

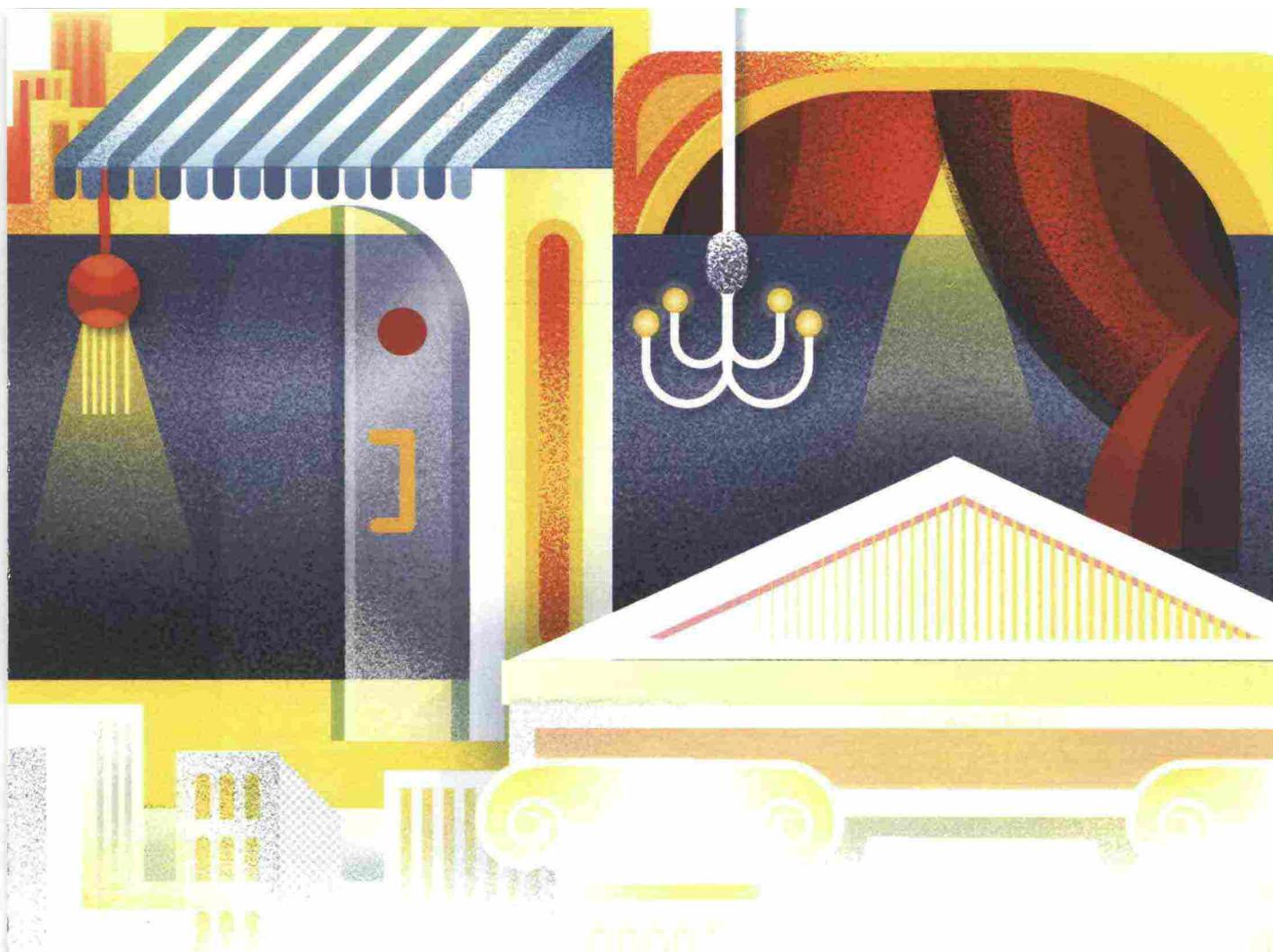
VITA URBANA



# LA CITTÀ 1/4H

BARCELLONA, PARIGI, MILANO. E POI  
PORTLAND E MEDELLÍN: IN CERCA  
DI UN NUOVO MODELLO CHE CONSENTA,  
IN UN SOLO QUARTO D'ORA, DI  
RAGGIUNGERE TUTTO. SERVIZI, LAVORO,  
BUROCRAZIA, DIVERTIMENTO, SALUTE

di **Francesca Sironi**  
Illustrazioni di **Maria Corte Maidagan**



**A**LLA STAZIONE PIÙ ZAINI che passeggeri. Una pila di cubi portacibo di Glovo, Deliveroo e Uber sta in bilico di fianco alle bici dei proprietari, fattorini pronti a partire per il turno. Sono le sette, le app fibrillano di richieste; i rider sono in attesa del treno per caricare la bici e avvicinarsi al centro. Nel quartiere dove abitano, gli ordini a domicilio non sono frequenti: chi vuole il sushi in salotto ha residenza altrove. Meglio avvicinarsi con la metro-ferrovia passante, e andare a correre fra i click. Villapizzone, quasi-periferia Nord Ovest di Milano, quartiere di cerniera fra il nuovo lusso del Portello, con i grattacieli, e il vecchio stigma di Quarto Oggiaro, con il suo orgoglio da *banlieue*. Villapizzone sta a metà strada. È indicato dalle proiezioni demografiche dell'ufficio statistico del Comune di Milano come uno dei quartieri a maggior crescita nei prossimi anni. Sarà sempre più popolato. Per questo abbiamo scelto Villapizzone per guardare alle promesse di uno dei principi guida della nuova progettazione urbana nel mondo, adottato anche dal

Le motivazioni urgenti per un ripensamento urbano di prossimità? Crisi climatica; emergenza SARS-CoV-2; disuguaglianze; e ricerca di una maggiore qualità della vita.

sindaco Giuseppe Sala come matrice per il capoluogo lombardo: il modello della città di 15 minuti. Ovvero della metropoli capace di offrire a tutti i suoi abitanti sportelli pubblici decentrati, luoghi di cura, di educazione e divertimento entro un quarto d'ora da casa. Lo slogan della "città di 1/4h" arriva da Parigi. È al cuore del programma con cui la sindaca Anne Hidalgo è stata ri-eletta a giugno di quest'anno dopo una votazione slittata per Covid. **Nel piano della socialista Hidalgo, già sindaca dal 2014, ripensare le infrastrutture** pubbliche e la mobilità per rendere meno inquinata e più accessibile la vita a Parigi è una priorità che va resa proposta concreta. La prospettiva è trasformare il cemento in un'orizzonte di vicinato, dove gli abitanti sparpagliati e anonimi della metropoli possano ritrovarsi in una comunità. Basta con le lunghe corse pendolari in auto o in metropolitana; basta con i "distretti finanziari" o quartieri di uffici separati dagli ambiti residenziali; basta con le 349 persone in coda davanti all'ufficio Anagrafe del municipio. L'utopia è la paesizzazione dell'urbe: portare in città i benefici che rendono la vita più semplice

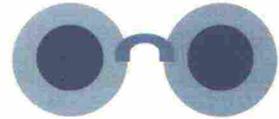
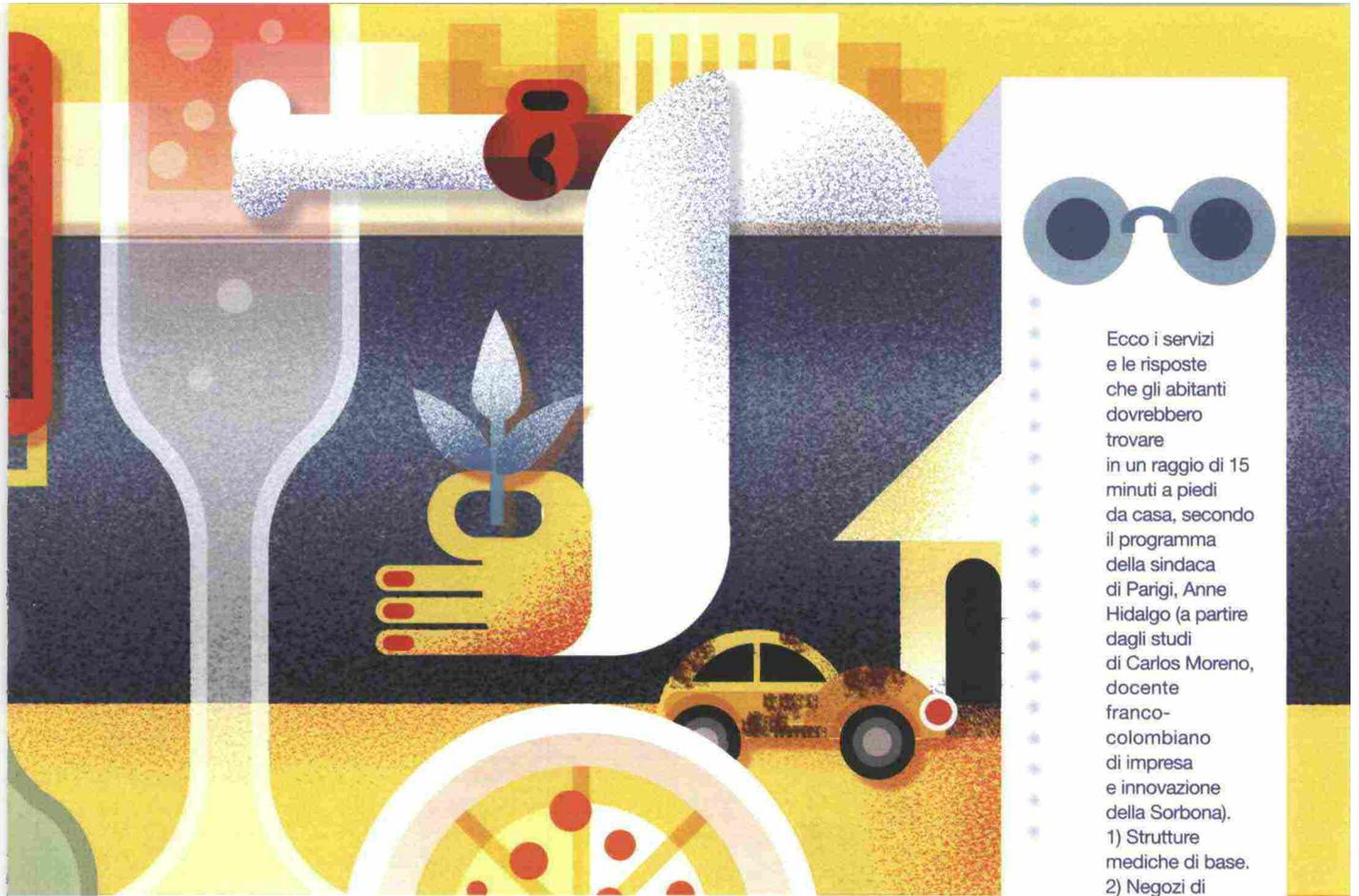
**VITA URBANA**



nei villaggi. Ispiratore del modello è Carlos Moreno, professore di impresa e innovazione alla Sorbona di Parigi. «Dobbiamo capire che le nuove sfide in termini di qualità della vita ci chiedono di scegliere in quale città vogliamo abitare. In quella dalla vita frammentaria, anonima, compulsiva? O siamo pronti a immaginare una città di prossimità, policentrica, più lenta? Non abbiamo bisogno delle “smart city”, per quanto se ne sia parlato tanto. Non è nella tecnologia la risposta. Quello che serve è cambiare paradigma: riconquistare tempo per le persone. Il tempo è l'elemento più importante per portare qualità della vita nello spazio urbano», spiegava Moreno il 30 luglio al Ciht (Chartered Institution of Highways & Transportation), ribadendo la volontà di «rompere con il concetto tradizionale della specializzazione delle aree, dei quartieri popolari da una parte, le zone diplomatiche dall'altra. Le strutture stesse dovrebbero essere polifunzionali: la scuola nel weekend può aprirsi ad altro e così il parco». L'ideale è «arrivare a una città dove gli spazi per vivere, lavorare, fare spese, divertirsi, e stare bene, siano tutti raggiungibili a piedi o in bici. Non è

una bacchetta magica, ovviamente. Ma un percorso per sviluppare nel breve, medio, e lungo termine un vero cambiamento». Nel piano di Hidalgo sono di vicinato anche ordine e disciplina: il programma prevede, insieme a investimenti per un miliardo sull'abbellimento delle strade, la nomina di responsabili per ogni quartiere al servizio degli abitanti, multe più elevate, un codice della strada più rigoroso e 5mila poliziotti municipali in più «per far rispettare le regole della vita quotidiana».

**Nella visione completa ci sono anche piattaforme mobili per i concerti** e un fondo d'investimento pubblico che tolga negozi e vetrine dall'abbandono per restituirle ai commercianti e agli artigiani. Addio alle imprevedibili e oscure direttrici della New York di Scorsese in *Fuori orario*: l'immaginario urbano sembra cercare colori pastello. «Il principale ostacolo è il lavoro», riflette Moreno: «Ma siamo di fronte a una nuova convergenza: la necessità di dare una risposta al cambiamento climatico, e ora anche alla pandemia, ci ha costretti, tutti, a riscoprire la prossimità, soprattutto per chi ha lavorato da casa». Il lockdown è stato anche a Milano l'occasio-



Ecco i servizi e le risposte che gli abitanti dovrebbero trovare in un raggio di 15 minuti a piedi da casa, secondo il programma della sindaca di Parigi, Anne Hidalgo (a partire dagli studi di Carlos Moreno, docente franco-colombiano di impresa e innovazione della Sorbona).

- 1) Strutture mediche di base.
  - 2) Negozi di alimentari e altro.
  - 3) Parchi e aree verdi.
  - 4) Spazi culturali.
  - 5) Scuole, biblioteche, laboratori, centri per l'infanzia.
  - 6) Centri per lo sport.
  - 7) Divertimenti.
  - 8) Luoghi per condividere e reimpiegare materiali e strumenti.
- I cardini della "città vicina"?  
 Mobilità dolce, spazi multifunzionali (la scuola che cambia uso nel weekend...) e potere decentralizzato (coinvolgimento delle amministrazioni iper-locali).

ne per velocizzare alcune trasformazioni immaginate nel piano *Milano 2030* dalla giunta. Oltre alla riapertura dei "punti di contatto" con il Municipio sparpagliati nei quartieri, la fase 2 è stata il momento degli spazi aperti: con 1.800 permessi concessi in soli due mesi alle attività commerciali del territorio per ampliare i propri spazi esterni, una misura che ha cambiato la vivibilità di intere zone, riaprendo angoli prima sfruttati solo dalle auto. Lungo via Varesina a Villapizzone di tavolini ce n'è pochi. L'aperitivo si concentra sul marciapiede davanti al Mini Market Ceylon e ai tavoli di soli uomini con Birra Moretti del Kebab Fantasia. Giovani e famiglie sono al parco dedicato a Giovanni Testori, lo scrittore di Novate Milanese che ha regalato alla periferia occidentale di Milano pagine d'amore. Platani e bagolari più vecchi delle case costruite attorno al parco fanno ombra a una compagnia impegnata in un match di pallavolo semi-professionale, curva Nord e ginocchiere. Mentre le ragazze schiacciano, sulla panchina gli adolescenti ascoltano il rap di un cantante filippino, Flow G. In disparte tre bambini provano dei tiri a badminton litigando per-

ché «sbrigati che siamo già in ritardo e vedrai che la mamma ci sgrida». Fra gli anticipatori del modello dei 15 minuti c'è Barcellona, che nel 2016 ha introdotto l'idea dei "Superblocks", in catalano *Superilles*, come risposta innovativa ai problemi di **sostenibilità** e coesione portati dalla crescita della capitale. Le *Superilles* sono distretti di 9 isolati, all'interno dei quali le strade sono lasciate prioritariamente a pedoni e ciclisti. Le auto devono rimanere fuori, ai confini del super-isolato. L'impatto in termini di vivibilità dei quartieri, di riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, è stato stimato in modo decisamente positivo da centri di ricerca e istituzioni internazionali, che hanno sottolineato gli effetti non solo sulla salute generale (la continua esposizione ad aria inquinata causa milioni di morti nel mondo), ma anche sul benessere psicologico e generale dei residenti, grazie alla riduzione delle fonti di disturbo e stress, e alla possibilità di aumentare occasioni e luoghi di incontro. La prospettiva della municipalità guidata dalla sindaca Ada Colau è di arrivare ad aggregare fino a 503 *Superilles*. A oggi ne sono state "cinturate" solo 6, che dopo una prima

**VITA URBANA**

Ad aprile 2020 il Comune di Milano ha pubblicato una "Strategia di adattamento" della città al contenimento del contagio. La prospettiva elabora linee guida già nel piano di sviluppo urbano. Per un mese il programma è stato aperto alla partecipazione dei cittadini, che hanno inviato 2.967 spunti, di cui 355 proposte estese. Fra i principali elementi del documento, proprio i cardini del concetto di una città "a 15 minuti". In particolare: rafforzare i servizi pubblici, garantendone l'accesso nel raggio di 15 minuti a piedi, equilibrare le differenze tra quartieri, cooperare con la Regione per creare servizi di medicina di territorio, favorire la consegna degli acquisti a domicilio, sostenendo il commercio locale... Tra le "Azioni immediate" previste, erano indicati i centri estivi e l'utilizzo temporaneo degli immobili pubblici.

resistenza, con diversi problemi da superare (logistica, rafforzamento del trasporto pubblico interno, gestione del traffico sulle arterie di collegamento) sono diventate un esperimento citato nel mondo. Fra gli altri esempi internazionali c'è il quartiere di Barking and Dagenham a Londra, che con la campagna *Every One Every Day*, sostenuta da fondazioni ed enti pubblici e privati, sta costruendo una rete per rendere il quartiere più resiliente, attraverso un calendario di opportunità di incontro, scambio e sostegno reciproco fra i residenti. L'avanguardia a cui è più legato Moreno, l'ideatore della città del quarto d'ora per Parigi, è però Medellín. La megalopoli colombiana famosa per il cartello criminale di Pablo Escobar è riuscita a emancipare, in parte, alcuni *slum* dall'orizzonte di violenza senza futuro in cui sembravano immersi. Con investimenti sociali e infrastrutturali importanti, fra cui il Metro-Cable, teleferica che collega la collina del quartiere di Santo Domingo-Savio al centro, rendendo fattibili gli spostamenti a piedi. Di fianco al collegamento urbano, nuove biblioteche, centri per l'attività sociale, scuole e le *Uvad*, Unidades de Vida

Articolada, spazi polifunzionali in un parco aperto al pubblico. Negli anni scorsi, ricercatori e istituzioni da tutto il mondo salutavano Medellín come faro internazionale della possibilità di integrazione urbana e sociale. Il numero di reati, omicidi, rapine e violenze, era calato drasticamente. L'attività di marketing del municipio era riuscita a dare forza non solo all'esterno, ma anche all'interno, cambiando la percezione del proprio quartiere da parte dei residenti. Negli ultimi due anni però le statistiche sono cambiate. Una nuova guerra fra gruppi criminali locali ha riaperto la ferita dell'insicurezza e del controllo mafioso da parte dei trafficanti di stupefacenti, fra micro estorsioni e raid punitivi. Non sarà facile resistere alla pressione di problemi che superano il confine urbano, per il successo dell'operazione municipale. Quanto sta accadendo a Medellín ricorda che le città non sono isole. Intervenire sul tessuto metropolitano può migliorare la vivibilità di alcune zone, ma non può rimuovere problemi maggiori o far dimenticare il passato. Non solo. Uno degli errori in cui la prospettive di prossimità volute dai sindaci europei rischia di ca-



dere è quello dell'esclusione: trasformando la città dei 15 minuti in un motore che emargina chi già sta ai bordi anziché favorirne l'inclusione e la partecipazione sociale. Le politiche pubbliche devono infatti immaginarsi come ponti di collegamento e supporto per tutti i cittadini, non solo per chi può permettersi una spesa al negozio bio di zona dopo esser uscito da una riunione via Zoom.

**Basta guardare a Portland, negli Usa. La più grande città dell'Oregon era** diventata sinonimo di perfezione hipster, negli anni scorsi. Una serie Tv, *Portlandia*, era arrivata a farne un marchio di commedia. Proprio da Portland era partita una delle proposte più "antiche" sulla prossimità, come "città da venti minuti", con servizi di vicinato, bar ecologici e piste ciclabili. Oggi Portland è l'epicentro delle proteste contro le discriminazioni razziali negli Stati Uniti, uno dei centri dove le manifestazioni dopo l'uccisione di George Floyd si sono fatte più radicali. Un sondaggio del 2011 aveva dimostrato che il 64% dei proprietari di casa discriminava i potenziali affittuari neri. «A Portland è stato permesso di avere una reputazione come città

progressista o d'avanguardia perché non ha dovuto fare i conti con il suo passato razzista e la segregazione dovuta al profilo demografico della città», ha detto l'attivista Gregory McKelvey, citato dalla Bbc: «È un posto che spinge i neri fuori dai quartieri e li rimpiazza con degli striscioni *Black Lives Matter*». «Sono politiche che non erano state pensate con noi e per noi», aggiungeva un'altra attivista. È questo l'angolo cieco dentro cui non cadere. Al tramonto tre mamme col velo escono dal parco Testori circondate da bambini. Per tornare a casa passano dalla Quasi Locanda, un locale con tavolini all'aperto e candele sulla piazzetta pedonale di fronte alla stazione di Villapizzone. Stasera non c'è il cinema, ma spesso il centro Mamme a scuola con Sos Bambini, che ha preso in gestione una struttura confiscata alla mafia in via Varesina, offre spettacoli all'aperto, momenti di gioco e formazione. In via Monte Altissimo, dove c'è anche il consolato della Namibia, i piloni della luce sono stati trasformati in matite Crayola. In piazza, nel negozio di giocattoli, il proprietario sudamericano suona la chitarra. La qualità della vita riparte anche da qui. ■