FONDAZIONE GIANDOMENICO ROMAGNOSI
SCUOLA DI GOVERNO LOCALE

Quaderni della Fondazione Giandomenico Romagnosi

Quaderno 4-2021

Città post-covid – città sane e sostenibili e politiche locali urbanistico-territoriali

Marco Morandotti

Dicembre 2021

Fondazione Scuola di Governo Locale Giandomenico Romagnosi

Presidente: Paolo Graziano.

Responsabile Scientifico dei Quaderni: Paolo Graziano.

Comitato di Redazione: Tiziana Alti, Franco Osculati, Gianluca Pietra, Raffaella Procaccini, Andrea Zatti, Cinzia Di Novi, Sabrina Spaghi.

Immagine di copertina: Andrea Vaccari, A7design.

Quaderno 4-2021, dicembre 2021.
Città post-covid – città sane e sostenibili e politiche locali urbanistico-territoriali.

Autore: Marco Morandotti.

INDICE

Premessa 4

Note per una nuova prossemica post pandemia 5

La città, i suoi spazi, i suoi usi 7

Strade e piazze: la competizione per lo spazio tra nuove esigenze e nuove funzioni 16

Politiche, strategie, impatti 20

Bibliografia 26

Città post-covid – città sane e sostenibili

e politiche urbanistico-territoriali

di Marco Morandotti[1]

[1] Università degli Studi di Pavia, Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura.

Premessa.

In un clima di perdurante incertezza sanitaria, tanto nazionale quanto internazionale, benché si possa forse ritenere conclusa la fase più acuta della pandemia, al progressivo, stabile riavviarsi delle attività economiche, sociali e culturali del Paese, l'agenda del dibattito pubblico si affolla di contributi che si pongono per obiettivo quello di distillare dalla drammatica crisi appena attraversata qualche traccia di insegnamento che orienti le scelte future dei diversi attori, pubblici e privati, individuali e collettivi, che nel diverso ruolo di decisori possono determinare un qualche grado di impatto sulle strutture aggregative e sulle dinamiche sociali future. Confidando quindi di non eccedere nella retorica un po' ingenua di una salvifica spinta rigeneratrice, che, scaturita dal superamento stesso della crisi, possa immediatamente innescare processi virtuosi di sviluppo sociale ed economico, nelle pagine che seguono si cercherà di illustrare alcuni possibili orizzonti trasformativi dell'uso del suolo e della progettazione dello spazio antropizzato a scala urbana. I processi trasformativi potrebbero in alcuni casi richiedere l'assunzione di decisioni in tempi brevi, laddove ad esempio si poggino finanziariamente su stanziamenti sovranazionali di portata eccezionale, quali quelli del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza[2], che avranno, come ben noto, un orizzonte temporale assai limitato di utilizzo, dovendo essere impiegati entro il 2026.

Un approfondimento specifico meriterebbe, in una sede diversa da questa, per ovvie ragioni di spazio e di contesto, il tema delle sfide non solo tecniche ma politiche e gestionali poste al sistema paese nel suo complesso dalle stringenti tempistiche dettate a scala europea alle previsioni di impiego delle ingenti risorse finanziarie del piano. Tutto ciò in uno scenario culturale, organizzativo, strutturale e normativo come quello italiano, connotato da evidenti e ben radicate – verrebbe da dire sistemiche – strozzature procedurali, burocratiche e gestionali.

[2] Cfr. https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf.

Note per una nuova prossemica post pandemia.

Uno dei lasciti più rilevanti che la pandemia ha portato con sé è forse una rinnovata consapevolezza della centralità della persona e del suo spazio fisico, in relazione all'insieme delle sue attività organizzate, sia private che pubbliche. La segregazione domestica del *lockdown*, di grande impatto psicologico, ma di limitata durata temporale, e le successive norme sul distanziamento interpersonale, di assai più rilevante impatto fisico e sociale, sebbene progressivamente rilasciate all'attenuarsi della gravità sanitaria contingente, ma pur sempre pronte ad inasprirsi nuovamente nel malaugurato caso di una recrudescenza della situazione, hanno indotto inevitabilmente una riflessione strutturata e multi-scalare sul tema della fruizione dello spazio antropizzato, sia a scala urbana che edilizia. Si sta dunque definendo nei fatti, prima ancora che a valle di una riflessione teorica articolata, che richiederà tempo, una nuova prossemica dello spazio. Infatti, la situazione pandemica in atto ha inaspettatamente riportato al centro del dibattito internazionale quell'ambito della semiologia che studia, nel comportamento sociale dell'uomo, il significato assunto dalla distanza che l'individuo frappone tra sé e gli altri e tra sé e gli oggetti, e quindi, più in generale, il valore attribuito al modo di porsi nello spazio e al modo di organizzarlo. In particolare, questa declinazione post-COVID appare fondata su principi e standard di distanza interpersonale, ovvero di densità di utenza per unità di superficie, completamente diversi da qualsiasi modello precedente. Gli impatti di questa trasformazione prospettica sono, e saranno, molteplici, e ad oggi ancora in larga parte inesplorati, in quanto posti all'attenzione del dibattito internazionale con la brutale spinta dell'emergenza medico-sanitaria, e rafforzati dalla condivisa opinione di dover adeguare le capacità di conformazione spaziale non solo in una prospettiva emergenziale, eventualmente legata al ritorno ciclico di episodi simili, ma anche in una prospettiva semipermanente, o definitiva, di ripensamento del concetto di spazio individuale e collettivo, e del suo modo d'uso. Dagli spazi del lavoro a quelli dell'istruzione, dalla fruizione culturale ai riti religiosi, dalla mobilità pubblica a quella privata, fino alla residenza individuale, non v'è ambito della conformazione attuale dello spazio fisico antropizzato che non abbia subìto modificazioni più o meno radicali in forza di questo mutato paradigma organizzativo in cui socialità e distanza sono declinate in un sistema di rapporti completamente nuovo.

La seconda considerazione di carattere generale è relativa al fatto che è possibile rinvenire una convergenza tra le strategie possibili per lo sviluppo sostenibile in ambito architettonico e urbano, con alcune delle soluzioni di carattere tipologico, morfologico e tecnologico che potrebbero risultare efficaci ai fini di un ambiente costruito più sano. A tal riguardo, nelle premesse del cosiddetto "*European green deal*"[3] uno degli obiettivi dell'impegno pluriennale dell'Unione è quello di fare dell'Europa un luogo «in cui l'ambiente e la salute dei cittadini saranno protetti». Allo stesso modo, uno degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, inclusi nella Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile[4], è quello di «rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili», laddove nel concetto più estensivo di sicurezza si può facilmente ritenere inclusa anche la sicurezza di carattere igienico/sanitario. Questo tema è stato prepotentemente portato al centro del recente dibattito, spinto, più ancora in termini di impatto mediatico che di evidenza scientifica, dalla sovrapponibilità delle mappe di maggiore diffusione del contagio con quelle di maggiore concentrazione di inquinamento atmosferico, ad esempio di polveri sottili, a loro volta causa di fenomeni diffusi di fragilità polmonare.

Nelle lunghe settimane di chiusura quasi totale delle attività abbiamo in fondo vissuto una sorta di inimmaginabile esperimento socioeconomico globale che – nella tragicità dei numeri di contagiati e deceduti – ha mostrato inequivocabilmente la radicale antinomia contemporanea tra urbanità ed ecosistema, dandoci al tempo stesso la misura della pervasività dell'impatto umano sulla biosfera del pianeta nell'era dell'Antropocene. Il miglioramento quasi istantaneo di molti parametri ambientali misurabili è stato prevedibilmente solo temporaneo, in quanto legato alla generalizzata sospensione delle attività umane, e si è prodotto al prezzo di una sostanziale insostenibilità sociale ed economica, potenzialmente connotata da un esito ancora più incerto di quello della pandemia stessa. Appare quindi oggi ancor più evidente come sostenibilità e salubrità debbano essere visti come elementi integrati di sviluppo e catalizzatori di una qualità urbana e architettonica capace di rispondere positivamente ad un set di nuove esigenze, talora radicalmente diverso da quello consolidato.

[3] Cfr. "Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni. Piano di investimenti per un'Europa sostenibile. Piano di investimenti del green deal europeo", 14.1.2020.
[4] Cfr. il documento delle Nazioni Unite "The 2030 Agenda for Sustainable Development", 2015.

L'esperienza della pandemia e i suoi effetti, sia immediati, nella fase di segregazione, che successivi, sulla conformazione o sull'uso dello spazio antropizzato, possono essere letti attraverso tre possibili antinomie:

1. privato/pubblico, con riferimento al nuovo paradigma d'uso dello spazio aperto a fruizione collettiva, che viene progressivamente occupato da funzioni precedentemente svolte all'interno degli edifici (non solo ristorazione, ma talvolta a destinazione commerciale, o anche culturale) e che vengono invece proiettate all'esterno, su strade, piazze o altri sedimi pubblici, con la conseguente necessità di riequilibrare i pesi e i ruoli relativi delle diverse categorie di utenza e di mobilità;
2. individuale/collettivo, con riferimento al tema della fruizione dello spazio fisico, in rapporto alle sue modalità di strutturazione;
3. connesso/isolato, con riferimento alle nuove modalità di fruizione di beni e servizi, progressivamente dematerializzata attraverso una esperienza remota, prevalentemente domestica, e comunque individuale, con le conseguenti nuove esigenze di caratterizzazione dello spazio residenziale e privato.

La città, i suoi spazi, i suoi usi.

Nella sua plurimillenaria storia, la città è stata percepita, in alcuni drammatici momenti, come il luogo dove il corpo si ammalava, e dove catastrofiche epidemie trovavano il loro incubatore naturale; allo stesso tempo la città è stata da sempre sede privilegiata delle cure mediche, e luogo di concentrazione della ricerca e dello sviluppo scientifico anche in ambito sanitario. Nello spazio antropizzato della città si sono progressivamente insediati strutture e ambienti idonei in cui trovare i rimedi alle malattie. Cambiamenti politici, istituzionali, culturali e scientifici hanno nel tempo determinato antichi e nuovi spazi nelle città deputati alle terapie e al benessere[5].

Benché non sia questa la sede per un approfondimento storico sul tema complesso del rapporto tra città e cura, anche in relazione alle politiche di contenimento della diffusione di minacce sanitarie globali, la questione merita tuttavia almeno un cenno. L'innovativa decisione presa nel 1423 dalla

[5] Cfr. M. Morandotti, M. Savorra, *Il paradigma dell'urbanità tra resilienza e pandemia. Prospettive di ricerca e di dibattito*, Note della Fondazione Giandomenico Romagnosi, Nota 8-2020, maggio 2020, Pavia.

Serenissima, di istituire il primo lazzaretto di cui si abbia testimonianza, seguito nella seconda metà del secolo dal secondo, cosiddetto "Lazzaretto Nuovo", dedicati alla quarantena e sanificazione delle merci in transito come al confinamento fino a decesso o guarigione dei pazienti infetti, ha costituito un esempio cui ben presto molte altre realtà politiche e sociali si conformarono. Le ben note pagine manzoniane sulla peste a Milano descrivono ad esempio con precisione la struttura a corte realizzata a partire dal 1489 nella città lombarda, così come il Vanvitelli realizza a partire dal 1733 ad Ancona su un'isola artificiale appositamente realizzata la sua meravigliosa struttura pentagonale, insieme elemento difensivo del porto, e centro di accoglienza per persone infette o in quarantena.

Volgendo invece lo sguardo alla contemporaneità, merita un cenno la progressiva affermazione del concetto di "*healthy city*", che, a partire dalla "Dichiarazione di Zagabria"[6] del 2008, promossa dalla *World Health Organization*, esprime e traduce in politiche perseguibili i valori di inclusività, equità, uguaglianza, partecipazione e sostenibilità. In particolare, per quanto attiene alla sfera dell'ambiente urbano costruito, si intende che una città così orientata possa offrire uno spazio fisico che incoraggia e supporta la salute e il benessere, la sicurezza e l'inclusività, oltre ad un senso di appartenenza e di identità culturale, e che è sensibile alle istanze di tutti i suoi cittadini. Gli assunti generali stabiliti nella carta di Zagabria si sono progressivamente andati conformando alla evoluzione socio-economica e alla sensibilità globali, assumendo progressivamente una connotazione dinamica nel tempo, così come confermato recentemente[7]. Appare evidente quindi che le sfide poste oggi alla gestione di un ambiente urbano nella prospettiva di una *healthy city*, con riferimento allo scenario post-COVID, impattano proprio sulla capacità dello spazio fisico urbano di essere sicuro e salutare per tutte le sue categorie di utenti.

Prevedere quali impatti di medio termine la recente pandemia potrà innescare sulle dinamiche in cui le città consolidate si organizzano rispetto alle proprie modalità d'uso e ai modelli generali di sviluppo è operazione assai complessa, che intercetta un numero molto grande di variabili, a loro volta dipendenti in larga misura da elementi locali, legati allo specifico contesto di applicazione.

[6] Cfr. "Zagreb Declaration for Healthy Cities: Health and health equity in all local policies" – ©World Health Organization 2008.
[7] Cfr. tra gli altri: H. Barton, S. Thompson, S. Burgess, M. Grant (editors), *The Routledge handbook of planning for health and well-being*, Routledge, London, 2015, e AA.VV., *Healthy cities effective approach to a rapidly changing world*, World Health Organization, Geneva, 2020.

In generale si sono venuti definendo due diversi orizzonti strategici, rispetto ai quali in un caso la città consolidata rimane legata alle medesime dinamiche di sviluppo che l'hanno contraddistinta almeno in epoca moderna, mentre nell'altro al contrario subisce una totale trasformazione socioeconomica, fronteggiando una sorta di crisi identitaria, che interrompe di fatto il processo continuo di crescita urbana che ha connotato l'età moderna e contemporanea.

Quest'ultimo scenario, in verità alquanto radicale, può essere schematizzato come la prospettiva di una prolungata e sistemica "de-urbanità" forzata a scala globale, che scardinerebbe alcuni degli assunti fondativi del paradigma di sviluppo almeno dell'ultimo secolo, giacché, come già affermava Louis Wirth, nella connotazione di città contemporanea è insito il concetto di crescita[8]. Siamo in questo caso di fronte ad una prospettiva distopica del tempo a venire, connotata da una spinta generalizzata all'allontanamento progressivo dalla città, vista come luogo preferenziale di trasmissione del contagio, in forza delle masse quotidianamente costrette in spazi relativamente angusti, oppure in vettori di trasporto pubblico largamente sovraffollati. In questa prospettiva, appare particolarmente appetibile, come sostenuto da voci autorevoli del dibattito architettonico internazionale quali Stefano Boeri[9] e Rem Koolhaas[10], il trasferimento in aree a minore densità abitativa, dalle quali tuttavia, in presenza di connessioni dati sufficientemente veloci, possono essere svolte a distanza la maggior parte delle occupazioni, ed essere fruita una gran parte dei contenuti culturali prodotti a livello globale. A scala italiana questo meccanismo potrebbe portare ad una sorta di ricolonizzazione di vaste porzioni delle aree interne, ora largamente sotto-antropizzate e de-popolate, e ovviamente genererebbe nel medio-lungo periodo una radicale trasformazione anche dei valori delle rendite urbane tradizionali. Si tratta certamente di uno scenario ancora caratterizzato da molteplici incognite, che comunque difficilmente vedrà un massivo e permanente abbandono delle aree urbane. Resta tuttavia certamente intatto l'interesse strategico per le aree interne del Paese, che soffrono come noto di numerose criticità, che potrebbero essere in parte riassorbite attraverso un globale ripensamento funzionale e infrastrutturale. I piccoli borghi possono in realtà rappresentare un elemento interessante nella più vasta prospettiva della società digitale del

[8] Cfr. L. Wirth, "Urbanism as Way of Life", in *The American Journal of Sociology*, XLIV, 1938 (trad. it. in G. Martinotti, Città e analisi sociologica, Marsilio, Venezia, 1968, pp. 514-536).
[9] S. Boeri, intervista di B. Giovara per "la Repubblica", 20.4.2020.
[10] R. Koolhaas, *Countryside, a report*, Taschen, 2020.

futuro per vivere e lavorare, dato che offrono due *asset* che potrebbero assumere un valore assi più rilevante che non in un passato anche recente, ovvero un ambiente naturale di pregio e immediatamente accessibile, e un senso di socialità e di comunità locale ancora forte, che invece nelle grandi realtà metropolitane è andato quasi completamente perso. Parallelamente, la possibile crisi involutiva della città tradizionale, che per alcuni versi già era in atto e che ha visto una significativa accelerazione in questi ultimi mesi, sposta l'interesse su nuovi volani della crescita: creatività, innovazione ed economia della conoscenza. Aspetti, questi ultimi, che in una prospettiva glocale possono trovare occasioni di stimolo e di sviluppo anche in realtà urbane di scala minore, quali proprio i borghi, purché ovviamente dotati di servizi adeguati, e di connessioni, non solo fisiche, moderne ed efficienti.

Difficile dire quanto una visione simile possa ritenersi plausibile, ma per certo nella bipolarità città-campagna si consuma una delle possibili scelte di orizzonte strategiche del periodo a venire. L'immagine di grandi centri urbani progressivamente svuotati dai loro abitanti, distribuiti in quartieri densamente costruiti, ma sempre meno abitati, appare uno scenario forse più cinematografico che reale. Per contro questa possibile spinta alla de-urbanizzazione a favore dei «luoghi che non contano»[11], secondo una efficace espressione dell'economista Andres Rodriguez-Pose, non si concretizzerà in modo spontaneo, ma richiederà un disegno strategico di accompagnamento, che attivi tutte le potenzialità di queste aree, connotate da una propria specifica identità paesaggistica e culturale, ma che devono mantenersi strutturate in una logica di interdipendenza e connessione con le aree più urbanizzate. Ciò può essere favorito a valle di una serie di politiche di medio periodo che investano ad esempio i settori della connessione digitale, dell'istruzione, della medicina territoriale, dei trasporti.

Gli scenari alternativi presuppongono tutti il mantenimento del paradigma costitutivo di uno sviluppo sociale ed economico globale fondato sul ruolo trainante delle città, intese quali elementi trascinanti di territori più vasti, in cui si concentrano le più intense energie culturali, scientifiche ed economiche del Paese. All'interno di questa prospettiva di continuità, si possono tuttavia introdurre almeno tre macro-elementi di frattura rispetto alle strutture e alle modalità organizzative consolidate:

- la ricerca di un nuovo equilibrio tra densità e affollamento, finalizzata a dare più spazio alle persone;

[11] A. Rodriguez-Pose, "The revenge of the places that don't matter (and what to do about it)" in *Cambridge Journal of regions, economy and society*, 11(1), 189-209, 2017.

- la ridefinizione di un piano dei tempi per l'uso della città, che punti alla desincronizzazione delle principali attività collettive legate all'istruzione e al lavoro;
- la strutturazione dei modelli d'uso della città, e la conseguente distribuzione funzionale della città stessa, finalizzata a garantire una rete sufficientemente robusta ed affidabile di servizi di prossimità, nella prospettiva dei "*fifteen minutes neighbourhood*".

Il primo di questi tre punti porta con sé una serie di corollari, potenzialmente molto pervasivi in diversi ambiti di interesse sociale ed urbano. "Dare spazio alle persone" è certamente uno slogan efficace in termini comunicativi, ma se si cerca di tradurlo in concrete strategie di riposta progettuale, allora ben si comprende la rilevante complessità dei temi che ne conseguono. In linea generale, l'assunto alla base della strategia è che le esigenze di distanziamento fisico generate dalle prescrizioni sanitarie post-COVID richiedano dotazioni spaziali individuali molto maggiori rispetto a quelle consuete, che a loro volta si traducono nella necessità di acquisire alla fruizione collettiva degli spazi che usualmente non erano disponibili. Si tornerà sul punto in seguito, ma vale qui la pena di ricordare ad esempio la definizione di sezioni stradali ormai sclerotizzate per un prevalente uso automobilistico, e che invece potrebbero essere riconvertite a fruizioni miste, con percentuali di occupazione diverse da quelle attuali; allo stesso modo, nella medesima categoria di azioni, ricadono tutte quelle che portano all'occupazione temporanea o semipermanente di spazi pubblici per usi connessi ad attività imprenditoriali private, ma di interesse pubblico, prime fra tutte quelle legate alla ristorazione.

L'istanza di dare "più spazio alle persone", ovvero la questione del riproporzionamento dello spazio urbano in funzione delle nuove esigenze di distanziamento interpersonale generata dalla pandemia, ha anche sollecitato una riflessione sul concetto di densità urbana. Ipotizzare una graduale riduzione di densità con il ritorno nelle aree di trasformazione urbana oggi disponibili attraverso strategie di rigenerazione, di modelli insediativi riconducibili a quelli di una città rada fatta di edifici bassi, collegati con i modelli di "città giardino" teorizzate in Europa da Howard a inizio Novecento[12], appare difficilmente credibile, sia per i consolidati valori delle rendite finanziarie dei suoli, sia per la perdita di credibilità economica di operazioni di trasformazione urbana su aree vaste, se riparametrate su indici

[12] Cfr. E. Howard, *Garden cities of to-morrow*, Swan Sonnenshein & Co, London, 1902.

di edificazione sensibilmente più bassi. Una strategia alternativa può essere invece fondata sulla necessità di ridurre l'affollamento, non la densità[13], secondo un modello di sviluppo capace di prevedere e realizzare città e quartieri in cui la densità del tessuto sia compatibile con la presenza di spazi urbani diffusi, liberi e verdi, in cui il calibro dei marciapiedi delle strade consenta un deflusso regolare e minore affollamento, e in cui gli edifici stessi siano concepiti per garantire ai loro occupanti spazi aperti privati o, se condivisi, fruibili in sicurezza.

Un interessante modello aggregativo urbano, insieme urbanistico ed edilizio, che sembrava prefigurare questi scenari in un orizzonte temporale di poco precedente l'esplosione della crisi pandemica è quello della cosiddetta "*soft city*" teorizzata da David Sim[14]. Non è questa la sede adatta per una approfondita analisi metodologica di tale interessante approccio, tuttavia sembra opportuno sviluppare nel seguito una pur sintetica considerazione al riguardo. La premessa metodologica di fondo riguarda la rilevanza assegnata dall'autore al tema delle interazioni con l'intorno circostante che una determinata morfologia urbana può consentire rispetto ad un'altra pure in presenza di una sostanziale invarianza di densità insediativa. Al riguardo, tra i temi che paiono cruciali vi è ad esempio il modo in cui la morfologia della città consente di connettersi alle risorse fisiche della città in termini di prossimità e accessibilità, oltre che di qualità ambientale dello spazio pubblico. A questo si associa ad esempio la modalità con la quale una determinata morfologia urbana consente agli abitanti di rimanere connessi con gli elementi naturali e climatici dell'intorno instaurando con questi una relazione di sintonia. Infine, da ultimo riveste grande rilevanza la modalità secondo la quale una certa forma dell'aggregato urbano consenta l'interazione umana tra gli abitanti in termini di facilità di movimento, di varietà di funzioni e di adeguatezza degli spazi costruiti alla scala umana. Vengono al riguardo individuati nove criteri per definire una cosiddetta "densità urbana vivibile": 1) la diversità della morfologia degli elementi edilizi; 2) la diversità degli spazi aperti; 3) la flessibilità degli elementi costruiti; 4) la scala umana; 5) la pedonabilità; 6) la percezione di una appartenenza identitaria al luogo; 7) la generazione di un microclima gradevole; 8) una limitata impronta ecologica; 9) una accresciuta biodiversità.

[13] B. Toderian, *How to make a city livable during lockdown*, intervista di D. Roberts, Vox-Huntsville Tribune, 20.4.2020.
[14] D. Sim, *Soft City. Building density for everyday life*, IslandPress, 2019.

La rilevanza delle questioni poste, non in termini di enunciazione generica ma di specifiche modalità di configurazione dello spazio urbano, appare di immediata relazione con il tema più generale di una città sostenibile e sana, capace di affrontare positivamente le sfide post-pandemiche. Molti dei temi connotanti il modello di una *soft city* così descritta si ritagliano in modo naturale sulle morfologie urbane dei nuclei storici europei (e italiani in particolare) di piccola e media scala, caratterizzati proprio da edilizia di altezza limitata, con presenza di qualità ambientale consistente e con potenziali di pedonabilità elevati.

Una possibile ulteriore strategia finalizzata a ridurre i fenomeni di affollamento (sia nelle strade che soprattutto sui mezzi di trasporto pubblici) e i possibili effetti negativi di uno sbilanciamento del traffico veicolare privato, in risposta alle limitazioni indotte dei limiti di distanza interpersonale eventualmente vigenti sui mezzi pubblici, consiste nel distribuire su fasce orarie più ampie i principali picchi di spostamento quotidiano intracomunale e intercomunale, ad esempio procedendo ad una de-sincronizzazione dei tempi delle principali attività collettive, da quelle scolastiche a quelle lavorative. Il tema ha prevalenti impatti di carattere sociale e di organizzazione del lavoro, e quindi non viene qui dettagliatamente affrontato, ma costituisce una possibile risposta di particolare efficacia non solo nella prospettiva di una riduzione dei rischi di esposizione ad agenti patogeni ad alta trasmissibilità, ma più in generale nella direzione di una complessiva strategia di razionalizzazione delle modalità di fruizione urbana al fine di incrementare la qualità della vita e dell'ambiente.

Infine, la terza risposta di carattere strategico riguarda un approccio finalizzato alla redistribuzione delle funzioni di rilevanza collettiva nel tessuto urbano esistente, secondo la logica così detta dei "*fifteen minutes neighbourhoods*", ovvero di una sorta di macro unità di vicinato, costituite da porzioni di tessuto urbano che possano essere attraversate a piedi o in bicicletta in non più di 15 minuti, e nel cui bacino spaziale i cittadini possano trovare accesso diretto a tutte le principali funzioni e servizi collettivi. Si tratta di una strategia condivisa da diverse amministrazioni locali nel mondo, e ribadita a più riprese in diversi documenti programmatici e d'intenti, tra cui ad esempio la "*C40 Cities_Mayors Agenda for a Green and Just Recovery*"[15], che presenta esperienze, visioni e progetti in questa direzione tra le altre a Parigi, Barcellona, Houston, Melbourne, Milano.

[15] Cfr. https://www.c40.org/other/agenda-for-a-green-and-just-recovery.

Se adottata estensivamente, questa strategia stimolerebbe la costituzione di reti sociali locali a livello di quartiere, che consentirebbero alle diverse classi di utenti delle zone stesse di avere accesso, anche in eventuali futuri periodi di limitazione della mobilità individuale, ai servizi essenziali senza la necessità di spostamenti di più ampio raggio. Appare evidente come una soluzione simile dispiegherebbe i suoi effetti positivi anche in regimi di fruizione ordinaria della città, consentendo di fatto una riduzione dell'ampiezza degli spostamenti individuali e stimolando progressivamente il trasferimento di quote crescenti di mobilità urbana su mezzi (privati o condivisi) più sostenibili, con conseguenti impatti positivi sulle dinamiche di mobilità urbana e di traffico.

Un simile modello organizzativo induce nel medio termine anche un profondo ripensamento del ruolo e della rilevanza di servizi di vicinato diffusi nei tessuti urbani consolidati e a piccola scala, accessibili con mezzi di mobilità dolce, rispetto alla struttura dell'offerta tradizionale di servizi, basata su attrattori di grande scala, collocati nelle zone urbane periferiche, accessibili di fatto esclusivamente con vettori di mobilità privata veicolare. Se si volesse leggere questa dinamica nel settore del commercio, ad esempio, si potrebbe facilmente verificarne l'applicazione nella dialettica negozio di vicinato/grande distribuzione. Non si vuol naturalmente qui preconizzare la crisi definitiva del modello consolidato dei *mall* commerciali, peraltro in alcuni contesti già parzialmente in crisi anche prima della pandemia, ma sottolineare come uno dei possibili effetti duraturi dell'ultimo drammatico periodo potrebbe essere una nuova strategia complessiva di distribuzione territoriale di alcune specifiche funzioni urbane, associata ad una loro rimodulazione dimensionale[16].

La ricollocazione funzionale e spaziale prefigurata in questi scenari, comunque trasformativi rispetto allo stato di fatto attuale, si basa anche sulla futura disponibilità di spazi da ricollocare, in porzioni centrali della città, per la riduzione delle superfici destinate ad attività lavorative tradizionali. Ciò è coerente con la prospettiva di una crescente percentuale di lavoratori, almeno nel settore privato, che svolgerà le sue mansioni professionali a distanza, in modo permanente o a rotazione. Si potrà infatti assistere ad una progressiva parziale migrazione degli spazi lavorativi attuali verso strutture più piccole, progettate per numeri molto più bassi di utenti giornalieri rispetto a quelli attuali. In qualsiasi contesto aziendale, infatti, lo

[16] Per le istanze complessive di ripensamento strategico dei *mall* tradizionali, a valle della pandemia in atto, cfr. C. Walton, *Mall should not reopen until these five ideas are in place*, Forbes, 23/4/2020.

spazio utile pro-capite è a tutti gli effetti una voce di costo operativo da valutare al pari degli altri, dal momento che incide direttamente sui costi di realizzazione dello spazio, o di locazione del medesimo, oltre che naturalmente sulle voci di climatizzazione e manutenzione. È quindi facile prevedere che laddove le scelte aziendali si orienteranno verso una massiva migrazione dei lavoratori in modalità remota, anche a rotazione, la spinta organizzativa spaziale sarà verso strutture più compatte, e sostanzialmente meno costose. Questo fenomeno, letto su scala globale e visto proiettato nel medio termine, potrebbe a sua volta innescare una vistosa redistribuzione funzionale a livello urbano, in uno scenario in cui spazi rilevanti e centrali richiederanno una ridistribuzione spaziale interna, e forse anche una più radicale riallocazione funzionale. Allo stesso modo potranno essere valorizzati in questo scenario anche edifici dismessi o comunque privi d'uso, di dimensioni medio piccole, sovente presenti nei tessuti urbani centrali delle città, e che potrebbero essere rimessi in esercizio all'interno di dinamiche di rigenerazione urbana di piccola scala, anche su base temporanea, come ad esempio previsto dalla recente (e costituzionalmente travagliata) normativa regionale lombarda sul tema[17], che si affianchino alle grandi azioni trasformative di comparti produttivi dismessi a scala di quartiere.

Considerazioni analoghe possono essere svolte per altri spazi pubblici di interesse collettivo, dedicati ad esempio alla cultura, allo sport, ai servizi. La tendenza storicamente consolidata nelle dinamiche urbane ricorrenti è stata quella di creare contenitori edilizi e sociali di grandi dimensioni, capaci di attrarre, in forza del richiamo degli eventi organizzati, e di ospitare, in ragione delle loro dimensioni, grandi numeri di fruitori, e di indurre in quegli stessi utilizzatori l'esigenza di prolungare la propria presenza in quegli spazi. Oggi questa tendenza, connaturata alla stessa concezione dello spazio pubblico, è drammaticamente messa in crisi non solo dalle disposizioni transitorie stilate per ragioni di sicurezza sanitaria, ma per una sorta di mutata percezione collettiva delle esigenze di fruizione dello spazio. In prospettiva potrebbero essere di maggiore interesse e di più efficace utilità sociale spazi pubblici locali finalizzati alle esigenze di comunità locali. Ciò non significa ovviamente che non possano esistere contenitori che – per la loro dimensione, per la qualità formale dei loro caratteri architettonici e per il tipo di evento organizzato – possano ancora fungere da attrattori sovra locali,

[17] Cfr. art.4, c.1, lett. j, L.R. Lomb. 26/11/2019 e succ.mod. e int. "Misure di semplificazione e incentivazione per la rigenerazione urbana e territoriale, nonché per il recupero del patrimonio edilizio esistente. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio) e ad altre leggi regionali".

ma dovrebbero essere progressivamente affiancati da strutture diverse, non solo più piccole, ma concepite sotto il profilo tipologico e distributivo per essere fruite più facilmente in condizioni di sicurezza, anche in presenza di situazioni critiche sotto il profilo sanitario, oppure per essere prontamente riconvertite in caso di necessità.

Su scala urbana, la distribuzione capillare di funzioni di servizio, sia pubbliche che private, dimensionate per comunità di quartiere, e comunque locali, avrebbe l'effetto di generare un maggiore livello di ridondanza funzionale rispetto alla situazione attuale. Come noto, quello della ridondanza delle alternative è uno dei criteri base per valutare la resilienza di un sistema complesso, che proprio in funzione di questa pluralità di offerta, in parte sovrapposta nelle zone *buffer* definite da ciascun elemento della rete, può garantire un maggior grado di adattabilità anche di fronte al verificarsi di situazioni critiche impreviste[18].

Nel caso di città di dimensione media e piccola, naturalmente, alcune delle strategie sopra descritte devono essere riallineate ad un contesto differente per scala e complessità, ma mantengono intatta la propria validità generale. La presenza di minori indici di densità edilizia, con altezze medie più contenute, un rapporto potenzialmente più favorevole con l'intorno urbano, la presenza di elementi socioculturali identitari, la possibilità di avere la gran parte degli spostamenti aventi origine e destinazione nel centro urbano in larga parte all'interno del raggio di quindici/venti minuti di spostamento, ne fanno eventualmente casi ancora più favorevoli per una potenziale applicabilità di questi scenari.

Strade e piazze: la competizione per lo spazio tra nuove esigenze e nuove funzioni.

La pandemia ha generato, tra gli altri effetti immediati, una generalizzata spinta al trasferimento all'esterno di numerose funzioni, attività ed iniziative che abitualmente si sarebbero svolte in ambienti chiusi. Questa espansione verso l'esterno è avvenuta o a parziale integrazione degli spazi interni già in uso, e d'improvviso divenuti insufficienti a causa dei nuovi requisiti di distanziamento interpersonale, oppure in completa

[18] Una diversa declinazione di questa rinnovata attenzione ad elementi di scala urbana più piccola, tra loro connessi e interdipendenti, fondati in questo caso non tanto su un principio di distribuzione equivalente di servizi e attività di pubblico interesse, ma sul cardine del riconoscimento identitario, di luogo e comunità locale, è quella del cosiddetto "borgo in città".

sostituzione degli spazi al chiuso, ora percepiti come intrinsecamente meno attrattivi e sicuri. Strade e piazze sono state quindi percepite in una prospettiva di fruizione completamente diversa: da aste e spazi di comunicazione tra destinazioni funzionali differenti a veri e propri contenitori funzionali diretti. Si è assistito, anche in questo caso spinti dall'urgenza di circostanze tanto gravi quanto impreviste, ad una estesa riappropriazione d'uso di questi spazi, non solo dove questi erano già dedicati ad una fruizione esclusivamente pedonale, ma anche laddove tale riappropriazione d'uso ha significato una sottrazione di spazio alla mobilità veicolare.

In questo secondo caso, il tema è di particolare complessità perché vi si innesta una parallela e significativa questione, connessa alla spinta ad un utilizzo delle strade secondo un nuovo paradigma funzionale, rispetto ai diversi vettori di mobilità, sia privata che pubblica. In molti casi, infatti, le sezioni stradali esistenti, sia per distribuzione dei flussi sia proprio per conformazione morfologica e spaziale, risultano prevalentemente dedicate alla mobilità automobilistica individuale, a discapito di altri vettori, peraltro connotati da ben maggiore sostenibilità ambientale.

Uno dei primi fronti su cui si sono attestate a livello internazionale le risposte delle diverse realtà metropolitane sotto questo profilo è stato proprio quello della mobilità individuale e collettiva, con riferimento al ridisegno degli scenari di fruizione dei sistemi stradali esistenti. Ciò si è di fatto tradotto nell'individuazione di possibili soluzioni e strategie per la rimodulazione delle percentuali e dei flussi di utenza delle sezioni stradali, a vantaggio della mobilità pedonale e ciclabile, tenendo conto della contemporanea contrazione nell'uso del trasporto pubblico, sia da un lato per la possibile maggiore ritrosia individuale alla fruizione di spazi chiusi, e in alcuni casi ipogei, sia per la consistente riduzione delle capacità di carico per unità di vettore di trasporto, imposte dalla regole di distanziamento, soprattutto nei momenti di più acuta crisi sanitaria.

Il ridisegno delle quote modali di mobilità si traduce, in termini di pianificazione del cambiamento, in un tema complesso di gestione del conflitto tra vettori concorrenti, in particolare per quanto riguarda la mobilità privata su gomma. In generale, le risposte messe in atto sotto la spinta emergenziale della pandemia sono state convergenti nella direzione di comprimere l'utilizzo privato dell'automobile, attraverso:

- strategie di confinamento, come la pedonalizzazione temporanea di aste viarie in precedenza fruibili con mezzi automobilistici privati;

- strategie di riduzione delle sezioni stradali dedicate alla mobilità automobilistica, come ad esempio l'istituzione di sensi unici con riappropriazione della sezione residua per mobilità ciclabile;
- strategie di ampliamento delle sedi stradali fruibili attraverso la rimozione temporanea di stalli auto lato strada.

Naturalmente la pianificazione della mobilità urbana è disciplina estremamente complessa, dal momento che deve tenere in conto un ampissimo numero di dati interdipendenti e di variabili progettuali, avendo per fine la determinazione di soluzioni sostenibili a sistema, in una prospettiva globale, almeno a scala urbana. È quindi evidente che alcune soluzioni di carattere emergenziale possono risultare tollerabili per periodi di applicazione ridotti, in assenza di una visione strategica complessiva e di lungo termine. Tuttavia, è parimenti vero che proprio la drammaticità della situazione ha reso possibile testare, almeno presso le amministrazioni più coraggiose e lungimiranti, veri e propri modelli alternativi, che una volta sperimentati dai cittadini e dalle comunità locali, e valutati positivamente in termini di migliore qualità della vita e della esperienza di fruizione urbana, possono ricevere una spinta al consolidamento di medio e lungo termine. Alcune strategie di risposta, infatti, giustamente sperimentate in tempi brevi e in deroga ad alcuni apparati normativi vigenti, con soluzioni temporanee e a basso costo, potrebbero tradursi in una prospettiva di medio e lungo termine in modificazione strutturale delle sezioni stradali, ad esempio con la definizione di reti ciclabili permanenti o con l'ampliamento dei marciapiedi e delle sezioni stradali dedicate alla mobilità pedonale esclusiva.

Ciò che invece andrebbe evitato, in una logica emergenziale, e se possibile in una prospettiva di medio termine, è lo spostamento della competizione per l'uso dello spazio della mobilità a svantaggio delle classi di utenza più vulnerabile. Un caso classico di soluzioni di questo genere risiede ad esempio nella realizzazione di piste ciclopedonali utilizzando il sedime dei marciapiedi esistenti, a sezioni stradali invariate. In questo modo infatti, a fronte di una evidente economicità di realizzazione, si genera lo svantaggio rilevante di mettere due categorie di utenza, pedonale e ciclabile, in sovrapposizione sullo stesso sedime condiviso, con una evidente perdita di sicurezza, sia percepita che reale, per i pedoni, e con la frequente decisione dei ciclisti di continuare ad impiegare la sede stradale carrabile, accompagnata dal perdurare del medesimo senso di insicurezza di fruizione che costituisce uno dei principali deterrenti alla maggiore diffusione percentuale dei flussi ciclabili urbani.

Se si considera poi il tema dei nuovi usi di strade e piazze, concorrenti rispetto a quelli più tradizionali, in una prospettiva più ampia della sola mobilità, appare evidente come strade e piazze siano da considerare risorse di pregio per lo sviluppo di attività sociali integrate, dallo svago alla ristorazione, alla stessa produzione e fruizione culturale, che a sua volta dovrà adattarsi all'uso di spazialità diverse rispetto a quelle tradizionali. Sotto questo profilo vi sono almeno due questioni che le municipalità stanno affrontando, per contemperare un nuovo set di esigenze tra loro potenzialmente contrastanti come quelle legate alla mobilità, al sostegno ad alcune classi di attività economiche gravemente colpite dalla crisi generata dalla chiusura forzata dei mesi precedenti, e in generale delle esigenze di socialità delle comunità locali: da un lato l'ottimizzazione dell'uso dello spazio urbano, laddove sottratto alle logiche di impiego che aveva acquisto in precedenza; dall'altro l'armonizzazione, non solo spaziale ma morfologica e formale, degli interventi anche temporanei di riuso e riorganizzazione dello spazio.

Nel primo caso si tratta di ripensare una sorta di zonizzazione, anche a conformazione variabile, dell'uso dello spazio aperto, in modo tale da espandere ad esempio lo spazio fruito da attività commerciali e ristorative, senza comprimere eccessivamente gli ambiti di fruizione sociale libera del medesimo ambito e senza che le attrezzature temporanee installate siano pregiudizievoli della sicurezza di tutti gli utenti, anche in relazione ai flussi pedonali, ciclabili e veicolari eventualmente presenti.

Nel secondo caso, non alternativo ma integrato col precedente, la questione è invece connessa alla qualità morfologica e architettonica delle trasformazioni, anche temporanee, ammesse. L'attenzione alla qualità dello spazio costruito, infatti, non dovrebbe essere messa in secondo piano, neppure da risposte di carattere emergenziale e transitorio, ma dovrebbe seguire indirizzi e orientamenti legati ad esempio a morfologie, materiali e colori ammissibili per la realizzazione di *dehor* e arredi esterni. Uno strumento interessante è in questo caso la progettazione integrata ed omogenea degli interventi di restyling previsti, ad esempio in ambiti spaziali omogeni, come singole vie o piazze. Si è assistito talora all'innesco di dinamiche dal basso, su spinta di gruppi di esercenti che condividono visione, obiettivi e costi delle trasformazioni, e che auspicabilmente possono trovare nel decisore politico locale una collaborazione concreta in termini di snellimento procedurale e un sostegno finanziario in termini di incentivi e defiscalizzazioni locali. Non va peraltro dimenticato che anche in questi casi,

al pari di quanto già ricordato per alcune trasformazioni temporanee della viabilità urbana, la qualità percepita degli interventi e dello spazio pubblico durante il periodo di uso transitorio può poi spingere ad una permanenza più prolungata delle stesse, innescando processi virtuosi ed auto incrementali, che in condizioni ordinarie non si sarebbero avuti.

Politiche, strategie, impatti.

In termini del tutto generali, come detto, le diverse azioni che possono essere messe in atto su scala urbana convergono sulla necessità di rimodulare lo spazio pubblico esistente in modo da ricavare maggiori spazi per la fruizione individuale, tenendo conto delle regole di distanziamento personale. A ciò si affiancano altri due indirizzi, largamente condivisi nel dibattito internazionale: ridurre per quanto possibile lo spazio urbano fruibile dalle autovetture private, disincentivandone progressivamente l'utilizzo a favore di vettori condivisi, o comunque più sostenibili e di minore impatto ambientale e spaziale; promuovere la realizzazione di aree e sistemi verdi diffusi, anche di dimensioni contenute, che tuttavia consentano una possibilità di contatto individuale con ambienti naturali, alleggerendo la pressione d'uso e il conseguente affollamento di altri spazi aperti pubblici come strade e piazze. Questo obiettivo complessivo può essere perseguito con una molteplicità di soluzioni per le quali non è possibile dare qui conto puntualmente. Può tuttavia essere opportuno distinguere tra soluzioni e usi temporanei degli spazi disponibili e trasformazioni permanenti.

La prima categoria di azioni, concepite per essere rapidamente realizzabili, relativamente economiche e completante reversibili, si rifà sostanzialmente alle riflessioni sviluppate a partire dal 2015 sulla cosiddetta "urbanistica tattica", basata, secondo il suo slogan fondativo, sullo sviluppo di azioni a breve termine, per un cambiamento a lungo termine[19]. Si tratta di azioni innescate talora da una spinta partecipativa dal basso, e talvolta invece pianificate in un approccio a sistema dall'alto, ma che hanno in comune l'idea di una trasformazione anche radicale di uno spazio pubblico, proposta e sperimentata per un intervallo di tempo limitato, consentendo senza particolari costi di ripristino il ritorno alla situazione originaria, o una sequenza di adattamenti successivi, che tengano conto secondo una logica

[19] Cfr. M. Lydon, A. Garcia, *Tactical urbanism*, Island Press, 2015.

iterativa di tipo "prova e correggi" della contemporanea risposta nell'uso dei luoghi da parte degli utenti[20].

Le considerazioni svolte fin qui si collocano tutte nel contesto di interventi di trasformazione puntuale in ambiti urbani esistenti, che costituiscono ovviamente la larga maggioranza dei casi applicativi; ma che fare nel caso di interventi di progettazione di nuovi quartieri, o di rigenerazione di porzioni urbane significative, che comunque si collocano in una prospettiva di trasformazione permanente?

La maggiore libertà trasformativa dei luoghi in questo caso può consentire la realizzazione di quartieri urbani concepiti secondo indirizzi più aggiornati, ma comunque legati a scelte radicali, anche in discontinuità rispetto alle prassi urbanistiche correnti. Tra queste, ad esempio, ricalcolare il calibro delle aste stradali in relazione ai carichi dei diversi vettori modali, prevedendo segmenti stradali pedonali, aree a velocità ridotta 30 km/ora, piste ciclabili in sede protetta, marciapiedi larghi e tali da consentire non solo il transito ma anche la sosta dei pedoni riducendo i fenomeni di affollamento, limitando gli stalli automobilistici lato strada, eventualmente a favore di parcheggi pluripiano.

Alle azioni sulle reti stradali e sulla mobilità si possono poi affiancare quelle relative allo sviluppo delle aree verdi, dai grandi parchi urbani, alle infrastrutture verdi distribuite, e alle zone di prossimità a piccola scala. Nella pluralità di proposte che animano il dibattito internazionale su questo punto, e che non possono essere qui ricordate per esteso, si può citare quella che propone di utilizzare i sistemi verdi lineari esistenti ed eventualmente di progetto per realizzare una sorta di reticolo che insieme frammenti il continuum urbano in ambiti più ristretti, e che ne garantisca al tempo stesso la connessione funzionale attraverso percorsi e ambiti a mobilità dolce. Ciò potrebbe consentire il graduale passaggio dall'attuale continuità indistinta estesasi a macchia d'olio attorno ai centri storici ad una nuova frammentazione in *cluster* urbani separati ma raccordati, secondo un modello a rete, articolato in tante polarità, integrato anche con l'innesto di nuove zone verdi ricavate opportunamente in aree oggetto di interventi di rigenerazione urbana. È il modello suggerito ad esempio da Miguel Jaenicke, con altri esponenti del gruppo VIC di Madrid (*Vivero de Iniciativas Ciudadanas*), in cui «i grandi parchi urbani trasformano spazi confinanti in settori dove si

[20] Cfr. G. Ricci, *Le politiche urbane del post-lockdown come occasione per trasformazioni radicali*, DomusWeb, 14 maggio 2020.

moltiplicano gli spazi aperti e pubblici»[21]. La proposta è di ridisegnare, laddove possibile, non singoli viali, ma nuove trame di corridoi verdi diffusi, in modo tale da suddividere il tessuto urbano in quartieri separati da fasce verdi e zone a giardino.

Nel contesto globale di questi scenari, quali possono essere le risposte sviluppate a livello locale in termini di politiche di sviluppo urbano? Quali strategie di adattamento possono essere messe in atto per fronteggiare gli impatti negativi della pandemia, per meglio rispondere a eventuali futuri eventi avversi, e soprattutto per declinare le risposte di una possibile strategia di sviluppo urbano di lungo periodo? In altri termini, in che modo le città (qui per brevità, considerate alla scala di città medio/piccole, in contesti di buona o elevata infrastrutturazione) potrebbero approfittare concretamente di questa occasione di necessario ripensamento strutturale, per meglio atterzarsi alle sfide degli anni a venire?

Le risposte a quesiti simili naturalmente vanno ben oltre i confini disciplinari di questa riflessione, investendo ambiti di indagine economica e sociale assai più ampi. Si può tuttavia avanzare una sommaria e parziale riflessione, che vada oltre le prime risposte di carattere emergenziale e allarghi lo sguardo ad un orizzonte temporale più vasto. Essa si può articolare in tre direttrici strategiche, per le quali si sviluppa un sintetico riferimento esemplificativo alla realtà locale della città di Pavia, ma in una prospettiva di carattere generale.

1. *La città di vicinato*: centri urbani di dimensioni medio/piccole, soprattutto se collocati su sedimi pianeggianti, sono un terreno ideale per l'applicazione degli approcci di riorganizzazione per unità di vicinato, descritti in precedenza, di fatto coincidenti con l'intera struttura urbana. Ad esempio, nel caso di Pavia, i dati attualmente disponibili evidenziano che «gli spostamenti in bici restano sotto ai 3 km con un tempo tra i 10 e i 20 minuti»[22], tali comunque da coprire quasi per intero gli spostamenti aventi origine e destinazione nel Comune. Condizioni necessarie per lo sviluppo, anche sperimentale, di queste riaggregazioni funzionali sono almeno due:

- ripensare in modo complessivo l'assetto viabilistico urbano, favorendo la mobilità dolce e pubblica rispetto a quella veicolare privata. In termini generali risulterebbe strategica una politica volta ad

[21] Cfr, M. Jaenike, intervista a El Pais, 20 aprile 2020.
[22] Cfr. "*Piano urbano della mobilità sostenibile del comune di Pavia. Presentazione primi dati e scenari*.", ottobre 2016.

incrementare la quota modale di mobilità ciclabile locale, attraverso la realizzazione di nuovi percorsi dedicati e sicuri, ottenuti attraverso la riduzione di alcuni tratti di mobilità su gomma, o sulla rimozione di parcheggi lato strada, eventualmente sostituiti da strutture multipiano[23], integrate con fermate di prossimità del trasporto pubblico locale e punti di *bike sharing*;

- favorire la realizzazione di un mix funzionale diffuso tra centro e quartieri, in modo da avere servizi e attività distribuiti in modo non esclusivamente baricentrico, così da generare minori esigenze di spostamento. L'obiettivo può essere perseguito anche attraverso politiche di incentivazione insediativa, ed eventualmente attraverso il recupero, anche temporaneo o sperimentale, di edifici e spazi dismessi, anche di dimensioni medio-piccole.

2. *La città verde e inclusiva*: molto frequentemente il paesaggio urbano dei centri medio-piccoli conserva una sua qualità ambientale residua, ad esempio, nel caso pavese, fortemente connotata dalla presenza del fiume e di ampi spazi verdi in prossimità delle due sponde, oltre che di un sistema verde urbano, che già oggi sono largamente apprezzati dai cittadini per le attività sportive e ricreative all'aperto. È possibile immaginare una strategia di medio periodo che colga questo obiettivo, purché:

- si definiscano strategie di riuso degli spazi pubblici che favoriscano il mix funzionale anche degli spazi aperti, promuovendo al contempo la qualità degli spazi urbani, anche attraverso le strategie di arredo e di fruizione;
- si possa strutturare una rete diffusa di connettivi verdi, che si affianchi alle infrastrutture esistenti, attraverso il recupero e la rigenerazione di alcune aree di trasformazione, oltre che attraverso interventi a piccola scala e di ricucitura urbana, al fine di definire un reticolo di spazi aperti accessibili, inclusivi e multifunzionali.

3. *La città sostenibile e attrattiva*: qualsiasi politica urbana di rilancio non può che fondarsi su preesistenti elementi di forza, e su opportunità concretamente perseguibili. Nel caso di Pavia, ad esempio, è possibile riconoscere alcuni elementi potenziali di attrattività di capitale sociale e

[23] La questione della opportunità e sostenibilità di strutture simili, in una città di dimensioni medio/piccole è largamente dibattuta, e meriterebbe un approfondimento non compatibile con gli obiettivi di questo contributo, dal momento che è strettamente interdipendente con numerose altre variabili.

finanziario, in ragione della ricchezza del suo tessuto sociale, connotato dalla presenza di soggetti pubblici qualificati nel settore dell'istruzione e della ricerca scientifica, oltre che nella sanità. La presenza di questi soggetti risulta rilevante per la città non solo in termini quantitativi per l'indotto economico generato, ma ancor di più per il capitale reputazionale internazionale posseduto, e per l'intrinseca capacità di essere attrattori di risorse umane e finanziarie, legate alle singole attività istituzionali e alle loro ricadute in termini di trasferimento tecnologico. Nell'economia della conoscenza, ancor di più in periodi di crisi epocali, il mantenimento di alti standard di qualità in queste filiere ad alto valore aggiunto diventa un obiettivo imprescindibile per le stesse prospettive di sviluppo cittadino, così come una traiettoria positiva di sviluppo della qualità e dell'attrattività del sistema cittadino è elemento non trascurabile per sostenere ad esempio l'attrattività universitaria in contesti sempre più competitivi, dove la qualità dello spazio urbano acquisisce quote sempre più rilevanti nei meccanismi di selezione da parte degli studenti e delle loro famiglie. Tra gli elementi preesistenti di forza, vanno considerati non solo quelli interni al tessuto locale, ma ovviamente anche quelli esterni, o comunque interrelati con altre realtà socioeconomiche o territoriali di prossimità rispetto alle quali strutturare possibili politiche di rafforzamento, anche incentivando trend positivi di attrazione. Da questo punto di vista, nel caso pavese non può essere trascurata la contiguità con l'area metropolitana di Milano, rispetto alla quale Pavia, potenzialmente a pochi minuti di treno da Rogoredo, potrebbe offrire dotazioni significative di aree di trasformazione urbana, a costi di acquisto e trasformazione più bassi di quelli milanesi per una diversa struttura di valore dei suoli, ma in un contesto urbano potenzialmente qualificato, culturalmente ricco e rigenerato sotto il profilo ambientale e della vivibilità complessiva. Ciò potrebbe accadere a condizione che:

- si sviluppi un'autentica prospettiva di sistema, che passi anche attraverso una strategia complessiva di rigenerazione urbana, in cui le aree di trasformazione si qualifichino non come semplici operazioni immobiliari, ma come esperienze avanzate di sperimentazione architettonica, morfologica e tecnologica, capaci di esprimere una visione avanzata di città;
- il capitale costituito dal patrimonio storico architettonico, culturale e paesaggistico diventi un effettivo catalizzatore di sviluppo ed elemento di attrazione, attraverso efficaci politiche di tutela e valorizzazione;

- si sviluppi una visione strategica e partecipata tra i portatori di interesse locali e le autorità comunali competenti, sotto forma di programma condiviso sia per modi e tempi di attuazione, che per orientamenti complessivi, e che nell'ambito di questa prospettiva si generino e si rafforzino esempi di partenariati pubblico/privato per iniziative strategiche, ad esempio per l'inclusione sociale e il rafforzamento del diritto allo studio.

Il Paese si trova oggi dinanzi ad uno snodo che non è retorico definire epocale, nel cui scenario, ciascuno secondo il perimetro delle proprie responsabilità, anche le amministrazioni locali sono chiamate a dare un contributo proattivo, credibile e, per quanto possibile, innovativo. La possibilità di avviare una stagione pluriennale di operazioni di trasformazione urbana deve essere colta appieno, orientandone le scelte di intervento in una direttrice di sostenibilità e di qualità architettonica e urbana, secondo modelli che tengano conto delle trasformazioni storiche indotte dalla pandemia in corso, e che non ripropongano quindi modelli insediativi, funzionali e morfologici che potrebbero risultare non aggiornati. Se ciò avverrà, anche grazie ad operazioni miste pubblico/privato che possano sfruttare la leva finanziaria degli ingenti fondi pubblici che saranno messi a disposizione attraverso una visione effettivamente integrata e prospettica, allora, le città avranno l'occasione per sperimentare una diffusa spinta trasformativa che non potrà non manifestare impatti positivi anche oltre il perimetro dei singoli interventi. In caso contrario, non è difficile immaginare una prospettiva di stagnazione, che ad esempio nel competitivo e dinamico scenario lombardo è sinonimo di declino. Potrà essere lento, grazie al capitale reputazionale e di attrazione residuo, ad esempio per Pavia, legato al sistema universitario e sanitario cittadino, ma sarà inarrestabile, e dagli effetti assai più duraturi di qualsiasi pandemia.

Si tratta di una sfida comune delle città contemporanee, ciascuna delle quali, sulla base della propria identità, della propria vocazione e della propria storia, cercherà di tracciare un percorso non solo di risposta alla crisi in corso, ma anche di sviluppo successivo. Su questo punto si potrà misurare, a distanza di qualche anno, il fallimento o il successo di una comunità rispetto ad un'altra, tra chi avrà capitalizzato il trauma dei mesi appena trascorsi per maturare una capacità di risposta proattiva e duratura, oppure chi limiterà la propria reazione a qualche timido segnale di risposta di breve respiro. Qualità della vita, ambiente sano e senso di comunità

possono essere i fattori che attraggono capitale umano ed economico, stimolando investimenti in ragione di una aspettativa di crescita che ne faccia lievitare i valori, e favorendo il successo di città belle, sane, connotate da comunità consapevoli, inclusive, e connesse. È questo forse il momento in cui una generazione è chiamata a trovare il coraggio dell'utopia e la determinazione per perseguirla.

Bibliografia.

AA.VV., *Healthy cities effective approach to a rapidly changing world*, World Health Organization, Geneva, 2020.

H. Barton, S. Thompson, S. Burgess, M. Grant (editors), *The Routledge handbook of planning for health and well-being*, Routledge, London, 2015.

E. Howard, *Garden cities of to-morrow*, Swan Sonnenshein & Co, London, 1902.

R. Koolhaas, *Countryside, a report*, Taschen, 2020.

M. Lydon, A. Garcia, *Tactical urbanism*, Island Press, 2015.

M. Morandotti, M. Savorra, *Il paradigma dell'urbanità tra resilienza e pandemia. Prospettive di ricerca e di dibattito*, Note della Fondazione Giandomenico Romagnosi, Nota 8-2020, maggio 2020, Pavia.

G. Ricci, *Le politiche urbane del post-lockdown come occasione per trasformazioni radicali*, DomusWeb, 14 maggio 2020.

A. Rodriguez-Pose, "The revenge of the places that don't matter (and what to do about it)" in *Cambridge Journal of regions, economy and society*, 11(1), 189-209, 2017.

D. Sim, *Soft City. Building density for everyday life*, IslandPress, 2019.

C. Walton, *Mall should not reopen until these five ideas are in place*, Forbes, 23/4/2020.

L. Wirth, "Urbanism as Way of Life", in *The American Journal of Sociology*, XLIV, 1938 (trad. it. in G. Martinotti, Città e analisi sociologica, Marsilio, Venezia, 1968, pp. 514-536).