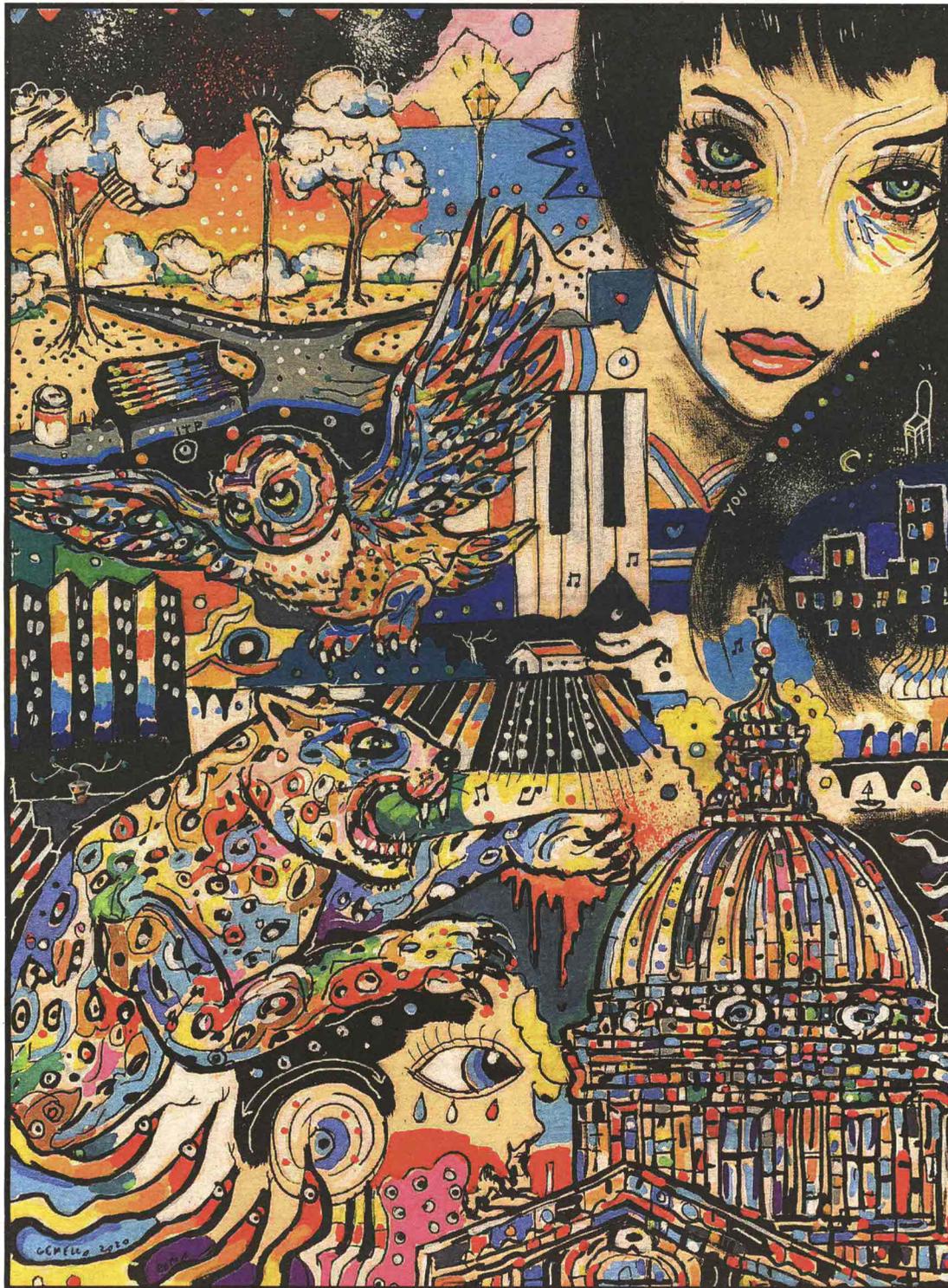


Il bello dell'Italia



Copertina
d'autore
La cover di
questo dorso
è firmata da
Andrea
Ambrogio in
arte «Gemello»,
visual artist
e musicista

OPERA DI GEMELLO

Ricucire le città

Milano, Roma, Cagliari: il nostro viaggio nella rigenerazione urbana

Con lo spirito della comunità

La città «a 15 minuti», una via per far convivere persone e attività

di **Ezio Manzini**

La città della prossimità è quella in cui tutto ciò che ci serve quotidianamente sta a pochi minuti a piedi da dove si abita. Ma non solo. È quella in cui le persone hanno più opportunità di incontrarsi, sostenersi a vicenda, avere cura reciproca e dell'ambiente, collaborare per raggiungere assieme degli obiettivi. Dopo la pandemia, quest'idea di città, spesso evocata con lo slogan della «città dei 15 minuti», è entrata con forza nella conversazione sociale e nella lista delle promesse di numerosi candidati sindaco. Il che, a mio parere, è un fatto positivo. Sempre che alle parole e alle promesse seguano i fatti. E che, prima ancora, si capisca bene di che si tratta.

La prossimità cui oggi dobbiamo pensare non assomiglia a quella del passato. Prima della diffusione dei mezzi di trasporto motorizzati, delle telecomunicazioni e della connettività, la prossimità era una condizione scontata: nessun aggregato umano poteva esistere al di fuori di un sistema di prossimità in cui tutto fosse accessibile a piedi. Poi, le invenzioni tecniche e le idee della

modernità hanno mostrato che poteva anche non essere così. Che, in nome dell'efficienza, i luoghi della residenza, quelli del lavoro, quelli degli acquisti, quelli dello svago potevano allontanarsi tra loro perché poi le persone erano in condizione di ricomporre la continuità della loro vita muovendosi tra l'uno e l'altro di questi spazi monofunzionali e ben separati tra loro. Ne è emersa la città delle distanze.

Il fatto che questo modello di città potesse creare problemi (il peso ambientale del traffico, ovviamente, ma anche una diffusa solitudine e una crescente fragilità sociale) per alcuni è diventato chiaro già molto tempo fa. Ma, recentemente, la pandemia ha accentuato e diffuso questa consapevolezza. E ha fatto emergere la necessità di invertire la rotta, ricostruire sistemi di prossimità vivibili e orientarsi verso un nuovo modello: la città della prossimità.

Va detto che quest'idea non è emersa dal nulla. Ha alle sue spalle mezzo secolo di critica alla città modernista e 20 anni di innovazioni sociali e istituzionali in diverse città del mondo (da Barcellona, a Parigi, ma anche in molte città italiane, da Milano, a Torino e Bologna). Ne discende che, parlando oggi di città della prossimità, non solo non si

evoca una visione mai prima proposta, ma neppure una prospettiva utopica. Si indica invece una direzione verso cui tendere, potendo far tesoro di numerose esperienze, a diversi livelli e in diverse tipologie di città.

Il farlo, però, comporta un profondo cambiamento culturale e una forte volontà politica. Occorre rompere definitivamente con una visione di città divisa in parti specializzate, operare per una radicale riorganizzazione delle sue infrastrutture e sperimentare nuove forme di governance: quelle con cui liberare le energie sociali necessarie per (ri)costruire luoghi e comunità. Richiede, infine, una forte determinazione a combattere le disuguaglianze: la città della prossimità non può essere appannaggio di alcuni quartieri privilegiati, o di alcune aree storiche in cui le cose sono (più o meno) già così, ma deve estendersi in tutte le sue parti. Deve diventare cioè un diritto di tutti i suoi cittadini.

Inoltre, nell'imbobare questa strada occorre tener conto della inedita natura della prossimità cui oggi dobbiamo riferirci. Da tempo ormai siamo stati obbligati a confrontarci con il carattere sempre più ibrido, fisico-digitale, dello spazio in cui agiamo. Recentemente, abbiamo tutti visto come il grande esperimento sociale imposto dalla pandemia

abbia spostato il baricentro delle nostre attività verso la sua componente digitale. Il risultato è che oggi non si può parlare di prossimità senza tener conto che essa, pur essendo per sua natura radicata nel mondo fisico, ha una grande e crescente componente digitale rappresentata dalle piattaforme digitali che la sostengono. D'altro lato, queste piattaforme non sono neutre e, per come sono fatte, orientano le attività che esse stesse supportano. Nello scenario della prossimità esse dovrebbero rendere possibili e probabili forme di comunità, di cura, di lavoro e di cultura capaci di generare la prossimità che vorremmo. Ma sappiamo bene che l'uso delle piattaforme orienta anche verso altri scenari. Primo e più pericoloso di tutti è quello del tutto a/da casa, in cui si concretizza l'idea di un benessere accessibile attraverso prodotti e servizi da ricevere nel proprio spazio privato (mentre tutto ciò che sta intorno diventa un deserto sociale). Lo scenario della prossimità è dunque un antidoto non solo alla città delle distanze del secolo scorso, e di suoi successivi aggiornamenti, ma anche a quello del tutto a/da casa, e alla città di individui senza comunità, senza beni comuni e senza luoghi pubblici che esso prefigura.

Un'ultima osservazione riguarda la relazione tra la città

della prossimità e il Pnrr.

Se è vero che quest'ultimo si propone come un intervento sulle infrastrutture e si dichiara orientato a facilitare la transizione verso la sostenibilità, esso va messo alla prova anche rispetto al tema della città della prossimità. La domanda da porre è: che effetto avrà sulla sua possibilità di realizzarsi?

Una risposta positiva, purtroppo, non è affatto scontata. Per molto tempo, nelle città, il tema all'ordine del giorno nella **progettazione** di infrastrutture è stato quello di far funzionare le cose pur essendo lontani. Ora, forze potenti spingono verso infrastrutture che lo facciano essendo lontani e da soli, a casa propria. Lo scenario della prossimità ci chiede invece che esse siano capaci di far funzionare le cose essendo vicini e assieme. A prima vista il Pnrr (a parte forse per ciò che riguarda la Missione 6, sulla salute) non sembra andare in questa direzione. Ma chissà, se ci si impegnasse un po' forse si potrebbe ancora ri-orientarlo. Possiamo provarci?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La città di prossimità richiede non solo una radicale riorganizzazione ma anche la determinazione a combattere le diseguaglianze: l'obiettivo è evitare il deserto sociale



Identikit



● **L'autore** Ezio Manzini (1945), ingegnere e architetto è stato docente al Politecnico di Milano. Per più di tre decenni ha lavorato nel campo del design per la sostenibilità. Ora i suoi interessi si sono focalizzati sull'innovazione sociale. Su questo tema ha promosso e presiede DESIS, una rete internazionale di scuole di design.

● **Il libro** «Abitare la prossimità» di Ezio Manzini (Ed. Egea, 176 pag.) teorizza la «città dei 15 minuti», una città che si offre come una piattaforma in cui tutto ciò che serve e tutto ciò che si deve fare ogni giorno si trova a pochi minuti a piedi da dove si abita. In origine, l'idea della città dei 15 minuti è stata motivata da ragioni ecologiche, sociali ed economiche. Oggi, il Covid19 ci sta insegnando che la resilienza sociale e la rigenerazione urbana vanno costruite a partire da una nuova idea di abitare e di prossimità.



Un'idea non emersa dal nulla ma che ha mezzo secolo di critica della città modernista. Realizzarla comporta, però, una forte svolta culturale e una volontà politica

Compresenza

L'inaugurazione a Milano di piazza Spoleto, progetto di «urbanistica tattica» creata a un crocevia del quartiere NoLo (Fotogramma)