

EUROPA

Le cicatrici della città post-pandemica. La pandemia come vettore di nuove pratiche di esclusione urbana

Alessandro Barile

Almeno dalla seconda metà del Novecento i concetti di “società” e di “società urbana” sono andati sovrapponendosi e, infine, identificandosi. Soprattutto in Occidente, soprattutto in Europa, è sempre più difficile individuare un confine netto tra ambiente urbano e ambiente rurale. Il processo di metropolizzazione ha fagocitato territorio, stili di vita e schemi di pensiero. Non è solamente l’ovvio dato quantitativo, ovvero lo shift avvenuto verso la metà del secolo scorso tra la popolazione che abitava in campagna e quella cittadina, che per la prima volta segnava il ribaltamento del tradizionale rapporto in favore delle campagne. È l’idea stessa di pensarsi fuori dal contesto urbano a costituire oggi una sorta di indicibile: tanto per la popolazione, quanto per le logiche di produzione e di investimento globali. Questo processo è avvenuto in concomitanza con la crisi della dimensione urbana. Appare evidentemente un paradosso: proprio nel momento in cui tutto diveniva città, questa disperdeva alcuni suoi caratteri che ne avevano definito la modernità, intesa, questa, come tendenziale (e contraddittoria, mai stabile) convergenza tra abitare un territorio e “possedere” determinati diritti¹.

È anche per tale motivo che la pandemia, fatto salvo l’evidente e drammatico impatto sanitario, ha investito soprattutto una dimensione sociale: quella urbana. Le città sono state travolte dal contenimento dei flussi e dalla riduzione delle relazioni interpersonali. Le immagini distopiche del lockdown e delle varie forme di confinamento, del coprifuoco e della “vita a distanza”, restituivano il riflesso di città non più tali. La

¹ Per un discorso organico sulla crisi della città, si rimanda a A. Barile, L. Alteri, L. Raffini, *Il tramonto della città*, Derive Approdi, Roma 2019.

Roma silenziosa e immobile, o la Venezia addormentata, senza moto ondoso e con le acque tornate finalmente pulite. Difficilmente altre immagini potevano e possono raccontarci quanto una città non sia solo l'insieme di edifici e strade che la compongono. La città senza abitanti, pure intatta nella sua fisionomia fisica, ci è sembrata immediatamente un'altra cosa: per l'appunto, un insieme inerte di edifici, di palazzi e di strade, a quel punto inutili, letteralmente: insignificanti. La città, come ammoniva con saggezza Guido Martinotti, è tale solo nella sua complessa morfologia, ovvero nell'unità tra la fisionomia fisica e quella sociale: l'una produce l'altra e ne è reciprocamente il prodotto².

La fine delle misure di confinamento, in primo luogo lockdown e coprifuoco, ha ristabilito in apparenza i normali flussi di mobilità urbana. La città è tornata se stessa, più o meno rapidamente. Hanno riaperto le attività commerciali, e più lentamente quelle impiegatizie. Lo smart working e la didattica a distanza hanno ridotto la propria invadenza, e anche il traffico cittadino ha ripreso i consueti livelli di (im) mobilità. Il tempo sospeso della primavera 2020, e poi ancora – parzialmente – dell'autunno dello stesso anno, è apparso per l'appunto tale: una sospensione drastica ma circoscritta della d'altronde inarrestabile continuità metropolitana, fatta di tempi e spazi che prima o poi – più prima che poi – avrebbero ripreso la propria “naturale” forma e dimensione. La città del 2021 ha ripreso intatta laddove il tempo era stato artificialmente arrestato, ovvero dalla fine di febbraio 2020. In superficie questo è sicuramente vero: al netto di una folla urbana camuffata dall'uso delle mascherine (per lo più nei luoghi al chiuso, data la fine dell'obbligo all'aperto), difficilmente sarebbe possibile individuare altri marcatori evidenti della pandemia ancora in corso. Eppure osservando più da vicino, atterrando nei territori che formano la dimensione metropolitana (dopo averli sorvolati e concluso, dall'alto, che “tutto è tornato come prima”), le cose sembrano essere diverse. Al momento è più una sensazione, che è possibile ricavare da alcuni dati studiati in determinati quartieri romani. Difficile avere, al momento, delle conferme certe di come le conseguenze della pandemia abbiano solcato la città. Qualcosa, però, è possibile dire.

² Si vedano, di Guido Martinotti, almeno *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, il Mulino, Bologna 1993; *Sei lezioni sulla città*, Feltrinelli, Milano 2017.

La città tra Platform economy e greenwashing

L'esplosione – letterale – dell'economia delle piattaforme è un dato di fatto che la pandemia ha contribuito ad accelerare e articolare. Un'economia dominata da imprese che integrano, ad un livello ormai parossistico, l'online con l'onlife, la dimensione reale con quella virtuale, disintermediando una serie di tradizionali processi produttivi e commerciali e, al contempo, introducendo nuove mediazioni, che investono il complesso fronte della logistica integrata. Alibaba e Amazon, Uber Eats e Glovo, Facebook, Deliveroo, Alphabet e via dicendo. Non solamente grandi imprese, ma aziende che “socializzano” una nuova forma riproduttiva capitalistica contrassegnata da alcuni caratteri definiti: il *delivery* (ovvero la consegna a domicilio) come rapporto commerciale che procede abolendo la diffusione dello spazio fisico d'esposizione; il *just in time* radicale, che – anche qui – abolisce il concetto stesso di scorte commerciali, di magazzino, e dunque di spazio e di personale lavorativo correlato; lo *sharing* – la “condivisione” – come impalcatura ideologica necessaria³. Tutto questo, come detto, nello stesso atto di distruggere relazioni produttive immediatamente divenute “vecchie”, ne introduce di nuove, o meglio: le diffonde, le socializza, ad un livello mai raggiunto prima. La logistica integrata, che va dalla cargo oceanico al tir autostradale, dal furgone cittadino al rider di quartiere, tracima e tende ad occupare lo spazio urbano, annettendolo e piegandolo ai suoi bisogni⁴. Una dinamica apparentemente inarrestabile, e che soprattutto – per quel che qui ci interessa – investe frontalmente i flussi di mobilità urbani, cambiandone la quantità e la qualità⁵.

Se a livello macro-urbano la quantità di questi flussi appare invariata, o comunque non percettibile nel suo mutamento, a livello in-

³ Riguardo allo sviluppo dell'economia delle piattaforme, si veda P. Belleflamme, M. Peitz, *The Economics of Platforms: Concepts and Strategy*, Cambridge University Press, Cambridge 2021.

⁴ Sul valore dell'economia logistica, si veda G. Cristini, *Retailing al futuro. La creazione di valore nella distribuzione moderna*, Egea, Milano 2020.

⁵ Sul rapporto tra città e logistica integrata, si veda N. Cuppini, *Le città come sistemi logistici*, Newsletter dell'«Osservatorio sulla città globale», luglio 2018, pp. 30-33.

fra-cittadino le cose cambiano. L'economia delle consegne a domicilio incide sui "flussi di prossimità", ovvero quelli legati al proprio contesto abitativo o lavorativo, laddove svolgiamo materialmente la nostra vita. L'espansione di suddetta economia, allargandosi a settori fino a poco tempo fa inusuali – ad esempio fare la spesa al supermercato, pranzare o cenare al ristorante o in trattoria, comprare un libro o il giornale – influenza e, in ultima istanza, riduce il passaggio necessario e al tempo stesso casuale nello spazio inerente alla propria abitazione o al proprio lavoro. Detto altrimenti: l'economia delle piattaforme influenza direttamente la mobilità dei territori di prossimità⁶. Una recente ricerca condotta nel quartiere di San Lorenzo insieme a Luca Alteri ci appare confermare questo dato. Dapprima, durante le fasi cruente del confinamento anti-pandemico, le numerose attività della ristorazione del quartiere aprivano ininterrottamente a pranzo e cena, sovente senza ore di chiusura tra i due momenti. La riduzione del passaggio collegato al lavoro o allo studio (in primo luogo la chiusura della vicina università della Sapienza) ha ovviamente comportato la chiusura di tali attività. Come testimoniato da uno dei ristoratori intervistati durante l'indagine nel quartiere, dopo le fasi più cruente della pandemia e del lockdown

niente è tornato come prima, soprattutto il calo ce lo abbiamo a pranzo, perché molti uffici sono chiusi, l'Università lavora in maniera un po' particolare, adesso ha riaperto ma vengono comunque privilegiate le lezioni da casa, quindi c'è molta meno gente, c'è una parte di persone che ha paura, e quindi non frequenta più o frequenta molto meno, quindi c'è sicuramente un calo.

Alla riapertura, il tempo "sospeso" non si è però rivelato tale: più che di sospensione, si è tratta di un vero e proprio salto qualitativo nella gestione commerciale di tali attività. L'uso intensivo, poi rimodulato ma, ormai, integrato nelle funzioni lavorative e di studio, di smart working e didattica a distanza, ha ridotto strutturalmente il passag-

⁶ Riguardo all'economia basata sul *delivery* e al connesso mercato del lavoro, cosiddetto dei "lavoretti" (o gig economy), si vedano gli studi: C. Giorgiantonio, L. Rizzica, *Il lavoro nella gig economy. Evidenze dal mercato del food delivery in Italia*, Occasional Papers di Banca d'Italia, dicembre 2018; IUSVE Team, *Food delivery: il rapporto piattaforma-lavoratore*, 7 giugno 2020, online presso www.culturedigitali.org.

gio di quartiere. Quel passaggio che abbiamo definito necessario e al tempo stesso casuale. Necessario perché legato a qualche attività che rende inevitabile l'uscire di casa, come recarsi all'università o al supermercato; casuale perché foriero di incontri e di cambi di programma occasionali, di tentazione all'acquisto, di percorsi alternativi e di conseguenti stimoli indotti da questa complessa relazione che anima di fatto la vita dei quartieri. Ad esempio prendersi un caffè al bar nel tratto di strada tra l'abitazione e l'obiettivo dello spostamento, dare uno sguardo al mercatino, scambiare due chiacchiere con l'edicolante o pagare una bolletta alla posta. Inizialmente, le attività di ristorazione hanno aperto solo a cena, decidendo di chiudere a pranzo: l'uso intensivo dello smart working aveva annullato il bisogno di alimentarsi fuori casa per la maggior parte del ceto impiegatizio. Poi hanno riaperto anche a pranzo, ma in forma diversa: veniva aperta la cucina ma chiusa la sala, lavorando unicamente per le consegne a domicilio di chi, tramite applicazione sullo smartphone, ordinava il pasto al ristorante. Davanti all'ingresso dei ristoranti si è andata così affollando una varia umanità di rider in attesa della chiamata. Servitori, come l'Arlecchino goldoniano, di due padroni: della piattaforma online e del ristorante da cui attendono il pacco con dentro il cibo cucinato pronto per la consegna. La disintermediazione di una figura lavorativa – in questo caso, ad esempio, il cameriere di sala – ne ha introdotta un'altra, anzi, molte altre: quella dei rider che in motorino, bicicletta o monopattino sfrecciano lungo le vie di quartiere, controllati dal gps che risponde ad algoritmi che, a loro volta, stabiliscono i livelli di produttività a cui conformarsi⁷.

Nel frattempo questa evoluzione, ancora, tutto sommato, fisiologica, più “resiliente” che veramente innovativa, ha portato alla formazione di nuove attività commerciali, ad esempio le cosiddette “ghost kitchen”: cucine che non hanno, strutturalmente, più bisogno di una sala con dei tavoli, insomma di altro spazio fisico che non sia la cucina stessa, rivolta a questo punto unicamente al mercato del delivery. Per adesso costituiscono una decisa minoranza delle attività commerciali della ristorazione, ma già è possibile intravedere l'ulteriore evoluzio-

⁷ Sul grado di sfruttamento lavorativo, vedi il recente M. Gaddi, *Sfruttamento 4.0. Nuove tecnologie e lavoro*, Punto Rosso, Milano 2021.

ne: le piattaforme che, tramite app, si appoggiano ad un fornitore terzo, sia esso ristorante o ghost kitchen, potrebbero essere sempre più portate a svincolarsi dal ruolo di “semplici” intermediari, per divenire direttamente produttori del cibo di cui poi s’incaricheranno di gestire la consegna⁸. È difficile che Amazon possa fare da sé nella scrittura di un libro, ma se l’oggetto da consegnare è un pasto è possibile che l’Uber Eats di turno possa pensare di produrlo *in house*, a quel punto stravolgendo il panorama della ristorazione. Ma il punto che qui vorremmo evidenziare è un altro rispetto alle pur decisive evoluzioni produttive e commerciali innescate dalle piattaforme economiche. Il fenomeno raccontato incide direttamente sui flussi di mobilità. Se tutto o quasi diventa ordinabile da casa, comodamente seduti sul divano, si riduce la necessità di uscire di casa, contribuendo a limitare quel passaggio inevitabile, occasionale e casuale che rende vivo e vissuto un territorio. Un territorio che vedrà sempre più la presenza di lavoratori della logistica e sempre meno cittadini del quartiere. I flussi forse non vedranno un cambiamento quantitativo, ma la qualità di questi ne verrà segnata. Ovviamente ci riferiamo a un’incidenza sociale, osservando la società urbana nelle sue dinamiche complessive, non alle scelte individuali del singolo cittadino-consumatore, che può decidere di non alimentare l’economia del delivery così come può decidere di non avere uno smartphone. Eppure, anche un livello minimo basta per mutare il paesaggio commerciale di un quartiere, in parte riducendolo, in parte cambiandolo di segno. L’economia delle piattaforme si presenta così in diretta contrapposizione con l’economia di contesto, che non va confusa con l’economia “locale”. L’economia di contesto è una dimensione che, sebbene anch’essa di fatto globalizzata, conserva legami con il territorio inerente. Un supermercato, ad esempio, può appartenere a una grande catena commerciale internazionale, e allo stesso tempo generare lavoro sul territorio e risponderne nelle sue evoluzioni commerciali, a seconda del livello dei flussi della clien-

⁸ Per i mutamenti e le possibili evoluzioni del comparto *food delivery*, vedi M. Pirone, *Keep on moving. L’evoluzione delle piattaforme di food delivery e le sfide del sindacalismo metropolitano dei rider*, 19 settembre 2019, www.intotheblackbox.com; F. Oldani, *Food delivery e digitale a caccia di nuovi equilibri*, 15 novembre 2021, www.mark-up.it.

tela. Ma la consegna di beni e servizi in modalità delivery come incide sull'economia del territorio, se questi beni e servizi vengono prodotti altrove e consegnati da lavoratori non residenti nel territorio stesso? La dinamica sembra ricalcare in effetti quella del rapporto tra centri commerciali e territorio d'insediamento, d'altronde ampiamente studiata⁹, e che restituisce l'immagine di luoghi acceleratori di impoverimento economico complessivo piuttosto che fonti di ulteriore sviluppo dello spazio circostante.

Questa complessa traiettoria intercetta l'altra straordinaria fonte di mutamento sociale della nostra epoca, ovvero la transizione urbana verso nuove forme di sostenibilità “ecosistemica”. Ecosistemica e non semplicemente ecologica, perché l'ecosistema urbano oggetto di “rigenerazione” non punta unicamente alla sostenibilità ambientale, ma alla forma di vita urbana in quanto tale. Le retoriche sulla *smart city*, sulla “città dei 15 minuti”, o ancora sulla città digitale, altro non sono che articolate e multiformi transizioni verso nuovi modelli civici, che implicano nuove forme di vivibilità nella città e tra la popolazione. Qualcosa che assomiglia ad un gigantesco “internet delle cose” diffuso su scala metropolitana¹⁰. Tutto ciò comporterà, ne siamo sicuri, anche enormi avanzamenti potenziali nella qualità della vita cittadina. Il problema è che questa pianificazione urbana, simbiosi perfetta del rapporto tra pubblico e privato, vede l'azione pubblica sostenere le ragioni del privato e non viceversa¹¹. E le “ragioni del privato” spesso coincidono con le ragioni di quell'economia delle piattaforme di cui abbiamo appena accennato i caratteri in relazione alla dimensione territoriale cittadina. C'è

⁹ Cfr. G. Brunetta, C. Morandi (a cura di), *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali. Un approccio interregionale*, Alinea editrice, Firenze 2010; F. Schiavo, E. Saitta, *Metamorfosi panormita, tra aree di “bordo” e baricentri urbani. Economie insorgenti e disegno di città*, Paper della XIV Conferenza SIU, «Abitare l'Italia. Territori, economie, disuguaglianze», Torino 24-26 marzo 2011.

¹⁰ Sui concetti di smart city e città digitale, e sulle loro interconnessioni con lo spazio urbano, L. Mora, R. Bolici, *Progettare la smart city. Dalla ricerca teorica alla dimensione pratica*, Maggioli editore, Santarcangelo di Romagna 2016; CTI Liguria, *La città digitale. Sistema nervoso della smart city*, Franco Angeli, Milano 2014; R.P. Dameri, L. Giovannacci, *Smart city e digital city. Strategie urbane a confronto*, Franco Angeli, Milano 2016.

¹¹ Sul ruolo del pubblico come sostenitore e animatore degli interessi economici del privato in ambito urbano, si veda l'importante lavoro di S. Stein, *Capital City: Gentrification and the Real Estate State*, Verso Books, Londra-New York 2019.

il rischio concreto, insomma, che la transizione in atto e le conseguenze della pandemia contribuiscano a rafforzare le logiche di privatizzazione di porzioni di città specifiche. In altre parole, di rafforzare i fenomeni gentrificatori. Perché la città oggetto di tale transizione non sarà la città nel suo complesso, ma alcune zone specifiche, determinati suoi quartieri: non sarà il centro storico, di fatto anestetizzato di vita e pienamente sovra-territoriale nelle sue logiche riproduttive; né l'estrema periferia, a cui viene assegnato l'unico compito di contenere manodopera lavorativa funzionale alla valorizzazione economica del centro; sarà la città "contesa" a subire l'onore e l'onere della trasformazione¹². Quei territori parte della città consolidata, geograficamente e logisticamente ormai centrali, in bilico tra inclusione nei processi di valorizzazione e minaccia di esclusione, ovvero di periferizzazione. Le traiettorie della gentrificazione romana in questo senso si presentano altamente simboliche: fenomeni che interessano zone sempre più esterne, ma al tempo stesso parte della città moderna, quella formata tra XIX e prima metà del XX secolo: da Monti a Testaccio, e poi da San Lorenzo a Ostiense; e oggi Centocelle o Quadraro. Sempre più lontani dal centro, ma sempre dentro la struttura compatta della città. Il mutamento del paesaggio commerciale di prossimità e l'espansione incontrollata delle piattaforme economiche, senza opportune azioni pianificatorie, non potranno che comportare ulteriore perdita di popolazione, dalla città consolidata verso la periferia e le città satellite della metropoli. Esattamente il processo cui assistiamo da circa quarant'anni, a Roma come quasi ovunque in Italia (e in Europa). Una città che si espande urbanisticamente a fronte di una popolazione di fatto statica dagli anni Settanta, ma che a livello infra-cittadino vede uno spopolamento evidente delle zone un tempo semi-periferiche (e oggi semi-centrali) in favore degli estremi bordi della periferia slabbrata, una non-città in cui però dimora ormai più della metà della popolazione romana¹³.

¹² Sul significato e il valore socio-politico di tale ripartizione, si rimanda ad A. Barile, *Roma simbolo e contraddizione. Cenni sulla particolare morfologia urbana della Capitale*, «Rivista di studi politici», n. 1/2020, pp. 228-245.

¹³ Su Roma, si veda almeno V. De Lucia, F. Ermani, *Roma disfatta. Perché la Capitale non è più una città e cosa fare per ridarle una dimensione pubblica*, Castelvecchi, Roma 2016.

Idee per una progettazione urbana responsabile, ovvero democratica

L'azione politico-amministrativa comunale, in tal senso, pur nei suoi limiti oggettivi, potrebbe contrastare lo spossamento urbano in corso. Ovviamente i poteri coercitivi metropolitani, di fronte alla dimensione delle dinamiche economiche cui sono soggetti, poco possono in termini di effettiva regolazione e gestione. Anche laddove la dimensione territoriale, demografica e relazionale giustificasse il ruolo di “città globale”, artefice delle stesse trasformazioni economiche che poi si troverebbe a subire nelle sue ricadute sociali, i poteri comunali pubblici appaiono strutturalmente sottodimensionati, sia economicamente che giuridicamente. In tutti i quartieri oggetto di gentrificazione la dinamica commerciale e abitativa ha subito la stessa identica traiettoria: il mutamento del paesaggio commerciale ha provocato un trasferimento di popolazione, e con essa un innalzamento progressivo dei canoni d'affitto e dei mutui, comportando non solo un cambiamento della popolazione “originaria”, fenomeno questo di per sé non negativo, ma un effettivo spopolamento¹⁴. San Lorenzo, solo per rimanere al contesto studiato, è passato dai circa 35mila abitanti di fine anni '50 ai circa 9mila attuali. Un fatto, questo, che con ogni evidenza non incide solamente in termini quantitativi, ma stressa la qualità della vita del quartiere, pervertendola, nonché alimentando un'offerta commerciale destinata unicamente a utenti esterni al quartiere, che usano il territorio per scopi specifici – a San Lorenzo soprattutto per lo svago serale-notturno – lasciandolo più vuoto e degradato di prima una volta tornati ai propri territori di residenza. Come in effetti rileva anche un cittadino del quartiere,

Quando andavo a scuola io, sono rimasto impressionato da questa cosa, io stavo alla sezione F, e si arrivava alla sezione H. L'altro giorno è venuta a mangiare una professoressa e mi diceva che adesso le sezioni sono due, A e B. Se San Lorenzo è fatta da case per studenti e da Airbnb non c'è futuro, puoi migliorare la sera, puoi migliorare la movida, ma come quartiere non esiste. Allora, o lo ripopoli o niente.

¹⁴ Sulla “produzione di territorio” in chiave gentrificatoria, e sulle sue conseguenze sul piano commerciale e demografico, si veda G. Semi, *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, il Mulino, Bologna 2015.

Gli spostamenti di popolazione all'interno del territorio metropolitano costituiscono in effetti il marcatore più evidente della funzionalizzazione urbana, ovvero della riduzione monofunzionale dei diversi quartieri cittadini¹⁵. Ad oggi, la “città per progetti” vede una concentrazione razionale ma inefficiente di attività segmentate: c'è il quartiere impiegatizio (svuotato di vita a partire dalle prime ore serali) e quello della movida (inerte di giorno, eccessivamente animato la sera), c'è il quartiere dormitorio (la sterminata periferia al di fuori della città consolidata) e il polo culturale (la zona predisposta alla ricezione di eventi artistici o pubblicitari). E così via. Viceversa, sviluppare la dimensione urbana nel suo complesso comporterebbe effettivamente una distribuzione più coerente e “giusta” della valorizzazione economico-territoriale. Un'azione amministrativa virtuosa può e deve bloccare il depopolamento della città oggetto di gentrificazione, stabilendo margini più stringenti alla compravendita e alla locazione degli immobili nei quartieri oggetto di investimenti finanziari privati, fissando dei limiti e dei criteri. Insomma, intervenendo sulle dinamiche del libero mercato quando queste incidono sui bisogni basilari dell'uomo. O del “cittadino”, se vogliamo. Un'azione concretamente redistributiva, che consentirebbe alla popolazione residente di godere della trasformazione urbana, spezzandone il ricatto connesso: il rapporto oggi intercorrente tra promesse di riqualificazione e privatizzazione di fatto del territorio che queste inevitabilmente comportano se lasciate libere di agire su territori socialmente deboli. Una contropartita, o un ristoro – come va di moda definirlo oggi – in grado di qualificare la progettazione urbana in senso veramente democratico.

¹⁵ Sulle dinamiche di sprawl urbano in rapporto alla popolazione cittadina, si veda F. Anderlini, *Dopo l'urbanizzazione. Sprawl suburbano e dinamica sociale*, Clueb, Bologna 2003; sulla funzionalizzazione del territorio urbano e sulla “città per progetti”, si veda L. Boltanski, E. Chiapello, *Il nuovo spirito del capitalismo*, Mimesis, Milano 2014.