

Alessandra Criconia

Sapienza Università di Roma | alessandra.criconia@uniroma1.it

KEYWORDS

capitale spaziale; mobilità; interscalarità; prossimità; città chilometro zero

ABSTRACT

Le forme del potere che agiscono sul territorio hanno trasformato la città in “una potente macchina di distinzione e separazione, di emarginazione ed esclusione,” come l’ha definita Bernardo Secchi in *La città dei ricchi e la città dei poveri*. È questa la premessa del presente saggio che, a partire dal concetto di *capitale spaziale*, si interroga su come vada inteso oggi il diritto alla città e individua nell’accessibilità alle risorse urbane una delle questioni nodali della democrazia urbana. Ciò significa che il progetto della mobilità urbana e il disegno della rete delle connessioni tra luoghi temporalmente e spazialmente distanti sono strategici alla riformulazione e redistribuzione del capitale spaziale e che l’interscalarità tra la dimensione metropolitana e la dimensione del quartiere è la chiave di una città aperta e flessibile in cui l’utilizzo delle *facilities*, ovunque si abiti, in centro o in periferia, possa essere effettiva.

Sullo sfondo di questo scenario, la *città dei 15 minuti* è tra le proposte più significative che combina la domanda della *civitas* con la necessità della conversione ecologica della polis per realizzare un’idea di abitare condiviso.

English metadata at the end of the file

Capitale spaziale e diritti: la città a chilometro zero

In uno dei suoi ultimi libri, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Bernardo Secchi parla della “nuova questione urbana” in termini di disparità territoriale e diseguglianze sociali. La frammentazione degli spazi urbani prodotta da forme di potere che agiscono sul territorio prevalentemente per soddisfare gli interessi di pochi, hanno reso la città “una potente macchina di distinzione e separazione, di emarginazione ed esclusione.”¹ Per comprendere questa configurazione a macchia di leopardo cresciuta spesso in modo disordinato e informale al di fuori di regole urbanistiche e della razionalità del progetto, non sono più sufficienti gli strumenti tradizionali della morfologia urbana. Ce ne vogliono altri, più articolati, che vadano oltre il campo strettamente disciplinare dell’architettura e dell’urbanistica e che mutuino dalle scienze sociali ed economiche quei concetti e quelle categorie critiche che, insieme all’analisi urbana, consentono di delineare una mappatura dei *processi della distinzione*, per dirla con Pierre Bourdieu. Se, infatti, sono le “*differenze* osservate in un dato universo

sociale”² a definire le condizioni di ricchezza e povertà e se queste differenze, a loro volta, sono determinate dai luoghi della città dove si risiede, abitare “gli indirizzi sbagliati” – volendo usare una definizione della sociologia tedesca³ – comporta conseguenze di marginalità ed esclusione con ripercussioni negative sullo *status* e la posizione sociale delle persone. L’equità urbana diventa cioè una funzione del rapporto spazio fisico/spazio sociale, tra forme di urbanizzazione del territorio e pratiche d’uso della città, che travalica il valore economico del denaro trattandosi di una variabile legata alle risorse urbane di cui ciascun individuo può disporre, sia concretamente sia potenzialmente, e ai benefici che il loro utilizzo riesce a determinare nella qualità della vita.⁴

In tal senso, l’uso di una terminologia che evoca Karl Marx concorre a definire la ricchezza e la povertà non più soltanto in termini di possesso/non possesso di denaro e beni materiali ma anche come inserimento, o meno, nelle reti sociali e culturali e come accesso/non accesso ai vantaggi

che le relazioni offrono agli individui per conoscere, essere informati, migliorare le proprie abilità cognitive, manuali, tecnologiche e le proprie competenze, e aumentare il valore del proprio *curriculum vitae*.⁵ Una persona può dunque essere detta ricca quando “[...] dispone di un adeguato *capitale spaziale*, vive cioè in parti della città e del territorio dotate di requisiti che ne facilitino l’inserimento nella vita sociale, culturale, professionale e politica come nelle attività a lei più consone.” E, analogamente, una persona è povera non solo perché ha un basso reddito ma anche quando non dispone, neppure potenzialmente, della possibilità di usufruire di alcuni beni e servizi essenziali per la sopravvivenza come per esempio le cure mediche, che non ha accesso all’istruzione o all’assistenza sociale nelle sue diverse forme, e il cui capitale spaziale lo esclude dai più elementari diritti di cittadinanza, che viene stigmatizzata ed etichettata in funzione del suo luogo di residenza.⁶

Sebbene la lettura sociologica della disegualianza urbana possa apparire una forzatura ideologica, essa apre a un ragionamento sulla città che chiama in causa, prima fra tutte, l’opposizione centro/periferia introducendo un orizzonte di cambiamento e di utopia concreta. Lo schema della città moderna costituita di due parti urbane contrapposte – il centro dei quartieri borghesi pieni di servizi e *facilities*, circondati da una periferia operaia dispersa, monotona, carente dei principali servizi di scuole, ospedali e giardini – ha marcato le linee dello sviluppo urbano intorno al quale già Henri Lefebvre, negli anni Sessanta del Novecento, aveva parlato di un’altra forma di potere, di ordine spaziale oltre che economico, con ripercussioni dirette sulla vita quotidiana delle persone, private sostanzialmente della qualità dell’abitare e del diritto alla città.⁷

Secondo Lefebvre, il processo di *produzione dello spazio* – ovvero il progetto urbanistico –, improntato a regole di efficienza funzionale, settorializzazione, organizzazione gerarchica del territorio, ha sancito la fine della città come opera collettiva e il deterioramento irreversibile del valore di urbanità. A sancirne il momento di rottura sarebbe stato il fallimento dell’esperienza della Comune di Parigi che, con la cacciata dei rivoltosi da parte della nuova classe borghese vincitrice, aveva impedito il passaggio dalla democrazia contadina alla democrazia urbana.⁸ In altri termini, l’estromissione del proletariato, e il suo confinamento in “dubbe protuberanze”⁹ periferiche di borgate e quartieri satelliti distanti dal centro e isolate, aveva fatto saltare l’equilibrio tra *urbs*, *civitas* e *polis* trasferendo il terreno dei conflitti dallo spazio chiuso della fabbrica allo spazio aperto della città.

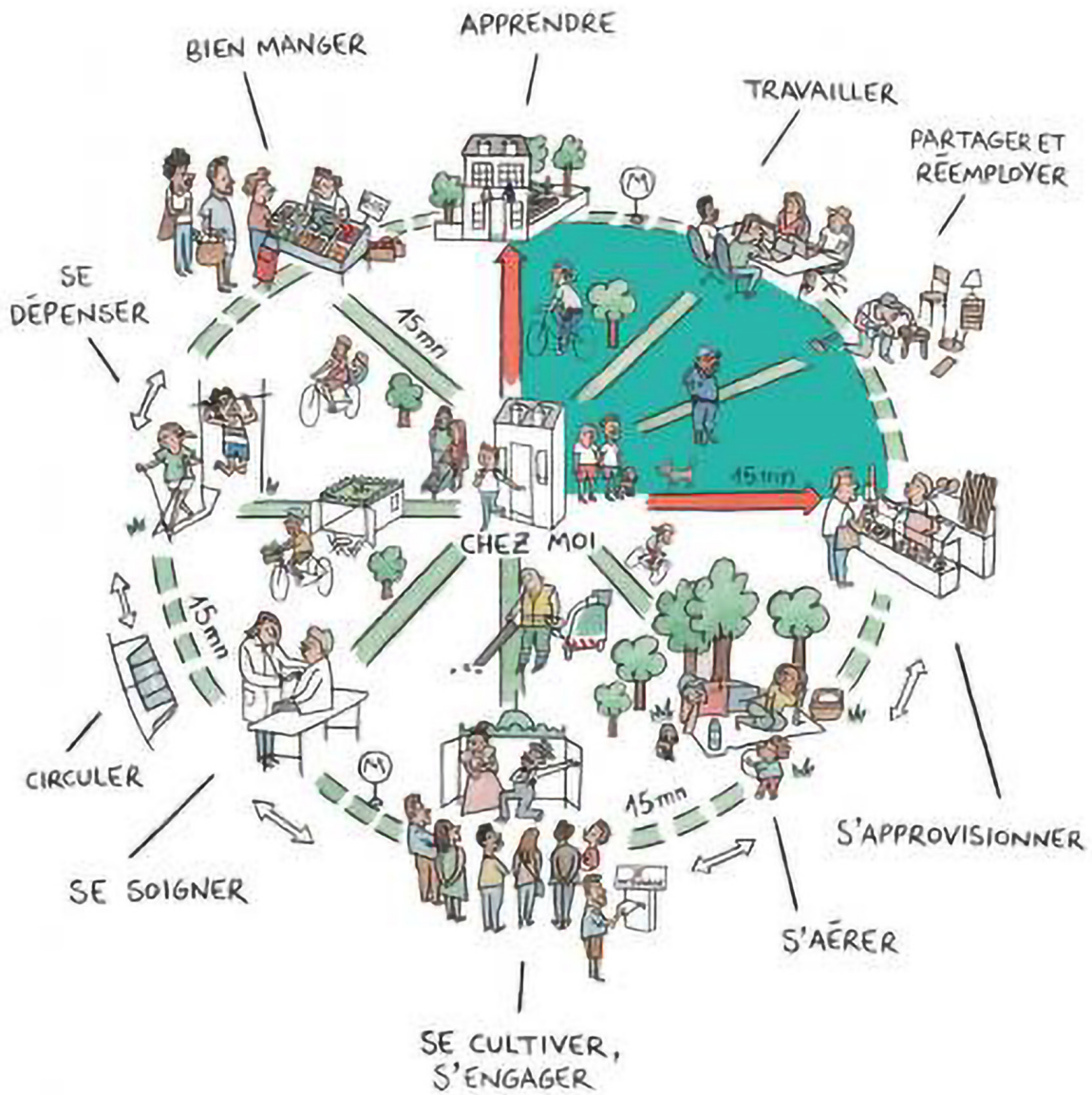
A sua volta, la classe operaia alla quale il pensiero marxista aveva affidato la responsabilità storica di superare il sistema capitalistico-borghese, e riconfigurare le relazioni di potere, non era riuscita di portare a termine la rivoluzione e aveva segnato un punto di non ritorno che imponeva un radicale spostamento degli obiettivi della lotta politica. Come ha sottolineato Guido Borelli, ne *La produzione dello spazio* Lefebvre afferma che il momento urbano inaugura un’era di transizione nella quale il capitalismo di cui Marx aveva scritto nel *Capitale* inizia ad apparire

come un artefatto storico: [in sostanza, l’idea di una] rivoluzione socialista concentrata sul possesso dei mezzi di produzione, si dimostrava incoerente rispetto ai processi di urbanizzazione in corso.¹⁰

Alla luce di queste considerazioni, la ricomposizione delle relazioni tra parti urbane separate e contrapposte, nell’ottica di una redistribuzione del *capitale spaziale* di cui gode chi vive in parti della città dense di servizi e ben collegate dai trasporti pubblici, acquista il significato di una riconquista del diritto alla città da parte di chi abita isolato in zone periferiche lontane dal centro. Questo punto richiede però di agire sull’assetto urbano, e assumendo la configurazione a macchia di leopardo, a cui si è fatto cenno in apertura dello scritto, come figura significativa, la si potrebbe ritenere il volano di un diverso modo di considerare i rapporti urbani. Per quanto paradossale possa sembrare, l’estensione della città contemporanea che per un verso è causa di una dispersione e di un allentamento delle relazioni spaziali, per un altro è motivo di una porosità territoriale, la quale, se supportata da una valida rete di connessioni, potrebbe favorire un rimescolamento delle parti urbane e far sì che il centro non sia più uno soltanto e la periferia non sia più periferica. I collegamenti potrebbero essere, cioè, un presupposto – necessario, sebbene non sufficiente – per rimettere in circolazione il capitale spaziale e sanare, per quel che si può, gli squilibri esistenti tra la città dei ricchi e la città dei poveri. Detto con altre parole, la prima istanza del diritto alla città coinciderebbe con la possibilità di muoversi e spostarsi tra i luoghi di residenza, di lavoro e di svago in ugual misura che si abiti in periferia o in centro, avendo l’opportunità di scegliere il modo e il mezzo che si preferisce (a piedi, in bicicletta, con il trasporto pubblico) senza essere obbligati a utilizzare l’automobile, che per molti costituisce un costo e tempo perso nel traffico, oltreché una fonte di stress. L’incidenza positiva della circolazione sul benessere e la qualità della vita è evidente nelle città dove esiste una rete infrastrutturale ramificata e fortemente sviluppata: automaticamente aumenta il tempo dedicato alle attività culturali, sportive, di svago dei cittadini, con l’immediata conseguenza di un innalzamento dei valori dell’urbanità.

Ciò fa della mobilità una questione non più unicamente settoriale di ingegneria dei trasporti ma, in chiave più ampia, uno strumento di “urbanogenesi”¹¹ che tiene conto delle dinamiche di movimento e dei tempi e modi con cui gli individui abitano e usano la città. In questa logica, la tessitura dei percorsi e delle linee che intrecciano le reti ferroviarie, stradali e fluviali con le reti ciclopedonali e i corridoi ecologici e con le trame sottili delle connessioni corte tra i nodi della rete e i luoghi della residenza e delle attività quotidiane – i cosiddetti “ultimi migli” – costituisce un’asse portante del welfare urbano che spingerebbe a ritenere l’infrastruttura una dotazione da caratterizzare, almeno concettualmente, tra i nuovi standard urbanistici.¹² Tuttavia anche un’infrastrutturazione integrata del territorio, policentrica e multidimensionale, non basta più. La crisi climatica ed energetica chiede infatti di declinare il diritto alla città anche in termini ambientali, a partire dalla constatazione che se la città è il luogo delle disegualianze

LE PARIS DU 1/4 HEURE



1

Diagramma delle 10 funzioni della Città dei 15 minuti: studiare, lavorare, condividere e riutilizzare oggetti, fare le compere, prendere aria, coltivarsi e impegnarsi, curarsi, muoversi, dedicarsi a se stessi, mangiare sano. Fonte: Ville de Paris.

2

Sezione tipo della strada del XXI secolo: pedonale e senza barriere architettoniche, predisposta al passaggio dei mezzi di soccorso, alberata, con spazi attrezzati per la sosta e aree gioco per i bambini e con servizi di prossimità. Fonte: Ajuntament de Barcelona.

3

Pista ciclabile e spazio di sosta di una Superilla. Fonte: Ajuntament de Barcelona.

4

Render di una strada della Città dei 15 minuti. Fonte: Ville de Paris.

5

Rete delle superstrade ciclabili di Copenaghen. Fonte: Municipalità di Copenaghen.

sociali, essa è anche un luogo inquinato che nuoce alla salute pubblica sebbene, a dispetto di quanto si è soliti credere, essa sia un insospettato ecosistema favorevole alla vita degli organismi e allo sviluppo delle specie tanto umane quanto animali e vegetali.¹³ Questo aspetto, del tutto inedito rispetto alla lettura socio-politica di Lefebvre, amplia il campo del ragionamento e attribuisce al capitale spaziale un ulteriore valore ambientale che riguarda il ciclo biologico della natura, la biodiversità degli *habitat*, il benessere e la salute degli esseri viventi. In questa chiave, il diritto alla città non significa più unicamente redistribuzione del capitale spaziale ma anche riequilibrio ambientale: una combinazione che presuppone una radicale revisione, se non addirittura un superamento, del modello di sviluppo estrattivo iperproduttivista e iperconsumista e la sua sostituzione con un modello circolare e sostenibile di riuso e recupero. Si tratta di imprimere un'inversione di rotta delle politiche urbane, consapevoli che sono spesso le regole della pianificazione a produrre processi di squilibrio sociale e ambientale "anche quando non sono frutto di esplicite strategie."¹⁴ Non di meno, stringere un nuovo patto di fiducia tra *polis* e *civitas* per realizzare una *urbs* per tutti, necessita di tornare a pensare alla città come opera collettiva e di formulare una *governance* aperta al confronto tra le decisioni *top down* dei tecnici e le voci *bottom up*

della cittadinanza attiva riunita in associazioni, comitati di quartiere, laboratori, per concertare le strategie e le azioni della trasformazione e, non ultimo, i successivi percorsi di cura e manutenzione degli spazi pubblici.

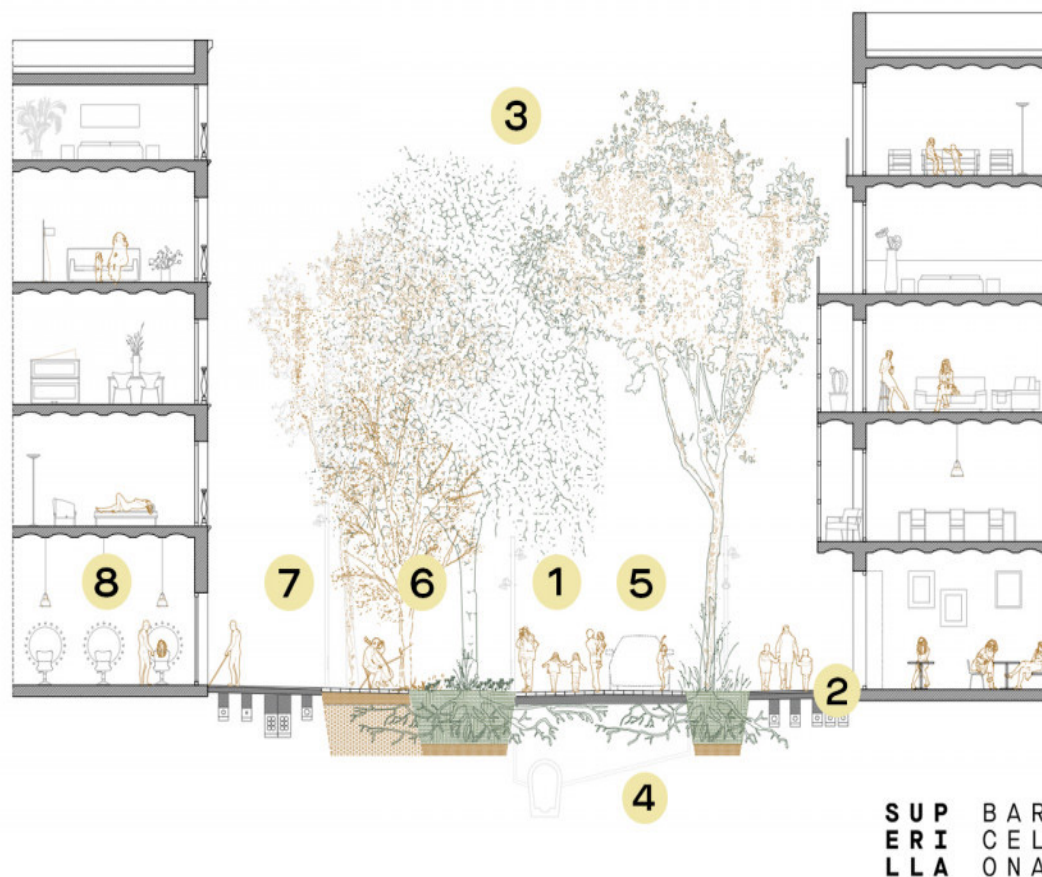
Su questo fronte, alcune recenti esperienze sono degli esempi concreti di politiche urbane in linea con lo spirito dei tempi, che combinano l'urgenza della conversione ecologica e del riequilibrio spaziale dell'*urbs* con la domanda della *civitas* di abitare in un ambiente inclusivo, salutare e aperto alle pratiche della cittadinanza. Tra i numerosi progetti,¹⁵ le Superilles pedonali della sindaca Ada Colau a Barcellona, la Città dei quindici minuti della sindaca Anne Hidalgo a Parigi e il programma di conversione ecologica Carbon free 2025 della municipalità di Copenaghen offrono un quadro di casi esemplari.

Basati su obiettivi sociali e ambientali – ridurre le disuguaglianze, favorire la coesione sociale, incentivare le economie locali, mitigare gli effetti della crisi climatica – queste proposte definiscono dei modelli di un'ideale città a misura d'uomo del terzo millennio in cui la strada e la piazza tornano a essere i luoghi vitali di una vita collettiva "[...] dove ci si conosce, dove ci si incontra, dove si vive insieme e dove ci si prende cura dell'ambiente, del bene comune e degli altri".¹⁶ **Fig. 1**

Nonostante la specificità delle *formae urbis* per cui ogni

Així serà el carrer del segle XXI

- 1 Pensats per a les persones, per fer-hi vida, i accessibles per a tothom. Els cotxes seran agents convidats.
- 2 Plataforma única. Desapareix l'asfalt i s'emprarà el panot i el granet.
- 3 Explosió del verd: més arbres i més frondosos, que ocupen també el centre del carrer.
- 4 Carrers sostenibles: terrenys més fèrtils per a l'arbrat i reutilització de l'aigua de pluja.
- 5 Es garanteix el pas dels serveis urbans i vehicles d'emergència.
- 6 Per fer-hi vida al carrer: nous espais d'estada, més mobiliari urbà i zones de joc infantil.
- 7 Una nova atmosfera: una nova il·luminació pensada per a les persones.
- 8 Carrers que fomenten el comerç de proximitat.



2

progetto è diverso dall'altro (Barcellona non è Parigi e non è Copenaghen, e viceversa), la chiave di volta della rigenerazione urbana sostenibile è la riconfigurazione della strada come spazio destinato prevalentemente agli spostamenti a piedi e in bicicletta che prende le mosse da azioni di micro-infrastrutturazione primaria – riduzione delle sezioni carrabili, ampliamento dei marciapiedi, eliminazione dei parcheggi a raso, sostituzione con stazioni *bike*- e *car-sharing* – e di valorizzazione dei servizi di prossimità a *chilometro zero*. **Figg. 2 | 3 | 4 | 5** In questa logica le buone pratiche rovesciano la prassi urbanistica della scala vasta e assumono il quartiere e la prossimità come scala prioritaria del progetto, considerando la prossimità una categoria poldimensionale che oltre alla dimensione spaziale include quelle relazionale, cognitiva, organizzativa e istituzionale.¹⁷ Si parte cioè da ciò che è vicino per creare la relazione con ciò che è distante, sovrascrivendo all'esistente l'intelaiatura delle connessioni tra reti locali e reti del trasporto pubblico, dei corridoi ecologici, delle vie d'acqua navigabili nonché con l'infrastruttura secondaria dei servizi metropolitani delle università, degli ospedali, dei musei, delle biblioteche, dei cinema, dei teatri. Non è più la *tabula rasa* il principio di strutturazione della riqualificazione e rigenerazione urbana.

Se dunque nel caso di Barcellona l'obiettivo è adeguare il Plan Cerdà alle necessità di riduzione del traffico veicolare per abbassare i livelli di inquinamento atmosferico – ispirato a un'idea di Salvador Rueda, ex direttore dell'Agenzia di Ecologia Urbana –, in quello di Parigi si tratta di considerare l'*arrondissement*, il fulcro di una megalopoli ecologica di 12 milioni di abitanti – la Grande Parigi costituita dall'unione del centro con la *banlieue* –, mentre a Copenaghen la sfida è la realizzazione dei due programmi di rigenerazione ambientale, il Cycle SuperHighways Plan circa 750 chilometri di superstrade ciclabili interconnesse e attrezzate **fig. 6** e il Climate Adaptation Plan per il contenimento e la mitigazione degli effetti del cambiamento climatico, da quelli estremi come gli uragani e le inondazioni a quelli ordinari di pioggia e neve, in continuità con la filosofia del Finger Plan. Così, a Barcellona, le Superilles sono l'accorpamento di più isolati del piano di Ildefons Cerdà per limitare le strade a scorrimento veloce alle sole perimetrali, potenziare le zone 30 nella parte interna e integrare i percorsi pedonali e le piste ciclabili realizzando delle mega-isole ciclopedonali punteggiate da piazze, *playground* e *pocket park* distanti tra loro non più di 200 metri. **Figg. 7 | 8** A Parigi, invece, la Città dei 15 minuti è la moltiplicazione delle microcentralità di quartiere intorno ai servizi di prossimità e



3



4



The connected cycle superhighways

Eight cycle superhighways have been built, eight more are on the way and the vision for the cycle superhighways in the Capital Region of Denmark is a total of 45 routes.

45 routes with a total length of 746 km is the planned network of cycle superhighways of the Capital Region. In general, the routes make use of existing infrastructure and are upgraded in order to live up to the cycle superhighway criteria and standards. New paths are established where there are missing links.

The total investment in the cycle superhighway network is estimated at 295 million euro by 2045.

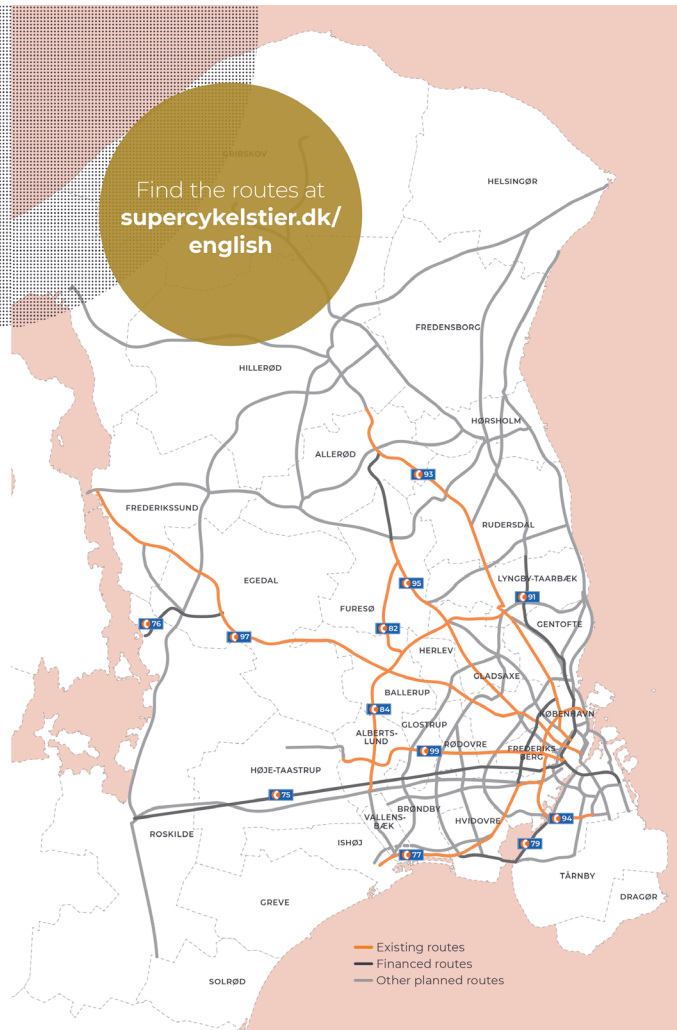
The network of cycle superhighways is crucial for the Capital Region of Denmark to become the leading cycle region in the world.

The expansion of cycle superhighways



18 CYCLE SUPERHIGHWAYS IN THE CAPITAL REGION OF DENMARK

Find the routes at supercykelstier.dk/english



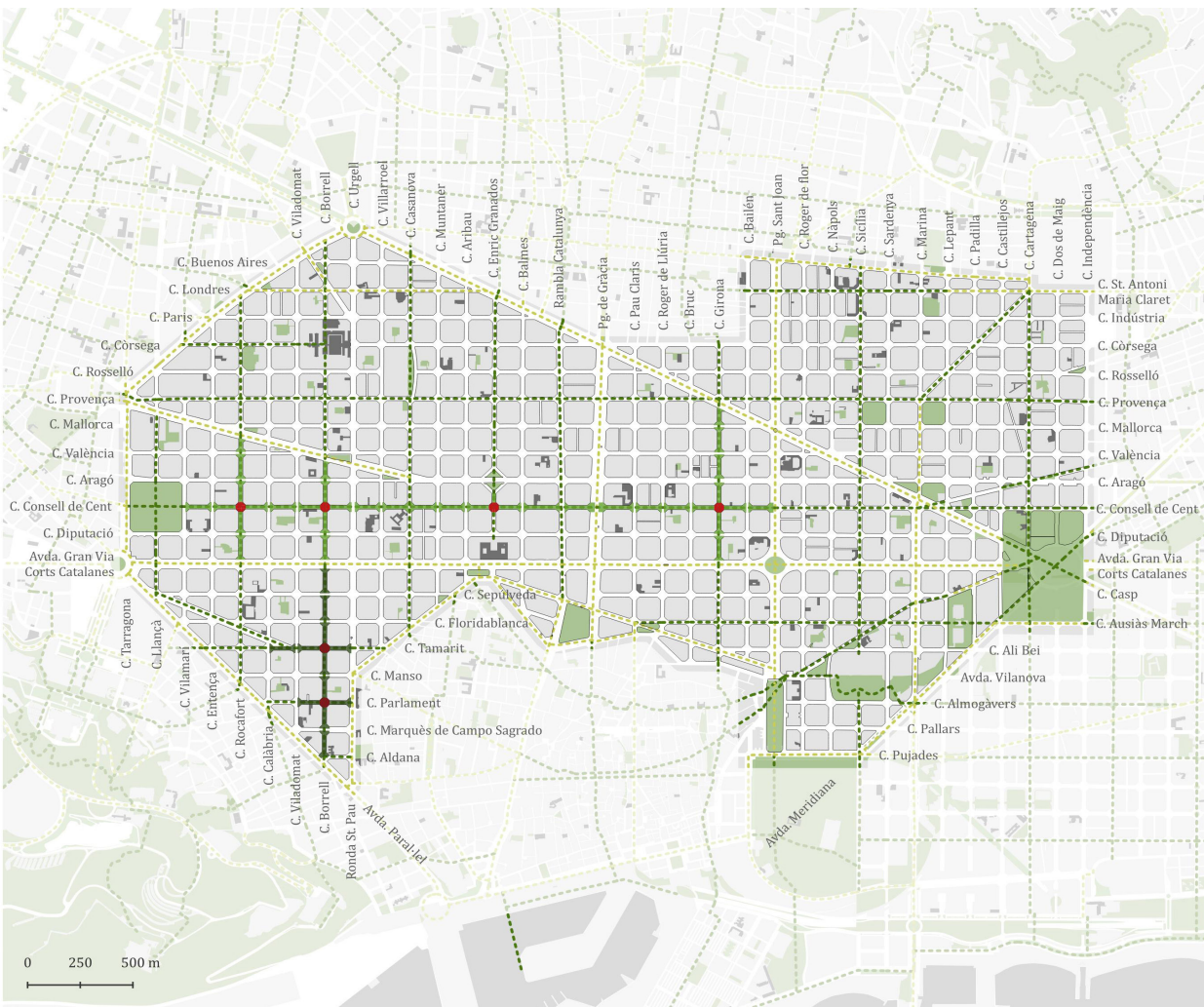
Existing routes
Financed routes
Other planned routes

Programa Superilles
Àmbit Eixample

Eixos verds i places

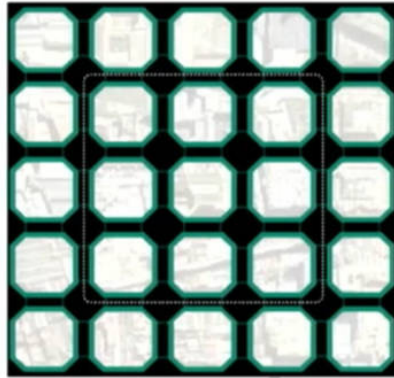
Horitzó 2023

- Eixos verds prioritats vianant realitzats
- Places realitzades
- Eixos verds
- Places octogonals
- Futur Eix verd prioritats vianant
- Eix verd sense prioritats vianant
- Espais verds
- Equipaments educatius



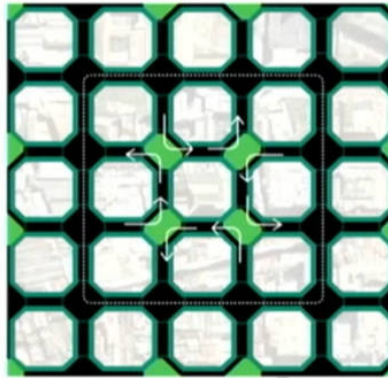
Ciutadania

SITUACIÓ ACTUAL



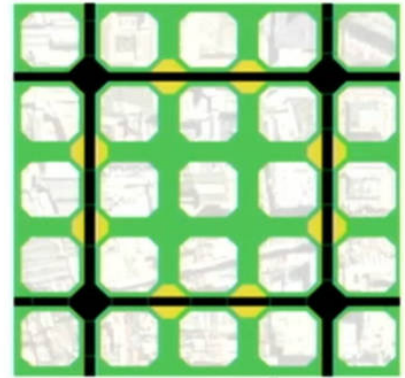
40 %

FASE 1. SUPERILLES TÀCTIQUES



53 %

FASE 2. SUPERILLES ESTRUCTURANTS



94 %

- Espai trànsit vianant
- Espai ciutadà accessible
- Àrea de serveis

8

9



Pista ciclabile della piazza-parco Superkilen (BIG, Topotek 1, Superflex, 2012). Fonte: Climate Adaptation Plan, foto di Ursula Bach.

Mappa degli assi verdi, delle piazze e dei giardini nell'area centrale dell'Eixample di Barcellona. Fonte: Ajuntament de Barcelona.

Fasi di realizzazione delle Superilles. 1. Potenziamento dei punti dell'accessibilità ciclopedonale (fase tattica) 2. Creazione di aree di parcheggio ai bordi del macro-isolato, incremento delle piazze e dei giardini di quartiere come luoghi dell'incontro e della convivenza (fase strutturante). Fonte: Ajuntament de Barcelona.

Il nuovo margine urbano Kalvebod Waves (JDS Architects e KLAR, 2008–2015). Fonte: JDSA.

Gli architetti del Grand Paris Express: mappa delle stazioni. Fonte: Société du Grand Paris.

alle stazioni delle metropolitane per favorire le attività della vita quotidiana a breve distanza consentendo, al tempo stesso, l'accesso alla rete del trasporto pubblico, e dunque, ai collegamenti di media e grande distanza. Infine, a Copenaghen, la realizzazione di una rete ecologica di strade ciclopedonali e spazi pubblici di quartiere in collaborazione con studi multidisciplinari di architettura, urbanistica, paesaggio e design mira a costruire l'immagine sociale, e non solo funzionale, della città sostenibile a dimensione umana. Numerosi sono stati i progetti che la municipalità danese ha messo in campo, alcuni dei quali strategici per la definizione della *bellezza sociale* degli spazi pubblici: tra questi, il Kalvebod Waves di JDSA e KLAR – il nuovo margine urbano sull'acqua situato di fronte alla biblioteca nell'area centrale della città – è un vasto spazio pubblico galleggiante collegato alla terraferma con passerelle e pontili, che crea una sorta di piazza liquida utilizzata dalla cittadinanza come piscina e centro balneare di Copenaghen **fig. 9**, e il Superkilen di BIG, Topotek 1 e Superflex – uno dei ventidue percorsi ciclabili previsti dal piano urbano del 2004 – è una strada-piazza suddivisa in tre parti – la Piazza Rossa così chiamata per la sua pavimentazione nei toni del rosso, rosa, arancione, il Mercato Nero in asfalto nero e sinuose linee bianche, il Green Park con cedri del Libano e larici dell'Europa centrale – che ha contribuito a cambiare l'immagine e il modo di vivere del quartiere multi-etnico di Nørrebro, una periferia difficile a lungo considerata un territorio *off limits*. Quest'ultima, caratterizzata dai colori e da un allestimento con oggetti provenienti da tutto il

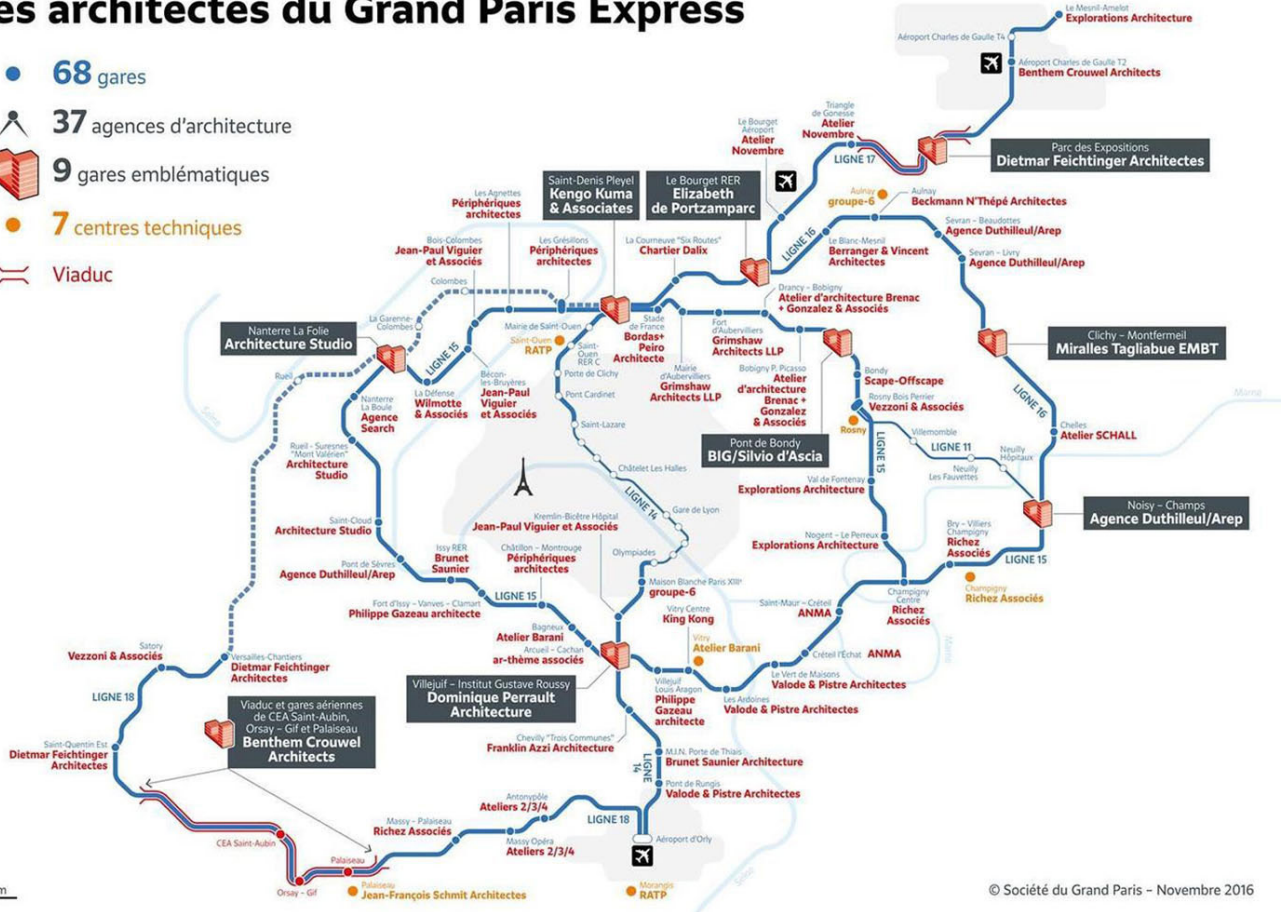
mondo scelti dagli abitanti del quartiere mediante una consultazione sui media e i social network, è, con le sue tre parti, uno spazio pubblico performativo che evoca la ricchezza della diversità e ricompone un luogo della convivenza universale tra persone di etnie e culture di tutto il mondo, avvicinando e rendendo concreto il ricordo di ciò che è lontano.

Diversamente, anche se con uguale spirito di progettare gli spazi della mobilità come spazi di nuova cittadinanza, le 68 stazioni delle tre nuove linee del Grand Paris Express **fig. 10** sono degli spazi pubblici di prossimità con vocazione metropolitana che estendono il principio della Città dei 15 minuti nella periferia costruendo dei punti di aggregazione che hanno lo scopo di far rinascere la vita di quartiere.¹⁸ Ciascuna stazione, il cui progetto è stato affidato a studi nazionali e internazionali, deve essere concepita per essere, non soltanto, una porta di ingresso alle reti sotterranee del trasporto pubblico ma anche una piazza della convivenza ispirata alla diversità culturale e multi-etnica della *banlieue* parigina.

Ciò che emerge in conclusione è un'architettura della mobilità che lì dove riesce a tenere insieme le diverse dimensioni del vivere contemporaneo, da quella della casa e del quartiere a quella della metropoli fino alla globale del mondo, consente di articolare un progetto della città *sensibile*, in grado di adattarsi elasticamente alle esigenze delle pratiche urbane e a un'idea di abitare centrata sulle persone e sui valori della comunità e della partecipazione all'uso e alla cura dei contesti abitati. Ma questo presuppone di considerare il

Les architectes du Grand Paris Express

- 68 gares
- 👤 37 agences d'architecture
- 📦 9 gares emblématiques
- 7 centres techniques
- 🚧 Viaduc



valore sociale della bellezza per rendere più attraenti e vitali i luoghi urbani della collettività¹⁹ riconoscendo l'importanza della riflessione multidisciplinare nella ridefinizione degli spazi pubblici, in particolare quelli della strada e della piazza, in un'ottica di città come ecosistema urbano di prossimità. Si tratta cioè di ampliare lo sguardo e rileggere i fenomeni urbani combinando le analisi urbane e territoriali con studi di geografia e psico-sociologia sull'esempio di Parigi e soprattutto di Copenaghen, dove le ricerche di Jan Gehl sui modi di percepire e usare gli ambienti urbani da parte degli abitanti, sulla fruizione degli spazi pubblici e sulle componenti dell'interazione sociale hanno consentito di tracciare le linee guida di progetti di riqualificazione urbana e riequilibrio ambientale rivolti agli abitanti, e a un miglioramento della qualità della vita.

¹ Bernardo Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri* (Roma-Bari: Laterza, 2013), 3.

² Pierre Bourdieu, "What makes a Social Class? On the Theoretical and Practical Existence of Groups," *Berkeley Journal of Sociology* 32 (1987): 3–4.

³ È il sociologo urbano Agostino Petrillo a richiamarsi agli *schlechte Adressen* nel suo saggio "Capitale spaziale nella città diseguale," in *40 parole per la cura della città. Lessico dei paesaggi della salute*, cur. Alessandra Criconia, Isotta Cortesi e Anna Giovannelli (Macerata: Quodlibet, 2021), 73–9.

⁴ Risorse urbane molto importanti sono quelle relazionali e culturali, sebbene la cultura possa essere un'arma a doppio taglio quando essa è quell'insieme di tradizioni e valori simbolici che vincola le persone all'interno di società chiuse, com'è il caso delle comunità etniche, dove la difesa dell'identità diventa un parametro dell'appartenenza sociale.

⁵ Formazione continua, aggiornamento tecnologico e accrescimento delle abilità manuali e intellettive sono *atout* fondamentali per l'inserimento nel mondo del lavoro.

⁶ Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, 16–7.

⁷ Nei suoi libri più conosciuti – *Il Diritto alla Città* (1968), *La rivoluzione urbana* (1970), *La produzione dello spazio* (1973) – Henri Lefebvre, sociologo e filosofo marxista (come lui stesso amava definirsi), si è interessato alla città moderna e ai danni causati dal capitalismo articolando un ragionamento su spazio urbano e spazio sociale confluito in una critica della vita quotidiana, titolo dell'ultima opera in tre volumi, *La critique de la vie quotidienne* (1980). Per lui lo sfruttamento delle risorse, tanto umane quanto terrestri, necessarie ai processi di produzione del capitalismo, hanno portato a un inesorabile conflitto di interessi tra dominatori e dominati.

⁸ A tale proposito, così scrive Lefebvre ne *Il Diritto alla Città* (tradotto in italiano nel 2014): "Nel corso del XIX secolo, la democrazia d'origine contadina avrebbe potuto trasformarsi in democrazia urbana. È stato ed è ancora uno dei significati della Comune. Poiché la democrazia urbana minacciava i privilegi della nuova classe dominante, questa l'impedì di nascere. Come? Espellendo dal centro urbano e dalla città il proletariato, distruggendone l'urbanità." Henri Lefebvre, *Il diritto alla città* (Verona: Ombre corte, 2014), 13.

⁹ È Lefebvre a utilizzare questa espressione in *La rivoluzione urbana* (Roma: A. Armando, 1973), 10.

¹⁰ Guido Borelli, "Lefebvre e l'equivoco della partecipazione," 24 Casa della Cultura, gennaio 2019, <https://www.casadellacultura.it/853/lefebvre-e-l-equivoco-della-partecipazione>.

¹¹ Jacques Lévy, *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde* (Paris: Éditions Belin, 1999).

¹² Se si pensa a come il decreto ministeriale 1444 abbia permesso di rispondere al disagio delle periferie dove la gente viveva segregata in quartieri privi di servizi, ritenere l'infrastruttura un nuovo *standard* significherebbe attribuire un valore qualitativo oltretutto prestazionale, utile a superare, almeno su un piano funzionale, le criticità della condizione urbana contemporanea.

¹³ Già nel XIX secolo il geografo danese Joakim Frederik Schouw aveva dimostrato come gli ambienti urbani siano degli *habitat* ideali allo sviluppo di specie vegetali e animali, e come le varietà presenti nelle aree urbane siano superiori a quelle che si incontrano nelle zone suburbane.

¹⁴ Cfr. Giovanna Bianchi e Alessandra Criconia, "La stazione della metropolitana, un nuovo spazio pubblico di quartiere," *Trasporti & Cultura*, n. 57 (2020): 10–1.

¹⁵ Per una casistica delle città europee che hanno intrapreso programmi di rigenerazione urbana a misura del cittadino, si veda: Fabrizio Toppetti e Laura Valeria Ferretti, cur., *La cura della città. Politiche e progetti* (Macerata: Quodlibet, 2020).

¹⁶ *Edito de Carlos Moreno*. Dossier de Presse, "Le Paris du quart d'heure," In *Paris en Commun* (parte del programma di candidatura della candidata sindaca Anne Hidalgo,

"Paris en Commun"), 21 gennaio 2020, 3, <http://belairsud.blogspot.com/files/Le-Paris-du-quart-dheure.pdf>.

¹⁷ Ezio Manzini sottolinea il significato polisemico della parola "prossimità" che può intendere concetti diversi a seconda dei contesti di riferimento, evidenziandone al contempo la ricchezza: "In effetti ci sono molti modi per parlare della prossimità. Il termine di uso comune è stato infatti ripreso e definito da diverse discipline: dalla psicologia sociale alla geografia economica e allo studio delle organizzazioni, passando per l'economia e la teoria della Gestalt. Ognuna di esse ne dà una diversa interpretazione e ne individua diversi caratteri." Ezio Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti* (Milano: Egea, 2021), 10. Si veda anche: Ron A. Boschma, "Proximity and innovation: a critical assessment," *Regional Studies*, n. 39 (2005): 61–74.

¹⁸ Le tre nuove linee del Grand Paris Express che consentiranno di aggiornare il modello radiale dei trasporti, che non collima più con la città esistente permettendo ai quartieri della *banlieue* di avere dei collegamenti trasversali e diretti da un punto a un altro della periferia senza essere costretti a passare per il centro città, sono, grazie alle loro 68 stazioni, una formidabile occasione di ripensamento e riprogettazione dello spazio pubblico.

¹⁹ Si veda: James Hillman, *Politica della bellezza* (Bergamo: Moretti&Vitali, 1999).

BIBLIOGRAFIA

BIANCHI, GIOVANNA, E ALESSANDRA CRICONIA. *La stazione della metropolitana propulsore di urbanità diffusa* Roma: Architetti Roma Edizioni, 2018.

BIANCHI, GIOVANNA, E ALESSANDRA CRICONIA. "La stazione della metropolitana, un nuovo spazio pubblico di quartiere." *Trasporti & Cultura*, n. 57 (2020): 9–16.

BORELLI, GUIDO. "Lefebvre e l'equivoco della partecipazione." *Città Bene Comune* 24 gennaio 2019. <https://www.casadellacultura.it/853/lefebvre-e-l-equivoco-della-partecipazione>.

BOSCHMA, RON A.. "Proximity and innovation: a critical assessment." *Regional Studies*, n. 39 (2005): 61–74.

BOURDIEU, PIERRE. "What makes a Social Class? On the Theoretical and Practical Existence of Groups." *Berkeley Journal of Sociology* 32 (1987): 3–4.

CRICONIA, ALESSANDRA, cur. *Una città per tutti. Diritti, spazi, cittadinanza*. Roma: Donzelli, 2019.

GEHL, JAN, 2010. *Cities for People* Washington, DC: Island Press, 2010.

GEHL, JAN, AND BIRGITTE SVARRE. *How to Study Public Life*. Washington, DC: Island Press, 2013.

HIKARU, DESAN MATHIEU. "Bourdieu, Marx e il concetto di capitale." In *Bourdieu e Marx. Pratiche della critica*, a cura di Gabriella Paolucci. Milano: Mimesis, 2018.

HILLMAN, JAMES. *Politica della bellezza*. Bergamo: Moretti&Vitali, 1999.

LEFEBVRE, HENRI *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos, 1968.

LEFEBVRE, HENRI. *La révolution urbaine*. Paris: Gallimard, 1970.

LEFEBVRE, HENRI. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1973.

LEFEBVRE, HENRI. *Il diritto alla città*. Verona: Ombre corte, 2014.

LÉVY, JACQUES. *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*. Parigi: Éditions Belin, 1999.

MANZINI, EZIO. *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*. Milano: Egea, 2021.

MORENO, CARLOS. *Droit de cité: de la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure"*. Paris: Ed. de l'Observatoire, 2020.

PETRILLO, AGOSTINO. "Capitale spaziale nella città diseguale." In *40 parole per la cura della città. Lessico dei paesaggi della salute*, a cura di Alessandra Criconia, Isotta Cortesi e Anna Giovannelli, 73–9. Macerata: Quodlibet, 2021.

PETRILLO, AGOSTINO. *La periferia non è più quella di un tempo*. Roma: Bordeaux, 2021.

PUCCI, PAOLA. *Come la mobilità racconta le città e le popolazioni urbane*. Milano: Dastu, 2015.

SECCHI, BERNARDO. *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Roma-Bari: Laterza, 2013.

TOPPETTI, FABRIZIO, E LAURA VALERIA FERRETTI, cur. *La cura della città. Politiche e progetti*. Macerata: Quodlibet, 2020.

Spatial Space and Rights: the Kilometre Zero City

Alessandra Criconia

KEYWORDS

spatial capital; mobility; interscalarity; proximity; zero kilometre city

ABSTRACT

The forms of power acting on the territory have transformed the city into "a powerful machine of distinction and separation, of marginalisation and exclusion". This is the premise of the essay which, starting from the concept of "spatial capital", questions how the right to the city should be understood today and identifies accessibility to urban resources as one of the key issues of urban democracy.

This means that the project of urban mobility and the design of the network of connections between temporally and spatially distant places are strategic to the reshaping and redistribution of spatial capital, and that the interscalarity between the metropolitan dimension and the neighbourhood dimension is the key to an open and flexible city in which the opportunity to use facilities, wherever one lives, in the centre or on the periphery, becomes effective.

In this scenario, the 15-minute city is one of the most significant proposals that combines the demand of the civitas with the need for the ecological conversion of the polis to realise an idea of shared living.

Alessandra Criconia

Sapienza Università di Roma

alessandra.criconia@uniroma1.it

PhD in Progettazione Architettonica è Professore Associato all'Università di Roma Sapienza, Dipartimento di Architettura e Progetto, DiAP. I suoi temi di ricerca includono il progetto urbano e le sue strategie, l'architettura moderna e contemporanea. Tra le pubblicazioni: *La città per tutti* (Donzelli, 2019); con Giovanna Bianchi, *La stazione della metropolitana propulsore di urbanità diffusa* (Architetti Roma Edizioni, 2018); *La qualità dell'urbano* (Meltemi, 2010).

PhD in Architectural Design, she is Associate Professor at Sapienza University of Rome, Department of Architecture and Design. Her research topics include urban project, design strategies, modern and contemporary architecture. Among published works: La città per tutti (Donzelli, 2019); with Giovanna Bianchi, La stazione della metropolitana propulsore di urbanità diffusa (Architetti Roma Edizioni, 2018); La qualità dell'urbano (Meltemi, 2010).