

Pandemia e climate change hanno messo in discussione i rapporti tra i centri urbani e chi li abita. Ecologia, vicinanza e solidarietà sono le chiavi per il nuovo equilibrio, spiega Moreno

# LA SVOLTA SOSTENIBILE

di **Elena Comelli**

Di «città dei 15 minuti» si parla sempre più spesso. Dalla Svezia arriva perfino l'idea della «città di un minuto». Il tema è: come devono cambiare le città, messe a dura prova dalla pandemia e dalle sfide imposte dal *climate change*?

La parola d'ordine, in particolare dopo l'esperienza della pandemia, è «riappropriazione», da parte degli abitanti, delle aree dismesse, delle piazze e delle strade, normalmente tappezzate di macchine. Accorciare le distanze da casa al lavoro, alla scuola, allo shopping, al verde pubblico, al cinema, serve per migliorare la qualità della vita, inquinare meno e respirare aria più pulita, ma anche per inventare una città capace di ricostruire il senso di comunità.

«Una città in cui a questa prossimità funzionale ne corrisponda una relazionale, grazie a cui le persone abbiano più opportunità di incontrarsi, sostenersi a vicenda, avere cura reciproca e dell'ambiente, collaborare per raggiungere assieme degli obiettivi»,

spiega Carlos Moreno, architetto franco-colombiano, professore alla Sorbona e consulente della sindaca di Parigi Anne Hidalgo. Parigi è stata la prima città ad adottare l'idea della città dei 15 minuti. Hidalgo ha suggerito un «big bang della prossimità», che include, ad esempio, un massiccio decentramento, lo sviluppo di nuovi servizi per ciascuno dei quartieri, pedonalizzazione e verde urbano.

«Negli anni Novanta pensavamo di risolvere il problema dell'esplosione spaziale delle città con la tecnologia: andare più veloci, più lontano, con metropolitane più rapide — dice Moreno, in Italia per aprire l'anno accademico dello Ied a Milano —. Poi abbiamo cominciato a preoccuparci delle conseguenze sulla vita delle persone. Scoprendo che per rendere felice chi vive in città dobbiamo consentirgli di soddisfare sei esigenze principali: casa e lavoro dignitoso, spesa, salute, istruzione e tempo libero. Come? Riducendo il perimetro di accesso a queste funzioni. Ho scelto il quarto d'ora a piedi per fissare un limite ottimale, ma può essere anche in bici, per le città

più grandi», precisa Moreno. È il pendolo che torna indietro. Dalla città haussmanniana alle «Unité d'Habitation» di Le Corbusier, si torna ai percorsi ciclabili e camminabili, dai centri commerciali ai negozi di prossimità, dai *boulevards* monumentali ai quartieri a misura d'uomo.

L'agenzia svedese per l'innovazione nei trasporti Vinova ha lavorato addirittura sulla singola strada, con Street Moves, un sistema modulare a disposizione dei cittadini, con cui trasformare i parcheggi delle auto in spazi fruibili per le persone, con panchine, tavoli e fioriere montabili in poche ore. Questi «salotti pop-up» stanno spuntando nelle città svedesi nell'ambito dell'esperimento della «città di un minuto», che vuole trasformare ogni via in un luogo sano, sostenibile e vivace.

«C'è una consapevolezza generale sulla necessità di ridurre il ruolo dell'auto nelle città, anche perché la prima fonte di emissioni urbane sono i trasporti via gomma. Per limitare il riscaldamento globale, la soluzione di base è la demobilità: dobbiamo smontare la città segmentata», so-

stiene Moreno.

Per capire che cosa intende l'urbanista, bisogna ricordare che le città che abbiamo ereditato dal Novecento devono la loro struttura all'idea di efficienza attraverso la specializzazione: quartieri dove abitare, quartieri per gli uffici, quartieri per il divertimento. Quel modello, nato dall'esigenza ottocentesca di separare le fabbriche insalubri dalle abitazioni, ha portato a uno stile di vita in cui si passano ore in auto, mentre la dispersione nello spazio delle nostre attività ha accentuato l'individualismo e ridotto la comunità. Quello sforzo di efficienza ha prodotto un costo ambientale e sociale sempre meno sostenibile. «Per essere messa in pratica, la città dei 15 minuti richiede un profondo cambiamento culturale e una forte volontà politica — conclude Moreno —: occorre rompere con una visione di città suddivisa in sezioni specializzate e operare per una radicale riorganizzazione delle infrastrutture esistenti e delle forme di governance». Per arrivarci, però, bisogna cambiare le abitudini dei cittadini. Non sarà facile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

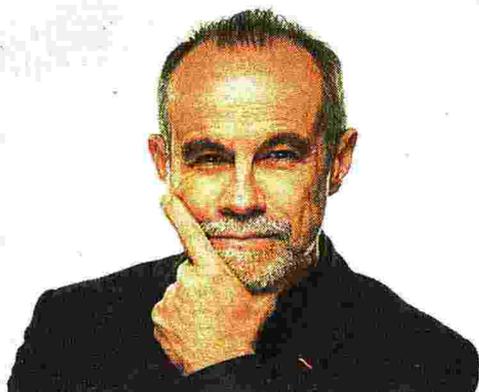
**Il summit**



● Da quasi tre decenni l'Onu riunisce tutti i Paesi della terra per i vertici sul **clima**, chiamati Cop (ovvero Conferenza delle Parti).

● Quest'anno dall'1 al 12 novembre si terrà la Cop 26, co-organizzata da Regno Unito e Italia.

● I leader attesi in Scozia sono più di 190. I Paesi presenteranno piani aggiornati di riduzione delle emissioni dopo gli impegni presi a Parigi, per contenere l'aumento della temperatura sotto 1,5°.



**L'esperto**

Carlos Moreno è professore associato all'Università IAE di Parigi – Panthéon Sorbonne



# L'Economia del Futuro

**28** mila miliardi di euro

L'investimento per raggiungere la neutralità climatica in Europa tocca i 28 mila miliardi di euro, stima McKinsey. I benefici ripagheranno fino al 70% dei costi entro il 2050.



**Liberi di camminare**

Dopo due anni di lavori, place de la Bastille è rinata, con il 40% di spazio guadagnato sulle auto e accesso diretto al port de l'Arsenal. La rigenerazione è frutto anche di un progetto partecipato coi cittadini.



**«Uno straordinario giardino»**

Così la sindaca Anne Hidalgo ha definito il nuovo volto degli Champs-Élysées, una volta che sarà concluso il progetto di rigenerazione. Data prevista: 2030. Sarà dimezzato lo spazio destinato alle automobili.



**La riconquista della Senna**

La pedonalizzazione del molo della Senna è un progetto cardine della rigenerazione di Parigi. «Meno auto e più verde», così Hidalgo ha conquistato il secondo mandato da sindaco della capitale francese

