

Quale mobilità per la prossima normalità?

La lentezza come strategia nel tempo post-Covid 19

Paolo Pileri
Politecnico di Milano
paolo.pileri@polimi.it

© 2020 The Author(s)
This article is published
with Creative Commons
license CC BY-SA 4.0
Firenze University Press.
DOI: 10.13128/contest-11717
www.fupress.net/index.php/contesti/

keywords
slowness
covid-19
normality
sustainable mobility

The Covid19 pandemic has opened unexpected scenarios in our 'normality' by launching some provocations which, if caught, suggest new ways of urban design&planning. Till now, the use of speed has been excessive and excessively driven by the most polluting and invasive forms of private mobility. Not only cities and territories have embraced the vehicular traffic, but also societies and individuals have undergone the fascination of speed to the point that they can no longer separate from it, stopping any possible alternative. The lockdown has overturned part of all this by arising a series of social and urban questions that had been forgotten. These

Domande mute

Chi l'avrebbe detto che saremmo rimasti fermi per sessanta giorni? Fermi. Auto spente. Solo passeggiate in casa o nei propri giardini, terrazze e cortili condominiali. Un virus invisibile ci ha stesi come un pugile stende l'avversario, ma senza sferrare un colpo. D'altronde quell'avversario, noi, era salito sul ring già fiaccato da tempo. Ed è di questo

fiaccamento che dobbiamo occuparci visto che non possiamo più permettercelo nel futuro. Il virus ci ha svelato un Paese forte nella pazienza e nell'abnegazione del pronto soccorso, ma molto più fragile del previsto nelle sue strutture politiche e amministrative. Queste non avevano messo a punto nessuna prevenzione e l'improvviso fermo non è stato più enorme di quel che è stato solo grazie alla buona volontà di molti. Ma non tutti. Non è così che un Paese può pensare di affrontare la sua storia, fiaccato da un modello

include the right to slowness, that is to say, to experience the city at different rates than those imposed by 'accelerated normality'. This contribution focuses on those questions to understand if and how to make more room to slowness in the design of our cities and territories. It is up to us to grasp the opportunity to begin a great changing and to eliminate unsustainable habits that we have considered normal for too long.

di sviluppo e di società che non ha avuto il sano coraggio di mettere in discussione. Un Paese convinto che la normalità pre-Covid fosse la migliore possibile. E qui sta il punto più cruciale di quel che è successo. La pandemia è stata l'occasione per ripensare in che modo vogliamo stare nel futuro, come persone, comunità e società? È stata l'occasione per sollevare dalla solita palta del litigio politico-propagandistico il dibattito portandolo al piano di sopra, quello culturale? Gli esperti della ripresa economica si sono precipitati nell'arena pubblica proponendo la soluzione più facile e rapida, ovvero incentivi a tutti, o quella più difficile ma duratura, ovvero disegnare un nuovo modello socio-economico? L'aiuto dello Stato è stato invocato da tutti, inclusi da quelli convinti che se ne deve stare alla larga dagli affari e dal

mercato, ma lo Stato ha colto l'occasione per far capire che senza di lui non si va da nessuna parte? Ha chiesto a chi sta soccorrendo un nuovo patto sociale, giusto per evitare di dare soldi a chi, domani, tornerà come se nulla fosse stato al suo tran-tran del 'nero' non capendo che l'evasione che soffoca il Paese al ritmo di 120 miliardi all'anno, soffoca i suoi ospedali, le sue scuole, il suo welfare rendendoci tutti più fragili? Abbiamo visto città e mobilità come mai prima, natura e aria pulita come nessuno avrebbe scommesso di respirare. Tutto questo ha mosso qualcosa? E poi, gli intellettuali si sono sentiti o hanno preferito la consegna del silenzio, forse sbigottiti, forse per 'convenienza', forse per mancanza di argomenti? Su quest'ultima questione, che ci riguarda assai, sarebbe bello fermarsi a riflettere in modo collegiale. Non per fare nessuna caccia alle streghe, ma per provare a riflettere con franchezza sulla forma delle responsabilità civili di ogni ambiente disciplinare. Non possiamo tirarcene fuori. I terremoti fanno più vittime là dove i territori non sono stati messi in sicurezza per tempo e con Covid non possiamo dire che sia stato del tutto diverso. Il nostro discutere di governo del territorio e di modello di sviluppo va annoverato o no tra i co-responsabili del fiaccamento del Paese? Queste le domande a cui è difficile rispondere.

La tempesta che non riconosciamo e il lutto in cui non ci sentiamo

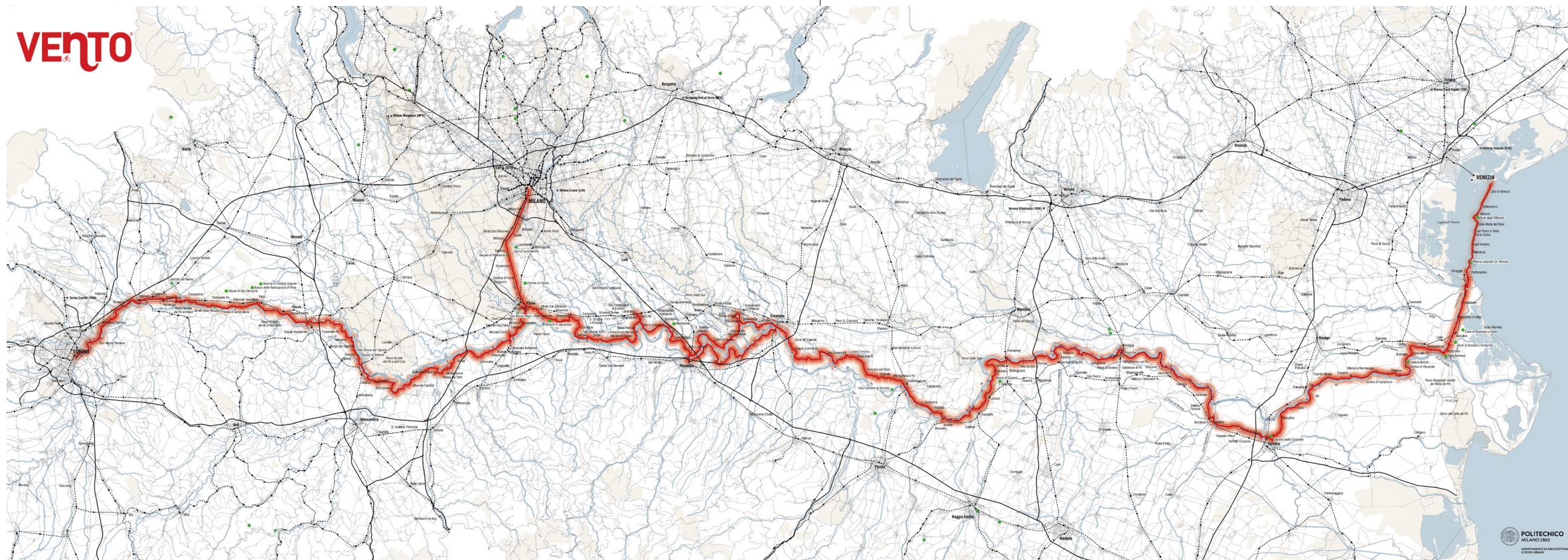
I sessanta giorni di #ioestoincasa imposti da Covid li ho vissuti avvertendo una forte esigenza di chiarezza metodologica più che una tensione verso la ricerca di rimedi. Da un lato il pugno che ha fermato tutto mi ha di nuovo suggerito che per curare la miopia con la quale cerco di allungare lo sguardo della mia ricerca è più che mai fondamentale esercitare e irrobustire lo spirito critico e, finanche, il dissenso e la disobbedienza civile, nel senso che ai termini hanno dato Henry David Thoreau, Hannah Arendt, Martha Nussbaum e alcuni altri dopo di loro. Non possiamo star dietro alla convenienza del *mainstream*, alle giravolte a cui ci costringe il teorema del compromesso pur di non disturbare il manovratore. Dobbiamo anticipare. Quel fiaccamento del Paese forse ha anche a che fare con lo scarso spirito di anticipazione da parte nostra, la forza intellettuale. Dall'altro, quello stesso pugno, spegnendo ogni movimento attorno a noi, ha liberato un tempo sospeso che avremmo dovuto riempire (e possiamo ancora farlo) con l'accertamento di consapevolezza di nostri eventuali errori culturali nel tempo pre-Covid. Avvilto dai ripetuti fallimenti nella tutela della natura, Antonio Cederna diceva che "Non sarà mai possibile cambiare rotta se non siamo disposti a riconoscere fino in fondo gli errori commessi. Solo allora, sfiniti ma in fondo un po' più

consapevoli di prima, possiamo accettare qualcuno che ci dice di cambiare" (Cederna, 1975, p. 351). Prima di avventurarsi in ricette per il cambiamento c'è da passare per il varco stretto del riconoscimento degli errori, delle cose non dette, della messa a fuoco della vastità delle cose che potevamo fare e che invece abbiamo schiacciato soffocando i cambiamenti che improvvidamente abbiamo rimandato per scarsità di coraggio e amor di convenienza. Di cambiamenti si è molto sentito parlare durante il *lockdown*, ma più con una narrazione rovesciata dove i cambiamenti annunciati erano quelli che avremmo subito e non che avremmo voluti o che finalmente ci apparivano necessari. Dalla pandemia usciamo sicuramente cambiati, ma questo non spiana la strada ad alcuna premessa per voler cambiare, perché un cambiamento segna una discontinuità con il passato una volta che quest'ultimo è stato definito collettivamente problematico. Occorre quella che Norberto Bobbio chiamava chiarezza intellettuale (Bobbio, 1955 in Bobbio, 2015) che si costruì proprio durante i giorni funesti della lotta antifascista come avremmo dovuto costruirla durante il *lockdown*. Durante

la Resistenza si gettarono le basi culturali per un nuovo patto sociale. Per Bobbio aver usato quel tempo buio per far chiarezza intellettuale permise di segnare un solco preciso al di là del quale inventarsi il mondo nuovo, spogliarsi dalle logiche precedenti senza cedere alla trappola di rimandare ad altra data, per poi trovarsi a decidere nell'urgenza che, come ben sappiamo, spinge a fare presto e a pensare poco. La domanda di oggi allora è: nella tempesta Covid ci siamo regalati il dubbio di fare chiarezza intellettuale? Abbiamo provato a dubitare del paradigma insostenibile da cui provenivamo cercando di capire quanto fosse figlio del virus (Fontana, 2020)? Dal mio pur piccolo e limitato osservatorio ho sentito la mancanza di una riflessione 'alta' durante il *lockdown* o, se da qualche parte c'è stata, non ha rubato la scena. Tante le liste delle cose da fare e non fare, tanti DPCM densi di parole imprecise e ordinanze per regionalizzare i DPCM e poi FAQ per spiegare i DPCM e ordinanze comunali per interpretare quelle regionali. Nel mezzo di questa ridondanza di indicazioni spaesanti, nessun accertamento di responsabilità culturali, nessun dubbio sul cambiamento di modello di sviluppo. Solo il Papa, in una piazza San Pietro deserta e piangente, ha dato cittadinanza al dubbio e all'autocritica.

La tempesta smaschera la nostra vulnerabilità e lascia scoperte quelle false e superflue sicurezze con cui abbiamo costruito le nostre agende, i nostri progetti, le nostre abitudini e priorità. Ci dimostra come abbiamo lasciato addormentato e abbandonato ciò che alimenta, sostiene e dà forza alla nostra vita e alla nostra comunità. [...] Con la tempesta, è caduto il trucco di quegli stereotipi con cui mascheravamo i nostri 'ego' sempre preoccupati della propria immagine; ed è rimasta scoperta, ancora una volta, quella (benedetta) appartenenza comune alla quale non possiamo sottrarci: l'appartenenza come fratelli (Papa Francesco, 2020)¹.

Sta a noi decidere se queste parole, che definirei civili ben prima di religiose, ci interessano e riflettono una tempesta che scroscia anche nel campo disciplinare del governo del territorio e degli studi urbani. Soprattutto se interessa noi accademici con le nostre cattedre di 'alta cultura', come ci ricorda la Costituzione all'art. 33, dove 'alta' sta a ricordare la libertà da condizionamenti, da poteri, da rendite, da conformismi e compromessi. Sono domande alle quali non sono riuscito ancora a trovare risposta. Forse la modalità di dibattito '*smart*' non hanno aiutato, anche se l'aggettivo *smart* appiccicato a città l'abbiamo accarezzato più volte. Non voglio pensare che quella tempesta non abbia lasciato segni da nessuna parte solo perché ha sbattuto contro una società divenuta zelante nel non coltivare



alcuna convinzione (Deneault, 2017). Se fosse così sarebbe un'altra cicatrice grave che si aggiunge alle tante lasciateci in eredità da Covid. Senza quella riflessione umile e critica che fa chiarezza intellettuale, il rischio di finire a riprendere la musica di prima è altissimo. Il grande lavoro culturale che andava fatto per rendere meno doloroso il cambiamento ci avrebbe aiutato a capire le ragioni e ad accettare la svolta. Un lavoro culturale che poteva sfruttare la potenza del lutto #iorestoacasa, quando la probabilità di assorbimento concettuale si moltiplica. Quel lutto era il momento per seppellire un 'credo' sociale e non solo i nostri poveri morti, per

provare il cambiamento che non riuscivamo a tentare da anni (Klein, 2020)². Rifletterci il giorno dopo non è uguale perché subentra la distrazione e la legittima aspettativa di 'riprendere' la vita che, non avendo elaborato neppure il dubbio dell'alternativa, copierà quella di prima se non peggio. Perché abbiamo perso l'attimo? Nel nostro strano mondo dell'urbanistica, quando nel 1966, fummo alle prese con alluvioni, frane e allagamenti tragici a Venezia, Agrigento e Firenze, non mancò un Giovanni Astengo con la geniale e lucida idea di pubblicare il n. 48 della rivista Urbanistica con una copertina completamente nera, a lutto. Urbanistica e urbanisti erano

in lutto. Il suo editoriale non fu un elenco di ricette pronto uso e di 'invocazioni al ritorno alla normalità', ma un franco richiamo alle responsabilità dell'urbanista, a quanto aveva trascurato, a una natura oltraggiata nell'indifferenza generale e da piani urbanistici compilati da mani irresponsabili. Oggi non siamo riusciti a sentirci in lutto per aver mancato di pensiero e sensibilità nella precedente normalità. E questo è triste e denuncia un generale logoramento delle nostre sensibilità civili e dell'esigenza di farsi spazio sulla scena pubblica per dissentire in senso nussbaumiano.

La dorsale cicloturistica VENTO

Fig. 1
 Il tracciato della dorsale cicloturistica VENTO è lungo 700 km ed è appoggiato prevalentemente sulle sommità arginali. Quello qui presentato è tracciato così come risultato del lungo e intenso lavoro di partecipazione sul territorio a partire dalla proposta del 2012 del Politecnico di Milano - www.progetto.vento.polimi.it (Foto: Alessandro Giacomel)



Quale normalità?

A metà marzo in piena ascesa della tempesta Covid, sui muri di Madrid è comparso un grande pannello con scritto: «Non torneremo alla normalità, perché la normalità era il problema». Nulla di più vero. Un tatuaggio sulla pelle di una città che le rappresentava tutte e che svuotandosi stava svuotando di senso la stessa idea di città. Cos'è una città senza il libero brulicare di abitanti nel suo ventre e nelle sue arterie? Madrid stava mandando un grido di allarme a urbanisti, politici, imprenditori, cittadini, associazioni. A tutti. In quella città qualcuno con coraggio e giocando d'anticipo metteva in dubbio il modo in cui avevamo accettato di vivere fino ad allora. Non so negli altri paesi, ma in Italia l'istinto di conservazione ha subito preso la scena, agendo da grande obnubilante collettivo. «Andrà tutto bene» è stato il mantra che ha ingessato il pensiero e ordinato a tutti di fare una sola cosa: aspettare tempi migliori. Il ritorno alla normalità è diventato immediatamente la ricompensa da guadagnarsi per buona condotta. Nei discorsi ufficiali del Premier³ a reti unificate e alla Camera dei deputati (dal 4.3 al 30.4) una sola volta in 60 giorni si è detto velatamente che era il caso di «ripensare il nostro modello di sviluppo» (30.4). L'auspicio al ritorno alla normalità è stato invece chiaro perché «seppure con la gradualità necessaria, è un'aspirazione di tutti» (21.4), perché «il Paese possa incamminarsi sulla strada della

riconquista di una vita quanto più normale e serena» (30.4). Vero, ma quale normalità? Su questo non si è aperto il minimo dibattito pubblico. Il dispiacere per non tornare alla precedente normalità era invece vivido: «Il Governo non può assicurare il ritorno alla normalità della vita precedente» (30.4), come dire che 'vorrebbe tanto, ma si scusa perché proprio non ce la fa ora'. Beh, non è esattamente quel che appariva scritto a Madrid. Siccome abbiamo necessità di crescere, capire, elevare il nostro spirito laico, interrogarci, dare spazio al pensiero critico per costruire un nuovo scenario e non fare retromarce verso normalità che non lo erano, non tutto è perso e il tempo per discutere e impostare il cambiamento è ancora aperto. Ma non lo sarà per sempre e le occasioni se si perdono non è detto ritornino. Fino a oggi il meccanismo di risposta alla 'ripresa' economica ha imposto le sue regole senza nulla di originale: prestiti, indebitamento dello Stato, distribuzione di incentivi senza premiare ora l'uno o l'altro settore economico perché più rispondente a un qualche paradigma di cambiamento o nuova normalità o sostenibilità. L'unico forte slancio è stato verso le applicazioni tecnologiche anche se sappiamo bene che aiutano con una mano ma pongono nuovi problemi con l'altra. Rimanere socialmente distanziati ma appiccicati a un video ci rende migliori davvero? Farsi tracciare ovunque ci va bene? Non vale invece la pena capire da dove originano questi guai e non



solo quali cerotti applicare a ferite troppo profonde per rimedi così leggeri seppur 'smart'?

La prima vittima del virus: l'attenzione all'ambiente

Dentro il vaso grande della prossima normalità bisogna capire se c'è spazio per la questione ambientale. Che posto ha occupato nella crisi Covid? Tema centrale o marginale? Strategico o accessorio? In una società come la nostra dove all'ambiente è sempre stato riservato lo strapuntino in fondo alla sala non c'era molto da aspettarsi. Anche se questa volta c'erano delle premesse ancor più solide del solito, perché c'era il *Green Deal* Europeo sfornato dalla presidenza europea e consegnato al parlamento europeo

a dicembre 2019 (COM/2019/640 final). Un appiglio che anche l'alpinista politico e intellettuale più disattento poteva usare per togliersi dall'impiccio di una arrampicata divenuta improvvisamente difficile. Ma di *Green Deal* non abbiamo sentito parlare affatto e, soprattutto, ai cittadini non è stato proposto come una strategia per uscire dalla crisi. Paradossalmente ha avuto più scena il contrario: la questione ecologica è stata silenziata in quanto, anche se non detto esplicitamente, percepita come un freno da accantonare in nome dell'urgente ripristino della normalità. E così, l'imperativo della (ri-)crescita ha immediatamente ritrovato il suo posto in prima fila. Poco importa se correre dietro alla crescita non garantisce automaticamente più democrazia, né una



popolazione più sana, impegnata e istruita, né moltiplica le occasioni per una buona vita accessibile a tutti (Nussbaum, 2011). E così in men che non si dica i guanti e le mascherine hanno scritto e annunciato provvedimenti a-ecologici, accettati con poche proteste. I parchi sono stati subito chiusi perché sedi di pericolosi assembramenti. Il traffico subito liberato dalle morse delle zone a traffico limitato. Milano e Roma ad esempio le hanno subito sospese fino al 31 maggio. Le bici vietate sui treni in Lombardia, senza nessun perché. Tutti segnali che educano i cittadini all'idea che se c'è un'emergenza, la questione ambientale e i comportamenti green vanno subito sospesi. Proprio nel momento esatto in cui occorreva fare uno sforzo culturale diverso, non facile né intuitivo certo, questo è mancato. Anche il mondo intellettuale non ha sollevato quei ragionevoli dubbi

che aveva possibilità e dovere di sollevare. Se il *Green Deal* Europeo è stato messo da parte, un destino non diverso l'ha subito l'Agenda2030⁴ dell'ONU che poteva invece essere presa e messa all'opera proprio accompagnando le diverse decisioni politiche per 'riprendersi'. Invece durante Covid l'Agenda è scomparsa da quel pochissimo di scena pubblica che aveva. E dire che i 17 goal erano e sono 17 vie maestre per appoggiare una nuova, questa per davvero, normalità. Basta copiare e incollare e, se si vuole, pure migliorare. È vero che la pandemia, con la sua luttuosa tragicità, ha catturato la scena ed era difficile farsi spazio tra i virologi per affermare argomenti ecologici, ma sappiamo altrettanto bene che il medico pietoso è proprio colui che 'infistolisce la piaga', come dire che lo spazio per non retrocedere va sempre trovato. Nonostante la nebbia

calata su giganti ecologici come il *Green New Deal* e l'Agenda2030, alcuni spunti per far capire a politici e società, che la pandemia aveva a che fare con inquinamento e cattive politiche ambientali non sono mancati. Uno su tutti le affermazioni di Francesca Dominici dell'università di Harvard riprese dalla stampa nel bel mezzo del *lockdown* (Tebano, 2020). Ma non hanno sortito effetto in una cultura politica ecologicamente algida e strutturalmente disinteressata a prendere sul serio l'imperativo della transizione ecologica. Nel mentre, però, vivevamo di estatiche contraddizioni, ricevendo e inviando, ammirati e ammiranti, foto di una natura che si riprendeva il suo spazio in città, di animali selvatici pascolanti ai bordi metropolitani, di delfini nei porti e di fresche e chiare acque in fiumi che dieci giorni prima erano grigi. Come se non bastasse, abbiamo scoperto che le nostre città vestite di silenzio e zero traffico erano molto più belle e vivibili. Abbiamo apprezzato i negozi di vicinato, dimenticati per correre in auto dietro alle offerte dei centri commerciali. Sui social i ragazzini si scambiavano mappe dell'IPCC che mostravano la scomparsa dello smog in Cina come nella Pianura Padana. Tanti spunti sono passati sotto gli occhi di tutti, decisori politici, uomini di cultura, urbanisti, ma si vede che non sono stati ritenuti sufficientemente all'altezza per irrompere sulla scena pubblica e divenire spunto per stimolare dibattiti e alzare la

voce su temi che meritano di essere letti. Niente di tutto ciò. Anche la *taskforce* Colao, nominata dal governo per impostare la fase 2 post-Covid, è stata all'insegna di manager privati ed esperti di economia e finanza, lontani anni luce dal concetto di ecologia. Pochissimi intellettuali hanno sollevato dubbi su quella composizione così sbilanciata. Al massimo qualche commento era per dire che mancava la rappresentanza di quel settore o dell'altro, non per preoccuparsi dello sguardo a forte rischio di insostenibilità di chi era là. In ogni caso non sarebbe stato un rimedio riparatore avere a quel tavolo un urbanista o un naturalista o un fisico dell'ambiente giusto per reggere la bandiera green perché sappiamo che occorrono persone di spiccata sensibilità ecologica e sufficiente energia per opporsi allo tsunami del solito modello sviluppatista. Occorrono persone non disposte a mettere le mediazioni davanti alle soluzioni, se le prime non frenano crisi e disastri ambientali. Occorrono, per dirlo con le parole di Martha Nussbaum, persone che dimostrino di possedere pensiero posizionale che è la "attitudine a vedere il mondo dal punto di vista dell'altra creatura" (Nussbaum, 2011, p. 53) dove per altra creatura qua intendiamo la natura. Qui sta il perno della questione. E questo vale anche per casa nostra, quella degli urbanisti, silenziosa come non mai in quelle settimane. Nessuna presa di posizione da parte di nessuno. Neppure un timido

comunicato delle varie società di riferimento per invitare quella *taskforce* a tenere un 'altro' sguardo. E siccome "la cultura non ha senso se non ci aiuta a capire gli altri, a soccorrere gli altri, ad evitare il male" (Bianciardi, 1957, p. 39) è difficile accontentarsi di quella incomprensibile timidezza degli urbanisti a trovare il modo di irrompere nella scena pubblica e dire qualcosa. Se abbiamo delle idee, e le abbiamo, queste rischiano di smettere quasi subito di essere idee se non sono comunicate agli altri. Accontentarsi di parlarne per ambiti ristretti è una possibilità (peraltro scarsamente praticata o comunque anch'essa 'distanziata') ma non possiamo nascondere che è più consolatorio che rivoluzionario. Scegliere la consegna del silenzio dalla scena pubblica equivale per molti versi a compiacere chi la calca oppure a rifugiarsi nell'annosa questione di essere una categoria in crisi. E non diciamoci vittime, per favore, di un qualche complotto che ci emargina. Quel che più ci emargina siamo noi stessi e come abbiamo deciso di stare sulla scena. Troppo silenzio e poco pensiero critico non ci portano in un buon futuro. Covid ci offre la possibilità di riflettere sul nostro ruolo civile. Cosa stiamo aspettando? Come riuscire a essere sulla scena pubblica e per di più rappresentare il pensiero debole delle questioni ambientali? Stiamo lavorando per dare ai nostri giovani la convinzione di non aver paura di esprimersi al di là di quello che

le élite benpensanti vogliono sentirsi dire? Forse dobbiamo dedicare un po' più energie alla divulgazione scientifica, a parlare a tutti, a dare spazio al pluralismo delle idee, a stare sulla scena, a cambiare le tecniche di comunicazione e, soprattutto, a usare linguaggi più comprensibili.

Chiarire i concetti, screditare le parole congenitamente vuote, definire l'uso di altre attraverso analisi precise, per quanto possa sembrare strano, servirebbe a salvare delle vite umane. Ma sembra uno sforzo inadatto alla nostra epoca. La civiltà attuale nasconde dietro un apparente splendore uno stato di vero e proprio decadimento intellettuale (Weil, 1937, p. 51).

Quale mobilità dopo Covid?

Negli oltre sessanta giorni arrestati in casa, il desiderio di tutti era muoversi. Abbiamo capito, semmai vi fosse qualche dubbio, di quanto la mobilità sia un'esigenza del vivere prima che una necessità di spostamento. Ma la mobilità a cui ci siamo abituati non è priva di contraddizioni e problemi acuiti negli ultimi decenni: congestione, inquinamento, perditempo, eccesso di spostamenti, incidentalità elevata, etc. Covid non le ha certo risolte, le ha solo congelate, regalandoci un tempo unico, mai visto prima. Città senz'auto. Cieli senza aerei. Silenzio. Strade vuote. Treni soppressi e vuoti. Mezzi

VENTO

Fig. 2, 3, 4

Tanti patrimoni pubblici giacciono, dimenticati eppur bellissimi, lungo il tracciato di VENTO. Tante occasioni di riqualificazione, ma anche i capisaldi per imbastire un grande progetto di rigenerazione culturale e di visita di un patrimonio storico che, senza linee lente che gli passano a fianco verrebbero dimenticati e presto degradati. www.progetto.vento.polimi.it (Foto: Alessandro Giacomel)



pubblici deserti. Quali riflessioni sono state fatte? Non poche quelle sul nuovo e inedito scenario, meno sulla mobilità di domani se non all'avvicinarsi della cosiddetta fase 2 e del farsi chiara l'idea che il trasporto pubblico non potrà essere utilizzato come prima per via del permanere del cosiddetto distanziamento sociale. Nell'incertezza di come sarà la mobilità di domani, il tempo sospeso della fase contagiosa di Covid ci suggerisce due tra le molte riflessioni. Una riguardante l'auto in quanto icona tanto della mobilità privata quanto di tante affezioni che porta alla nostra società. L'altra sulla velocità o sull'accelerazione che sono sempre più la cifra di questa contemporaneità che sembra non poterne fare a meno, al pari di una droga. Se pensiamo a Covid come una sorta di porta stretta attraverso la quale ci troviamo a passare senza poter portare tutto al di là, la

provocazione sulla quale potremmo riflettere è se ha senso trascinarci dietro tutta quella smania di velocità e quella mobilità veicolare del tempo pre-Covid.

Auto dipendenti

Possiamo girarci attorno quanto vogliamo, ma qualsiasi progetto di mobilità immaginiamo deve fare i conti con l'onnipresente auto. Secondo Istat⁵, nel 2019, 7 persone su 10 hanno usato l'auto ogni giorno e solo 3 su 10 i mezzi pubblici urbani ed extraurbani e il treno. Questo sbilanciamento non è una novità, ma è decennale e ha scavato un vero e proprio solco nelle nostre abitudini e nell'immaginario di città e territorio. La nostra urbanistica è stata colonizzata dalle auto e abbiamo progettato città più per auto che per persone al punto che forse non riusciamo neppure a pensarla una città senz'auto. A poco valgono i drammi della



VENTObiciTour

Fig. 5, 6, 7

Il partecipanti alle varie edizioni di VENTObiciTour attraversano paesaggi agrari, marini e fluviali che scoprono, conoscono e apprezzano. Così facendo portano vita in quei paesaggi e inconsapevolmente ne ricuciono la bellezza lungo la linea che percorrono. (Foto: Alessandro Giacometti)

congestione da traffico e la rapina di tempo e qualità di vita che subiamo. Tante parole sono state dette negli ultimi anni, ma incapaci di incidere sul tasso di motorizzazione se non per aumentarlo: nelle 109 città capoluogo italiane da un valore medio di 5,93 auto ogni 10 abitanti nel 2015 si è passati a 6,14 nel 2018 (Istat, 2019)⁶, confermandosi uno dei tassi più alti al mondo. Parliamo tanto di sostenibilità, piani urbani per la mobilità urbana sostenibile e auto smart, ma poi questi sono i dati che ci inchiodano a una realtà che non è la teoria raccontata nei convegni di urbanistica e governo del territorio, ma è un'altra e ha a che fare con un fallimento a cui abbiamo contribuito e che non vogliamo né leggere né accettare per la dimensione grave e profonda che ha nella nostra società. E poi c'è il tema della salute e del clima minacciati da un continuo e crescente inquinamento atmosferico di cui l'auto è molto co-responsabile. Secondo i più recenti studi, in Italia la pessima qualità dell'aria è causa o concausa del decesso di circa 223 persone/giorno (Lelieveld, 2020), un numero di gran lunga maggiore dei decessi Covid fuori dai momenti di punta. Eppure l'auto non si tocca, sia che essa sia in movimento, sia

che sia ferma. Si continuano a fare strade e autostrade [4,7% del consumo di suolo tra 2016 e 2017 e il 6% del consumo in aree a sensibilità ambientale (Munafò, 2018)] e si continua a lasciare che le auto penetrino nel cuore dei nostri centri storici dove ci passano a malapena, per poi rimanervi ferme per giorni e giorni occupando uno spazio che potrebbe essere destinato a ben altre qualità della vita, ben altra bellezza e ben altro welfare. Ma niente, l'auto rimane l'occupante abusivo numero 1 dello spazio pubblico urbano e dei nostri sguardi. Ai nostri studenti presentiamo "buone pratiche" di città senz'auto all'estero ma quelle buone pratiche non escono fuori dalle nostre aule per entrare nelle volontà dei nostri assessori: chissà quale sortilegio ci paralizza. Forse lo stesso che ci ha rapito il 5



maggio 2020, primo giorno della fase 2-Covid quando le misure hanno allentato la stretta e la gente è subito uscita di casa. Giusto il tempo di ricaricare la batteria, gonfiare le gomme e dopo alcune ore dal Brennero a Pachino era tutto un incolonnarsi ai vari fast-food/Drive-in d'Italia. In alcuni casi le code sono arrivate a misurare 4 km. Follia? No, probabilmente solo semplice e dolorosa normalità. Incoraggiata da una forma urbana divenuta brutta da morire, slabbrata, svilita, scomposta, spaesata, purulenta, ferita dalla bassa densità, da strade che si attorcigliano tra loro, da rotatorie, da capannoni, da palme piantate ovunque, da compro-oro dalle scritte sgargianti, da veicoli pubblicitari, da villette, da centri commerciali di tutte le fogge misure luminosità e nomignoli e

soprattutto da parcheggi in ogni dove. Su tutto si può negoziare, ma non sul parcheggio per l'uomo contemporaneo. Il parcheggio è il grande monumento a raso della nostra contemporaneità urbanistica, ma anche la rappresentazione plastica di un vuoto che riempiamo di continuo, quasi immortale. Al parcheggio l'uomo della contemporaneità è disposto a sacrificare ore, pur di trovare quello che è più vicino alla sua destinazione, fosse anche per solo pochi metri (Minelli, 2015). Un parcheggio non manca mai, nei giorni feriali e festivi, in carreggiata o su piazzola, in piazza o sotto i portici antichi, è il protagonista intoccabile dello spazio pubblico urbano. Le leggi lo prevedono, i piani lo attuano religiosamente. E deve essere ampio e possibilmente gratuito perché spostarsi in

auto è un diritto inalienabile e il suolo su cui deve stare non può opporsi. Questo modello ce lo abbiamo sottopelle ed è 'normale' dedicare i primi minuti di libertà post-Covid all'auto e non avere commentatori indignati ma comprensivi con il loro silenzio. Attenzione però, non dobbiamo permetterci di offendere chi era in coda per quel panino ingiusto, ma dobbiamo ringraziarli. Innanzitutto perché noi siamo loro con meno coraggio. E poi perché loro ci hanno mostrato la fragilità del modello urbano odierno così compromesso dall'auto, quello che in fondo abbiamo evitato di disturbare o abbiamo sinceramente creduto fosse l'unico possibile o non problematico. Ora c'è da chiedersi se vogliamo andare avanti così o vogliamo almeno aprire un dibattito per lavorare a un nuovo modello di sviluppo dove l'auto la cacciamo un pò via. Temo però che il lavoro che ci attende sia doppio. Non solo teorizzare un modello in discontinuità con il precedente, ma anche elaborare una nuova empatia con le forze politiche, un nuovo patto civile dentro le comunità di intellettuali e tra queste e quelle politiche perché la dissociazione tra saperi ecologicamente orientati e politica non giova a nulla.

Velocità alienante

L'altra ossessione che ci confonde le idee sul da farsi nel post-Covid è la velocità. Il suo fascino è antico e ci si è appiccicato addosso più o meno dall'inizio del '900. Da lì in poi è stato tutto un crescendo e un imporsi sulla scena pubblica e privata. Ma negli ultimi anni ha letteralmente dilagato. Di fatto ci troviamo immersi in un'accelerazione di tutto che, però, non ci ha regalato più tempo libero, né diminuito il numero di cose da fare nell'unità di tempo, né ridotto il numero di spostamenti che facciamo. L'affermazione della velocità

come norma sociale prevalente si è del tutto «normalizzata» nella società moderna. "Essa serve a distribuire legittimo riconoscimento e disprezzo: chi è veloce vince e guadagna, chi è lento rimane indietro e perde" (Rosa, 2010, p. 65).

La velocità ci ha trasformati, imponendoci una sorta di identità situazionale che ci ha insegnato a gettarci in tutte le occasioni che ci piombano davanti visto che bisogna sempre cavalcare l'onda ed essere scattanti e pronti alla domanda del momento (Rosa, 2010). È accaduto e accade anche con Covid dove molti, anche noi urbanisti, hanno lasciato di botto le cose che stavano facendo per gettarsi sulla novità, elaborare dati il più velocemente possibile per poi analizzare altrettanto velocemente e pubblicare cataste di articoli che hanno letteralmente ingorgato la rete e invecchiato quasi istantaneamente. Bisogna essere rapidi. *Cui prodest?* Questa accelerazione è alienante. Ci strappa dal significato delle cose, non ci aiuta a vederle con distacco e obbedendo al tempo che serve, ci rende la realtà perennemente sfuggente e ci costringe ad accettare per giusto il non fermarci a riflettere. Quel che per statuto non accelera, non merita attenzione e rischia di essere espulso dalla costruzione del futuro. Il fatto che al suolo occorrono 500 anni per rigenerarsi di soli 2,5 cm. - il suolo è meravigliosamente lento - non viene percepito come un valore da rispettare che produce una reazione di tutela o difesa, ma come un ingombrante ostacolo allo sviluppo, da sorpassare velocemente possibilmente con l'aiutino della tecnologia, da sempre alleata dell'accelerazione. Ecco allora irrompere la coltivazione idroponica che viene presentata come sostenibile, efficiente e, ovviamente, rapida e svincolata dalle lentezze del suolo.

In questo modo si acquisisce la convinzione di risolvere brillantemente la questione della produzione di cibo bypassando per giunta la penuria di suolo. Tecnologia, marketing e velocità non eliminano il problema del consumo di suolo ma lo mascherano soltanto fornendo a tutti noi un alibi perfetto dietro al quale deresponsabilizzarci. Alta velocità e alta tecnologia non è affatto detto che siano immuni da rischi né da inaspettati controeffetti. Con la stessa alta velocità con cui noi attraversiamo il globo in una notte, una pandemia si diffonde in due settimane cogliendoci di sorpresa, incapaci di reagire. Eppure, la norma sociale della velocità non ha subito critiche nel *lockdown*: la cultura dell'accelerazione è così astuta e radicata in noi da averci convinto per tempo a non pensare a possibili effetti indesiderati, anche perché richiederebbero tempo per studiare come prevenirli. Che fare allora? Con coraggio, occorre riflettere molto di più su cosa come e quanto il virus dell'alta velocità ha contaminato e indebolito la contemporaneità, viceversa "se trascuriamo le dinamiche di accelerazione che sono al cuore della società moderna" (Rosa, 2010, p. 44) falliremo con cadute sempre più dolorose. Il trucco è regolare la velocità e non lasciarli tutto il campo che vuole. Sta a noi capire se e come deforma il progetto di società, di città, di territorio e fermarci prima. Certo, questa riflessione è complicatissima e ogni critica rivolta alla crescita esponenziale della terna velocità/mobilità/tecnologia viene liquidata nel migliore dei casi come una manifestazione del frusto pensiero della decrescita felice (Tozzi, 2020). Ma sarebbe un errore agitare la paura della decrescita per sottrarci alla riflessione, come sarebbe disastroso non tentare di cambiare.

Diritto alla lentezza come progetto di territorio

Ora, in questa accelerazione di tutto chiedere addirittura di mettere attenzione e risorse sul suo contrario, la lentezza, rischia di essere preso come il rifugio velleitario di chi vuol essere diverso a tutti i costi o decide di dedicarsi a fatti marginali. E invece la lentezza potrebbe proprio essere una delle chiavi per reinterpretare il modello sociale da darci per il futuro. O almeno per una parte. Covid, con arrestando forzatamente tutto e tutti noi, ci ha mostrato non solo che odiamo star fermi, ma che in fondo in fondo abbiamo ancora il desiderio dei movimenti brevi e lenti appena fuori casa e di quanto non possiamo negarli ai più piccoli e ai più anziani, pena l'emergere di disagi. Improvvisamente non abbiamo più avuto bisogno di tutto ciò che era velocità e auto. Ma abbiamo avuto vitale necessità del loro contrario: uscire, passeggiare, stare. Piazze ampie e sgombre, marciapiedi larghi e disponibili, aree verdi vicino casa e sentieri nelle campagne periurbane sono divenuti i materiali più ambiti sui quali si imprimeva la nostra richiesta di buona vita al punto da costringere i sindaci a chiuderli a chiave, temendo che li avremmo presi d'assalto. Improvvisamente le città, spogliate delle auto, si sono rivelate più belle nella loro nudità che nella schizofrenia in cui le vestivamo. La struggente nostalgia dei luoghi della lentezza ci dà lo slancio per dire che la lentezza è un diritto per tutti e pure un bene comune. Metterla in fondo all'agenda delle politiche pubbliche e non valorizzarla nell'immaginario collettivo è stato e continua a essere un errore grave del nostro progetto di città. Questo non vuol dire smettere di 'fare' velocità, ma solo smettere di pensarla come opzione unica. Dobbiamo dare spazio e piena dignità alla



VENTObiciTour

Fig. 8
Per far conoscere il progetto VENTO e il suo potenziale in termini di progetto di territorio, dal 2013 è stato organizzato un tour di una settimana con l'obiettivo di incontrare cittadini, aziende, istituzioni, politici, professionisti, giovani, studenti per spiegare loro i benefici di una lunga linea da far percorrere da turisti a piedi e in bici che animeranno nuove economie e nuova occupazione nei territori fragili lungo il fiume Po. Nell'edizione 2019, VENTO si è gemellato al grande progetto CAI del SENTIERO ITALIA, altra linea lenta di trekking in attesa di attenzione e progettualità. - www.ventobicitour.it

lentezza senza, però, scivolare della trappola delle risposte precipitose. Non occorre subito 'fare' e soltanto fare e men che meno fare prima di pensare. Serve visione e questa ha bisogno di sacro tempo. Serve dire e dirsi che la lentezza può essere il progetto per una buona vita e un buon abitare. Che viaggiare lentamente aiuta a rafforzare il senso di cittadinanza, il riconoscimento della bellezza, la riconnessione con la diversità dei luoghi. Che muoversi a piedi o in bici in città aiuta a proteggere l'autonomia degli individui, dai più piccoli che vanno a scuola da soli a chi passeggia innamorato, da chi anziano vuole camminare per non perdere i passi prima del tempo, a chi potrebbe andare al lavoro o a comprare il pane senza per forza doversi cacciare dentro un'auto. Per generare questo, serve investire in linee lente perché sono loro ad offrire concretezza e cittadinanza alla lentezza. Non vanno fatte per soddisfare

l'associazione dello scarpone o della bici, ma per generare migliori cittadini in migliori città, in migliori territori. Il post Covid, però, non ci ha aiutato a capire questi argomenti, ma è di nuovo scivolato nell'ubriacatura della retorica emergenziale del fare, dove si deve allargare subito un marciapiede e fare in fretta una ciclabile provvisoria dove si può più che dove serve; dove senza accorgersene si rinuncia a innalzare la lentezza a valore culturale, ma la si confina a svolgere un mero servizio di supporto a un trasporto pubblico divenuto meno capiente per via del distanziamento fisico. E così evapora l'occasione per capire che la lentezza rimette senso a un pezzo del progetto dell'abitare e non solo una pezza a una città che fa del non fermarsi mai il suo slogan. Contro intuitivamente un uso strumentale della lentezza arriva addirittura a corromperla in quanto ce la presenta come supplente tappa-buco, rendendocela

accettabile solo perché l'accelerazione presto tornerà, visto che è lei il parametro della normalità. E invece la lentezza non deve essere provvisoria, ma l'esito desiderato di un cambiamento che vogliamo duraturo e alternativo alla normalità di prima. Per questo prima di 'fare' un sentiero, prima di una ciclabile, prima di una ippovia abbiamo bisogno di 'pensare' al camminare, al pedalare, al cavalcare come norma sociale. Per questo abbiamo bisogno di visione e di concettualizzazione e non solo di una striscia di asfalto con tanto di segnaletica. È la città che deve riorganizzarsi attorno alla lentezza in quanto valore sociale ed energia di buona vita. Ma nel post-Covid, ancora una volta, è prevalso un altro messaggio: stringete i denti, pedalate un po'...ma presto tornerete alla normalità. Come se fosse una sorta di antipatico ma necessario supplizio in attesa del ritorno alla terra promessa dell'auto, della velocità, dell'accelerazione. Queste riflessioni le ritroviamo da sempre in VENTO⁷, il progetto della lunga ciclovie tra VENEZIA e TORINO, dove non ci è mai interessato anteporre le varie ragioni del turismo di massa o dello sport o del morboso uso del pedale, al progetto di territorio che la lentezza può avviare. Se rimettiamo la lentezza al suo posto ed evitiamo di dimenticarla come abbiamo fatto per anni, avremo la possibilità di accorgerci di tanta parte del nostro Paese, di percepirlo nella sua inedita bellezza e non solo di averne fugace e astratta sensazione. Nell'esatto momento in

cui rallentiamo, inizia il progetto di territorio perché esso si mostra nelle sue pieghe, nei suoi inflessioni dialettali, nei particolari di un muro in mattoni o nella piega di una pasta ripiena. È quello il momento in cui possiamo iniziare a prenderci cura del territorio come un insieme unitario e vario al tempo stesso. E così facendo ci prendiamo cura di noi. Solo in quel momento ci possiamo sintonizzare, capire, imparare, rispettare, ricordare e quindi elaborare politiche e progetti su misura per tante aree interne. Senza lentezza non riesco a vedere progetti di territorio che siano abiti ben tagliati sulle terre di mezzo, tanto belle quanto fragili.

C'è un legame stretto tra lentezza e memoria, tra velocità e oblio. [...]

Nella matematica esistenziale questa esperienza assume la forma di due equazioni elementari: il grado di lentezza è direttamente proporzionale all'intensità della memoria, il grado di velocità è direttamente proporzionale all'intensità dell'oblio (Kundera M., 1995, p. 45).

La lentezza diviene cifra del buon abitare, sia per chi vive in quelle terre, sia per chi vi passa. La velocità appiattisce, stordisce e ruba il pensiero. Allora progettare ciclabili e cammini diventa la parabola per narrare territori, perché a quella velocità si lasciano decifrare. Una pedalata, una camminata, una cavalcata, una vogata sono progetti di ricostruzione di cittadinanza. Ci si rimette in contatto con natura, storia, storie, patrimoni, paesaggi che altrimenti le strade veloci farebbero saltare,

Mercoledì 29 MAGGIO
MANTOVA
 Campus Politecnico | ore 10:00

CICLABILI E CAMMINI PER RISCATTARE IL PAESE

Nell'Anno nazionale del turismo lento, **VENTO** e **SENTIERO ITALIA CAI** si incontrano, assieme a tante esperienze italiane e internazionali, per riflettere sul potenziale rigenerativo del turismo lento attivato dalle lunghe ciclabili e i lunghi cammini e per sollecitare i Governi ad aumentare gli investimenti in infrastrutture leggere come leve per rilanciare le aree interne del Paese. Tra gli altri, interverranno referenti delle **Vie Francigene**, del **Cammino di Santiago** e del progetto **'Ripartire dai Sentieri'** nelle aree terremotate del centro Italia, per presentare gli effetti rigenerativi di queste importanti linee di turismo lento.

*Evento valido per CFP

Settimana eventi **VENTO** BICI TOUR 2019

Evento organizzato da:    ospitato da  con il patrocinio della Camera dei Deputati 

Seguici per aggiornamenti e dettagli del programma    @VENTOPolimi @clubalpinoitaliano @architetturamantova www.ventobicitour.it www.cai.it www.mantovarchitettura.polimi.it

che il cemento copre senza accorgersene. Nessuno difenderà quel che non conosce. E la velocità con il suo oblio ci toglie conoscenza e voglia di tutelare. Attraverso la porta stretta di Covid non riesco a portare quell'accelerazione alienante, quella

eccessiva rapidità degli spostamenti e un'auto così persistente e invadente. La lentezza, invece, è una bella sorpresa per il futuro e un gran materiale per disegnare territori. Risultati che non possono avvenire per caso, ma per volontà, idee, progetti e tanta cura.

Note

¹ Papa Francesco, Sagrato della Basilica di San Pietro, Venerdì, 27 marzo 2020, http://w2.vatican.va/content/francesco/it/homilies/2020/documents/papa-francesco_20200327_omelia-epidemia.html.

² Da una intervista a Naomi Klein rilasciata a People For Planet, 10.5.2020 (www.peopleforplanet.it).

³ I discorsi del premier citati qui fanno parte delle 'interviste'

raccolte nel sito ufficiale della Presidenza del Consiglio consultato il 19.5.2020 (<http://www.governo.it/interviste>).

⁴ Per approfondimenti su Agenda 2030: <https://unric.org/it/agenda-2030/>; <https://asvis.it/agenda-2030/>.

⁵ <https://www.istat.it/it/archivio/242574>.

⁶ <https://www.istat.it/it/archivio/236912>.

⁷ Si tratta di una lunga ciclovia, 700

km, ideata dal gruppo di ricerca omonimo di cui sono responsabile al Politecnico di Milano) e che dopo 10 anni di gestazione e dibattito con le forze politiche, si sta ora pian piano realizzando. VENTO è la crisi di VENEZIA-TORINO perché, appunto la ciclovia turistica immaginata ha quelle due città come porte di ingresso/uscita dalla ciclovia. Altre info: www.progetto.vento.polimi.it.

VENTO Locandina eventi

Fig. 9

Le linee della mobilità lenta sono ricuciture di storie e bellezza di cui oggi si è perso il filo. Lungo VNETO è un fiorire di ricette, di cibi, di produzioni agricole, di trattorie e segreti antichi che hanno generato i piatti della tradizione. Ripercorrerli lungo la sequenza di un filo leggero consente di ritrovare ordine nelle storie rendendocene chiare.

Bibliografia

Arendt H. 2017, *Disobbedienza civile*, Chiarelettere, Milano.

Bianciardi L. 1957, *Il lavoro Culturale*, Feltrinelli, Roma.

Bobbio N. (2015), *Eravamo ridiventati uomini*, Einaudi, Torino.

Cederna A. 1975, *La distruzione della natura in Italia*, Einaudi, Torino.

Deneault A. 2017, *La mediocrazia*, Neri Pozza, Vicenza.

Fontana C. 2020, *Coronavirus? 'Come Sars ed Ebola': un figlio dello sviluppo insostenibile*, «Valori», marzo 2020, <https://valori.it/coronavirus-pandemie-sviluppo-insostenibile/>.

Kundera M. 1995, *La lentezza*, Adelphi, Milano.

Lelieveld J. et alii (2020), *Loss of life expectancy from air pollution compared to other risk factors: a worldwide perspective*, «Cardiovascular Research», vol. 116, issue 7, June 2020, p. 1334.

Minelli F. (a cura di) 2015, *Atlante dei classici padani*, Krisis Publishing, Brescia.

Munafò M. (a cura di) 2018, *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemi*. Edizione 2018, Rapporto ISPRA - www.isprambiente.gov.it.

Nussbaum M. 2011, *Non per profitto*, Il Mulino, Bologna.

Rosa H. 2010, *Accelerazione e alienazione*, Einaudi, Torino.

Thoreau H.D. 2017, *Disobbedienza civile*, Feltrinelli, Roma.

Tebano E. (2020), *Coronavirus, Covid-19 è più letale dove c'è più inquinamento*, «Corriere.it», 9 aprile, https://www.corriere.it/cronache/20_aprile_09/coronavirus-covid-19-piu-letale-dove-c-piu-inquinamento-d729a-26e-79dd-11ea-afb4-c5f49a569528.shtml

Tozzi L. 2020, *Dopo il turismo*, Nottetempo, Milano.

Weil S. 1937, *Non ricominciamo la guerra di Troia*, in Weil S. 2017, *Il libro del potere*, Chiarelettere, Milano, p. 47-76.