

CITTÀ TRA PANDEMIA E CLIMATE CHANGE: LA "X-MINUTE CITY"

(DI LORENZA SPINA)

Abstract: La "x-minute city" si basa sul modello della città compatta e si propone come risposta all'interrogativo su come possono cambiare le città messe a dura prova da pandemia e cambiamento climatico. Gli spostamenti in automobile si riducono favorendo quelli a piedi o in bicicletta, questo grazie ad una maggior quantità di servizi, a disposizione del cittadino, all'interno del proprio quartiere. Numerose città hanno inserito all'interno degli obiettivi dei propri Piani quello di creare dei quartieri di "x-minute". Avvalendosi degli standard imposti per i servizi collettivi ed i raggi d'influenza che questi devono coprire, è stata fatta un'analisi ed un confronto tra due quartieri napoletani: il Vomero e Pianura.

Le città del secolo scorso sono state costruite attorno ad un'idea di efficienza che si fonda su un'economia di scala. Ogni zona all'interno della città era specializzata: zone in cui ci si diverte, in cui si lavora, in cui si torna a casa. Le attività produttive inquinanti si trovavano ai confini della città, gli uffici erano aggregati per permettere una comunicazione più veloce, dato che ai tempi poteva avvenire solo in presenza, il commercio per essere più efficiente, offrendo di più a costi minori, avveniva in centri commerciali di grandi dimensioni. Tutto ciò ha fatto progettare le città della mobilità che hanno comportato un abuso dei trasporti provocando danni a livello ambientale. La pandemia non ha fatto altro che accelerare questa crisi ponendo le persone di fronte a nuovi bisogni come l'importanza di avere lavoro e servizi vicini alla propria dimora o conoscere chi abita nel proprio quartiere.

Il modello urbano che si contrappone a quello della città delle distanze è dunque quello della città delle prossimità.

Questo tipo di impianto si ottiene attraverso una nuova ecologia del tempo ovvero una maggior attenzione nella disposizione dei servizi che devono trovarsi a pochi minuti di distanza, a piedi o in bicicletta, dalla casa di ogni cittadino. Il centro di questo impianto dunque è la persona stessa. Ricostruire intere città tuttavia sarebbe troppo difficile, così, grazie agli strumenti messi a disposizione dall'urbanistica e dalle nuove tecnologie, è possibile cercare di migliorare le città esistenti. Un esempio è il modello della città cablata ossia un'adozione sempre più intensa delle tecnologie informatiche per permettere una comunicazione anche a grande raggio senza bisogno di spostamenti, motivo per il quale, ad esempio, non esisterebbe più l'esigenza prima citata di una zona solo per uffici. Tutto questo contribuirebbe ad un alleggerimento della rete del trasporto cittadino e una perdita progressiva del concetto di "zona"

intesa come una stretta specializzazione di un'area territoriale, favorendo invece la creazione di un'area mista.

Altra problematica che possiamo riscontrare nelle città moderne sono la mancanza di adeguati spazi pubblici come luogo di incontro e aggregazione. Interviene in questo campo il Tactical Urbanism che vuole favorire processi di attivismo urbano coinvolgendo gli abitanti che partecipano alla rigenerazione del proprio quartiere.

Degli esempi di urbanismo tattico in alcune città sono:

- Parking Day, Torino. Una giornata in cui la strada viene chiusa ai veicoli. I cittadini realizzano dei parchi per usi creativi nello spazio dedicato ai parcheggi, questo anche per sottolineare i mq di aree destinati a quest'uso.
- Guerrilla Gardening, Milano. Le aiuole vengono curate dagli abitanti del quartiere trasformandole ad esempio in piccoli orti urbani.
- Piazze Aperte, Milano. Colorazione della pavimentazione e realizzazione di arredi urbani ad opera dei cittadini per rendere le piazze più attrattive.

A causa dell'industrializzazione dei paesi europei avvenuta nel XIX secolo, ad oggi abbiamo numerosi spazi dismessi e ci sono stati lasciati in eredità un gran quantitativo di vuoti urbani. In questi casi si può operare attraverso l'Urbanistica Temporanea che si riferisce di solito ad iniziative a breve termine e a basso costo che mirano a rivitalizzare quei vuoti e la vita locale, riducendo la criminalità che spesso si concentra in tali zone, sfruttando una sorveglianza passiva. Esempi di Temporary Urbanism sono l'aeroporto dismesso di Berlino trasformato in giardino comunitario finalizzato alla coltivazione individuale e collettiva o il cantiere navale abbandonato situato ad Amsterdam in cui si svolgono concerti, mercatini dell'usato, festival.

La città della prossimità, come abbiamo detto, mira quindi a favorire lo spostamento pedonale, ma laddove non sia possibile bisogna cercare di favorire il trasporto pubblico o condivisibile rispetto a quello individuale motorizzato. Scegliere mezzi di trasporto sostenibili e lasciare l'auto a casa offre numerosi benefici come una riduzione del traffico, dei costi di trasporto, degli incidenti e dell'inquinamento, miglioramento della qualità della vita e maggiore interazione tra le persone. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) post-Covid propone un restringimento delle corsie veicolari per ricavare spazio dedicato alla mobilità leggera come corsie ciclabili ed un allargamento dei marciapiedi che favorisca il distanziamento. Sempre secondo il piano, il limite di velocità deve essere imposto a 30 km/h e devono essere fatti alcuni interventi fisici sulla strada per evitare che i veicoli superino tale velocità. Questi interventi consistono per lo più in rialzamenti e corsie non perfettamente dritte che

costringono i veicoli a rallentare o in alcuni casi addirittura chiudere alcune strade al traffico. Altro sistema di trasporto utile per rendere la mobilità più sostenibile è quello dei veicoli condivisi ovvero la Mobility Sharing. I veicoli condivisibili sono auto, motorini, monopattini e biciclette. In Italia solo poche città hanno a disposizione tutti e quattro i servizi: Milano, Torino, Roma e Firenze, nessuna del sud. Adottando nuovi strumenti come quelli citati fin ad ora, numerose città hanno inserito all'interno degli obiettivi dei propri Piani quello di creare dei quartieri di "x-minute". Tra questi c'è in primis la sindaca di Parigi Anne Hidalgo. Nel 2020 durante la campagna elettorale ha proposto *La Ville du quart d'heure* supportata dal professore franco-colombiano Carlos Moreno, docente della Sorbona di Parigi, che si è fatto portavoce della nuova concezione dell'idea di prossimità all'interno della città orientata verso lo sviluppo sostenibile.

Volendoci rapportare ad una realtà più vicina a noi sono stati analizzati e messi a confronto due quartieri Napoletani: il Vomero come esempio positivo del concetto di quartiere con tutti i servizi a portata di mano e Pianura invece un esempio negativo in cui poter applicare i principi e le tecniche in campo urbanistico che abbiamo precedentemente trattato. Il lavoro è stato svolto verificando se fossero stati rispettati gli standard per i servizi collettivi suddivisi secondo l'art. 3 del D.M. 1444/68 e i raggi d'influenza esplicitati dalla circolare 425/67. Ciò vuole mettere in luce tutte le esigenze e le potenzialità di questi quartieri.

Evidenziando le differenze ed i disagi che creano la mancanza di determinati servizi e spazi ai cittadini, risentiti soprattutto durante l'epoca pandemica, si capisce come la scelta di attrezzature di interesse generale può rivestire un ruolo determinante nello sviluppo di un territorio incrementandone l'attrattività. La mancanza di determinati servizi può influire sulla socialità e ciò ad esempio ha reso Pianura un quartiere "dormiente" e poco attrattivo, non frequentato dagli stessi residenti. Al contrario, il Vomero, è un quartiere ben servito dai trasporti pubblici, ha una sua identità e storia ed è autosufficiente dal punto di vista dei servizi, delle realtà sociali e culturali: sono presenti servizi sanitari, scuole, biblioteche, cinema, teatri, un impianto sportivo ecc. Nonostante si trovino a soli 4km di distanza, le realtà di queste due zone napoletane sono molto differenti.

Lo studio condotto vuole essere un supporto nella scelta di attrezzature di interesse generale che siano più funzionali alla valorizzazione del territorio per una crescita economica, culturale e sociale dell'area.

