministrazioni locali, ci si auspica una svolta maggiormente incisiva per incidere sulla cattiva abitudine sociale in termini di abusivismo. Anche per i beni confiscati alle mafie, il programma straordinario di interventi, forse realisticamente, prevede la valorizzazione solamente di una parte significativa (almeno 200) di questi beni, interconnettendo tale azione con il potenziamento del social housing, la rigenerazione urbana e il rafforzamento dei servizi pubblici di prossimità, il potenziamento dei servizi socio-culturali a favore delle giovani e l'aumento delle opportunità di lavoro.

Meno diretti ma in qualche modo più impattanti sono i riferimenti al welfare. Pur non essendo sempre corrispondenti le definizioni di servizio sociale e di standard urbanistici, va sottolineato che la LUN 1942/1967 impone i minimi da assicurare alle diverse ZTO e quindi, se non si vuole rimanere in una vuota dichiarazione retorica, i Piani urbanistici dovranno essere revisionati in conseguenza degli investimenti previsti, oltre che per l'Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) anche per l'assistenza prescolastica e l'istruzione dell'obbligo, per i servizi di prossimità e per l'assistenza socio-sanitaria.

Ai piani urbanistici compete solamente la previsione dei canali per la mobilità, mentre alle A.L. è demandata l'attivazione e la gestione dei servizi del trasporto pubblico locale. Il PNRR assegna tale tematica alla previsione della legge annuale per il mercato e la concorrenza, contemplando, tra l'altro, la possibilità di ricorrere allo *in house providing* e, in termini di innovazione tecnologica, di innalzare la qualità e la sicurezza e, ovviamente, non poteva mancare, il rafforzamento della mobilità ciclistica. Se, indirettamente, tutto ciò, oltre al contributo alla diminuzione dell'inquinamento, coadiuverà anche la riduzione del numero totale delle autovetture e del traffico privato non è chiaramente esplicitato.

In ogni caso, quantunque criticabile e migliorabile, la domanda centrale è se questa classe politica, dirigenziale e imprenditoriale sarà capace di attuare e raggiungere obiettivi e risultati delineati dal PNRR.

L'istituzione pubblica, centrale e locale che, spesso nel passato, si è dimostrata deficitaria, oltre a sburocratizzarsi, dovrà essere capace di pensare a medio e lungo termine trascurando l'impopolarità che si rischia quando i provvedimenti non possono produrre risultati nell'immediato. Le istituzioni dovranno riacquistare centralità e assumere il ruolo di promotori del soddisfacimento di bisogni e esigenze sociali, innescando e guidando le azioni dell'impresa privata; quest'ultima, con dovuto sentimento civile, dovrà attingere al giusto profitto, in un sistema di concorrenza che non consenta l'esubero di accumulo squilibrato di ricchezza. Il passaggio da *government* a *governance* richiede ancora un lungo cammino nel nostro paese che deve, tra l'altro, recuperare il rapporto collaborativo tra politica, amministrazione e cittadini; alle città è richiesto di tornare ad essere nuovamente capaci di attivare la costruzione della comunità sociale, del senso di cittadinanza e di positiva appartenenza.

Riprendendo la possibile esplicitazione di città e del suo essere un insieme complesso di pietre, relazioni e percezioni (Begunot, 1989), del suo essere spazio e luogo, si può notare un'analogia della proporzione tra concentrazione della ricchezza e diffusione della povertà mondiale con il rapporto che sussiste tra concentrazione di suolo urbano e consumo di energia e produzione di inquinamento: il riequilibrio di entrambi è condizione necessaria. Per assicurare un futuro alle prossime generazioni va diminuita la povertà e vanno diminuiti i consumi energetici e l'inquinamento prodotti dalla vita urbana. I due opposti modelli storici, la *Brodoacre City* di Wright (1932) e il *Plan Voisin* di Le Corbusier (1925), come ogni altra ipotesi di città ideale, hanno punti a favore e sfavore e, soprattutto i CIAM (Congressi Internazionali di Architettura Moderna) e la Carta di Atene (1933), hanno sicuramente contribuito positivamente all'evoluzione dell'urbanistica ma hanno anche prodotto strascichi negativi che ancora oggi scontiamo.

In molte città dei paesi europei, e non solo, la sfida per urbanisti, politici e amministratori è quella di bilanciare la domanda in aumento di mobilità individuale e la crescita economica, con la necessità di rispettare l'ambiente e fornire una qualità di vita accettabile per tutti i cittadini. Ciò richiede il coinvolgimento omogeneo di strategie di

mobilità, sia dirette (dalle strategie di trasporto per la riduzione dell'uso dell'automobile a percorsi ciclabili e pedonali) che indirette (da un uso misto del territorio, densità e forma urbana, al coinvolgimento delle comunità di cittadini). Oltre a un contributo all'inquinamento, la diminuzione degli spostamenti individuali abbatta la mobilità coatta (Beguinot, 1999), ovvero quegli spostamenti obbligati ai quali volentieri si rinunciarebbe. La disponibilità tecnologica di supporto al lavoro a distanza ha dimostrato di essere efficace, adesso tocca capire come sistematizzare in tempi di non pandemia, ovvero valutare quali attività non abbassano la produzione (e la qualità della vita) e quante ore-lavoro di ogni attività conviene siano svolte a distanza. Forse, la Dichiarazione dei diritti universali andrebbe aggiornata, comprendendo anche l'esercizio della libertà di interazione di prossimità. Dagli studi sulla mobilità in tempi di pandemia, e dei periodici allentamenti dei lockdown, si osserva che gli spostamenti hanno ridotto tempi e distanze (INRIX, 2021), riportando in evidenza la necessità degli esercizi di prossimità, sia in termini commerciali che di servizi alla persona. Non è un caso che la teoria dei 15 minuti, lanciata dalla sindaca di Parigi Anne Hidalgo, abbia avuto un'eco eccezionale e sia stata assunta come una importante innovazione. Ma, forse, nei decenni trascorsi dal dopoguerra mondiale, sarebbe bastato ricordare gli studi di Clarence Perry (1929) sulla *neighborhood unit* per realizzare sistemi urbani maggiormente efficaci e umani. Nel nostro Paese, con l'esperienza Ina-casa (non a caso, derivante dal Piano Marshall) e semplici Circolari, quale la 425/1967 del M.LL.PP, si era tentato di andare in questa direzione, poi abbandonata in favore della sperimentazione CEP e conseguente L.167/1962 (Petrella, 1989). Al livello politico è però sempre mancata un'analisi criticamente costruttiva della questione abitativa pubblica, abdicando all'*housing sociale*, ossia alla delega al soggetto privato di un settore che dovrebbe essere gestito dalla istituzione pubblica la quale, per il problema casa, dovrebbe andare ben oltre il ruolo di promotore e arbitro.

Va sottolineato che anche il PNRR privilegia l'azione dei privati e fa un mero riferimento all'edilizia residenziale pubblica solamente nelle parti dedicate al divario di cittadinanza e di genere, alla valorizzazione dei beni confiscati alla criminalità organizzata ed è, genericamente accennata, nel divario di genere; anche nel Programma innovativo della qualità dell'abitare, le due linee in cui è articolato l'investimento riguardano, la prima, l'*housing sociale* e, la seconda, l'edilizia residenziale pubblica. .

Mobilità e residenzialità sono inscindibili e la cosiddetta mobilità attiva, quella a corto raggio, contribuisce anche al senso di appartenenza al luogo, al conseguente aumento del gradiente di sicurezza e, innanzitutto, innesca azioni spontanee di cura e manutenzione dello spazio pubblico condiviso. Anche in questo caso, sarebbe bene riprendere, attualizzandola, la produzione di studi e di buone pratiche del passato, a partire dalle due fasi della scuola di Chicago, proseguendo con gli studi di J.Jacobs e con i manuali di E. Wood e di O. Newman, per giungere alle linee guida delle direttive europee sulla prevenzione dei crimini urbani mediante i piani urbanistici e la progettazione edilizia (UNI CEN/TR 14383-2:2010 aggiornamento della analoga del 2003) che, recepite dalla L. 48/2017, solo raramente sono state concretamente applicate nella pianificazione urbanistica del nostro Paese. «La prima cosa da capire è che l'ordine pubblico nelle strade e sui marciapiedi della città non è mantenuto principalmente dalla polizia, per quanto questa possa essere necessaria: esso è mantenuto soprattutto da una complessa e quasi inconscia rete di controlli spontanei e di norme accettate e fatte osservare dagli abitanti stessi» (Jacobs,1969, p.29).

L'accessibilità non è patrimonio esclusivo del trasporto fisico, essa non si compone solamente di geometria delle distanze, di un efficiente servizio di trasporto pubblico e di vettori ecologici. L'accessibilità è soprattutto sociale ed economica; lo Stato, promotore e arbitro, deve garantire a tutti i suoi cittadini la possibilità di potere fruire dei servizi necessari; deve garantire la mobilità unitamente all'istruzione, alla salute, alla possibilità di praticare il proprio credo e quindi deve avere quale obiettivo il benessere generale della comunità sociale. Ciò richiede un'organizzazione insediativa in grado di soddisfare le esigenze e i bisogni di bambini, anziani, donne e di ogni soggetto debole o sano che sia. Istituzioni, imprese, gruppi di pressione devono avere un atteggiamento proattivo e collaborativo, di responsabilità e consapevolezza reciproca di un cambiamento urbano possibile. Tutto questo è quanto avvenuto, in parte, durante il primo periodo della pandemia, quando i cittadini si sono dimostrati solidali, rispettosi delle regole e partecipi della responsabilità personale verso la sicurezza generale; tale atteggiamento è però andato sfumando a mano a mano che si comprendeva che i tempi di risoluzione si sarebbero allungati.

Dato che gli esperti ci avvertono che nel futuro ci aspettano altre pandemie, è il momento di attrezzare un sistema urbano in cui si possa convivere con la diffusione di nuovi virus, nell'attesa che gli interventi sull'ambiente restituiscano agli animali selvatici la possibilità di vivere negli ecosistemi a loro consoni, che si recuperi il massimo della biodiversità e che si incida significativamente sugli allevamenti intensivi, che contribuiscono fortemente

all'immissione di particolato sottile (IPEBS, 2020). Il PNRR richiama le procedure di infrazione avviate dalla UE e sottolinea che oltre il 3% della popolazione italiana vive in aree in cui i limiti europei di inquinamento sono superati e che il 7% è causato da coltivazioni e allevamenti intensivi (ubicati in massima parte nel nord del nostro Paese); nonostante ciò, nel testo non si ritrovano disposizioni atte a intervenire su tali attività a meno che non si vogliano considerare comprese nella riqualificazione del corso del Po.

Quando a causa del Covid-19, gran parte del mondo ha rallentato le attività e la mobilità, *l'impronta ecologica* dell'umanità si è ridotta del 9,3% e, di conseguenza, *l'Earth Overshoot Day* (il giorno in cui l'umanità varca il pareggio di bilancio tra consumi e risorse) che ogni anno anticipava di tre giorni, per la prima volta ha ritardato di tre settimane giungendo al 22 agosto 2020 (nel 2019 era accaduto il 19 luglio, nel 2018 l'1 agosto (GFN)). Certamente non dobbiamo augurarci nuove pandemie per equilibrare il budget ecologico ma questi dati ci inducono a capire che, riorganizzando il modello sociale e urbano, è possibile ridurre significativamente le emissioni e tutti gli impatti conseguenti.

La mobilità personale costituisce il 17% dell'impronta di carbonio dell'umanità (IEA, 2020) e quindi essa va modificata in chiave sostenibile, modificando la domanda e i comportamenti di mobilità mediante un sistema integrato di azioni; tale sistema deve agire sulla riallocazione delle funzioni urbane (nella logica dell'unità di vicinato), sulla rimodulazione degli orari delle attività urbane, sull'innovazione tecnologica di vettori e canali, sul potenziamento delle opportunità di interscambio tra mobilità pedonale, ciclabile, meccanica, collettiva e condivisa ma anche sul recupero di scale mobili e tapis roulant urbani dismessi.

Il servizio di trasporto collettivo dedicato può essere anch'esso migliorato e integrato; a quello scolastico andrebbero affiancati servizi di trasporto casa-funzioni urbane di ordine superiore, per garantire l'accessibilità alle funzioni più rare, quelle che non possono essere diffuse nell'intero territorio, e che comunque dovranno essere in grado di erogare gran parte delle prestazioni a distanza, cosa in parte già avvenuta durante il periodo più intenso del lockdown. Una buona parte di quanto ora esposto è anche contenuto nelle Missioni 1 (Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura) e 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile) del PNRR, evidenziando, tra l'altro, che "l'Italia ha il numero di autovetture ogni mille abitanti più alto tra i principali Paesi europei e una delle flotte di autoveicoli più vecchie dell'Europa occidentale" ma evidenziando soprattutto l'interdipendenza delle tematiche.

Dalla polis in avanti è la rete dei trasporti a disegnare la matrice della città, non a caso le città vengono identificate mediante l'impianto ippodameo o a lisca di pesce o radiocentrico, ecc.; è il disegno delle strade che conforma gli isolati nei quali sono allocate le diverse attività verso le quali si muovono gli spostamenti. L'analogia tra la rete stradale e rete sanguigna è scontata. Entrambe costituiscono apparati circolatori, ordinati da una gerarchia, che consentono il metabolismo umano e urbano (Carta e Barbara, 2015); il primo, quale complesso delle trasformazioni chimiche necessarie alla vita umana, mentre quello urbano è definito dai flussi di energia e di materiali degli insediamenti umani, dove i materiali in ingresso sono trasformati in energia utile, strutture fisiche e rifiuti (Wolman A., 1965 citato in Decker et al., 2000, p.685).

Durante la pandemia i flussi, di energia e delle persone, si sono fortemente ridotti (ENEA, 2021) e la casa ha dovuto accogliere compresenze, attività ed esigenze differite che, precedentemente, erano espletate in spazi e luoghi diversi. A meno dei pochi privilegiati, i più hanno dovuto 'adattarsi' al disagio della sovrapposizione e della contemporaneità delle attività in spazi privati inadeguati al loro svolgimento e, inoltre, coloro che risiedono in quartieri privi di esercizi di vicinato hanno vissuto un disagio ulteriore causato dalle limitazioni degli spostamenti. Ciò non ha riguardato solamente le periferie ma anche i quartieri residenziali 'esclusivi' e quei centri storici che, votati al turismo, hanno visto scomparire le botteghe primarie, sostituite da bar, ristoranti, negozi di gadget, fast-food e quant'altro utile al veloce e redditizio consumo dei turisti. E domandiamoci come gli abitanti degli insediamenti cosiddetti informali (campi nomadi e baraccopoli agricole innanzitutto) abbiano vissuto il periodo pandemico. Certamente la rete 5G rappresenta un'infrastruttura primaria per il nostro Paese ma l'accessibilità tecnologica non sostituisce il deficit abitativo che, nonostante un indice di affollamento medio vicino a 0,5 ab/vano, stima in decine di migliaia i senza tetto e in 9 milioni le persone che soffrono condizioni di disagio abitativo (ISTAT, 2015).

Per quanto complesso sia il sistema urbano, gli elementi che lo compongono sono facilmente schematizzabili e formalmente intelligibili: la rete stradale che, come si è già accennato, garantisce il senso a ognuno dei componenti e quindi il mantenimento in vita dell'organismo urbano; la casa, con tutto quello che intorno la deve supportare affinché da semplice luogo dell'abitare diventi spazio residenziale; i servizi alle famiglie e all'impresa, che richiedono di essere incrementati, rilocalizzati e riorganizzati funzionalmente, soprattutto in chiave di erogazione

tecnologica; la produzione industriale, con gli annessi problemi di sicurezza e salubrità; la produzione agricola, con i problemi di impatto ambientale e paesaggistico. Chiaramente, perseguendo l'inalienabile principio di sostenibilità, la riorganizzazione dei componenti urbani e delle relazioni tra gli stessi deve agire in coerenza con l'assetto idrogeologico, con i gradi di sismicità, di rischio vulcanico e con ogni altro tipo di rischio e pericoli che caratterizzano il nostro martoriato territorio, ivi compresa la convivenza multiculturale.

La differenza tra un evento catastrofico 'naturale' e uno pandemico è che, in quest'ultimo, tutto rimane apparentemente intatto, dove era sempre stato, ma con la identica impossibilità di accedere alla quotidianità precedente (De La Serna, 2021). Non ci sono stati crolli materiali ma sono crollati, o dovrebbero crollare, alcuni miti dello sviluppo urbano e ci dovremmo avviare verso un onesto ripensamento del modello di sviluppo economico.

Se il primo elemento di contrasto al contagio sarà ancora il distanziamento personale, allora la casa e il suo intorno di fruizione collettiva vanno ripensati in un'ottica di flessibilità che non potrà essere dominata dalla logica di mercato fondata sulla rendita fondiaria. Ma se, particolarmente nel sud, il fenomeno dell'abusivismo edilizio prosegue, se un efficace controllo del territorio non è espletato non si riesce ad essere ottimisti sul possibile futuro della nostra società, civile ed urbana.

L'abusivismo in Italia è praticato sia nell'edilizia produttiva che in quella residenziale 'borghese', affiancati da altri tipi di insediamento, quali i campi nomadi o le baraccopoli dove sono costretti ad accamparsi i braccianti agricoli. La dimensione è di molto inferiore a slum, favelas e a tutti i diversi tipi di insediamenti informali che attanagliano altri Paesi del mondo (in alcuni casi si va oltre il milione di abitanti) ciò non di meno la vita in tali ghetti è diventata ancora peggiore durante la pandemia, anche per l'impossibilità di utilizzare la casa quale linea di difesa dall'esterno e, evidentemente, inadatta a rispettare le disposizioni emanate dal governo per ridurre il contagio.

Pur se negli ultimi decenni qualche passo in avanti era stato fatto, si può tranquillamente affermare che la città non supporta il genere femminile. Trascurando in questa sede la violenza domestica sulle donne (acuitasi durante la costrizione tra le pareti domestiche) la pandemia ha aggravato ulteriormente la condizione femminile. Il punto 5, del *Sustainable Development Goals* (UN, 2015) che considera "la disuguaglianza di genere [...] uno dei maggiori ostacoli allo sviluppo sostenibile, alla crescita economica e alla riduzione della povertà", è molto lontano dal raggiungere i risultati che erano stati prefissati nell'Agenda 2030. Anche rispetto al perseguimento della parità di genere, la casa assume un ruolo centrale, soprattutto se osservata in relazione alla chiusura di quelle attività che si sono trasferite nelle mura domestiche e sono ricadute principalmente sulle donne: i figli a casa dalla scuola e i congiunti non autosufficienti che non hanno potuto più recarsi presso i centri di assistenza.

The impact of COVID-19 on women (UN, 2020b) afferma che la pandemia ha riportato il genere femminile indietro di qualche decennio, aggravando le disuguaglianze e mettendo in luce la debolezza dei sistemi sociali e politici che informano l'organizzazione urbana. Anche Ursula Von der Leyen ha sentito il bisogno di riferire sulla condizione femminile durante la riunione plenaria del parlamento europeo e, richiamando la discriminazione subita durante la recente visita istituzionale in Turchia, ha affermato che "questo [problema] va al centro di ciò che siamo. [...] e mostra fino a che punto dobbiamo ancora spingerci prima che le donne siano trattate alla pari. Sempre e ovunque" e, citando la vicepresidente degli USA, ha ribadito "lo status delle donne è lo status della democrazia".

Da tutto quanto finora argomentato, pur avendo dovuto trascurare alcuni aspetti altrettanto importanti, si può concludere riprendendo gli elementi centrali che il futuro urbano dovrà affrontare e che, come sempre, dipendono dai modelli di sviluppo economico e, quindi, dalle scelte politiche globali e locali. Se il modello sarà quello di spingere ulteriormente i consumi, se non sarà ripristinato, innovandolo, un adeguato welfare, se non si centerà sul riuso e l'ottimizzazione del patrimonio edilizio esistente, se non si farà un uso sostenibile delle risorse tutte, se, la città avrà un pessimo futuro e un pessimo futuro sarà quello dell'umanità intera. Il PNRR, che diventa la guida politica dei prossimi anni, pare disegnare una strada che va a confermare le attuali politiche economiche di capitalismo spinto e competitivo e, fatte salve le dovute dichiarazioni di principio, pare poco orientata ad un'alternativa di sviluppo sociale, ambientale e di solidale equità.

La conclusione finale di queste pagine è lasciata alla enciclica "Laudato si" di Papa Francesco (2015) che, all'interno delle riflessioni "sulla cura della casa comune", ragiona sull'ecologia della vita quotidiana.

150. Data l'interrelazione tra gli spazi urbani e il comportamento umano, coloro che progettano edifici, quartieri, spazi pubblici e città, hanno bisogno del contributo di diverse discipline che permettano di comprendere i processi, il simbolismo e i comportamenti delle persone. Non basta la ricerca della bellezza nel progetto, perché ha ancora più valore servire un altro tipo di bellezza: la qualità della vita delle persone, la loro armonia con l'ambiente,

l'incontro e l'aiuto reciproco. Anche per questo è tanto importante che il punto di vista degli abitanti del luogo contribuisca sempre all'analisi della pianificazione urbanistica.

151. È necessario curare gli spazi pubblici, i quadri prospettici e i punti di riferimento urbani che accrescono il nostro senso di appartenenza, la nostra sensazione di radicamento, il nostro "sentirci a casa" all'interno della città che ci contiene e ci unisce. È importante che le diverse parti di una città siano ben integrate e che gli abitanti possano avere una visione d'insieme invece di rinchiudersi in un quartiere, rinunciando a vivere la città intera come uno spazio proprio condiviso con gli altri. Ogni intervento nel paesaggio urbano o rurale dovrebbe considerare come i diversi elementi del luogo formino un tutto che è percepito dagli abitanti come un quadro coerente con la sua ricchezza di significati. In tal modo gli altri cessano di essere estranei e li si può percepire come parte di un 'noi' che costruiamo insieme. Per questa stessa ragione, sia nell'ambiente urbano sia in quello rurale, è opportuno preservare alcuni spazi nei quali si evitino interventi umani che li modifichino continuamente.

Bibliografia

- Alfani G., Melegaro A. 2010, *Pandemie d'Italia*, Egea Spa, Milano.
- Beguinet C. (a cura di) 1989, *La città cablata un'enciclopedia*, Giannini Editore, Napoli.
- Beguinet C. (a cura di) 1999, *Urbanistica e Mobilità*, Giannini Editore, Napoli.
- Carta M, Barbara L. (a cura di) 2015, *Ipermetabolismo Urbano*, Aracne Editrice Int.le SrL, Ariccia.
- CCC 2019, *Convention citoyenne pour le climat*, <<https://www.conventioncitoyennepourleclimat.fr/>> (03/2021).
- Decker, E., Elliot, S., Smith, F., Blake, D., Rowland, F. S. 2000. Energy and material flow through the urban ecosystem «Energy Environment », n.25, pagg. 685-740. <<https://www.annualreviews.org/doi/full/10.1146/annurev.energy.25.1.685>> (11/2020)
- De La Serna J.M. 2021, *Aspetti Psicologici nei tempi della Pandemia*, Tektime edizioni.
- ENEA 2021, *Analisi trimestrale del sistema energetico italiano*, n.1, 2021, <<https://www.enea.it/it/seguici/pubblicazioni/pdf-sistema-energetico-italiano/01-analisi-trimestrale-2021.pdf>> (03/2021).
- Fondazione thinktank nordest, 2020, *I Comuni in Italia nel 2020*, <<https://www.fondazionethinktank.it/opport/i-comuni-in-italia-nel-2020/>> (04/2021).
- Frati G., Kayat O. 2021, *Moi Citoyen*, Editiosn First, Francia.
- Geddes P. 1970, *Città in evoluzione*, Il Saggiatore, Milano. [1915. *Cities in evolution*, William Norgate, London].
- GFN Global Footprint Network, 2020, <<https://www.overshootday.org/solutions/cities/>> (01/2020)
- IEA, 2020, *Report extract Global energy and CO2 emissions in 2020*, <<https://www.iea.org/reports/global-energy-review-2020/global-energy-and-co2-emissions-in-2020>> (12/2020)
- INRIX 2020, *European Truck Movement During COVID-19*, <<https://inrix.com/thank-you-page-the-impact-of-covid-19-on-truck-movement-in-europe/>> (04/2021)
- IPBES 2020, *Pandemic Report-Escaping the 'Era of Pandemics'*, <https://ipbes.net/sites/default/files/2020-11/20201028%20IPBES%20Pandemics%20Workshop%20Report%20Plain%20Text%20Final_0.pdf> (02/2021)
- ISDE 2020, *International Society of Doctors for Environment*, <<https://www.isde.it/isde-in-italia/>> (04/2021)
- ISTAT (2015) <<https://www4.istat.it/it/files/2015/12/04-Benessere-economico-Bes2015.pdf>> (12/2020)
- Jacobs, J. 1969, *Vita e morte delle grandi città*, Torino, Einaudi [1961. *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, N.Y., USA].
- Kucharski A., Peri F. 2020, *Le regole del contagio*, Marsilio editore, Venezia.
- LaRouche Jr L. H. 1983, *There Are No Limits to Growth*, New Benjamin Franklin House, N.Y. USA.
- Meadows D. H., Meadows D. L., Randers J., Behrens III, W.W. 1972, *The Limits to Growth*, Universe Books.
- OXFAM 2019, *Public good or private wealth?*, Briefing Paper, <<https://www.oxfam.org/en/research/public-good-or-private-wealth>> (01/2020).
- Papa Francesco 2015, <http://www.vatican.va/content/francesco/it/encyclicals/documents/papa-francesco_20150524_enciclica-laudato-si.html> (02/2020).
- Perry C.A. 1929, *The neighborhood unit*, «New York Regional Survey» Vol 7.
- Petrella B. 1989, *L'edilizia residenziale pubblica e privata*, Fondazione Ivo Vanzi editore, Napoli.
- Pnrr, 2021. <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR_0.pdf> (04/2021).
- UN-Habitat, *Population data booklet, Global States of metropolis 2020*, <<https://population.un.org/wpp/DataQuery/>> (01/2021).

UN 2015, *Sustainable Development Goals*, <<https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>> (12/2020).

UN 2020a, *Population Division World Population Prospects 2019*, <<https://population.un.org/wpp/DataQuery/>> (01/2021).

Unicef-WHO, 2018, *Progress on Household Drinking Water, Sanitation and Hygiene 2000-2017 - Focus on Inequalities*.<https://www.who.int/water_sanitation_health/publications/jmp-report-2019/en/> (03/2021).

UN 2020b, *Secretary-General's policy brief: The impact of COVID-19 on women*, <<https://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2020/policy-brief-the-impact-of-covid-19-on-women-en.pdf?la=en&vs=1406>> (03/2021).

Wright F.L. 1932, *The disappearing city*, W.F. Payson ed., New York, USA.