
Le città del quarto d'ora (a piedi)

Autore: Elena Granata

Fonte: Città Nuova

Ripensare il nostro modo di abitare e muoverci: strade, piazze, distanze (di sicurezza). Senza auto.

Il mondo è cambiato in poche settimane. Non sappiamo se sarà un cambiamento irreversibile, non sappiamo ancora quando torneremo a muoverci con libertà, a viaggiare, a sentirci sicuri negli spazi pubblici. Certamente sappiamo che **la nostra libertà di movimento ha subito un'improvvisa limitazione:** le nostre vite che prima potevamo immaginare in viaggio, pendolari tra più luoghi, lungo reti lunghe che ci consentivano di spostarci a costi contenuti, oggi devono essere ripensate a partire da casa, dal quartiere dove abitiamo. **Il mondo si è come miniaturizzato.** I nostri scambi virtuali viaggiano su reti sempre più lunghe (call, zoom, chat, meeting a distanza, lezioni online), le nostre vite quotidiane si svolgono in contesti sempre più ristretti. **Isole e comunità solidali** È lì che per qualche tempo dovremo indirizzare la nostra attenzione. Pensiamo alla proposta politica di **Anne Hidalgo**, sindaca di Parigi: *Ville du quart d'heure*, la città del quarto d'ora (immagine oggi ripresa da tante città del mondo). Un modo innovativo di ripensare la Grande Parigi, come un puzzle di isole con una certa autonomia vitale. Un quarto d'ora è l'unità di misura del suo progetto, che immagina **di ripensare la città intorno a servizi e funzioni raggiungibili dai cittadini a piedi o in bicicletta** entro quel lasso di tempo. È una metafora stimolante. Riporta la città alla sua dimensione ad isole e comunità solidali, nelle quali siano presenti le scuole, i servizi al cittadino, i negozi e tutto quello che rende confortevole vivere in città, lasciando più possibile a casa l'auto. E che diventa cruciale nei momenti di crisi e pericolo per la salute. D'altro canto, in questi giorni abbiamo capito **quanta importanza abbia una razionale ed efficiente organizzazione territoriale dei servizi:** i presidi medici, che abbiamo in questi anni smantellato con colpevole tenacia, e che sono stati l'anello più debole del contagio italiano, luoghi di ricovero, salute e soluzione dei problemi e al contempo primi focolai dei contagi. **L'altro non è un nemico** Dovremo convivere in modo nuovo con la densità delle nostre città, per riuscire a coniugare salute personale, attenzione all'ambiente, ma anche necessità di fare lavorare le persone e le imprese. *Design* e creatività avranno una missione difficile ma possibile: ricordare che il virus non coincide con il corpo degli altri. **L'altro non è un nemico da temere, ma un cittadino che abita il nostro stesso spazio in modo coordinato**, con quel rispetto reciproco dei tanti sportivi diversi impegnati sullo stesso campo di atletica. Un movimento regolato e suggerito da segni e regole di un gioco nuovo, che ci consentirà di guardarci, di parlarci e di interagire. Se il *design* degli spazi pubblici era stato concepito fino ad oggi per facilitare la prossimità, l'incontro e lo scambio, per favorire il comfort e le relazioni tra le persone, oggi è chiamato per la prima volta a **dare forma alle loro distanze. Relazioni a distanza di sicurezza** Oggi che il design urbano è chiamato a progettare relazioni "a distanza di sicurezza" si trova di fronte due strade. La prima accentua il carattere privato e individuale della città. Pensiamo ai dettami della cosiddetta *shut-in economy* (letteralmente: economia chiusa, tra confini): mondi privati, senza relazioni dirette, dove lo spazio collettivo perde significato in favore di relazioni di prossimità nel privato e di consumi personalizzati, on-demand, naturalmente online. Un **ritorno massiccio al privato in nome della salute collettiva**, sacrificando la questione ambientale. La seconda assume la distanza tra le persone (necessario e temporaneo stadio per mitigare l'impatto del virus) come **occasione propizia per riscrivere la grammatica e la qualità di alcuni spazi urbani. Città senza auto** Mi riferisco in particolare a quelli "**connettivi**": **i marciapiedi e le piccole strade** – oggi in gran parte destinate alle auto, sia parcheggiate sia in movimento –, le pensiline delle fermate di autobus, le scale strette (mobili e non) delle metropolitane, le piazzette di quartiere, le piccole aree gioco dei bambini. Viali e grandi piazze saranno naturalmente più in grado, senza troppi sforzi, di garantire il distanziamento

necessario. In questi **luoghi di passaggio e smistamento, caratterizzati da una pur minima concentrazione sociale**, il *design* urbano può muovere da immaginari differenti da quelli della costrizione e della norma. Può attingere al repertorio ormai ampio dell'“urbanistica tattica”, che sperimenta inedite potenzialità dei luoghi allestiti a funzioni temporanee, alla filosofia delle “**città-senza-auto**” che lavora su marciapiedi, piste ciclabili, corsie per i monopattini, facilitando ogni forma di mobilità lenta.