

Valentina Dessì

Distanziamento sociale vs rigenerazione urbana sostenibile- Ripartire dalla sostenibilità ambientale alla scala microurbana per ripensare la città del dopo-Covid

È da pochi giorni iniziata la fase 2 della gestione della pandemia da Covid 19, ma è già dalla fase dell'emergenza che ci chiediamo come sarà in futuro la nostra vita fuori di casa, nell'ambito lavorativo, scolastico, e come riprenderemo le fila con tutto quel mix di relazioni sociali, di uscite con gli amici, di ristoranti, cinema, sport, che abbiamo dovuto drammaticamente interrompere con la decisione di mettere le città in lockdown. È per questo motivo che è lecito chiedersi se c'è qualche collegamento tra il Covid 19 e le strategie di rigenerazione urbana. Apparentemente nessun collegamento, ma dalla lettura degli ultimi documenti pubblicati dal Comune di Milano, datati Aprile 2020, emerge una chiara presa di posizione nei confronti del ruolo che gli spazi pubblici assumeranno nella riorganizzazione della nostra vita sociale da questo momento in poi.

Il primo testo, "Milano 2020- Strategia di adattamento- Documento aperto al contributo della città" è un documento aperto, fino alla fine di Maggio 2020, ai contributi dei cittadini, per gestire la ripartenza, il cosiddetto dopo Covid, caratterizzato da una radicale modifica degli stili di vita dei cittadini e dalla riorganizzazione delle città, che dovrà garantire un adeguato distanziamento. Si tratta prevalentemente di proposte volte alla riformulazione dei tempi del lavoro e degli spostamenti ma sono presenti proposte orientate alla riorganizzazione dello spazio pubblico. Queste ultime, in particolare, sono strategie che modificano in maniera profonda, definitiva, e non provvisoria come l'occasione potrebbe indurre a pensare, la configurazione urbana e le modalità di fruizione dei luoghi della città, da parte di persone giovani, adulte e anziani.

Il documento lo definisce un adattamento verso un "nuovo ordinario", che anche in previsione di nuove emergenze simili potrà facilitare la realizzazione di una piattaforma che limiti il rischio di contagio ma che potrà comunque garantire lo svolgimento delle funzioni essenziali della città, dimostrandosi così ad alto livello di resilienza anche da questo punto di vista, anche, come riporta il documento, *rompendo prassi e schemi consolidati*.

Ci sono alcuni aspetti, che vorrei evidenziare e che ci fanno capire come l'implementazione delle misure proposte siano in realtà misure che in altri tempi avremmo chiamato strategie orientate al miglioramento della vivibilità e vitalità urbana, che si fondano su modelli ed esperienze già avviate nel resto del mondo.

Città a 15 minuti

Il primo punto trattato nello specifico dal documento sulla Strategia di adattamento, è una visione, un'idea di città prima ancora che una strategia. La città a 15 minuti vuol dire avere a pochi passi da casa un bel parco, luoghi piacevoli per fare una passeggiata, il cinema, senza sentire la necessità di prendere la macchina per andare dall'altra parte della città. Il primo accenno a questo tema è riportato nel paragrafo sulla "Governance, diritti e inclusione", e fa riferimento al fatto che *per garantire misure adeguate ai soggetti più vulnerabili, occorrerà lavorare perché ci sia la diffusione dei servizi locali a livello di quartiere (città a 15 minuti) accompagnata da una riorganizzazione dell'offerta di medicina di territorio*. Lo stesso requisito viene ripreso anche nella sezione relativa ai "tempi, spazi e servizi", dove ci si propone di *garantire servizi essenziali di prossimità nel raggio di 15 minuti a piedi per ridurre gli spostamenti...* E in ultimo anche nella sezione dedicata a "Servizi e quartieri | Tutto a 15 minuti di distanza", si prevede di *rafforzare i servizi pubblici in un'ottica di prossimità, garantendone l'accesso nel raggio di 15 minuti a piedi, equilibrando le differenze tra quartieri, valorizzando le specificità e cercando di ridurre gli spostamenti inter-quartiere*.

Milano dunque, con questa proposta, intende valorizzare i quartieri, che devono offrire servizi facilmente raggiungibili a piedi in pochi minuti, cioè a 3-400 metri dall'abitazione. Una distanza superiore, o l'assenza in questo spazio di fermate di mezzi pubblici, è considerata un disincentivo a camminare e un incoraggiamento a prendere il mezzo privato. La città dei 15 minuti a piedi è la città tradizionale compatta, la città mediterranea, che rappresenta un modello urbano sostenibile dal punto di vista ambientale (anche se ci possono essere dei conflitti nella percezione della stessa da parte del cittadino, già definito da Wiersinga, nel 1997, come paradosso della città compatta). È il modello che negli anni '30 del secolo scorso il sociologo Percy aveva proposto attraverso il blocco di 400 x 400 metri, ripreso dal movimento New Urbanism e modello di riferimento anche nel sistema di certificazione LEED quartieri. In Europa questo modello, identificato anche nel 1990 dal *Green paper on urban environment* della Commissione europea, viene proposto e progettato dall'Agenzia dell'ecologia urbana di Barcellona che prevede che nella "equazione" della vivibilità urbana siano presenti, cioè ad una distanza inferiore a 300 metri dall'abitazione, e accessibili, servizi di prossimità, cioè legati alla rete di mobilità sostenibile (ad almeno 2 o 3 sistemi, tra percorsi ciclo-pedonali e trasporto pubblico), alle attività di utilità quotidiana (da 7 a 10, tra negozi di alimentari al dettaglio, farmacie, edicole...) e altre strutture (almeno 4 tra culturali, educative, sanitarie, amministrative). In altre parole, si considera un'accessibilità molto bassa se si accede a meno del 60% dei servizi di base, sufficiente se la percentuale oscilla tra il 60% e l'80%, mentre sarà considerata buona se raggiunge l'80%-90% e molto buona se questa percentuale supera il 90%.

Mobilità dolce

La città a 15 minuti è un tema strettamente connesso alla mobilità, e trattato in diversi punti del documento e in particolare nel paragrafo "Mobilità | Risparmiare spostamenti e diversificare l'offerta di mobilità". Questo obiettivo di raggiungere i servizi nell'arco di 3-400 metri, si accompagna alla possibilità di promuovere *la mobilità attiva, liberando i marciapiedi dalle auto in sosta, implementando zone 30, istituendo strade residenziali e sviluppando progetti di urbanistica tattica*. Le infrastrutture per la mobilità dolce devono prima di tutto garantire la sicurezza di pedoni, persone in sosta negli spazi pubblici e i ciclisti. Per questo motivo, prima ancora di pensare ai percorsi ciclabili si propone di ampliare i marciapiedi, per consentire un maggior numero di spostamenti pedonali in condizioni di fruibilità e accessibilità migliori rispetto ad oggi. La dimensione dei marciapiedi è uno di quei parametri in gioco per la valutazione dell'accessibilità, e considerato parametro essenziale per garantire la vivibilità degli spazi urbani da parte di tutti. In particolare l'Agenzia dell'ecologia urbana di Barcellona considera ampiezze accettabili le larghezze da 2,5 metri. Ovviamente in presenza di tavolini questa dimensione dovrà essere maggiore. Un altro aspetto che modifica la configurazione spaziale e la relazione tra lo spazio della città e i suoi fruitori, è legato all'invito a *compiere un salto decisivo verso l'utilizzo della bicicletta e dei monopattini, estendendo la rete ciclabile e incentivando i sistemi di mobilità in sharing*. Sia l'ampliamento dei marciapiedi che l'implementazione di nuovi percorsi ciclabili va verso la direzione di aumentare la superficie e la messa in sicurezza della mobilità dolce e la sosta dei pedoni e diminuire le aree di sosta per le auto e le aree carrabili. L'agenzia dell'ecologia urbana di Barcellona ha accompagnato questa strategia con un'altra misura che viene conosciuta come *supermanzanas*, o *super-blocks*, cioè macro-quartieri delimitati da strade con sezione stradale ampia sulle quali riversare il traffico veloce, non locale; in altre parole, l'auto che parte dal quartiere A per arrivare al quartiere C non deve attraversare quartiere B in mezzo, il traffico in questo caso passa nel perimetro del poligono che definisce il quartiere B. Queste proposte risultano ancora più chiare se si leggono anche le indicazioni e gli esempi riportati nel documento "Strade Aperte. Strategie, azioni e strumenti per la ciclabilità e la pedonalità, a garanzia delle misure di distanziamento negli spostamenti urbani e per una mobilità sostenibile". Come abbiamo visto, i giorni di lockdown che hanno registrato una drastica riduzione del traffico, hanno permesso di realizzare una serie di interventi pop-up su alcune delle arterie principali della città di Milano: Corso Venezia, Corso Buenos Aires, Viale Monza, cedono una parte importante della loro sezione alle nuove piste ciclabili. Come riportato nel testo, *le azioni che si intende mettere in atto sono coerenti con quanto già previsto nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato nel dicembre 2018*.

Spazi pubblici

Tuttavia, il vero cuore di questo straordinario programma di rilettura della città di Milano dal punto di vista dei fruitori, che vivono gli spazi della città, frequentano i piccoli negozi, le associazioni di quartiere, le scuole, gli spazi del gioco, dello sport, è il ripensamento del ruolo degli spazi pubblici. Sono diversi gli aspetti presi in considerazione, in questo caso focalizzati per assicurare il distanziamento sociale e la limitazione della mobilità privata, ma in realtà si tratta di strategie ben note a chi si occupa di rigenerazione urbana e di rigenerazione in chiave ambientalmente sostenibile. È interessante osservare come proprio ripartire dagli spazi urbani sia la chiave per mettere a sistema tanti aspetti, come lo spazio urbano sia cioè l'elemento che detta la regola di riorganizzazione di una vita nuova per i cittadini di realtà urbane che cercano una via d'uscita sostenibile da questa tremenda emergenza. È anche sul ripensamento degli spazi pubblici che si basa la strategia per aiutare la ripresa concreta delle piccole attività economiche che rendono vivace e attrattiva un'area. Le nuove regole per entrare in un ristorante in Cina impongono la presenza di massimo 2 persone per tavolo e mai una di fronte all'altra, in Italia si sta ancora ragionando e si propone di collocare i tavoli ogni due metri. Questo significa far chiudere, o meglio non far più riaprire molti bar e ristoranti. Fortunatamente si parla invece di utilizzare lo spazio esterno adiacente al locale, portando i fruitori all'esterno, ambito considerato più sicuro, e di ampliare i marciapiedi per poter ospitare sia tavolini che pedoni. Allargare i marciapiedi significa aumentare anche le condizioni di accessibilità dello spazio pubblico, perché in molti casi significa togliere la possibilità di parcheggiare, allontanando le macchine e quindi aumentando la percentuale di spazio pedonale rispetto allo spazio riservato alle auto. Anche questo aspetto è presente tra i parametri presi in considerazione dalla Agenzia dell'ecologia urbana di Barcellona, e presente anche nel documento del 2020 del Comune di Milano, nel paragrafo dedicato a "Spazi all'aperto per attività commerciali e di somministrazione" dove si prevede di *introdurre il limite di velocità a 30 all'ora in maniera diffusa in città, norma che consente anche l'incremento di spazi per tavolini a margine della carreggiata o in sostituzione di posti auto*, aspetto questo ripreso anche nel capitolo sulla mobilità sostenibile. Anche il paragrafo "Spazio pubblico e benessere | Riconquistare spazio per l'attività fisica, prende in considerazione questo aspetto, sottolineando la necessità di *facilitare la possibilità di posare tavolini per bar e ristoranti sulle aree di sosta ai fini di recuperare parte della capienza persa all'interno col distanziamento*".

Nello stesso paragrafo si prendono in considerazione anche altri aspetti, più legati alla presenza delle persone negli spazi urbani. In particolare si parla di *ampliare la dotazione di spazio pubblico a integrazione dei parchi, prevedendo pedonalizzazioni temporanee diffuse nei quartieri con minor offerta di verde per permettere il gioco e l'attività fisica dei bambini (Play Streets)*. La modalità per realizzare viene suggerita, in maniera complementare, nel paragrafo invece dedicato alle "Piazze Aperte in ogni Quartiere", che si propone di sviluppare su ampia scala i progetti di urbanistica tattica a favore delle pedonalizzazioni, in particolare in prossimità di scuole e servizi e nei quartieri con minor offerta di verde, per agevolare l'attività fisica e il gioco dei bambini.

Su questo tema interessantissimo il documento "Strade Aperte. Strategie", riporta diversi esempi, che derivano anche dall'esperienza a Milano dell'avviso "Piazze Aperte in ogni quartiere" aperto alla collaborazione di tutti i cittadini, attraverso il quale sono pervenute 65 nuove proposte di intervento, attualmente in fase di co-progettazione. Su questo tipo di esperienze occorre ricordare l'iniziativa concretizzata a Saragozza in Spagna dagli architetti Gravalos e Di Monte: un progetto, conosciuto come *Estonoesunsolar*, che realizzò in 13 mesi, tra il 2009 e il 2010, 29 nuovi spazi urbani ricavati da spazi liberi, di risulta attraverso un percorso di progettazione partecipata.

L'urbanistica tattica rappresenta un percorso di progettazione partecipata che porta ad interventi leggeri, veloci ed economici che portano alla conversione di strade o intersezioni ridondanti in nuovi spazi pubblici. Come si legge nel documento "Strade aperte", il carattere temporaneo consente di agire rapidamente e testare soluzioni in maniera reversibile, prima di investire tempo e risorse in una sistemazione strutturale definitiva; si tratta di un approccio prezioso, sia perché condiviso con gli utenti di quegli spazi, ma anche

perché anticipa e rende immediati i benefici, e supporta il processo decisionale verso una soluzione permanente. Ma soprattutto, è prezioso perché permette di aumentare le superfici pedonali e migliorare la distribuzione degli spazi urbani in maniera capillare in ogni quartiere. Nell'ottica di pensare la città e il quartiere come una maglia attraverso la quale sia possibile camminare e pedalare senza soluzione di continuità in aree e percorsi protetti e sicuri, non solo dal traffico, ma anche dal troppo sole in estate, questi spazi diventano tasselli fondamentali. Questo tipo di interventi è coerente e compatibile con l'altro obiettivo del piano di adattamento, e cioè *favorire l'uso dello spazio pubblico all'aperto per eventi culturali e sportivi prevedendo facilitazioni e agevolazioni*. Non potremo più affollare le piazze per i concerti o le proiezioni cinematografiche o teatrali, ma questi piccoli spazi possono essere di supporto alla distribuzione delle persone secondo le regole del distanziamento, sempre nell'ottica dell'ampliamento di quelli esistenti e della loro integrazione. Questi spazi sono anche spazi aperti, nel vero senso della parola, non recintabili e dunque adatti ad ospitare le persone nell'arco di tutte le 24 ore, anche nell'ottica del fatto che i servizi dovranno pensare ad orari nuovi di apertura, così come bar e ristoranti e le persone di passaggio che si muovono per svolgere queste diverse attività saranno distribuite in un arco temporale più lungo. Anche chi lavorerà sempre più spesso da casa avrà la possibilità di fare un giro durante la pausa del lavoro per mangiare un panino o un gelato nello spazio attrezzato vicino a casa.

Altro punto importante che coinvolge i piccoli spazi aperti di questa maglia, è legato al fatto che le regole del distanziamento che riguardano in prima istanza i mezzi pubblici ci porteranno ad attese più lunghe rispetto al passato del mezzo su quale potremo salire. Ecco che anche gli spazi all'esterno delle metropolitane, o vicino alle fermate dei mezzi pubblici di superficie devono poter accogliere le persone per soste brevi, con sedute, aree protette dal sole e dalla radiazione solare eccessiva.

Un ultimo punto che mi sembra importante trattare è la questione legata alla vita che cambia anche per i bambini. È una trasformazione cruciale, presa in considerazione anche dal piano di adattamento, in particolare nel paragrafo "La città dei bambini | Scuola aperta e diffusa". Si propone di *aprire, in modo controllato e progressivamente più libero, gli spazi della città a bambini e ragazzi: piazze, giardini, parchi, spazi sportivi e spazi culturali, come luoghi di apprendimento e socialità, oltre agli spazi scolastici*. Si parla anche in un'altra sezione del documento di *incentivare i condomini a consentire il gioco negli spazi comuni, come già previsto dalle norme comunali (spesso superate dai regolamenti condominiali)*. In questo momento le aree gioco sono chiuse e non è consentito usare l'attrezzatura per il gioco che prevede assembramento di bambini. Forse si può pensare di riorganizzare i giochi che permettono il distanziamento sociale, e, attraverso la strategia dell'urbanistica tattica che spesso utilizza in una prima fase di sperimentazione colori per identificare funzioni e delimitare aree, si possono ridisegnare tutti quei giochi della tradizione che non prevedono assembramenti, come il gioco della campana, la chiocciola, e così via, che hanno l'ulteriore funzione di riavvicinare bambini e anziani, nipoti e nonni, anche solo nella condivisione di una stessa idea di gioco, e che può essere realizzata sia negli spazi pubblici che nei cortili residenziali, liberati, almeno in parte dalle auto private. Su questo aspetto qualche indicazione può arrivare dal lavoro e dai percorsi di progettazione partecipata portati avanti dall'associazione culturale di Lodi, *Animum Ludendo Coles*.

Questa dimensione, anche traumatica, per un po' di tempo non permetterà ai bambini e ragazzi di riabbracciare i propri amici e compagni di scuola, e probabilmente, stando a quelle che sono le proposte di avere in classe massimo 15 bambini per volta, neanche incontrarli a distanza. La scuola si sta riorganizzando per consentire di avviare il prossimo anno accademico secondo modalità ancora in discussione, ma una cosa può essere già sostenuta con convinzione, e cioè che la maggior parte delle nostre scuole dispone di cortili scolastici, che in alcuni casi fanno parte del metodo di insegnamento (vedi metodo della scuola steineriana e Rinnovata Pizzigoni a Milano), ma molto spesso per niente o poco utilizzati. Essi sono la vera risorsa a cui dobbiamo attingere per poter ricostruire la comunità della scuola. Sono aree che possono essere attrezzate con poche risorse ma consentono, nel rispetto del distanziamento sociale di svolgere la maggior parte, se non tutte, le attività scolastiche. E non parlo di clima. Il nord Europa ci insegna che l'attività didattica nello

spazio esterno, sia di pertinenza ma anche all'esterno dello spazio scolastico è una prassi, che prescinde dalle condizioni meteo e climatiche. Se è vero che non possiamo trasferire tutta la scuola all'esterno, è però vero che si possono garantire momenti di compresenza di tutta la classe o più classi almeno in determinati momenti. Il piano di adattamento prende in considerazione questo aspetto, anche se solo con un accenno nella sezione del duplice uso delle infrastrutture, e in particolare quando parla del "Riuso temporaneo di infrastrutture e immobili per dare un contributo significativo alla gestione delle emergenze. *Milano school oasis, Scuole aperte* prevede di *destinare gli edifici scolastici in particolare nei mesi estivi a luoghi di accoglienza e le aree verdi prossime ad attività di accompagnamento educativo.*

Ma questo cosa c'entra con la rigenerazione urbana? Cosa c'entrano i cortili scolastici con gli spazi urbani, a disposizione della comunità? Se pensiamo a Milano, praticamente niente, ma se pensiamo per esempio alle esperienze, incoraggiate anche da regolamenti comunali, in particolare in Italia delle città di Torino e Bolzano allora c'entrano eccome. Torino ha aperto negli anni scorsi 80 cortili scolastici, mettendoli a disposizione del quartiere in orari diversi dall'orario scolastico; in altre parole, quando la scuola chiude si aprono i cortili. Così come succede per le palestre e le aule che la sera vengono occupati per attività aperte agli esterni, allo stesso modo si può fare con gli spazi del cortile. Anche in questo caso il cortile è una risorsa straordinaria, soprattutto di quei quartieri che hanno una scarsa dotazione di spazi pubblici.

Mettere a disposizione il cortile scolastico, escludendo le attrezzature eventualmente presenti per la didattica, implica da parte dell'amministrazione pubblica un impegno, riguardo la dotazione di attrezzature comuni sia per il gioco degli studenti nelle ore di intervallo, sia per le ore extra-scolastiche, ma soprattutto la manutenzione e la pulizia dello spazio che la mattina alle 8 deve essere pronto ad ospitare la comunità scolastica.

Un ultimo spunto di riflessione prima di chiudere, considera questo documento nel contesto più complessivo delle strategie di adattamento ai cambiamenti climatici. Si tratta di un piano di adattamento della città di Milano al COVID che grazie alla sua visione, che assegna agli spazi pubblici il ruolo di riorganizzare gli spazi della città, i tempi di fruizione e le funzioni, è in coerenza e compatibile con le strategie di adattamento climatico legate ai due effetti principali che interessano di Milano: l'incremento dell'isola di calore urbano, in occasione per esempio delle ondate di calore estivo, e la gestione in alcuni momenti dell'anno delle acque meteoriche in eccesso, che l'impermeabilizzazione delle aree urbane ha reso molto difficile da gestire. Se attraverso l'urbanistica tattica si riesce a "riconquistare" uno spazio urbano, trascurato o destinato alla mobilità privata, è attraverso la progettazione in chiave sostenibile che questi spazi consolidano la loro funzione sociale e ambientale, rendono permanente una piattaforma di resilienza tout court, in particolare attraverso il miglioramento dell'infrastruttura verde e blu, cioè l'incremento della presenza di vegetazione e alberature, acqua e materiali adeguati, e strategie che mettano a sistema questi elementi nella gestione delle emergenze ambientali. Se riusciamo a fare tutto questo, vuol dire che gli spazi urbani diventano il volano più importante per una rivitalizzazione della città anche per altre tipologie di crisi, più o meno provvisorie.