

Sommario

- 05** Case, Milano laboratorio dei prezzi
- 06** Soldini: «La mia Milano è un film»
- 07** Scommegna, tra teatro e periferia
- 08** Roma, la rinascita dell'Ostiense
- 10** Il potere creativo dei murales
- 12** Un nuovo umanesimo tecnologico
- 13** Tutti a scuola di Eco-impresoria
- 17** Crescentini: «La mia Roma con Motta»
- 18** Cagliari, un'identità sfuggente
- 19** Porto e aeroporto, l'ora del rilancio
- 20** Una storia chiamata sale
- 21** I giganti di Mont'e Prama
- 22** CRS4, distretto di successo
- 23** Il Dna sardo? Una miniera
- 24** Il Cammino di Santa Barbara
- 25** La Sardegna in una voce
- 26** Forte Village, il resort che piace agli Usa
- 27** Le porte aperte di Domus de Lunas
- 31** Manzini, Calvino e le città



di **Ezio Manzini**

La città della prossimità è quella in cui tutto ciò che ci serve quotidianamente sta a pochi minuti a piedi da dove si abita. Ma non solo. È quella in cui le persone hanno più opportunità di incontrarsi, sostenersi a vicenda, avere cura reciproca e dell'ambiente, collaborare per raggiungere assieme degli obiettivi. Dopo la pandemia, quest'idea di città, spesso evocata con lo slogan della «città dei 15 minuti», è entrata con forza nella conversazione sociale e nella lista delle promesse di numerosi candidati sindaco. Il che, a mio parere, è un fatto positivo. Sempre che alle parole e alle promesse seguano i fatti. E che, prima ancora, si capisca bene di che si tratta.

La prossimità cui oggi dobbiamo pensare non assomiglia a quella del passato. Prima della diffusione dei mezzi di trasporto motorizzati, delle telecomunicazioni e della connettività, la prossimità era una condizione scontata: nessun aggregato umano poteva esistere al di fuori di un sistema di prossimità in cui tutto fosse accessibile a piedi. Poi, le invenzioni tecniche e le idee della modernità hanno mostrato che poteva anche non essere così. Che, in nome dell'efficienza, i

Con lo spirito della comunità

La città «a 15 minuti», una via per far convivere persone e attività



Un'idea non emersa dal nulla ma che ha mezzo secolo di critica della città modernista. Realizzarla comporta, però, una forte svolta culturale e una volontà politica

luoghi della residenza, quelli del lavoro, quelli degli acquisti, quelli dello svago potevano allontanarsi tra loro perché poi le persone erano in condizione di ricomporre la continuità della loro vita muovendosi tra l'uno e l'altro di questi spazi monofunzionali e ben separati tra loro. Ne è emersa la città delle distanze.

Il fatto che questo modello di città potesse creare problemi (il peso ambientale del

traffico, ovviamente, ma anche una diffusa solitudine e una crescente fragilità sociale) per alcuni è diventato chiaro già molto tempo fa. Ma, recentemente, la pandemia ha accentuato e diffuso questa consapevolezza. E ha fatto emergere la necessità di invertire la rotta, ricostruire sistemi di prossimità vivibili e orientarsi verso un nuovo modello: la città della prossimità.

Va detto che quest'idea non



Compresenza
L'inaugurazione a Milano di piazza Spoleto, progetto di «urbanistica tattica» creata a un crocevia del quartiere NoLo (Fotogramma)

Destini urbani



di **Alessandro Cannavò**

**Un anno di riflessioni
Ora è il momento
di svolte concrete**

Ci eravamo lasciati, un anno fa, in un'atmosfera di preoccupata sospensione delle nostre vite, mentre scuole, uffici, teatri e impianti sportivi richiudevano a causa della seconda ondata. Il nostro Bello dell'Italia si dovette destreggiare, tra Milano, Genova e Bergamo, in città di nuovo dimesse, contando su un inguaribile ottimismo. Nei mesi successivi si è molto parlato del futuro delle città, di come la pandemia avrebbe cambiato i nostri stili di vita, le modalità dell'abitare, del lavorare, del godere il tempo libero. Analisi affascinanti e utili per tracciare le linee non di una rivoluzione ma di una reale transizione. Un anno dopo, in uno scenario fortunatamente del tutto diverso, quelle riflessioni sono chiamate all'impegno concreto. Ricucire le città, abbiamo chiamato questo speciale e i nostri incontri in presenza e in diretta streaming su Corriere.it che dopo Milano, ci vedranno domani a Cagliari e il 3 novembre a Roma (collegamento alle ore 19). Perché è indubbio che questa ripresa post Covid debba affrontare problematiche di convivenza e di sostenibilità ambientale ed economica non più procrastinabili. Ma, come raccontiamo in queste pagine, al compito al quale sono chiamate le amministrazioni corrisponde una vitalità di iniziative private o dal basso che sta già attuando la trasformazione dei tessuti urbani. Serve dunque un'azione sinergica, che valorizzi i quartieri, che allei tecnologia e socialità. Il sistema città resta uno straordinario laboratorio di intelligenze. Ognuno nel suo piccolo, è chiamato a salvarlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Identikit



● **L'autore Ezio Manzini (1945)**, ingegnere e architetto è stato docente al Politecnico di Milano. Per più di tre decenni ha lavorato nel campo del design per la sostenibilità. Ora i suoi interessi si sono focalizzati sull'innovazione sociale. Su questo tema ha promosso e presiede DESIS, una rete internazionale di scuole di design.

● **Il libro «Abitare la prossimità» di Ezio Manzini (Ed. Egea, 176 pag.)** teorizza la «città dei 15 minuti», una città che si offre come una piattaforma in cui tutto ciò che serve e tutto ciò che si deve fare ogni giorno si trova a pochi minuti a piedi da dove si abita. In origine, l'idea della città dei 15 minuti è stata motivata da ragioni ecologiche, sociali ed economiche. Oggi, il Covid19 ci sta insegnando che la resilienza sociale e la rigenerazione urbana vanno costruite a partire da una nuova idea di abitare e di prossimità.

La vita nelle periferie



di **don Gino Rigoldi**

**Mediatrici culturali
per creare legami
basati sul rispetto**

Se il centro città è il biglietto da visita per chi arriva, la periferia esprime il senso di comunità per chi rimane. Ancora oggi nelle nostre periferie non sono garantite le stesse opportunità riservate a chi abita le zone più centrali. Nella scuola, prima di tutto, il luogo dove i giovani trascorrono la gran parte della propria gioventù: in periferia la situazione è più complessa, molti minori, sin dalla scuola d'infanzia, provengono da paesi stranieri o sono di seconda generazione, altri vivono situazioni familiari fragili dal punto di vista economico, sociale e culturale. E su queste scuole occorre investire di più per poter garantire gli stessi risultati delle scuole più blasonate del centro. Agli insegnanti dovremmo garantire una formazione che li sostenga nello sforzo pedagogico e li renda esperti di relazione. Gli stabili dovrebbero essere belli e ben tenuti: la bellezza esprime la misura del valore che attribuiamo a chi la abita e invita ad averne cura e rispetto. Per rendere organico il rapporto centro/periferie occorre impegnarsi in una grande attività di mediazione culturale affinché i tanti stranieri, ma penso soprattutto alle donne, possano costruire un legame vero tra le nostre diverse culture. Sì, sono convinto che attivare mediatrici culturali, in particolare di cultura araba, potrebbe contribuire a costruire legami di comunità basati sulla conoscenza e sul rispetto. Che potremmo respirare in ogni parte della città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

è emersa dal nulla. Ha alle sue spalle mezzo secolo di critica alla città modernista e 20 anni di innovazioni sociali e istituzionali in diverse città del mondo (da Barcellona, a Parigi, ma anche in molte città italiane, da Milano, a Torino e Bologna). Ne discende che, parlando oggi di città della prossimità, non solo non si evoca una visione mai prima proposta, ma neppure una prospettiva utopica. Si indica invece una direzione verso cui tendere, potendo far tesoro di numerose esperienze, a diversi livelli e in diverse tipologie di città.

Il farlo, però, comporta un profondo cambiamento culturale e una forte volontà politica. Occorre rompere definitivamente con una visione di città divisa in parti specializzate, operare per una radicale riorganizzazione delle sue infrastrutture e sperimentare nuove forme di governance: quelle con cui liberare le ener-

gie sociali necessarie per (ri)costruire luoghi e comunità. Richiede, infine, una forte determinazione a combattere le disuguaglianze: la città della prossimità non può essere appannaggio di alcuni quartieri privilegiati, o di alcune aree storiche in cui le cose sono (più o meno) già così, ma deve estendersi in tutte le sue parti. Deve diventare cioè un diritto di tutti i suoi cittadini.

Inoltre, nell'imboccare questa strada occorre tener conto della inedita natura della prossimità cui oggi dobbiamo riferirci. Da tempo ormai siamo stati obbligati a confrontarci con il carattere sempre più ibrido, fisico-digitale, dello spazio in cui agiamo. Recentemente, abbiamo tutti visto come il grande esperimento sociale imposto dalla pandemia abbia spostato il baricentro delle nostre attività verso la sua componente digitale. Il risultato è che oggi non si può parlare di prossimità senza te-

ner conto che essa, pur essendo per sua natura radicata nel mondo fisico, ha una grande e crescente componente digitale rappresentata dalle piattaforme digitali che la sostengono. D'altro lato, queste piattaforme non sono neutre e, per come sono fatte, orientano le attività che esse stesse supportano. Nello scenario della prossimità esse dovrebbero rendere possibili e probabili forme di comunità, di cura, di lavoro e di cultura capaci di generare la prossimità che vorremmo. Ma sappiamo bene che l'uso delle piattaforme orienta anche verso altri scenari. Primo e più pericoloso di tutti è quello del tutto a/da casa, in cui si concretizza l'idea di un benessere accessibile attraverso prodotti e servizi da ricevere nel proprio spazio privato (mentre tutto ciò che sta intorno diventa un deserto sociale). Lo scenario della prossimità è dunque un antidoto non solo alla città delle distanze del secolo

scorso, e di suoi successivi aggiornamenti, ma anche a quello del tutto a/da casa, e alla città di individui senza comunità, senza beni comuni e senza luoghi pubblici che esso prefigura.

Un'ultima osservazione riguarda la relazione tra la città della prossimità e il Pnrr.

Se è vero che quest'ultimo si propone come un intervento sulle infrastrutture e si dichiara orientato a facilitare la transizione verso la sostenibilità, esso va messo alla prova anche rispetto al tema della città della prossimità. La domanda da porre è: che effetto avrà sulla sua possibilità di realizzarsi?

Una risposta positiva, purtroppo, non è affatto scontata. Per molto tempo, nelle città, il tema all'ordine del giorno nella progettazione di infrastrutture è stato quello di far funzionare le cose pur essendo lontani. Ora, forze potenti spingono verso infrastrutture che lo facciano essendo lontani e da soli, a casa propria. Lo scenario della prossimità ci chiede invece che esse siano capaci di far funzionare le cose essendo vicini e assieme. A prima vista il Pnrr (a parte forse per ciò che riguarda la Missione 6, sulla salute) non sembra andare in questa direzione. Ma chissà, se ci si impegnasse un po' forse si potrebbe ancora ri-orientarlo. Possiamo provarci?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La città di prossimità richiede non solo una radicale riorganizzazione ma anche la determinazione a combattere le disuguaglianze: l'obiettivo è evitare il deserto sociale