

# **L'URBANISTICA OLTRE L'EMERGENZA DEL COVID 19: UNA CITTA' RESILIENTE CONDIVISA RESPONSABILE INCLUSIVA**

**Marco Zaoli – Docente in Progettazione Urbanistica – Dipartimento di Architettura – Università di Ferrara**

## **Premessa**

L'emergenza causata dalla pandemia Covid-19 sta modificando – non solo in Italia ed in Europa - la prospettiva con la quale guardare alle trasformazioni ed alla gestione delle nostre città.

La questione ambientale e l'emergenza climatica, la compatibilità dello sviluppo umano sul pianeta in termini di organizzazione economica e sociale, nella salvaguardia dell'ecosistema, sono sicuramente fattori correlati all'emergenza sanitaria che stiamo vivendo.

A partire dalla situazione attuale, dobbiamo finalmente imparare a coniugare la gestione e la risoluzione delle emergenze all'interno di una più responsabile programmazione e pianificazione delle attività umane, che ci mettano in grado di misurare, valutare, monitorare ed eventualmente correggere le azioni che – collettivamente o singolarmente - facciamo nel nostro agire quotidiano.

Se pensiamo ai passi che, soprattutto a partire dagli ultimi decenni del secolo scorso, abbiamo fatto nella concezione e gestione degli spazi della città in relazione alle funzioni che sono correlate alla nostra vita - lo spazio dell'abitare, lo spazio del lavorare, lo spazio in cui organizziamo il nostro tempo libero - e alle limitazioni che l'attuale condizione di emergenza ha posto a tale concezione, non possiamo che essere fortemente preoccupati.

Tale preoccupazione è legata alla considerazione che, ancora, la scienza non è in grado di dirci se l'emergenza sarà superata in un futuro più o meno prossimo o se dovremo abituarci a convivere con queste possibilità di contagio, o addirittura con altre possibili o probabili situazioni di emergenza sanitaria dovute al passaggio di virus dalle specie animali che popolano il nostro pianeta all'uomo.

La soluzione che, ora e per il futuro, potremo trovare deve riuscire quindi a legare la gestione ed il superamento dell'emergenza ad una più consapevole e sostenibile organizzazione delle nostre attività, sociali ed economiche, personali e collettive, in una chiave di maggior sostenibilità ambientale e territoriale.

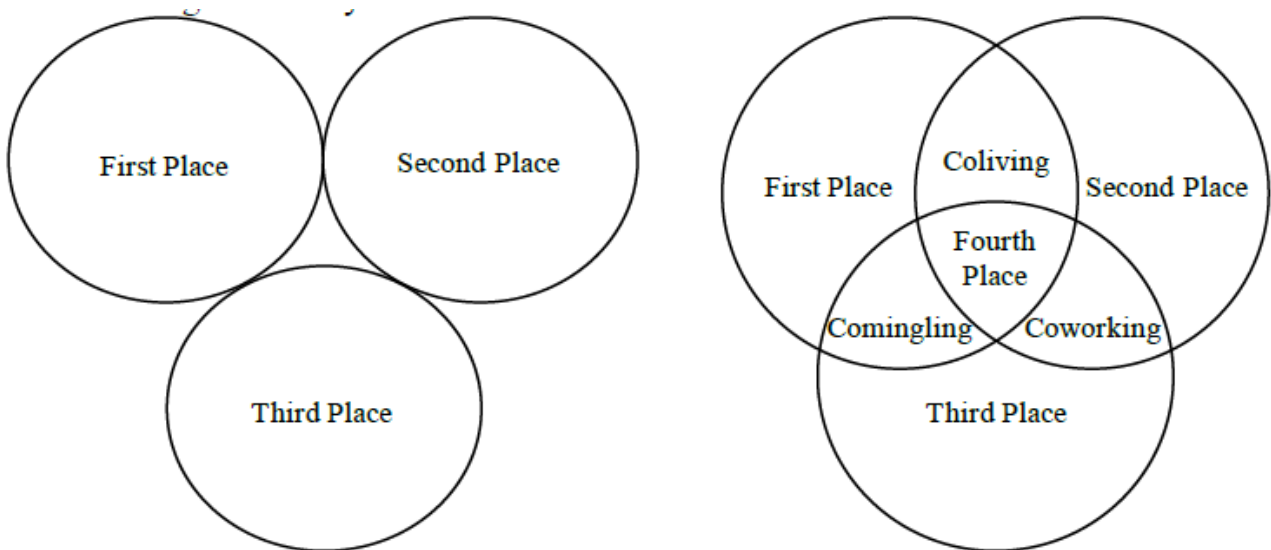
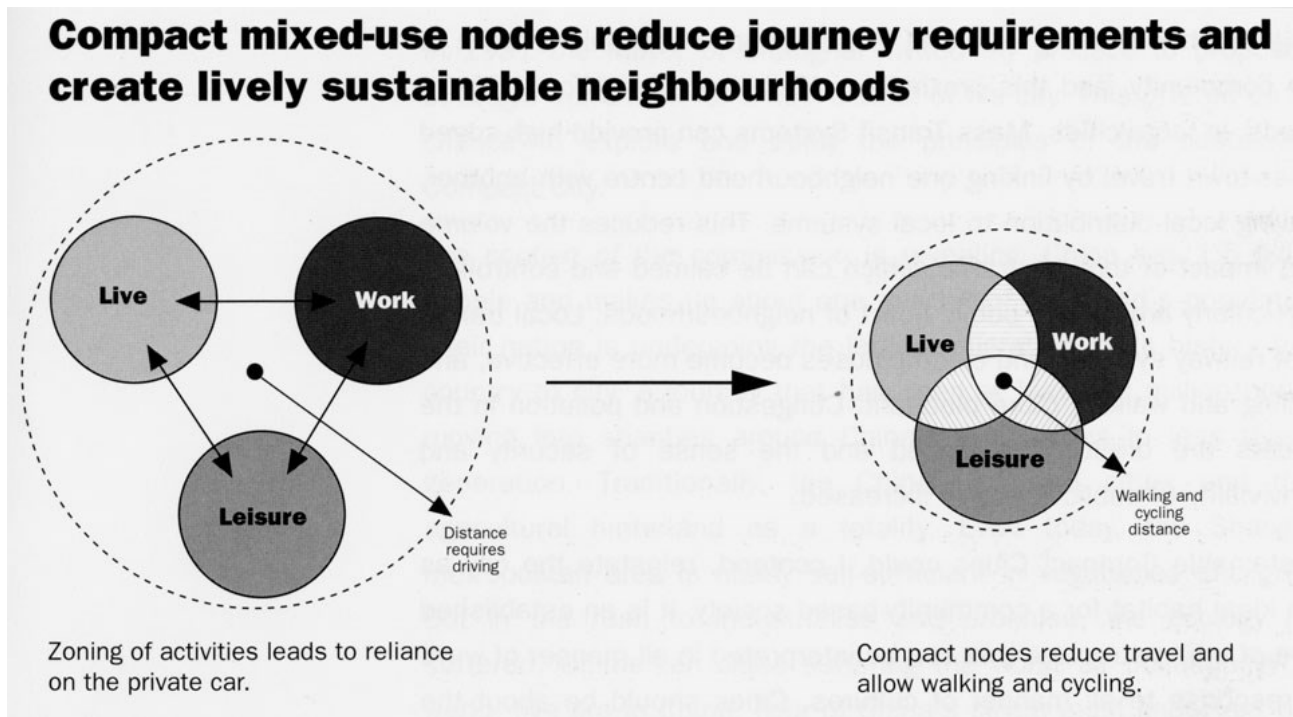
## **I luoghi della città contemporanea e la "Città Compatta"**

A partire dagli anni '70 non siamo riusciti a coniugare fattivamente due fattori fondamentali per lo sviluppo umano:

- i concetti espressi dal nascente ambientalismo globale che già a partire dal 1972 avevano portato: all'approvazione in sede ONU della "Dichiarazione di Stoccolma sull'ambiente umano"; a darsi come strumento lo sviluppo sostenibile (a partire dal Rapporto Brundtland del 1987); ad approvare, con la Conferenza di Rio del 1992, la Convenzione quadro sui cambiamenti climatici che prevede le azioni indispensabili per limitare e ridurre l'effetto serra e le sue disastrose conseguenze;

- l'evoluzione del concetto di utilizzo dello spazio, come portato dalle prime teorie sul "Terzo luogo" di R. Oldenburg e D. Brisset (The Third Place, 1982), sviluppate poi a livello urbano dal concetto di "Città compatta" di Richard Rogers a partire dal 1989, per essere precisate nel 1998 (Cities for a small planet, 1998; A Place for All People, 2017); nuova concezione del concetto di spazio che ha portato negli anni recenti a interessanti modelli di un diverso modo di vivere la condivisione sociale della città, con interventi

di “Coworking”, “Coliving”, “Comingling” e alla teorizzazione del “Quarto luogo” (The fourth place, A. Morrisson, 2018), come esemplificato nelle figure seguenti:



Oggi le nostre città, dalle grandi metropoli alle città di media/piccola dimensione, sono organizzate, spazialmente, più o meno consapevolmente, su questo nuovo modello di spazio. Parallelamente sempre di più si è fatta strada la consapevolezza della necessità di fermare il consumo di suolo (Decisione N. 1386/2013/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio) e di trasformare le nostre città in “Città Compatte”.

**La condivisione dello spazio ai tempi del Covid-19**

La pandemia Covid-19 ha messo in crisi il modello di condivisione sociale dello spazio urbano che si era venuto a configurare. A riprova del radicamento di tale modello, nelle prime fasi epidemiche abbiamo assistito a fenomeni di rifiuto di ogni suggerimento di assumere comportamenti di separazione sociale, anche da parte di alcune comunità nazionali.

Al momento attuale, ipotizzando la conclusione dei “lock down” e la ripartenza delle attività lavorative, commerciali, di socialità ed uso del tempo libero, ci si sta preoccupando di come contemperare tali necessità con il contenimento dei fenomeni di contagio.

E’ chiaro a tutti che una costante dei nostri futuri comportamenti dovrà essere l’uso di mascherina e di guanti ed il mantenimento di una distanza minima di 1 metro. E’ però altrettanto chiaro che tali misure non potranno, da sole, essere sufficienti a garantire la sicurezza sanitaria.

Le diverse ipotesi di separazione fisica fra le persone che da diversi settori stanno facendosi strada – come pareti in plexiglass fra i tavoli nei ristoranti o addirittura negli stabilimenti balneari – se utili, non paiono di essere in grado di comprendere ogni necessità, e quindi di essere efficaci complessivamente. Anche la applicazione che in Italia – per contemperare esigenze sanitarie e di salvaguardia della privacy - ci si sta apprestando a usare, “Immuni”, da sola non è sufficiente ad arrestare l’epidemia ma ha bisogno di essere complementata con altre strategie.

“Immuni”, infatti, segnalerà il contagio di un individuo a chi ha avuto precedenti rapporti con tale soggetto, che potrà così assumere comportamenti tali da evitare ulteriori trasmissioni. Nel tempo che intercorre tra i contatti rischiosi con il contagiato e la segnalazione, però, i potenziali contagiati potrebbero aver già infettato altri. Questo limite, in parte fisiologico allo sviluppo della malattia - in quanto i malati pre-sintomatici sono già capaci di contagiare - ulteriormente aggravato dai ritardi nell’individuare e certificare i contagi, fa sì che sia necessario affiancare alla strategia della app altre misure. Queste misure devono limitare i contatti potenzialmente rischiosi nell’ ‘angolo cieco’ della app.

### **Utilità dell’Urbanistica ai tempi del Covid-19**

In che modo la disciplina Urbanistica, attraverso la programmazione e la pianificazione della città e dell’uso dei suoi spazi, può essere utile a individuare modalità organizzative e di comportamento sociale tali da limitare ex-ante le probabilità di contagio?

In primo luogo si tratta di lavorare non solo sulla separazione fisica ma anche sulla separazione sociale, cioè sia attraverso il distanziamento fisico fra le singole persone che frequentano il medesimo luogo (che in caso di eccessiva densità non potrà essere garantito) ma anche creando a priori le condizioni per cui sia più facilmente possibile e attuabile tale distanziamento.

Dobbiamo cioè riuscire ad agire sulla capacità di resilienza delle nostre città nell’assumere una gestione dello spazio capace di rispondere alle nuove necessità, possibilmente senza cancellare i passi in avanti finora fatti nelle teorie d’uso condiviso dello spazio urbano e degli edifici che lo compongono, di cui si trattava precedentemente.

Le nostre città, in tal senso, dovranno imparare ad essere un po’ più “lente” e “rarefatte”, senza rinunciare all’esercizio di tutte le loro funzioni economiche e sociali.

Dovremo cioè intervenire non solo sul concetto di “spazio” (come si può fare con la semplice separazione fisica) ma anche sul concetto di “tempo” (che potrà appunto permettere la separazione sociale). Agendo cioè sullo spazio/tempo delle nostre città.

A tal proposito, si potrà partire dagli strumenti già esistenti, dal Capo VII “Tempi delle città” della Legge 8 marzo 2000, n.53, in applicazione della quale molti comuni hanno già approvato un “Piano Territoriale degli Orari”, o più semplicemente dalla facoltà assegnata ai Sindaci dall’Art. 50, comma 7 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 - Testo Unico Enti Locali, di coordinare e riorganizzare gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici.

Alcune Regioni e Province autonome ed alcune città hanno già prodotto esperienze e “piani del tempo”, basti citare i casi di Milano, Bergamo, Prato, Bolzano, e la materia è stata oggetto, a partire dalle riflessioni ed elaborazioni di Sandra Bonfiglioli (Urbanistica Dossier, n.32, anno 2000), di ricerche, studi e di un approfondimento che è possibile utilizzare in questa fase.

Ovviamente l’approccio ad un nuovo uso della città da parte dei suoi utenti non potrà essere regolato unicamente sulla scorta del tempo, ma anche la variabile spazio dovrà essere presa in considerazione.

Sotto questo versante si possono richiamare alcuni studi a riguardo compiuti dal “Laboratorio di fisica della città” dell’Università di Bologna che hanno modellizzato i flussi di persone in alcune città, il più recente dei quali ha come caso di studio la città di Venezia.

Si tratta quindi di prendere in considerazione lo spazio/tempo della città, cioè il modo in cui i suoi utenti utilizzano i suoi spazi, aperti o chiusi, in termini di tempo, con la possibilità quindi di limitare i flussi di persone e la densità di utilizzo dello spazio in funzione del tempo.

### **Un modello possibile**

Il possibile modello qui proposto prende spunto dal presupposto che i contagi sono proporzionali al numero di persone che condividono lo stesso spazio nello stesso intervallo di tempo.

Un modello basato su tali parametri, o sulle modalità di organizzazione dei flussi di mobilità e di uso delle nostre città da parte dei loro utenti, potrebbe essere capace di limitare il numero delle persone nello spazio urbano e la loro densità.

Un modello che descriva i flussi di mobilità e l’uso delle nostre città da parte degli utenti potrebbe aiutarci ad individuare gli spazi e i tempi critici sui quali concentrarsi per elaborare misure che limitino la densità delle persone nello spazio urbano e all’interno degli edifici. Un modello capace di guidare le politiche di separazione sociale utili a limitare le possibilità di contagio. Lo stesso modello potrebbe poi servire come piattaforma per valutare l’efficacia di tali misure, il cui effetto sulla densità di persone sarebbe simulato prima di metterle in pratica.

L’utilizzo del modello sarebbe un ausilio a programmare i flussi di mobilità a partire dai cosiddetti “cronotopi”, cioè da quei luoghi, da quelle funzioni che generano domanda di frequentazione e di mobilità delle persone, e a capire il possibile effetto delle misure programmate.

Può essere utile fornire alcune precisazioni per rendere più comprensibile come il modello potrebbe essere conformato.

I “cronotopi”, così chiamati perché luoghi di attrazione che possono essere “accesi” o “spenti”, utilizzati con precisi pattern temporali, sono costituiti da:

- Edifici in cui sono localizzate funzioni pubbliche di rango urbano o sovraurbano quali sedi amministrative o di servizi pubblici (Ospedali, sedi AUSL, Municipio e altri sedi comunali, sede Provincia o Regione, Questura, Polizia, Capitaneria, INPS, Agenzia Entrate, ecc.);
- Edifici in cui sono localizzate funzioni di interesse collettivo di rango urbano o sovraurbano quali padiglioni fieristici, palacongressi, cinema, teatri, sale per conferenze, centri sportivi, palestre, piscine, ecc.;
- Edifici in cui sono localizzate funzioni commerciali di rango urbano o sovraurbano, quali medie e grandi strutture di vendita alimentari e non alimentari, mercati al coperto ed all’aperto, mercati rionali stabili e temporanei;
- Edifici e/o parti di tessuti urbani specializzati con funzioni produttive (fabbriche, zone produttive e artigianali);

- Parti del tessuto urbano con specifiche attrattività o funzioni (Centro Storico, zone turistiche, zone residenziali);
- Rete dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani, con individuazione delle stazioni e fermate;
- Sistema dei parcheggi pubblici e privati;
- Altri attrattori di mobilità non specificati nell'elenco precedente.

Per tutti i "cronotopi" di cui sopra si dovrà calcolare, sulla base dei dati statistici a disposizione (ISTAT, Camera di Commercio e artigianato, anagrafe comunale, Enti per il turismo, ecc.), da un lato quali sono i flussi degli addetti impiegati per il funzionamento di tali attività, dall'altro stimare il flusso degli utenti.

Inoltre sulla base dei dati statistici sul sistema della mobilità pubblica e veicolare privata si potrà stimare la domanda di mobilità da e verso i "cronotopi".

Si dovrà poi stimare, per mezzo dei dati messi a disposizione dalle aziende che gestiscono le reti del trasporto pubblico, il numero di passeggeri che il sistema è in grado di veicolare – in condizioni di distanziamento fisico tale da garantire la sicurezza da contagio – sulle diverse tratte di trasporto.

A questo punto sarà possibile valutare la domanda di trasporto da parte delle diverse tipologie di utenza da assolvere da parte del sistema di trasporto pubblico: programmare le quantità di flussi di lavoratori e di altri utenti che potranno in sicurezza raggiungere i loro luoghi di lavoro o di destinazione e rientrare alle loro residenze, modulandone temporalmente la quantità.

Ove possibile, e per percorrenze commisurate ai mezzi utilizzati, sarà necessario che gli utenti della città si muovano a piedi o utilizzando tutte le tipologie di mobilità attiva possibili: bici, monopattini, bici elettriche, anche per mezzo della loro messa a disposizione, da parte del pubblico, da attivare al più presto.

La mobilità con mezzi individuali privati motorizzati (auto, moto, scooter) andrà possibilmente disincentivata per mezzo dell'allargamento delle zone pedonali urbane, in modo da scoraggiare volumi di flussi – e quindi di utenti della città – non controllati ed eccessivi rispetto al grado di congestione dello spazio pubblico urbano consigliabile.

L'utilità del modello, oltre a descrivere, programmare e gestire la mobilità delle persone tra luoghi della città in relazione a quante persone vorrebbero essere in un certo luogo in un certo momento, sarà utile a prevedere e gestire più razionalmente la loro distribuzione e interazione all'interno di questi luoghi, rispettando il vincolo di mantenere le distanze interpersonali.

Da questo punto di vista l'uso di sistemi di controllo attivabili per mezzo di applicazioni installate sui telefoni cellulari, in grado di mappare gli spostamenti delle persone – nel rispetto della privacy individuale – sarebbe un utilissimo complemento al modello adottato e potrebbe fornire utilissime informazioni per monitorare la situazione, implementare e migliorare lo stesso modello e correggere o intervenire in caso di eventuali situazioni di rischio epidemiologico dovute ad una eccessiva densità umana.

A tal proposito è da sottolineare come già ora gli individui che utilizzano Google Maps nel loro telefono cellulare, permettendo il loro tracciamento, collaborano alla segnalazione di situazione di congestione del traffico e contribuiscono alla indicazione del grado di frequentazione a diversi orari dei pubblici esercizi, degli esercizi commerciali e dei luoghi di pubblico uso o utilità.

### **La responsabilità dei gestori dello spazio**

Parallelamente alla implementazione di un modello di programmazione – e possibilmente di monitoraggio – dell'uso spazio/temporale della città, sarebbe necessario istituire procedure di controllo degli accessi in tutti i "cronotopi" precedentemente elencati in modo da garantire, comunque, il rispetto della densità massima consentibile, ed il distanziamento fisico fra gli utenti. Ovviamente il grado di densità massima di

ognuno di tali spazi potrà essere valutato anche sulla scorta delle modalità di utilizzo o in base alle attrezzature ed ausili messi in campo dai gestori per garantire il distanziamento fisico in condizioni di sicurezza (separazioni fisiche, percorsi obbligati, pannelli in plexiglass o altri elementi di arredo ed attrezzature).

Infine, i gestori degli spazi pubblici e privati dovranno essere resi responsabili del rispetto massimo delle densità possibili all'interno delle attività di loro pertinenza (potranno essere utili controlli a campione da parte delle forze dell'ordine per verificare il rispetto di tali parametri massimi).

Vi è infine da aggiungere che la modellazione della quantità massima di utenza, con particolare riferimento alle funzioni commerciali, ai pubblici esercizi (bar e ristoranti), ai luoghi di svago e di uso del tempo libero (centri sportivi, stabilimenti balneari, arenili), agli alberghi ed esercizi ricettivi in genere, ai padiglioni fieristici e congressuali, ai luoghi di pubblico spettacolo, potrà essere utilmente accompagnata dalla messa in atto di modalità di prenotazione obbligatoria di tali funzioni, attività, spazi, in modo da garantire che il numero dei presenti non superi mai quello consentibile in condizioni di sicurezza sanitaria dal Covid-19.

### **Conclusioni**

Una volta superata – come ragionevolmente si auspica – la situazione di emergenza e di contagio da Covid-19, i miglioramenti operati dalla messa in pratica del modello finora descritto potranno continuare ad essere praticati con i presumibili seguenti effetti sul sistema urbano, sociale, economico ed ambientale:

- Gestire preventivamente eventuali nuovi fenomeni epidemici o catastrofici disponendo di un modello sulle modalità e sul grado di utilizzo di spazi pubblici e privati degli abitanti delle nostre città;
- Programmare e pianificare con maggior efficacia gli orari e l'uso da parte dei cittadini del sistema intermodale della mobilità pubblica, dei servizi e delle attrezzature pubbliche e private;
- Governare più efficacemente il sistema della mobilità pubblica e privata, meglio programmare e pianificare lo sviluppo di modalità di mobilità attiva, non inquinanti, migliorando la qualità dell'aria;
- Valutare le ricadute, sull'uso degli spazi pubblici e sul sistema della mobilità, della apertura di eventuali nuove strutture (cronotopi) e valutarne più compiutamente le localizzazioni alternative.