



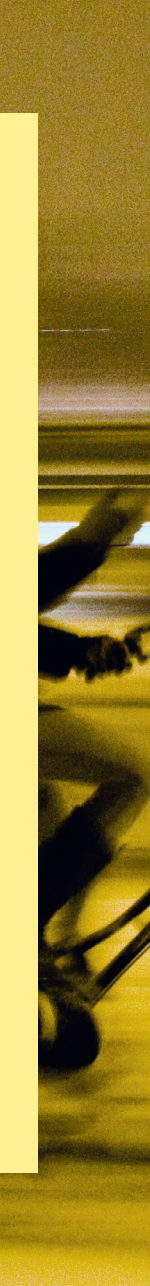
Natalie Whittle

**La città
dei 15 minuti**

Come cambiare il mondo
partendo dal proprio quartiere

IA

Il Margine



«In tutti i casi in cui mi sono espressa a favore o contro l'idea della città dei 15 minuti, l'ho fatto con la mera autorità dell'opinione personale basata su dati concreti. Il mio settore è il giornalismo: non scrivo da urbanista o da studiosa, ma da abitante di una città che, come voi, si trova davanti a un decennio critico per l'ambiente».

Le città in cui abitiamo modellano, a volte senza che ce ne accorgiamo, la nostra vita: dove andiamo, come ci arriviamo, cosa facciamo e cosa non facciamo entro i loro confini. Ma cosa accadrebbe se costruissimo le nostre città in modo differente? E se viaggiassimo in modo diverso? E se potessimo ottenere indietro un po' del tempo speso a spostarci e farlo nostro?

In questo breve e documentato saggio, Natalie Whittle esamina vantaggi e svantaggi del concetto di città dei 15 minuti. Tra cambiamento climatico e pandemie che mettono in discussione la necessità del pendolarismo, Whittle invita a riflettere su come e perché ci spostiamo ogni giorno. Dalla Amsterdam delle auto a quella delle biciclette, dalla Parigi di Haussmann fino a una inedita Paris 2024, le città si sono continuamente reinventate e un'idea potrebbe cambiare la nostra vita quotidiana — e il mondo — molto più rapidamente di quel che pensiamo.

Natalie Whittle

Scrittrice e redattrice, nata e cresciuta nel Galles meridionale, ha studiato letteratura inglese allo University College di Londra e ha vissuto a Parigi nei suoi tre anni da collaboratrice di «Time Out Paris». Ha lavorato per quindici anni al «Financial Times» di Londra, dove è stata redattrice per le sezioni recensioni e arte di «FT Weekend». Ha fondato e gestito dal 2018 al 2022 Outwith Books, libreria indipendente e spazio per la scrittura situata a Govanhill, nel Southside di Glasgow, dove vive.

Traduzione di

Maria Chiara Piccolo

Laureata in traduzione dall'inglese e dallo spagnolo, è traduttrice editoriale, autrice di dizionari bilingui e redattrice freelance.

Il Margine è un marchio Erickson
IN COPERTINA *Snowstorm Upright*
– *Cycling in Winter in Copenhagen*,
Mikael Colville-Andersen, 2009 (Flickr)
PROGETTO GRAFICO Bunker

€ 14,00

Prefazione

Che cos'è una città dei 15 minuti?

«[...] il territorio di una città deve essere unico e i cittadini sono cittadini di una sola città».

ARISTOTELE, *Politica* (2014, vol. 1, p. 55)

Delle città in cui viviamo oggi non si vedono i confini. Gli abitanti del centro, dei sobborghi e delle periferie sono lontani fra loro. Quando nel corso del tempo una città diventa più grande, più affollata, e persino meno familiare, lo accettiamo come un segno sia della sua prosperità sia del suo potenziale. «Londra è sconfinata», disse lo scrittore Ford Madox Ford, e lo intendeva come un complimento.

La città dei 15 minuti è un tipo diverso di luogo: invece di orizzonti infiniti, presenta come teatro della vita urbana quartieri compatti, dove un quarto d'ora è il tempo ottimale per arrivare dalla porta di casa alle fermate essenziali per l'istruzione, la salute, il lavoro, lo shopping e la cultura, spostandosi in bicicletta o a piedi. Attenti all'ambiente, i residenti userebbero raramente l'auto per le piccole commissioni o per recarsi al lavoro, perché la città dei 15 minuti sarebbe attraversata da un reticolo di percorsi pedonali e piste ciclabili.

Comincerebbe, presumibilmente, una nuova era della vita locale, sostenuta da una visione più flessibile della dislocazione delle cose nelle nostre strade: nel Regno Unito, ad esempio, le amministrazioni locali potrebbero rivedere le rigide proporzioni di attività commerciali e uffici. E, per limitare l'urbanizzazione incontrollata, si cercherebbe spazio per le abitazioni all'interno dell'impronta urbana preesistente o su terreni abbandonati e dismessi, piuttosto che nelle aree verdi. I modelli di vita quotidiana si articolerebbero in aree più ristrette e, in questo modo, si recupererebbero dalla settimana lavorativa ore preziose di libertà personale.

Questa è la visione, nella sua forma più semplice, degli urbanisti e degli amministratori cittadini impegnati nella realizzazione della teorica città dei 15 minuti. Da Melbourne a Parigi, da Vancouver a Shanghai, si è manifestato un grande entusiasmo riguardo alla possibilità di vivere e lavorare all'interno di un raggio più breve come mezzo per rendere la città un luogo più salubre, più verde e forse più equo in cui vivere. Ed è particolarmente significativo nel momento attuale, quando la pandemia di Covid-19 ha prodotto la palpabile sensazione di «un prima e un dopo» in quasi tutti i campi delle nostre vite. Che cosa aspetta le nostre città? Le eterogenee

esperienze del periodo del coronavirus sembrano dirci che debba essere qualcosa di diverso.

Anche se è un argomento in voga, quello della città dei 15 minuti non è un concetto nuovissimo. Idee analoghe sono già state elaborate in precedenza, in tutti i secoli passati, per ricavare dalle città isole amene che potessero funzionare bene all'interno di un organismo più esteso. La Londra georgiana e vittoriana aveva le sue «piazze-giardino» che fungevano da piccoli polmoni di *rus in urbe* nella città industriale in espansione, dove venivano piantati platani, mandorli e aceri per la loro capacità di assorbire lo smog. Gli Stati Uniti, negli anni venti del xx secolo, proponevano la *neighbourhood unit*, l'unità di vicinato, un modello urbanistico fortemente regolamentato che organizzava la città in elementi costitutivi con precise densità di popolazione. Concepita dal sociologo Clarence Perry, l'unità di vicinato individuava nelle scuole il centro topografico della vita del quartiere e misurava le distanze desiderate tra i servizi in percorsi da cinque minuti a piedi. Perry, che ebbe il suo ruolo anche nella pianificazione di New York, diceva: «In un certo senso, ogni grande città è un conglomerato di piccole comunità». Dall'altro lato, nella Barcellona contemporanea è stato creato il *superblock*, un superblocco

di più isolati a traffico limitato per favorire gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Tutte queste idee rientrano nel dibattito sulla città dei 15 minuti, non è una formula rigida e fissa.

La città dei 15 minuti è anche un divenire. Molte metropoli stanno avviando progetti pilota e questo porterà inevitabilmente a limature e approssimazioni successive, se non addirittura ad abbandonare questa idea in favore di un'altra quando sarà disponibile una quantità sufficiente di dati da valutare, o anche con l'arrivo di una nuova crisi che ci spinga a rimettere a fuoco le nostre priorità. Questo volume analizza il momento della città dei 15 minuti nel suo senso più ampio, per spiegare perché il suo messaggio suscita tanta risonanza adesso e cercare di capire come potrebbe realmente rendere migliori le nostre vite nelle metropoli.

Nel momento in cui questo libro va in stampa, migliaia di politici, attivisti, leader indigeni e scienziati del clima si preparano a calare su Glasgow, in Scozia, per la Conferenza sul cambiamento climatico (COP). Anche se la COP è annuale, la sua 26^a edizione ha più l'aria di un vertice d'emergenza convocato in fretta sulla spinta della crisi. Con gli impegni presi durante le conferenze precedenti si è riconosciuto che il cambiamento non può essere indotto da un

giorno all'altro come per magia: il fondamentale Accordo di Parigi nel 2015 ha stabilito l'obiettivo «a lungo termine» di contenere l'aumento delle temperature globali a meno di due gradi centigradi sopra i livelli pre-industriali. Eppure forse a Glasgow ci sarà un certo nervosismo nelle discussioni, espressione di una parte della paura, dei danni e dell'instabilità prodotti dal clima e dal coronavirus nei precedenti 18 mesi.

Anche i periodi di lockdown del 2020-21 incombono a margine della conferenza COP26 come alberi che proiettano strane ombre. Le restrizioni alla mobilità a scopo sociale dovute al Covid-19 hanno accidentalmente riprodotto molti elementi della vita nella città dei 15 minuti come gli spostamenti limitati, l'autosufficienza dei quartieri e la possibilità di lavorare da casa. Hanno anche evidenziato quanto può essere impegnativo un ambiente chiuso senza la valvola di sfogo di un parco o di un giardino, o il lusso dello spazio interno, o la contrapposizione della carrozza di un treno o di un palazzo di uffici pieno dei problemi e delle idee di altre persone, oltre che dei tuoi.

Queste contraddizioni, di cui ciascuno ha avuto la propria dose durante i lockdown, hanno acceso la mia curiosità e mi hanno spinto a scrivere per «FT Weekend» un articolo sull'argomento,

che mi ha messa sulla strada per questo libro. In tutti i casi in cui mi sono espressa a favore o contro l'idea della città dei 15 minuti, l'ho fatto con la mera autorità dell'opinione personale basata su dati concreti. Il mio settore è il giornalismo: non scrivo da urbanista o da studiosa, ma da abitante di una città che, come voi, si trova davanti a un decennio critico per l'ambiente. Sono quesiti importanti per tutti noi ma le risposte, come le nostre città, non hanno margini definiti. Benvenuti, dunque, nella città dei 15 minuti...

Introduzione

Come ci stiamo muovendo

Per strada a Glasgow, dove vivo, c'è un'auto sempre ferma. Parcheggiata sotto un albero, in inverno come in estate, è un manifesto a quattro ruote del degrado. Gli pneumatici sono spaccati, il tettuccio è coperto della polvere caduta dall'albero e il guidatore, se mai si ripresenterà, si sederebbe dietro a un parabrezza di muffa verde.

Passandoci accanto un giorno dopo l'altro, ero solita chiedermi se al proprietario del veicolo fosse successo qualcosa di grave. Perché non è mai tornato? Qualche disgrazia fuori dal suo controllo? O forse è stata lasciata lì di proposito, il che sarebbe ancor più misterioso.

Dopo un po' ho dato anch'io il mio contributo all'abbandono dell'auto, dimenticandomene; in fondo le città nascondono enigmi a ogni angolo. Ma, mentre scrivevo questo libro, mi è tornata in mente e il suo stato derelitto mi ha fatto pensare a qualcos'altro: al futuro.

Oggi, quando chiudiamo gli occhi e pensiamo alle strade in cui abitiamo, visualizziamo file di

auto parcheggiate. Lo stesso vale quando ci raffiguriamo i centri e i quartieri delle nostre città: auto, furgoni, motociclette, sono sempre lì. È il loro posto. Sono necessari a una logica urbana fondamentale che intende le città come luoghi in costante movimento.

In una città dei 15 minuti pienamente compiuta, invece, l'organizzazione degli spostamenti sarebbe diversa. Le auto continuerebbero a essere presenti, ma sarebbero fortemente declassate, spinte ai margini nello stesso modo in cui le bici e i pedoni sono stati messi da un lato dal rombo dell'industria automobilistica seguito alla Seconda guerra mondiale. La crescita della cultura dell'auto nella ripresa economica degli anni cinquanta ha segnato, dopo il precedente avvento delle ferrovie, un secondo passaggio cruciale nella vita cittadina, delle cui conseguenze stiamo ancora venendo a capo. Le ferrovie avevano posato i binari affinché i pendolari potessero vivere più lontano dai loro luoghi di lavoro, togliendo così il freno alle dimensioni della città media, ma le auto hanno reso le città stesse ancora più caotiche. I marciapiedi sono stati assottigliati, le strade costruite da zero o allargate, tutto perché l'auto potesse dominare la città. Persino la fabbrica della Volkswagen, in rovina nella Germania del dopoguerra, è rapi-

damente risorta sull'onda di un boom della produzione automobilistica.

La città dei 15 minuti sarebbe probabilmente foriera di una crescita delle industrie associate alla nuova cultura dei trasporti che ridisegnerebbe ancora una volta la mappa della strada. Veicoli elettrici, certo, ma anche alimentazione a idrogeno, bike sharing per la micromobilità e soluzioni per le stazioni di ricarica e i parcheggi. Anche le app e i servizi che snelliscono le nostre opzioni di trasporto convogliandole in un unico *swipe* sul nostro smartphone assumerebbero maggior rilievo.

La questione dei trasporti è essenziale per la missione più ampia e creativa della città dei 15 minuti, poiché, innanzitutto, questo «nuovo» tipo di città fa del suo meglio per cercare di ridurre al minimo le emissioni di gas serra nella corsa contro la catastrofe climatica.

Il cambiamento climatico sta radicalizzando i fenomeni meteorologici in modalità che sono difficili da ignorare: incendi, alluvioni lampo, ondate di caldo record. Nel momento in cui scrivo, Zhengzhou è alluvionata, mentre Barcellona brucia a 39 °C e gli incendi devastano la Grecia. L'avanzata dell'urbanizzazione, per cui si prevede che, entro il 2050, il 68% della popolazione globale vivrà nelle città, rende immensamente

importante che queste riconoscano il loro ruolo nella crisi. Un'esperienza più localizzata di vita urbana in cui utilizziamo meno i combustibili fossili e ci spostiamo in bicicletta o a piedi quando possibile, in teoria aiuterebbe a diminuire le emissioni di carbonio e a ridurre la velocità di incremento delle temperature. Le città non sono eterne, sono fragili e vulnerabili agli effetti del clima; devono creare resilienza per contrastare il cambiamento, oltre che assumersene la responsabilità.

La nettezza dello slogan della città dei 15 minuti genera la tentazione di credere che i benefici ambientali possano essere modellati in proporzioni altrettanto nette. Ma c'è un altro ragionamento dietro al sistema dei 15 minuti. Gli studiosi hanno determinato che 20 minuti sia più o meno il tempo massimo per il quale le persone sono disposte a camminare per svolgere il lavoro quotidiano o sbrigare una faccenda. (Questo cosiddetto «spartiacque del pedone» prima che la persona scelga di usare l'auto o un altro mezzo di trasporto varia in base alla geografia sociale: negli Stati Uniti spesso il limite è cinque minuti). Poiché i pedoni, e chi in generale pratica una mobilità attiva, sono attori protagonisti nel compatto quartiere cittadino, i loro comportamenti noti definiscono i contor-

ni del ragionamento degli urbanisti. Nella città dei 15 minuti i servizi e i negozi devono essere vicini gli uni agli altri, in modo che un breve tragitto a piedi o in bicicletta possa servire a realizzare qualcosa nella vita delle persone, che sia utile, istruttivo o ricreativo. Carlos Moreno, il professore di innovazione della Sorbonne che ha contribuito a proporre il concetto per la città di Parigi, chiama la città dei 15 minuti *ville de proximité* (città di prossimità).

Esperimenti per testare i limiti del comportamento dei pedoni sono già stati svolti nelle città di tutto il mondo. Nel 1963, per una squallida strada di negozi del centro di Santa Monica in California si prese la decisione, allora radicale, di limitare il traffico in un certo isolato allo scopo di migliorare l'esperienza dello shopping. Nei decenni successivi è stata modificata migliorando il design dei marciapiedi, ma oggi Third Street Promenade è una meta molto gettonata per lo shopping e la ristorazione d'alta gamma, dove l'assenza dell'auto è un valore per l'attività commerciale, non un intralcio. Ci sono altri ambienti per i quali è noto come la densità e l'esclusività del traffico pedonale stimolino il commercio al dettaglio: basti pensare all'aeroporto, ad esempio, o all'assembramento di persone affamate e assetate nel recinto di un Disneyworld.

A Melbourne, in Australia, dove sono stati avviati quartieri pilota dei 20 minuti, si è evidenziata l'importanza del camminare come potenziatore dell'attività economica. Questa realtà del commercio è una parte necessaria del discorso, poiché una città dei 15 minuti deve essere in grado di offrire piccole e fiorenti strade commerciali per poter mantenere la sua promessa di una vita locale più ricca. Non che tutto ciò che riguarda la città dei 15 minuti abbia il glamour dell'utopia. Nel 2013 Houston, in Texas, ha adottato una politica di «strade complete» per migliorare la pedonabilità e la ciclabilità del suo paesaggio urbano. L'impegno a lungo termine della città nel progetto è accompagnato da un certo rigore: una delle iniziative più recenti, ad esempio, è un sito sul quale i residenti possono segnalare le buche nelle strade.

Parallelamente a queste considerazioni esiste un altro fenomeno congenito chiamato «costante di Marchetti», dal nome del fisico italiano Cesare Marchetti che, nella sua teoria, indica nei 30 minuti il tempo quasi universale che i pendolari, nel corso della storia, sono stati disposti a sacrificare per una singola tratta del loro viaggio. Con il progresso della tecnologia dei trasporti, questo livello di tolleranza non è cambiato, ha semplicemente dato modo

alle persone di spostarsi su distanze più lunghe nell'arco della mezz'ora, consentendo loro di vivere più lontano dal luogo di lavoro.

Dunque, secondo la teoria di Marchetti, che fosse a piedi nell'antica Roma, su un treno a vapore nella Manchester vittoriana, su un tram nella Glasgow del dopoguerra, o in metropolitana nella Londra moderna, mezz'ora è la durata con cui riusciamo a misurarci. Questo, però, non significa che le risultanti città dallo sviluppo incontrollato soddisfino i nostri desideri. Anzi, per molti pendolari che soffrono da tempo, un viaggio di mezz'ora a tragitto sembrerebbe una pia illusione, fuori da una realtà in cui guardano trascorrere i minuti e le ore della loro vita attraverso i finestrini dei treni e degli autobus.

Un'altra valida risposta alla domanda «Che cos'è una città dei 15 minuti?» è che è una città consapevole di se stessa, dove utilizziamo il tempo, lo spazio e l'energia riconoscendone l'impatto sul nostro pianeta. Molti dei nostri comportamenti di viaggio sono inconsci, ma la città dei 15 minuti è una spruzzata d'acqua sul viso che ci ricorda che il tempo ha una relazione profonda con l'ambiente.

Se abbiamo percorso una lunga distanza in breve tempo, ad esempio, in genere ne risulta una punizione per il pianeta. Greta Thunberg,

la giovane attivista svedese, lo ha puntualizzato più volte scegliendo la strada più lunga e lenta per spostarsi in tutte le occasioni in cui ha tenuto discorsi in giro per il mondo. Per il Forum economico mondiale di Davos, dov'era in programma un suo discorso d'apertura, ha compiuto un viaggio in treno di trentadue ore. Per parlare alle Nazioni Unite a New York, invece, ha fatto una traversata di due settimane dell'Atlantico su una barca a vela in fibra di carbonio. Come ha detto ai leader mondiali riuniti a Davos: «Voglio che agiate come se il mondo fosse in fiamme, perché lo è».

Perché il cambiamento sia significativo, però, dobbiamo pensare in maniera diversa prima di agire in maniera diversa, e prendere coscienza di come il legame tra tempo, spostamenti ed energia sia al centro del discorso dei 15 minuti. Più di tutto, la città dei 15 minuti ci chiede di sgan- ciarci dalla percezione di comodità dell'auto a combustibili fossili, la macchina che ci permette di ottenere il massimo controllo sul rapporto tra tempo e distanza, essendo la nostra personale prestatrice di velocità, portandoci dove ci pare quando ci pare.

Per ironia della sorte, negli ultimi trent'anni i tempi del pendolarismo in auto si sono progressivamente allungati, almeno negli Stati Uniti,

secondo il Ministero dei trasporti. La distanza media percorsa dai pendolari è cambiata di poco, circa 15 chilometri, ma la velocità è diminuita dai quasi 64 km/h dei primi anni ottanta del xx secolo a meno di 48 nel 2017. Le strade stanno diventando più lente e trafficate, ma per i centri urbani a sviluppo incontrollato rimangono ancora l'opzione più comoda quando non è possibile raggiungere i luoghi di lavoro e i servizi fondamentali con il trasporto pubblico. È un dilemma radicato negli Stati Uniti, dove il 45% della popolazione non ha accesso ai trasporti pubblici e il suo tasso di crescita ha superato l'aumento del numero di utenti del trasporto pubblico. Anche in città come New York, dove il trasporto pubblico è ben distribuito, si è registrato un aumento del numero di auto di proprietà per motivi di tranquillità personale ma anche per l'intenzione di utilizzarle di frequente. Le auto venivano commercializzate da Henry Ford e i suoi concorrenti come mezzi per fuggire dalla vita di città schiava dal salario, un tema al quale ora si è in parte tornati. Le auto rappresentano un riparo dall'insicurezza in tempi sempre più incerti; vogliamo possederle, anche se per la maggior parte del tempo sono ferme.

Intervenire sulla cultura dell'auto può significare compromettere quel senso di libertà per-

sonale. A Singapore, dove la massa continentale è ridotta tanto quanto negli Stati Uniti è estesa, possedere un'auto è una spesa punitiva. Per comprare una macchina bisogna prima fare un'offerta a un'asta per un Certificate of Entitlement, un certificato che conferisce il diritto a possedere un veicolo per dieci anni. Gli analisti della Deutsche Bank hanno rilevato che un'auto nuova di medie dimensioni che costa all'incirca 24.000 dollari negli Stati Uniti ne costa circa 90.000 a Singapore. Anche i pedaggi stradali aumentano e si riducono in base all'ora del giorno. Non sorprende che il numero di auto di proprietà sia in costante diminuzione a Singapore.

Esistono altri problemi. Movimento di persone è sinonimo di prosperità delle culture, delle economie e delle vite professionali. Uno dei principali assunti della città dei 15 minuti è che le persone riusciranno a lavorare da casa e in uffici satellite nel loro quartiere, o desidereranno farlo, laddove una volta si sarebbero recati a un quartiere urbano fitto di uffici. Questo potrebbe non essere sostenibile sul lungo periodo: quando aziende affini e con target simili si raggruppano in un luogo, ne traggono un beneficio professionale per quanto riguarda le competenze e si crea una concorrenza che aiuta il settore a fiorire: quel qualcosa «nell'aria» individuato

dall'economista dell'Ottocento Alfred Marshall come una virtù del raggrupparsi delle fabbriche vittoriane in uno stesso luogo. Molti amministratori delegati di grandi istituti finanziari sono stati espliciti nel richiamare bruscamente i propri dipendenti in ufficio.

In mezzo a queste complicazioni, il concetto racchiude una specie di rimborso urbano. La città dei 15 minuti propone la prospettiva di dividendi in termini di tempo, un cashback di ore restituite a chi si impegna a mantenersi in un raggio lavoro-svago-casa più ridotto. Nella visione popolare della città dei 15 minuti condivisa sui social media e su piattaforme come YouTube, questa è la caratteristica di interesse più universale. «Non ti piacerebbe avere più tempo nella tua giornata per vivere una vita più ricca, più varia?» è la domanda che pone chi spiega. È ovvio che la risposta istintiva sia sì, e questo desiderio di vivere diversamente è un altro argomento chiave alla base del dibattito sui 15 minuti.

In verità, pur essendo una reazione all'emergenza climatica, l'ascendente del movimento per la città dei 15 minuti ha molto a che vedere con i desideri sociali. Come molte tendenze della progettazione urbana del secolo scorso, ad esempio la scuola di architettura Statliches Bauhaus della Berlino degli anni venti e trenta

del Novecento che cercava di coniugare utilità e forme estetiche, la città dei 15 minuti del XXI secolo pone i grandi quesiti su come vogliamo vivere adesso.

Saremmo più felici e in salute e avremmo contatti sociali migliori se vivessimo in circoli più piccoli all'interno di una città? Riusciremmo a recuperare parte del tempo perso con la logorante schiavitù del pendolarismo o finiremmo solo per ricollocarlo nella colonna delle faccende domestiche? Si porrebbe rimedio alla tendenza verso l'e-commerce internazionale che non restituisce nulla ai luoghi da cui trae profitto? Comunità con contatti sociali più stretti genererebbero un beneficio culturale?

Una globalizzazione riconfigurata in questo senso avrà tempi lunghi, ma ci sono segnali che ora siamo pronti ad avviarla. Siamo sempre più coscienti, come consumatori, dell'attrito tra la nostra convenienza personale e l'impronta carbonica delle lunghe catene di distribuzione e del prezzo pagato dalle nostre comunità per il dirottamento dei nostri redditi verso grandi aziende che sono ottimizzate per non preoccuparsi a fondo delle realtà locali che servono. La città dei 15 minuti fa una proposta molto puntuale a questo proposito, invitandoci a riportare l'attenzione sulla vita a due passi da casa.

La situazione condivisa dei lockdown per il Covid-19, con le persone confinate nelle loro case, ha imposto una prova generale di questo nuovo modello di quartiere come scenario per la maggior parte delle attività della nostra vita quotidiana. Le nostre case sono state uffici e scuole, e quelli che una volta erano spostamenti di routine verso un prestatore di assistenza sanitaria o un negozio di alimentari erano valutati e razionati come fossero esperienze preziose. La cultura si è spostata all'aperto e lo stesso è successo alla vita sociale. Le idee alla base della città dei 15 minuti ci sfidano a pensare in maniera diversa alle norme che diamo per scontate nella vita cittadina e la lezione brutale della pandemia di Covid-19 ha dimostrato che le circostanze possono costringerci a fare funzionare idee ardite. Avendo imparato attraverso i lockdown che possiamo vivere la città come un luogo più appartato, restando a casa, ma anche come luogo socialmente più versatile, in spazi aperti come il parco, le città in cui vivevamo prima sembrano essere venute meno e non essere del tutto recuperabili nella loro forma precedente. Non le rivogliamo veramente indietro.

Ora ne vediamo i difetti più chiaramente: affollate ma divise dalle disuguaglianze e servite da trasporti adatti a un'altra era, non ancora in-

vestita dai primi bruschi colpi del cambiamento climatico. *Build back better* (Ricostruire meglio) è stato lo slogan della campagna di Joe Biden per le presidenziali USA 2020, ma funziona altrettanto bene per la campagna post-Covid per uno stile di vita sostenibile nelle città e ho notato il suo uso numerose volte in rapporti ufficiali di argomento urbanistico. Il messaggio fermamente ottimistico è appropriato su due piani: esiste la necessità di rendere migliori le nostre città, ma c'è anche la tendenza ottimista del ritenere che *possano* essere migliori.

Anche senza i cambiamenti infrastrutturali che sarebbero necessari per delle città dei 15 minuti pienamente compiute — centinaia di chilometri di piste ciclabili e riqualificazioni estremamente costose dei marciapiedi, tanto per cominciare — nel 2020 le persone hanno adottato alcuni dei comportamenti desiderati. I produttori di biciclette non riuscivano a stare al passo con la richiesta; negli Stati Uniti, dove l'auto fa parte della quotidianità come l'acqua del rubinetto, la vendita delle biciclette ad aprile 2020 è aumentata del 75% rispetto all'anno precedente, raggiungendo quota un miliardo di dollari.

Durante il lockdown della primavera del 2020, per la prima volta da quando mi sono tra-

sferita a Glasgow nel 2018, ho noleggiato personalmente una bici dal bike sharing del comune. È stato quel periodo a innescare il mio primo interesse per la città dei 15 minuti: mi interessava, in particolare, come il limite di cinque miglia (otto chilometri) imposto a Glasgow per gli spostamenti forse ne simulasse l'ambiente e come il lockdown forse ne evidenziasse sia i pregi sia gli svantaggi, poiché più a lungo duravano le restrizioni, più mi sentivo soffocare e vedevo l'orizzonte restringersi, tanto fisicamente come metaforicamente. Da allora la comunità del Southside di Glasgow si è convertita nelle mie quattro mura: una città stabile e accogliente dentro la città, ma anche un confine oltre il quale ora è molto meno probabile che mi avventuri di routine.

Vale la pena precisare fin dal principio in questo libro che la città dei 15 minuti non è un'idea che gode di approvazione universale nei circoli degli urbanisti. Alcuni la considerano una visione ingenua: il tentativo di chiudere cultura e servizi di livello internazionale in pacchetti da 15 minuti non tiene in considerazione la realtà metropolitana della vita di città, argomentano. Va a inficiare le ragioni stesse per cui le persone affluiscono in massa verso le città: perché è eccitante, perché offrono po-

tenziale per una certa caoticità fruttuosa che deriva dall'incontrare sulla propria strada una varietà di persone. Lo storico americano Lewis Mumford, critico di architettura per il «New Yorker» a metà del xx secolo, la presentava in questo modo: «Per la varietà delle sue strutture temporali», scriveva «la città sfugge parzialmente alla tirannia di un presente unico». È implicito nel ragionamento di Mumford che ciò che rende viva una città è il suo potenziale per far entrare le vite in collisione, da direzioni diverse, una collisione creativa. Per estensione, contiene anche l'avvertimento a evitare di vivere in ghetti monoculturali in cui una classe diventa il fuso orario di se stessa.

Alcuni critici vedono la città dei 15 minuti in questa luce, come un invito molto chiaro a promuovere la disuguaglianza. Rafforzando l'autosufficienza di un quartiere in cui preesistono livelli elevati di ricchezza e privilegi sociali, ad esempio, si sta di fatto creando un'oasi territoriale, rinchiudendovi opportunità e prosperità senza curarsi del perimetro esterno. O, almeno, questo è il ragionamento.

L'economista Edward Glaeser dell'Università di Harvard ha espresso un'aspra critica di questa idea in un post pubblicato sul blog della London School of Economics.

Il concetto alla base della città dei 15 minuti è il suo non essere affatto una città. È un'enclave — un ghetto — un terreno lottizzato. Tutte le città dovrebbero essere arcipelaghi di quartieri, ma questi quartieri devono essere collegati. Le città dovrebbero essere macchine per mettere in contatto gli esseri umani, ricchi e poveri, neri e bianchi, giovani e anziani. Diversamente, falliscono la loro missione primaria e non riescono a essere luoghi di opportunità [...]. Le enormi disuguaglianze nelle città sono tollerabili solo se queste compiono la loro missione storica di convertire i poveri in ricchi (Glaeser, 2021).

Ridurre al minimo o addirittura eliminare la vista della disuguaglianza tra ricchi e poveri attraverso quartieri socialmente isolati potrebbe ridurre al minimo anche un elemento fondamentale della vita di città: la sua esperienza, racchiusa in frammenti fugaci. Il poeta Seamus Heaney la chiama «vicendevole riconoscersi» nella sua poesia *District and circle* (Heaney, 2009, p. 40), una discesa epica nella metropolitana di Londra, dove la bizzarra monumentale di una galleria di binari aperta nella roccia è compensata dai fragili barlumi di rapporto umano tra un artista di strada e un passeggero.

Le connessioni estemporanee tra gli individui e gli incontri casuali tra professionisti si riflettono anche nelle evoluzioni a più lungo termine

delle città nel tempo. I disastri, la sorte e le forze brutali della guerra e dell'economia possono far assumere alle città strane forme che, come la storia ci insegna, possono opporsi a essere contenute in lotti da 15 minuti.

Consideriamo la megalopoli di Tokyo. Il 1° settembre del 1923, la placca oceanica delle Filippine e la placca continentale eurasiatica si sono scontrate generando una faglia inversa. Le scosse di terremoto che ne sono conseguite hanno quasi raso al suolo Tokyo e la città portuale di Yokohama. Al sisma sono seguiti tsunami e incendi e, quando il caos si è placato, nella capitale avevano perso la vita 140.000 persone ed erano andati distrutti tre milioni di case. Ci sono voluti anni per ripartire dopo il cosiddetto «Grande terremoto del Kanto». Poi sono arrivati la Seconda guerra mondiale e i bombardieri americani B-29: la città fu bruciata e ridotta in rovine ancora una volta.

Con la nuova ricostruzione successiva alla guerra, Tokyo ha acquisito cinque milioni di residenti tra il 1950 e il 1960 e da quel momento in poi la sua crescita economica si è accelerata. I prezzi delle case e dei terreni sono aumentati negli anni settanta e ottanta, spingendo le persone verso i sobborghi in rapida espansione. La recessione degli anni novanta ha visto un am-

morbidimento dei regolamenti edilizi che ha consentito alla città di crescere in altezza, oltre che in estensione, sotto forma di grattacieli. La popolazione, nel frattempo, affluiva e defluiva di pari passo con il relativo predominio di Tokyo nell'industria giapponese.

Oggi, l'area metropolitana di Tokyo accoglie quaranta milioni di persone in 2.191 chilometri quadrati, che equivale a dire che si è sviluppata in maniera assolutamente singolare. Il semplice fatto che molte città si siano industrializzate e siano cresciute costantemente di dimensioni per poi doversele vedere con la deindustrializzazione e l'arrivo della tecnologia non dà loro molti elementi in comune. Nessun quartiere dei 15 minuti imposto può essere simile a un altro, persino all'interno della stessa città.

La colossale conta dei tokyoti comprende i residenti delle circoscrizioni più esterne da cui provengono i pendolari. Nello stabilire più o meno dove la città «finisca» è in genere la dispersione dei lavoratori a disegnare la mappa. La Tokyo vera e propria è rimasta più o meno invariata quanto a popolazione — undici milioni di persone — dal 1970. Sono le sue periferie che sono cresciute e questo tira in ballo la questione della legittimità di zonizzare il nostro ragionamento e la pianificazione secondo inse-

diamenti basati sulle dimensioni — la città, la cittadina, il paese — quando sono tutti parte di un'ecologia interconnessa di persone e soldi.

Quando il tema della riorganizzazione della vita cittadina, in particolare riguardo agli spostamenti, ha acquisito maggiore priorità nell'agenda delle decisioni politiche in seguito agli sconvolgimenti generati dalla pandemia di Covid-19, si è acceso il dibattito sulla praticabilità del modello dei 15 minuti applicato a diversi scenari.

All'inizio del 2021 il Transport Committee, la Commissione trasporti del Parlamento britannico, ha convocato un panel sulla riforma dei trasporti pubblici dopo la pandemia, con rappresentanti di Cycling UK, Living Street (ente benefico per la promozione della mobilità pedonale) e il Royal Automobile Club. Hanno parlato delle loro differenti preoccupazioni riguardo all'avviarsi della Gran Bretagna verso una «ripresa trainata dall'auto» in seguito alla revoca delle misure di lockdown. L'uso dell'auto è tornato ai livelli pre-pandemici abbastanza in fretta, è stato evidenziato. Si è anche affermato che questo ha rafforzato le ragioni per accelerare l'implementazione dei quartieri dei 15 minuti e incoraggiare l'uso della bicicletta per i tragitti brevi, non solo nelle città, ma anche nei centri più piccoli. Ma, ha chiesto un deputato di una circoscrizione rurale,

come fanno le persone a svolgere i loro compiti in campagna senza un'auto? Come si fa a portare una dozzina di buste della spesa in bicicletta?

Roger Geffen, direttore delle politiche di Cycling UK, in risposta a questa domanda ha detto:

Dovrebbero esistere opzioni di trasporto più sostenibili, anche nelle aree rurali. Non parlo solo di autobus extraurbani, ma anche di rendere le biciclette elettriche e a pedalata assistita più facilmente reperibili per tragitti più lunghi verso la campagna per i quali la gente altrimenti userebbe l'auto [...]. Non è un assoluto, non è detto che una volta che si comincia ad andare in bici, si debba smettere di usare l'auto, nulla di così radicale. Si tratta di offrire più opzioni a più persone (Transport Committee, 2021).

Il consumatore deve partecipare alla stesura di questo nuovo contratto sociale e, perché il concetto sia un vero successo, una parte più cospicua del dibattito sulla città dei 15 minuti deve filtrare nelle nostre vite quotidiane. Sul blog del dizionario Cambridge, dove le parole che sono sul punto di entrare nell'uso comune sono sottoposte a voto popolare per essere incluse, di recente è stato il turno della città dei 15 minuti. Prima ne è stata data una bozza di definizione: «Una città progettata in modo che

tutti quelli che ci vivono riescano a raggiungere tutto quello di cui hanno bisogno in 15 minuti a piedi o in bici». E poi un sondaggio chiedeva: «“Città dei 15 minuti” dovrebbe essere inserito nel dizionario?». La metà delle risposte è stata per «Aspettiamo e vediamo», il 37% ha risposto di sì e il 16 «Assolutamente no».

Tutto ciò che serve, a tutti — dai più giovani ai più anziani, dagli abili ai disabili — in un raggio di 15 minuti a piedi o in bicicletta o veicoli analoghi su ruota e tutto all'interno della complessa rete metropolitana di una città: sembra ambizioso, forse impossibile. «Aspettiamo e vediamo» ha senso, così come: «Assolutamente no».

Forse le persone vogliono dare una chance alla città dei 15 minuti perché è, come mi ha detto un architetto, un'idea per cui «è arrivato il momento», poiché celebra anche l'esistenza di aspetti positivi della vita di città, se riusciamo a condividere e salvaguardare le nostre risorse in maniera leggermente più accorta.

In tutte le discussioni sulla missione dei 15 minuti, sorgono rapidamente problemi riguardo alla sua definizione, per cui, in base al termine stesso, siamo portati a pensare alla città dei 15 minuti come a una singola e precisa unità, quando è invece un concetto sfaccettato, a volte noto come «quartiere dei 15 minuti» o «quartiere

dei 20 minuti» e anche vicino, come ideologia, a modelli di pianificazione urbanistica etichettati come *healthy streets* (strade sane), *complete neighbourhoods* (quartieri completi) e *liveable neighbourhoods* (quartieri vivibili). Tutte queste denominazioni sono semplicemente una stenografia, una guida approssimativa per pensare a come poterci misurare con gli obiettivi sostenibili per la vita in città.

Vale certamente la pena notare che quello della città dei 15 minuti è un concetto permeabile, in grado di assorbire una molteplicità di idee. Non è un programma rigido che implica cronometri e periti per misurare gli spostamenti da 15 o da 20 minuti. L'idea probabilmente sprofonderebbe nel caos se fosse vagliata troppo da vicino in questa dimensione, perché creerebbe confini diffusi per il «quartiere» nel raggio dei tragitti da 15/20 minuti. Poiché in media una persona cammina al ritmo di 5 km/h, 20 minuti a piedi sono meno di due chilometri, ma in bicicletta sono cinque chilometri. Il ciclista arriva più lontano del pedone, quindi dove si trova il vero «limite» del quartiere? Non esiste un Istituto della Città dei 15 minuti che fornisca consulenza e correzioni in materia e un approccio morbido all'idea è probabilmente quello più produttivo. Questo è un movimento aperto che riguarda i nostri atteggiamenti e com-

portamenti, così come ci vengono consentiti dai piani urbanistici ed è attraverso questa lente che affronto l'argomento nel presente volume. Perry, l'architetto dell'unità di quartiere nominato prima, ha ricevuto critiche feroci quando ha cercato di ritrattare l'idea che dovesse avere un'estensione e una densità di popolazione ben definite. Anche Carlos Moreno a volte viene attaccato quando le persone vogliono risposte categoriche sugli schemi urbanistici della città dei 15 minuti.

Dunque questa idea non ha sufficiente sostanza e sufficiente riscontro nella realtà per durare? Credo davvero che la città dei 15 minuti lascerà una sua eredità, ma non sotto forma di punti indicati su una mappa o di cartelli installati in strada che dicono: «State entrando in un quartiere dei 15 minuti». È piuttosto qualcosa che ha buone probabilità di esercitare un'influenza. «Solo un'idea ha il potere di diffondersi così ampiamente» disse l'architetto Mies van der Rohe, l'ultimo direttore dell'effimera Statliches Bauhaus, riflettendo sull'interesse che la scuola richiamava e sul fatto che potesse essere attribuita o meno alla propaganda. La città dei 15 minuti forse non entrerà mai nel dizionario, ma sarà scritta nei nostri paesaggi urbani, un'idea che fiorisce e si adatta attraverso l'uso e non lasciata ad arrugginire per strada.