



Italia sotto sforzo

Diario della transizione 2020/21

6. Lo spazio e il tempo all'epoca della pandemia

24 Aprile 2021

Sponsor:



Sponsor tecnico:



Il progetto "Italia sotto sforzo. Diario della transizione 2020/21" realizzato dal Censis (sponsor Eni, sponsor tecnico Agi) ha l'obiettivo di "fare un esame di coscienza", analizzando le difficoltà che l'Italia si porta dietro dal passato, i nervi scoperti che hanno comportato l'impreparazione ad affrontare in maniera ottimale l'emergenza legata all'epidemia del Covid-19, per poter guardare in modo costruttivo al futuro. Nel corso del biennio verranno esplorate diverse dimensioni della realtà

sociale ed economica del Paese. Il primo numero del Diario della transizione si è concentrato sul mondo della scuola, il secondo ha riguardato i consumi delle famiglie, il terzo il sistema universitario, il quarto si è focalizzato sul settore del turismo, il quinto sull'agroindustria, mentre il sesto riguarda l'uso dello spazio e del tempo modificato dalla pandemia.

1. Pandemia e territorio: alta densità e alta relazionalità come fattori di rischio

È certo difficile ma nondimeno importante riflettere oggi di dinamiche territoriali: l'attuale fase di incertezza legata alla pandemia di Covid-19 ha infatti reso rapidamente obsoleti i tradizionali paradigmi interpretativi, rimettendo in discussione gran parte delle certezze che avevamo maturato attorno a queste tematiche.

Anzitutto abbiamo dovuto constatare che il processo di concentrazione territoriale di popolazione e di flussi nelle grandi aree urbane rappresenta un fattore di facilitazione e di accelerazione del contagio. La grande città - per il fatto stesso di essere spazio ad alta densità abitativa e luogo di precipitazione e gestione di grandi flussi di persone - esprime di per sé un elevato livello di rischio.

In questi mesi l'elevata densità di persone e l'elevato e frequente numero di spostamenti tra luoghi anche lontani sono diventati il nemico da combattere. Le azioni di contrasto alla diffusione del virus sono state basate sull'imposizione di forti limiti tanto alla densità di persone quanto al loro spostamento, predicando al contrario la rarefazione, l'isolamento ed il confinamento spaziale. Sono quindi andati in crisi due caposaldi dello sviluppo urbano e territoriale contemporaneo: le concentrazioni e le connessioni fisiche, che sono state limitate alla scala della prossimità spaziale.

La pandemia ha fermato le attività, ha sconvolto abitudini e assetti, ha quasi azzerato i flussi extra-locali di persone. Alcune dinamiche già in essere hanno subito un'accelerazione imprevista, con enormi impatti territoriali. Per contro, altri processi che parevano in via di consolidamento appaiono oggi senza futuro.

I flussi di persone nello spazio, temporaneamente azzerati, congelati o comunque molto limitati, sono stati sostituiti, per quanto possibile, dai flussi di dati. La nuova situazione ha favorito una repentina e inattesa accelerazione della trasformazione digitale con il trasferimento sulla rete di una parte significativa delle attività lavorative, di studio, di compravendita, di impiego del tempo libero, nonché di gran parte della relazionalità inter-personale.

Il nuovo scenario sta inevitabilmente ridefinendo i rapporti gerarchici tra il centro e la periferia. È una vera e propria rivoluzione se si pensa che fino ad un recente passato la concentrazione delle attività nei grandi poli territoriali, la crescita demografica per migrazione dai territori periferici verso le città ed i loro hinterland, la densificazione attorno ai grandi nodi della mobilità, lo sviluppo degli spostamenti rapidi (per lavoro o per turismo) delle persone a scala nazionale e internazionale (l'alta velocità ferroviaria ed il trasporto aereo) sembrava non avessero confine. Il rapido trasferimento sul digitale di tante e variegata attività, oltre a compensare la diminuzione delle interazioni in presenza, ha messo in discussione il paradigma della lontananza dai grandi poli urbani come fattore di svantaggio e sembra segnare - per la prima volta dal dopoguerra - un rallentamento nella crescita di rilevanza dei poli urbani rispetto al territorio diffuso.

Se si considera l'inevitabile crisi del turismo di medio e lungo raggio, è chiaro che risulta complessivamente ridimensionata l'importanza dei poli urbani. Lo spiazzamento che ne è derivato per le città è stato (perlomeno in tempo di pace) senza precedenti. I loro centri storici, in particolare, sono diventati "aree fantasma". Sono andati in crisi soprattutto i luoghi specializzati nel trattamento dei flussi di persone (in movimento per lavoro, studio o svago): stazioni ed aeroporti, quartieri direzionali, centri delle città d'arte. E con essi le attività collegate: bar e ristoranti, hotel e case per affitti brevi, musei, cinema, teatri, stadi, palazzetti dello sport.

Un vero e proprio sconvolgimento, che ha prodotto dal punto di vista spaziale/territoriale una sorta di "crisi rovesciata" dove le periferie residenziali hanno tenuto e sono collassate le aree centrali, da tempo svuotate di residenti ed ora private anche di impiegati e turisti.

In questi mesi si è modificato anche l'uso dello spazio. La chiusura e le limitazioni degli spazi collettivi e comunitari al coperto ha fatto esplodere l'utilizzo degli spazi pubblici *open air*, segnatamente i parchi urbani. La necessità di distanziamento fisico e di decongestionamento ha prodotto una rivisitazione ed una contesa dello spazio aperto della città: i ristoranti e i bar si sono "allargati" su marciapiedi e sulle piazze, la mobilità sostenibile (ciclabile e pedonale) ha riconquistato spazi prima impensabili.

Infine, vi è un grande tema che riguarda l'accelerazione delle disuguaglianze urbane, considerato che non tutto può essere fatto *online* e che molti lavori manuali e molte attività di cura non possono essere svolti da casa.

L'obiettivo di questo testo è quello di analizzare più da vicino queste fenomenologie, nel tentativo di capire quanto dell'attuale scenario – determinatosi a causa della pandemia e delle misure di contrasto – sia destinato a permanere nel tempo modificando schemi che sembravano abbondantemente consolidati e quali opportunità derivano da questo per mettere mano a malfunzionamenti e assetti squilibrati che davamo per scontati.

2. Le attività congelate

L'assunzione del distanziamento interpersonale e il confinamento territoriale come misure diffuse di prevenzione del contagio hanno messo totalmente in crisi l'economia degli spostamenti soprattutto tra luoghi distanti, tra paesi e regioni diverse, una dimensione che negli ultimi decenni si era mantenuta in crescita costante grazie all'espansione del trasporto ferroviario veloce e del trasporto aereo.

Una delle caratteristiche fondamentali della contemporaneità, la facilità di viaggiare a scala non solo nazionale, ma anche continentale ed intercontinentale, è venuta meno. Viaggiare è diventata un'attività vietata o comunque limitata a casi di strettissima necessità. Pressoché azzerati quindi gli spostamenti ludici ed altrettanto ridimensionati quelli business, con riunioni di lavoro ed eventi congressuali in presenza trasmigrati sul web.

Lo stop prolungato dei flussi a lunga distanza ha messo naturalmente in ginocchio alcuni settori economici rilevanti e a livello territoriale, trasporti e turismo in primis, e con essi i nodi delle reti dei trasporti veloci a media e lunga distanza.

Gli aeroporti, nodi fondamentali della connettività dei Paesi e dei grandi poli urbani, sono apparsi in questi mesi svuotati e hanno ridotto l'operatività al minimo, chiudendo gran parte dei loro spazi interni.

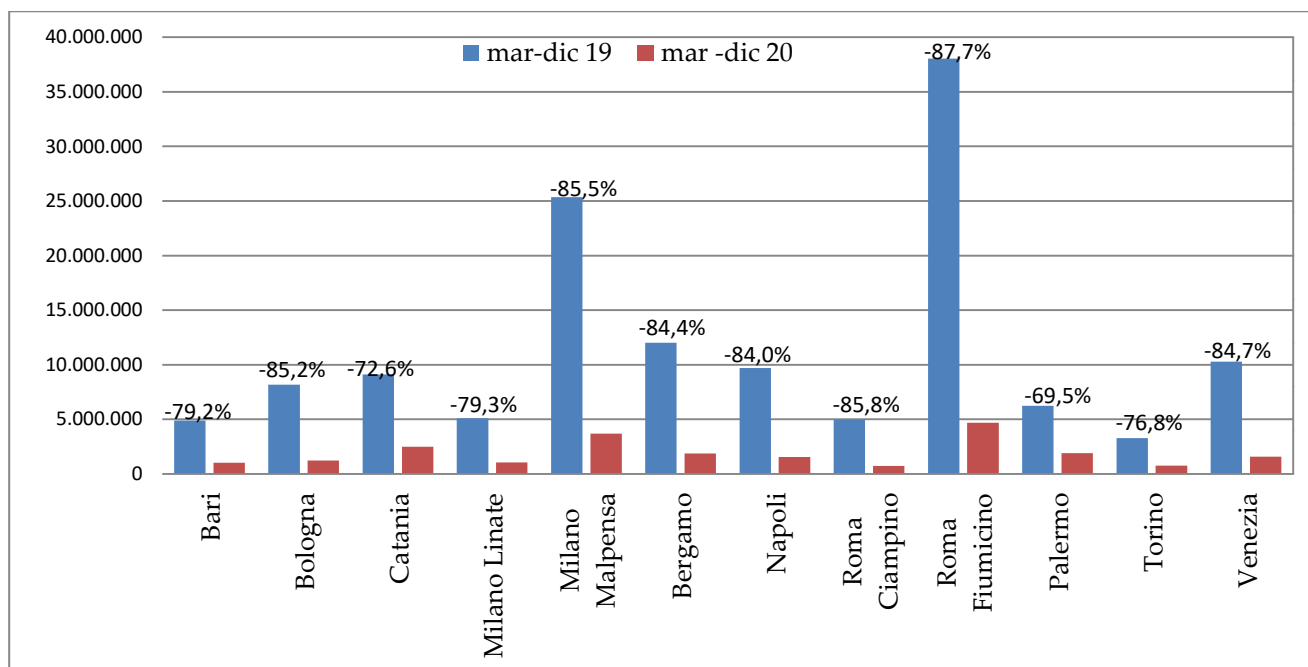
Basti considerare che tra marzo e dicembre 2019 nell'aeroporto di Fiumicino erano transitati ben 38 milioni di passeggeri, mentre nello stesso intervallo del 2020 i passeggeri sono stati appena 4,6 milioni, registrando un calo dell'88% (fig. 1). Nello stesso intervallo di tempo Milano Malpensa è passato dai 25 milioni di passeggeri del 2019 ai 3,6 milioni del 2020 (-85,5%). Per dare un'idea è come se l'operatività dello scalo di Fiumicino fosse diventata pari a quella dell'aeroporto di Bari.

Naturalmente anche l'alta velocità ferroviaria ha risentito fortemente delle misure anti-contagio (quali il divieto di spostamento tra regioni), e del crollo del turismo. Entrambe le aziende, Trenitalia e Italo, hanno dovuto rimodulare drasticamente l'offerta riducendo i servizi giornalieri tra le principali città. Molte corse sono state soppresse, e la frequenza tra un treno e l'altro è fortemente diminuita, pur con un riempimento dei treni ridotto per le misure anti-Covid.

Il forte calo della domanda non è stato determinato solo dal venir meno del segmento turistico, ma anche dalla sostanziale scomparsa del traffico business, principale fattore di sviluppo dell'alta velocità. Le videoconferenze sono diventate il modo ordinario di tenere le riunioni di lavoro. È il caso di ricordare che i passeggeri sui treni Alta velocità di Trenitalia erano passati dai 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni nel 2019 (+515%), eppure oggi si teorizza che l'Alta Velocità come l'abbiamo pensata fino all'anno scorso, probabilmente non ci sarà più.

Un confronto numerico tra le corse offerte tra le principali città italiane nel 2018 e nel 2021 (marzo) mostra l'entità di questo brusco ridimensionamento (tab. 1). Roma ha perso il 46% delle connessioni in ingresso. Il collegamento business per eccellenza, la tratta Roma-Milano, ha subito il taglio più pesante, un vero e proprio dimezzamento, passando dalle 65 corse quotidiane per senso di marcia del 2018 alle attuali 32 (-51%). Non a caso è proprio su questa linea che Trenitalia ha introdotto i treni "Covid free" per i quali tutti i passeggeri saranno tenuti a sottoporsi al tampone rapido prima di salire a bordo.

Fig. 1 - Il volume di passeggeri trasportati negli aeroporti italiani: il periodo marzo-dicembre 2020 a confronto con quello del 2019 (v. a. e val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Assaeroporti

Tab. 1 - Il ridimensionamento dell'alta velocità ferroviaria: confronto 2018-2021 delle connessioni giornaliere AV tra le principali città servite

Città	Connessioni giornaliere AV in arrivo				Var.%
	2018		2021		
	Totale	Dettaglio	Totale	Dettaglio	
Roma	291	77 da Bologna	155	41 da Bologna	-46%
		71 da Firenze		35 da Firenze	
		66 da Milano		29 da Milano	
		54 da Napoli		39 da Napoli	
		23 da Torino		11 da Torino	
		75 da Roma		41 da Roma	
		70 da Firenze		35 da Firenze	
Bologna	247	47 da Milano	159	33 da Milano	-36%
		39 da Napoli		34 da Napoli	
		16 da Torino		16 da Torino	
		72 da Bologna		35 da Bologna	
		68 da Roma		31 da Roma	
Firenze	229	39 da Milano	131	22 da Milano	-42%
		35 da Napoli		27 da Napoli	
		15 da Torino		16 da Torino	
		65 da Roma		32 da Roma	
		46 da Bologna		34 da Bologna	
Milano	210	39 da Napoli	132	27 da Napoli	-37%
		38 da Firenze		25 da Firenze	
		22 da Torino		19 da Torino	
		54 da Roma		39 da Roma	
		42 da Bologna		33 da Bologna	
Napoli	184	40 da Milano	153	30 da Milano	-17%
		37 da Firenze		29 da Firenze	
		11 da Torino		22 da Torino	

Fonte: elaborazione Censis su dati Trenitalia e Italo

3. Il crollo del turismo

Il turismo globale, una delle principali industrie contemporanee, cresciuto in modo impressionante negli ultimi due decenni grazie soprattutto allo sviluppo dell'offerta di trasporto e dell'intermediazione digitale, a quasi vent'anni di distanza dallo stop dell'11 settembre ha conosciuto una nuova, imprevista, ma soprattutto devastante battuta d'arresto.

L'emergenza sanitaria, infatti non solo ha fermato il turismo straniero nel periodo del lockdown di primavera, ma ha prodotto un forte ridimensionamento dei flussi turistici internazionali anche nei successivi mesi estivi.

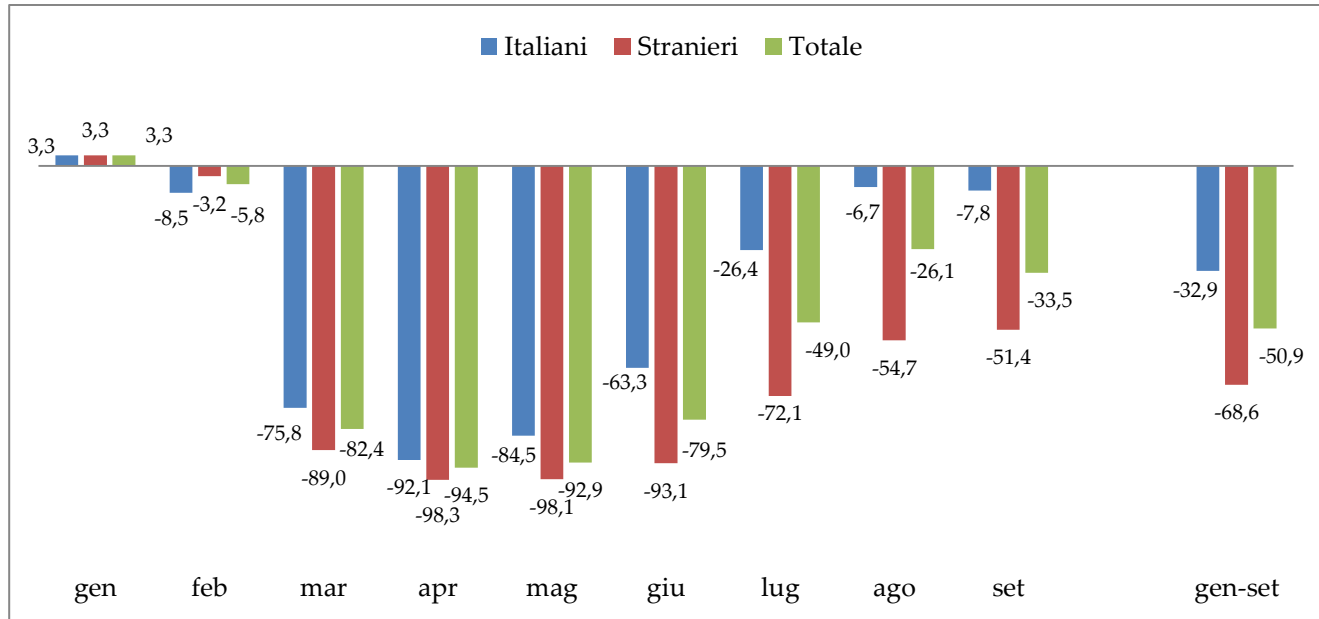
I dati provvisori, relativi alle presenze negli esercizi ricettivi del Paese nei primi nove mesi del 2020, raccontano di un dimezzamento dei volumi complessivi (-50,9% rispetto allo stesso periodo del 2019) esito di un vero e proprio crollo della domanda straniera (-69%), e di un ridimensionamento rilevante del turismo interno (-33%), ridimensionamento contenuto grazie al fatto che molti italiani hanno dovuto rinunciare alla vacanza all'estero rimanendo in patria (fig. 2).

Riguardando l'andamento mensile si vede come dopo un 2019 di ulteriore record dei flussi turistici negli esercizi ricettivi italiani, (+2,6% di arrivi e +1,8% di presenze rispetto al 2018) ed un mese di gennaio molto positivo (+5,5% gli arrivi e +3,3% le presenze) i primi effetti della pandemia e delle conseguenti misure di contenimento si segnalano già dal mese di febbraio (-12,0% gli arrivi e -5,8% le presenze).

Nel periodo del lockdown di primavera (11 marzo-4 maggio) la domanda turistica quasi si azzerò e le presenze nelle strutture ricettive sono appena il 9% di quelle registrate nello stesso periodo del 2019. In particolare, il calo delle presenze è pari a -82,4% a marzo, a -95,4% ad aprile e a -92,9% a maggio. Pressoché assente la clientela straniera (-98,0% sia ad aprile che a maggio). Complessivamente nei mesi del lockdown, la variazione, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, è pari a -91,0% con una perdita di quasi 74 milioni di presenze, di cui 43,4 milioni di clienti stranieri e 30,3 milioni di italiani.

Nel mese di giugno 2020, in seguito alla possibilità di ripresa degli spostamenti interregionali, i flussi turistici iniziano timidamente a risalire; tuttavia, le presenze totali rappresentano appena il 21% di quelle registrate nello stesso mese del 2019: la perdita di presenze rimane particolarmente alta per la componente straniera (-93,1%) rispetto a quella domestica (-63,3%). Il trimestre estivo (luglio, agosto e settembre) vede un recupero parziale, in particolare nel mese di agosto. La ripresa è decisamente più robusta per la componente domestica nazionale mentre risulta molto limitata, anche nel mese di agosto, per quella estera. Nel trimestre luglio-settembre, infatti, le presenze totali sono pari a circa il 64% di quelle registrate l'anno precedente, con una perdita di più di 74,2 milioni di presenze, ma con performance delle due componenti fortemente divergenti: i pernottamenti dei clienti italiani raggiungono poco più dell'86% di quelli rilevati lo scorso anno, quelli relativi ai clienti stranieri appena il 40%.

Sin qui i dati disponibili dei primi 9 mesi del 2020. Ma sappiamo da dati parziali che la prosecuzione dell'ondata pandemica ha ridotto a ben poca cosa anche il turismo legato alle festività natalizie e di fine anno dell'anno 2020.

Fig. 2 - Variazione percentuale delle presenze negli esercizi ricettivi nel 2020 rispetto al 2019 per mese e nazionalità dei clienti

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

4. La desertificazione urbana: commercio, cultura e spettacoli

L'emergenza Covid si è abbattuta in maniera drammatica sul settore dei servizi colpendo in particolare le filiere del turismo e della ristorazione che hanno azzerato i loro fatturati, ma anche moltissime imprese del commercio al dettaglio e del comparto del tempo libero (attività artistiche, sportive e di intrattenimento).

Per il 2020 l'Ufficio Studi di Confcommercio stima una riduzione di oltre 300mila imprese del commercio non alimentare e dei servizi, di cui circa 240mila esclusivamente a causa della pandemia.

È importante inserire il fenomeno Covid-19 dentro ai trend degli ultimi anni che vedevano il progressivo spopolamento nelle aree centrali delle città del commercio tradizionale in favore delle attività legate al turismo ed al food, due tra i settori più colpiti dalla pandemia. La preoccupazione per la tenuta sociale ed economica dei centri storici e più in generale delle aree centrali è quindi giustificata.

Anche perché la crisi è più ampia e coinvolge anche altri segmenti di offerta. Se la città è da sempre riconosciuta come fonte di una pluralità di stimoli (luogo della *serendipity*, dove si può trovare qualcosa mentre se ne cerca un'altra, secondo una nota definizione di Hannerz), ciò si deve anche al fatto di essere porta d'accesso ad una grande varietà di occasioni culturali, di spettacolo, svago e apprendimento. Non a caso la città è stata definita anche come una grande "macchina di intrattenimento". Questa funzione, che ha sempre costituito una specificità urbana, era divenuta oggetto di una rinnovata e crescente attenzione da parte degli attori pubblici e degli operatori economici.

Le ragioni sono molte e rimandano alla maggiore disponibilità di tempo libero e di risorse da spendere per esso, all'innalzamento del livello di istruzione medio, all'accresciuta mobilità di persone, alla facilità di diffusione e di circolazione dei prodotti intellettuali e artistici, alla crescita dei consumi culturali. Il sistema dell'intrattenimento urbano si basa su una miscela composita e variabile fatta di cinema, teatri e sale da concerto, musei e gallerie

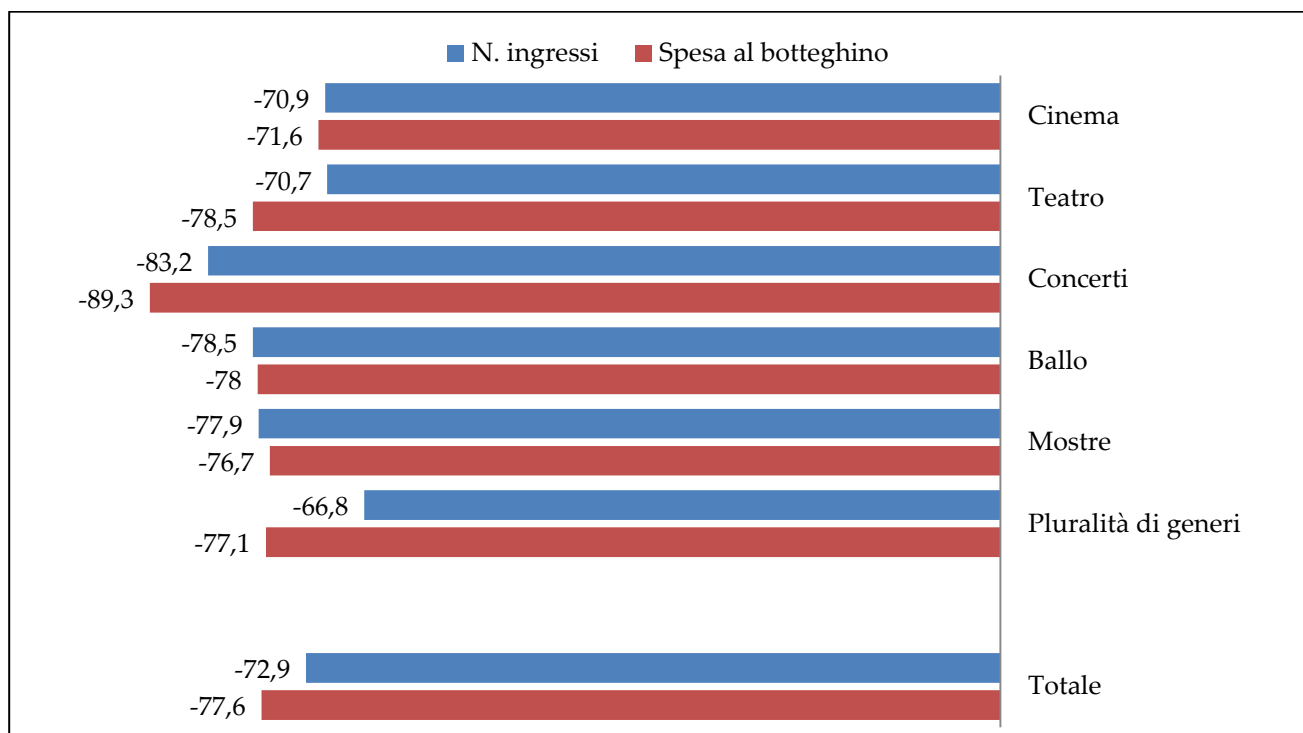
d'arte, stadi e palazzetti dello sport, ristoranti e locali notturni, sale gioco e luna park, pub e discoteche, che si traduce in una varietà di scelta per l'utente più o meno grande.

Tutto questo settore di offerta come è noto sta attraversando la sua crisi più grande. A seguito dell'emergenza coronavirus, da marzo 2020 sono stati chiusi al pubblico tutti i luoghi della cultura e sono stati annullati gli spettacoli di qualsiasi natura, inclusi quelli teatrali e cinematografici. Solo a partire da maggio 2020 sono stati riaperti, con limitazioni e condizioni, i musei e gli altri luoghi della cultura e da giugno 2020 è stato possibile lo svolgimento di spettacoli in sale teatrali, sale da concerto, cinema e in altri spazi, sebbene con una diminuzione della capienza massima.

L'impatto sul settore museale è stato molto forte. Solo nei musei statali è stato perso il 75% dei visitatori con un forte e corrispondente decremento degli incassi: dai 240 milioni di euro del 2019 si è passati ai 60 milioni del 2020, secondo i dati provvisori del Mibact.

Quanto al mondo dello spettacolo, le stime dell'Osservatorio SIAE relative a tutto il 2020 confermano in peggio le tendenze già emerse dal primo semestre: complessivamente gli ingressi hanno segnato un calo del 73%, mentre la spesa al botteghino (esclusi quindi i costi di prevendita ecc.) ha avuto una riduzione del 78% circa. Un dato drammatico se si considera che i primi due mesi dell'anno erano stati molto positivi con un aumento degli ingressi del 15,5% rispetto al 2019. La perdita è pesantissima per tutti i settori, ma si distingue in negativo quella dei concerti (molto legato al periodo estivo) che perde quasi il 90% degli incassi (fig. 3).

Fig. 3 - Cinema, teatro, concerti - ingressi e spesa al botteghino confronto 2019-2020 (var. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Siae

5. Una vita da remoto: la riorganizzazione digitale delle attività in presenza

L'emergenza sanitaria ha impresso una forte accelerazione al trasferimento sul digitale di molte dimensioni della vita economica e sociale. "Da remoto" o "in presenza"? Oggi è necessario specificarlo sempre per non incorrere in errori, per non spaventare, per non deludere. Per alcune tipologie di attività c'è stato addirittura un ribaltamento: se fino all'anno scorso l'eccezione era il remoto, oggi lo è la presenza.

Naturalmente - a causa della loro rilevanza nella nostra società - l'attenzione di tutti si è appuntata soprattutto sul lavoro e sullo studio. Nel primo caso è abbastanza evidente la necessità di operare una distinzione tra il lavoro da remoto (che tanti italiani hanno cercato di svolgere nel periodo in cui non era loro concesso di spostarsi) e lo smart working (o lavoro agile) che si configura sostanzialmente come una modalità diversa di partecipare al processo produttivo dell'organizzazione di appartenenza. E infatti, da una parte abbiamo quell'impegno produttivo emergenziale che ha portato il 56,4% degli occupati a cercare comunque di lavorare pur chiusi in casa (il cosiddetto Covid-work), dall'altro le stime sulle aziende e gli enti pubblici interessati ad adottare in futuro forme di lavoro che non prevedono la presenza in sede dei loro dipendenti, sono regolate da appositi contratti, monitorano la produttività e la fedeltà sulla base di nuovi parametri. Stime che conducono a numeri decisamente più contenuti oscillanti tra i 3 e i 4 milioni di lavoratori potenzialmente coinvolgibili.

Diversamente dal lavoro, la remotizzazione della didattica non può in alcun modo essere individuata come una prospettiva utile o proficua, ma al massimo come una soluzione emergenziale. Non a caso, nessun Paese l'aveva prevista nei suoi piani educativi prima dell'insorgere della pandemia. È infatti evidente che la scuola in presenza garantisce contemporaneamente la trasmissione delle competenze e i processi di socializzazione, scaricando tra l'altro le famiglie, per una parte importante della giornata, dai compiti di sorveglianza e cura dei ragazzi. Tra l'altro, l'esperienza della DAD durante il lockdown non può essere considerata positiva, là dove si è evidenziato che tale soluzione amplifica i divari sociali (tra gli studenti che dispongono di case grandi e di tecnologie informatiche e telematiche adeguate e quelli che ne sono privi, per non parlare dell'assistenza ai figli che in alcuni casi i genitori sono in grado di dispensare e in altri no).

Sia in ambito lavorativo che di studio è rilevante l'accelerazione sul fronte dell'uso delle videoconferenze, una tecnologia già facilmente disponibile ma ancora poco utilizzata. Dopo circa un anno si può dire che fa parte stabilmente delle abitudini quella di partecipare a riunioni, workshop e finanche congressi che coinvolgono un numero significativamente alto di persone da remoto.

Nella tavola 1 si propone un elenco di attività che negli ultimi mesi sono state investite da questa trasformazione, in alcuni casi registrando una potente accelerazione, in altri reclutando tanti insospettabili adepti, in altri ancora configurandosi come semplici surrogati momentanei dell'alternativa in presenza.

Tav. 1 - Il digitale e la pandemia come driver di una nuova "vita da remoto"

	Tipologie di attività	Il livello di partecipazione
Attività che in molti svolgevano già in remoto. Il lockdown ha aumentato l'intensità d'uso e il numero di praticanti.	Acquisti di beni e servizi	17,2 milioni di utenti dell'e-commerce (ma durante il lockdown il 71,7% delle famiglie ha effettuato acquisti on-line)
	Servizi bancari	16,2 milioni sono oggi gli utenti maggiorenni dei servizi di home banking
	Spesa a domicilio	Durante il lockdown circa un terzo degli italiani ha utilizzato servizi di food delivery
	Intrattenimento	26,7 milioni di italiani accede oggi a contenuti audio, video, giochi, via internet
	Social network	18,9 milioni di italiani usano i social network (ma considerando anche la messaggistica istantanea si raggiunge l'86,0% dei maggiorenni)
	Accesso all'informazione	19,6 milioni di italiani utilizzano internet per le notizie. L'86,4% degli italiani cerca informazioni in genere su internet
	Intrattenimento	Circa la metà degli italiani ha seguito dirette streaming durante il lockdown. Il 36,5% ha aumentato l'uso di piattaforme (Netflix, Youtube, Amazon prime video, Tim Vision, ecc.)
Attività che in pochi svolgevano da remoto, ma che sono "esplose" quando l'alternativa in presenza è risultata impraticabile	Lavoro	I lavoratori in smart working erano circa 0,6 milioni nel 2019. Durante il lockdown il 56,4% degli occupati ha potuto continuare a svolgere la propria attività da remoto. Si stima che a breve almeno 3,5 milioni di lavoratori opereranno in smart working anche in via non emergenziale.
	Studio	L'80% degli studenti italiani (6,7 milioni) hanno seguito lezioni a distanza durante il lockdown (anche se il 30% ha dichiarato difficoltà di varia natura)
	Relazioni sociali	Con il lockdown 43 milioni di italiani (84,3% dei maggiorenni) sono rimasti in contatto con amici e parenti grazie ai sistemi di videochiamata (3 milioni lo hanno fatto per la prima volta)
	Servizi pubblici	Nel 2019 solo il 32% degli utenti italiani fruiva attivamente dei servizi di e-government (media UE 67%). A maggio del 2020, il 17,5% degli italiani maggiorenni (circa 8,7 milioni di persone) ha interagito per la prima volta per via digitale con la PA. 4,5 milioni non hanno avuto difficoltà, 2,6 milioni hanno fatto fatica ma ce l'hanno fatta. Hanno invece dichiarato fallimento 1,6 milioni di neofiti.
	Sport	Lo "sport industry" è stato colpito dal lockdown perdendo il 79% delle prenotazioni. I club digitali sono però cresciuti del 140% e oggi chi offre corsi on line ha aumentato gli iscritti dell'11%. Decollano le piattaforme di condivisione delle performance sportive domestiche (es. Swift)
	Religione	Molte parrocchie hanno iniziato a trasmettere in streaming la messa domenicale e feriale

Fonte: elaborazioni Censis su fonti varie

L'altro ambito di remotizzazione forzata che tutti hanno iniziato a sperimentare durante la fase più critica dell'emergenza è quella che si riferisce alla dimensione relazionale. La rete internet e i sistemi per la connettività hanno supportato la gran parte della domanda minuta di scambio, di contatto, di relazione, di condivisione, espressa a tutti i livelli nel Paese. Spaventa pensare a cosa sarebbe successo in sua assenza o in presenza di significativi e prolungati black-out della rete. L'improvviso aumento di intensità d'uso di internet si può desumere dai dati forniti di recente da Tim in merito all'utilizzo delle proprie reti durante il periodo di lockdown, comparando il traffico di febbraio con quello di maggio. In particolare, l'uso della rete per videochiamata, pur nella sua marginalità rispetto al traffico totale (in gran parte determinato dalle attività di

streaming), si è infatti decuplicato su rete fissa e quintuplicato su rete mobile. Naturalmente, un ruolo importante in questo senso lo hanno avuto lo smart working e la didattica a distanza, ma altrettanto certamente milioni di italiani hanno utilizzato lo strumento della videochiamata per rimanere in contatto con le persone per loro più significative.

I dati contenuti nella tabella 2 evidenziano come il lockdown abbia trainato l'incremento di utilizzo delle tante piattaforme disponibili da parte di chi era già in grado di farlo, e abbia favorito l'ingresso in questo mondo di qualche milione di persone che ne erano del tutto estranee ma che, facendo di necessità virtù, hanno appreso le tecniche di base ed effettuato le prime esperienze. In pratica, si è registrato il passaggio da un'utenza prevalentemente professionale ad un pubblico domestico tanto vasto quanto variegato. Un potentissimo e repentino "effetto di domanda" che in condizioni di normalità avrebbe richiesto anni di sperimentazioni e di azioni di sensibilizzazione. Nel complesso si può stimare che quasi 43 milioni di persone maggiorenni (e tra questa almeno 3 milioni di "novizi") siano rimaste in contatto con i loro amici e parenti grazie ai sistemi di videochiamata che utilizzano la rete internet. A ciò si aggiunga che non solo il lockdown ha generato nuovi utenti, ma ha rafforzato l'uso della rete da parte dei soggetti già in parte coinvolti, consolidando le esperienze e le competenze, e moltiplicando le tipologie di utilizzo.

Tab. 2 - Utilizzo delle videochiamate (Skype, Whatsapp, Zoom, Houseparty, ecc.) per il mantenimento del sistema relazionale durante il lockdown. Analisi per classi d'età (val. %)

	Fasce di età				Totale
	18-34 anni	35-44 anni	45-64 anni	64 anni e oltre	
Le utilizzava anche prima ma con il lockdown le ha usate di più	75,0	64,4	61,7	33,3	57,2
Le utilizzava anche prima e con il lockdown l'intensità non è cambiata	11,3	19,4	21,5	22,8	19,4
Le utilizzava anche prima e con il lockdown l'intensità si è ridotta	2,4	1,9	0,8	0,7	1,3
Ho iniziato proprio in questo periodo	8,0	8,8	5,8	4,7	6,4
Non ho mai svolto questa attività	2,8	5,6	9,9	34,1	14,3
Ho provato ma non ci sono riuscito	0,5	0,0	0,3	4,3	1,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: indagine Censis, 2020

6. Gli impatti sulla mobilità urbana

La necessità di convivere con la pandemia ha avuto conseguenze estremamente rilevanti per l'organizzazione della mobilità urbana in tutte le grandi città.

Al riguardo occorre ricordare che, rispetto ad altre grandi città europee, le nostre città sono caratterizzate in generale da:

- un alto tasso di motorizzazione, un'elevata congestione, uno scarso ricorso all'inter-modalità;
- un'offerta della rete su ferro inadeguata in termini di Km, numero di linee, nodi di scambio;
- un'estensione rilevante della rete del Tpl su gomma;
- un'estensione ancora ridotta dei percorsi ciclabili.

Durante il lockdown l'intero Paese è stato catapultato in una situazione sperimentale di cui non è possibile trovare traccia nel passato. Abbiamo visto 16 milioni di occupati modificare drasticamente le loro abitudini quotidiane operando da remoto o sospendendo la loro attività; abbiamo visto 8 milioni di studenti smettere da un giorno all'altro di andare a scuola catapultandosi nel mondo della didattica a distanza. Un cambiamento che ha determinato da subito il ridimensionamento della domanda di spostamenti, compresi quelli sistematici per studio e lavoro.

Secondo l'Isfort il tasso di mobilità, cioè la percentuale di persone che hanno effettuato almeno uno spostamento giornaliero (esclusi i tragitti a piedi inferiori a 5 minuti), è passato dall'85% del 2019 al 32% della fase 1 (12 marzo-3 maggio 2020). Nei primi 5 mesi post-restrizioni (fino al 15 ottobre) tale tasso è risalito fino al 75%. Se si guarda alla dimensione degli spostamenti effettuati, si vede che i km giornalieri sono rimasti pari al 74% dei livelli 2019 (fig. 4).

In secondo luogo la paura del contagio e le esigenze di distanziamento hanno avuto un impatto molto forte sulla scelta del mezzo. I dati di indagine (di livello nazionale) sull'evoluzione della ripartizione modale degli spostamenti mostrano chiaramente che se, come era prevedibile, nel corso del 2020 i mezzi individuali a motore hanno mantenuto sostanzialmente invariato il loro ruolo centrale, quello del trasporto collettivo è stato fortemente ridimensionato. In particolare i mezzi collettivi nel 2019 assorbivano il 12,2% degli spostamenti, mentre nella fase del primo lockdown questa quota è scesa addirittura al 4,1% per poi risalire nei 5 mesi successivi all'8% (fig. 5).

Un calo compensato da un notevole spostamento di quote di tradizionali utenti del trasporto collettivo verso le diverse opportunità di tipo individuale. Gli spostamenti a piedi, in bici o in monopattino hanno infatti registrato un incremento molto forte, passando dal 23,8% del 2019 al 34,9% del primo lockdown per assestarsi poi al 31,3% nei mesi successivi. Un boom certamente favorito dall'accorciamento degli spostamenti medi.

In particolare questa fase ha portato a un deciso aumento degli spostamenti in bici, fenomeno visibile nelle città di tutta Italia con una maggiore attenzione verso questa scelta da parte dei cittadini, grazie anche ai nuovi mezzi finanziati dall'ecobonus.

Da parte loro le amministrazioni locali hanno ampliato l'offerta di percorsi ciclabili attraverso le cosiddette "ciclabili pop-up": sono quasi 200 i km di ciclabili 'leggere' (ovvero realizzate tracciando una *bikelane*) nate quest'anno in Italia. Milano guida la classifica con 35 nuovi km, seguita da Genova con 30. Un vero e proprio boom nell'uso delle due ruote si è registrato a maggio (+81%) e a settembre/ottobre (+73%). Forte l'impatto sul mercato delle bici anche per via dell'ecobonus, con un +60% di bici acquistate nel maggio 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019.

In termini di offerta i servizi di micro-mobilità sono quelli che meglio hanno ripreso l'operatività dopo la prima stagione di misure di confinamento. Il monopattino in sharing, servizio sbarcato in Italia a fine 2019, si è andato diffondendo vistosamente negli ultimi mesi: tra dicembre 2019 e settembre 2020 i monopattini in condivisione sono passati da 4.900 a 27.150, valore destinato a crescere nei prossimi mesi. I servizi attivi sono passati da 12 a 38 in questo stesso lasso temporale.

Il fenomeno ha colpito l'opinione pubblica dando vita a due opposti schieramenti di opinione: c'è chi lo saluta come un'innovazione di notevole interesse in grado di influire sugli scenari della mobilità e chi invece si pone su posizioni critiche denunciando ora la pericolosità intrinseca di tali mezzi, ora l'utilizzo spesso non conforme alla normativa vigente. C'è anche chi appunta l'attenzione critica sui meccanismi incentivanti che distoglierebbero risorse pubbliche destinabili ad altri tipi di interventi nel campo della mobilità individuale e collettiva.

Del resto i cambiamenti repentini, soprattutto se determinati da "spinte anomale", generano spesso questo tipo di contrapposizioni. Quello che appare certo, nel caso del monopattino elettrico, è che la sua propagazione non si può ritenere determinata unicamente dal meccanismo dell'incentivazione all'acquisto (il cosiddetto bonus bici e monopattini), ma va invece ricondotta ad una serie di elementi che afferiscono a diversi ambiti socio-economici, alcuni peraltro fortemente correlati tra loro.

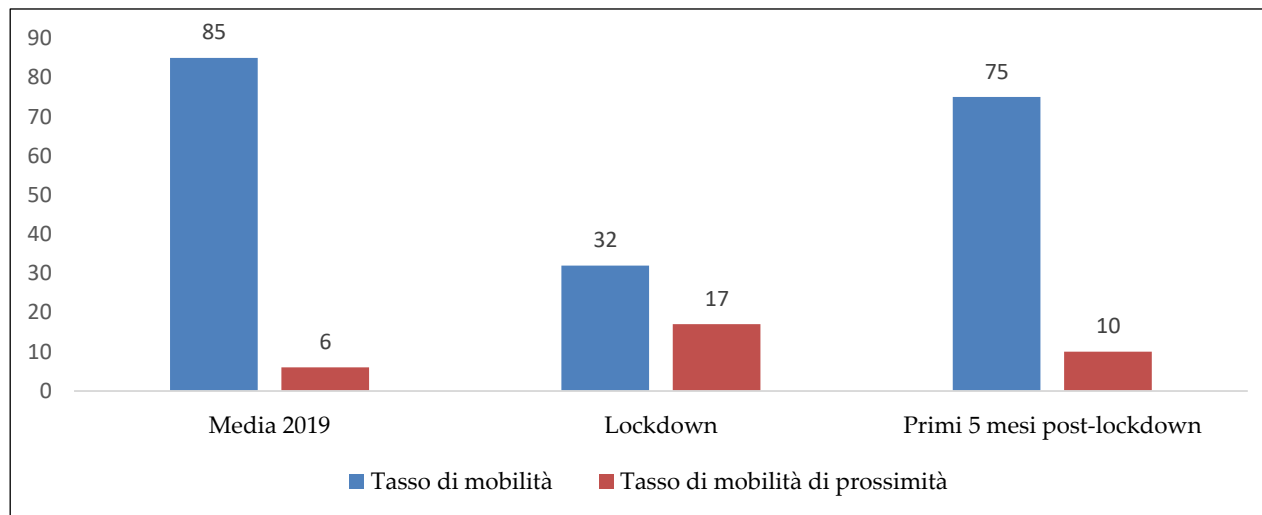
Almeno quattro sono le categorie concettuali all'interno delle quali può essere ricondotto l'attuale e crescente interesse per i monopattini elettrici: elementi di carattere strutturale, evoluzione dei processi di consumo, cambiamenti nella domanda di mobilità, nuovi scenari innescati dalla pandemia Covid-19. Nella tavola 2 vengono sintetizzati in un quadro concettuale che cerca di arrivare a spiegare come si arriva a scegliere questa forma di trasporto.

Naturalmente, ai tanti elementi "abilitanti" fin qui riportati, si associano le scelte imprenditoriali di nuovi e vecchi soggetti, alcuni particolarmente dinamici, altri dotati di importanti brand e interessati ad associarli a prodotti di nuova concezione. Sul primo fronte è interessante considerare la presenza di operatori che producono e vendono sia che monopattini elettrici che smartphone, una relazione che si basa, evidentemente, sul contenuto tecnologico che questi beni incorporano, in particolare per quanto concerne lo stoccaggio di energia. In Italia, ad esempio un terzo del mercato dei monopattini elettrici è nelle mani di Xiaomi, azienda cinese nata nel 2010 per produrre telefoni cellulari. Sul secondo fronte, come non pensare all'ingresso nel mercato dei monopattini elettrici di iconici brand dell'automotive come BMW e Ducati? Infine, anche nel nostro Paese stanno nascendo diverse piccole aziende specializzate nel settore che progettano i monopattini in Italia realizzandoli poi in Asia.

Per l'utilizzo di questi beni - dopo la fase di sperimentazione che ha caratterizzato il 2018-2019 - esistono oggi leggi di riferimento decisamente più chiare che in passato. Le previsioni di crescita sono tuttavia tali che inevitabilmente sarà necessario intervenire con ulteriori adeguamenti delle infrastrutture, delle regole di utilizzo, della sensibilizzazione degli utenti in tema di sicurezza. Ad esempio, sicuramente si aprirà un mercato interessante per quanto concerne le polizze di responsabilità civile e anti-infortunistiche. Anche perché le percentuali di utilizzo quotidiano sono ancora basse in relazione proprio ad una serie di motivazioni che ne scoraggiano l'uso e che attengono alla carenza di piste ciclabili e alla percezione di insicurezza nel traffico urbano.

Quella della mobilità dolce, della micro-mobilità, della ciclabilità assistita o muscolare, è comunque una deriva inarrestabile e a nulla valgono le polemiche al riguardo. Si tratta di organizzarne "l'atterraggio morbido" nel panorama della mobilità nazionale, per ora fortemente centrato sull'auto in proprietà, gestendo al meglio la convivenza tra le differenti categorie di veicoli e garantendo la massima integrazione tra tutte le soluzioni possibili. Nell'era post-Covid, tra paure e opportunità, il concetto di "mobility as a service" andrà valorizzato in tutti i modi possibili e questo è un compito inaggirabile per i sindaci delle città italiane.

Infine una notazione sull'auto: come abbiamo visto il mezzo privato ha mantenuto il suo protagonismo negli spostamenti urbani, tuttavia nel periodo in cui gli spostamenti sono stati fortemente limitati e comunque contenuti in aree ristrette, l'acquisto di autovetture ha subito una forte battuta d'arresto. Nel 2020 si sono vendute infatti meno di 1,4 milioni di vetture, quasi il 28% in meno dell'anno precedente (tab. 4).

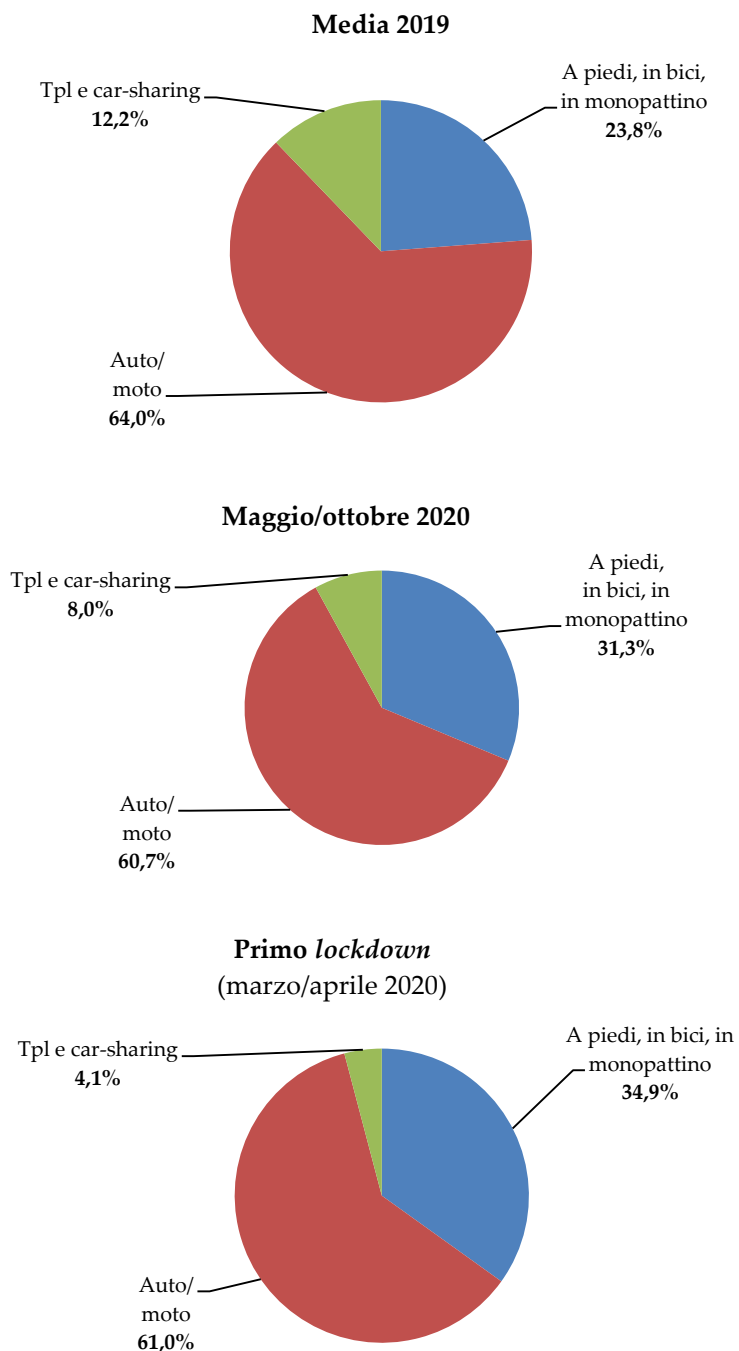
Fig. 4 - Tasso di mobilità (1) e tasso di mobilità di prossimità (2) della popolazione 14-80 anni, confronto 2019-2020 (val. %)

(1) Persone che hanno effettuato almeno uno spostamento giornaliero esclusi tragitti a piedi inferiore ai 5 minuti

(2) Persone che hanno effettuato solo uno spostamento a piedi inferiore a 5 minuti

Fonte: elaborazione Censis su dati Isfort

Fig. 5 - La modificazione della ripartizione modale degli spostamenti durante il 2020 (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Isfort

Tab. 3 - Crescita dell'offerta di monopattini in sharing nelle città italiane

	Dicembre 2019	Settembre 2020
Roma	-	11.000
Milano	250	6.000
Torino	2.650	2.500
Verona	1.000	1.000
Rimini	1.000	1.000
Bari	-	1.000
Napoli	-	900
Parma	-	900
Bergamo	-	300
Monza	-	400
Ravenna	-	350
La Spezia	-	300
Venezia	-	300
Pesaro	-	250
Pescara	-	250
Lecce	-	250
Cesena	-	200
Totale	4.900	27.150

Fonte: Osservatorio nazionale sulla sharing mobility

Tav. 2 - L'interesse per i monopattini elettrici: una spiegazione multi-causale

Categorie	Elementi favorevoli	La scelta del monopattino
Gli elementi di carattere strutturale	In ambito urbano rimane prevalente la mobilità di corto (spostamento medio 4,3 km)	Negli spostamenti di breve raggio il monopattino è competitivo con ogni altro mezzo. E' anche il mezzo che consente la più agevole inter-modalità
	Approvazione di nuova normativa incentivante e uscita dal regime di sperimentazione	I monopattini sono oggi equiparati alle biciclette e possono circolare sulle strade urbane.
	Soglia di accesso molto bassa e incentivazioni all'acquisto	Si parte da 200 euro (il costo di un medio smartphone) e si aggiunge un bonus per l'acquisto del 60%
L'evoluzione dei processi di consumo	Interesse per i beni tecnologici (negli ultimi anni sono gli unici in ascesa)	I monopattini elettrici rappresentano certamente una frontiera tecnologica (come le e-bike). Qualcosa che non era possibile fino a pochi anni fa oggi lo è grazie all'evoluzione delle batterie (lithium society)
	Interesse per i nuovi beni personali e identitari	I monopattini raccontano plasticamente e "platealmente" un diverso modo di essere, una visione del modo alternativa rispetto al mainstream.
	Interesse (dei giovani) per le smart-solutions e l'economia della condivisione	L'accesso al monopattino elettrico in proprietà può essere preceduto da una sperimentazione grazie alle società di sharing
Le derive recenti in tema di mobilità	La mobilità tende sempre più ad assumere un carattere erratico	La flessibilità d'uso dei monopattini si adatta bene ad esigenze di mobilità non schedulata
	L'adozione dello smart working svincola i lavoratori dalla mobilità giornaliera obbligatoria I cittadini/consumatori sperimentano un notevole spaesamento rispetto al destino tecnologico e politico dell'auto Nell'offerta politica attuale sta trovando uno spazio via via più ampio il tema della mobilità dolce	Smartworking e smartmobility sono tendenze convergenti L'auto elettrica continua a non disporre di un quadro tecnologico e regolativo certo. Il monopattino è un driver semplice verso la e.mobility Molte grandi città stanno realizzando nuove piste e corsie ciclabili (per ora soprattutto di "emergenza")
Le paure e ai desideri nell'era Covid-19	Il trasporto collettivo è un luogo di possibile contagio. Nonostante il contingentamento dei posti i mezzi rimangono affollati	Il monopattino è un mezzo individuale a distanziamento intrinseco
	Una quota degli utenti del trasporto pubblico sta spostando sui mezzi individuali (rischio incremento congestioni)	Il monopattino consente di sottrarsi alla morsa del traffico

Fonte: Censis, 2020

Tab. 4 - Variazioni immatricolazioni 2019-2020

		Euro 0-3
Parco auto al luglio 2020	38.530.000	11.276.000 (29,3%)
Passaggi di proprietà auto usate	-16,6%	Il 46,6% riguarda vetture con più di 10 anni
Immatricolazioni auto	-27,7%	In valori assoluti, da 1.928.131 a 1.393.956 (come negli anni 2012-2013)
Immatricolazioni veicoli industriali sopra 35 q1	14,7%	
Immatricolazioni auto di lusso	-14,4%	
Immatricolazioni società	-27,8%	
Immatricolazioni per noleggio lungo termine	-24,8%	
Immatricolazioni per noleggio a breve	-53,8%	
Auto-immatricolazioni	-49,6%	
Perdita di fatturato del settore vendite auto	-23,4%	
	(10 miliardi)	

Fonte: Unrae

7. La stasi della capacità attrattiva delle città

Senza pensare a improbabili fenomeni di abbandono delle città e di ritorno verso i borghi abbandonati, non vi è dubbio che i fenomeni sin qui descritti hanno avuto un impatto particolarmente significativo per l'attrattività delle città.

Le dinamiche demografiche recenti vedono l'aggravarsi del segno negativo del saldo naturale, e in generale (con poche eccezioni) un segno negativo anche delle dinamiche migratorie (tab. 5). In un paese che complessivamente ha registrato nel 2020 un calo di popolazione dello 0,6%, molte grandi città fanno hanno chiuso l'anno con saldi ancor più negativi: è il caso di Firenze che perde addirittura due punti percentuali, ma anche di Genova e Venezia (entrambe -1,2%), di Torino (-1,1%) e Roma (0,9%).

Di tale dinamica negativa ha risentito anche la domanda abitativa. Dopo anni di boom degli affitti brevi destinati ai turisti, di ampliamento dell'offerta di stanze e posti letto per studenti fuori sede, il congelamento di molte attività, il crollo della domanda turistica, l'estensione del lavoro da remoto e il ricorso alla didattica a distanza, hanno profondamente inciso sul settore delle locazioni.

I vari osservatori del mercato immobiliare sono concordi nel registrare:

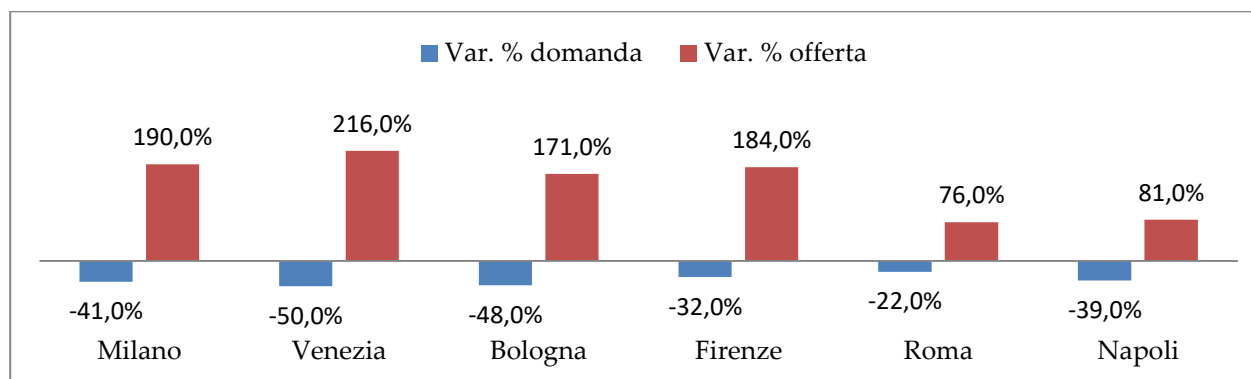
- la drastica diminuzione degli alloggi destinati all'affitto breve turistico;
- la contrazione di contratti di affitto stipulati per motivo di studio e lavoro (a causa appunto del ricorso alla didattica a distanza e allo smart working);
- il passaggio di molti alloggi dall'affitto breve turistico alla locazione abitativa tradizionale (a canone transitorio o concordato);
- di conseguenza un aumento dimensionale dell'offerta abitativa in locazione, un conseguente calo dei canoni, e anche un miglioramento qualitativo dello stock disponibile, grazie all'immissione sul mercato tradizionale di case prima destinate ai turisti e quindi maggiormente curate.

La figura 6 mostra (sulla base di dati raccolti dal portale *Immobiliare.it*) l'entità di questa doppia dinamica di contrazione della domanda (tra il 20% ed il 40%) ed espansione dell'offerta, che in molti casi (Milano, Venezia, Firenze e Bologna) è a tre cifre.

Tab. 5 - Saldo demografico 2020 e variazione della popolazione rispetto al 2019 nelle prime 15 città italiane

	Saldo naturale 2020	Saldo migratorio 2020	Saldo totale 2020	Var. % 2019-2020
Firenze	-2.547	-4.625	-7.122	-2,0
Genova	-6.723	-99	-6.822	-1,2
Venezia	-2.416	-660	-3.076	-1,2
Torino	-6.693	-3.021	-9.714	-1,1
Palermo	-2.174	-4.528	-6.702	-1,0
Trieste	-2.006	166	-1.840	-0,9
Roma	-12.043	-12.441	-24.484	-0,9
Napoli	-3.595	-4.365	-7.950	-0,8
Padova	-1.471	-300	-1.771	-0,8
Messina	-1.258	-620	-1.878	-0,8
Catania	-1.179	-789	-1.968	-0,7
Bari	-1.783	-498	-2.281	-0,7
Milano	-8.249	-278	-8.527	-0,6
Verona	-1.917	668	-1.249	-0,5
Bologna	-2.443	1.490	-953	-0,2
Italia	-342.042	-41.880	-383.922	-0,6

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Fig. 6 - Variazione della domanda e dell'offerta abitativa in locazione nelle principali città italiane tra febbraio 2020 e febbraio 2021 (val. %)

Fonte: elaborazione Censis su dati Immobiliare.it

8. Disuguaglianze emergenti: il digital divide territoriale

La fase pandemica ha fatto emergere con maggiore evidenza importanti divari sociali preesistenti, alcuni dei quali hanno una connotazione territoriale.

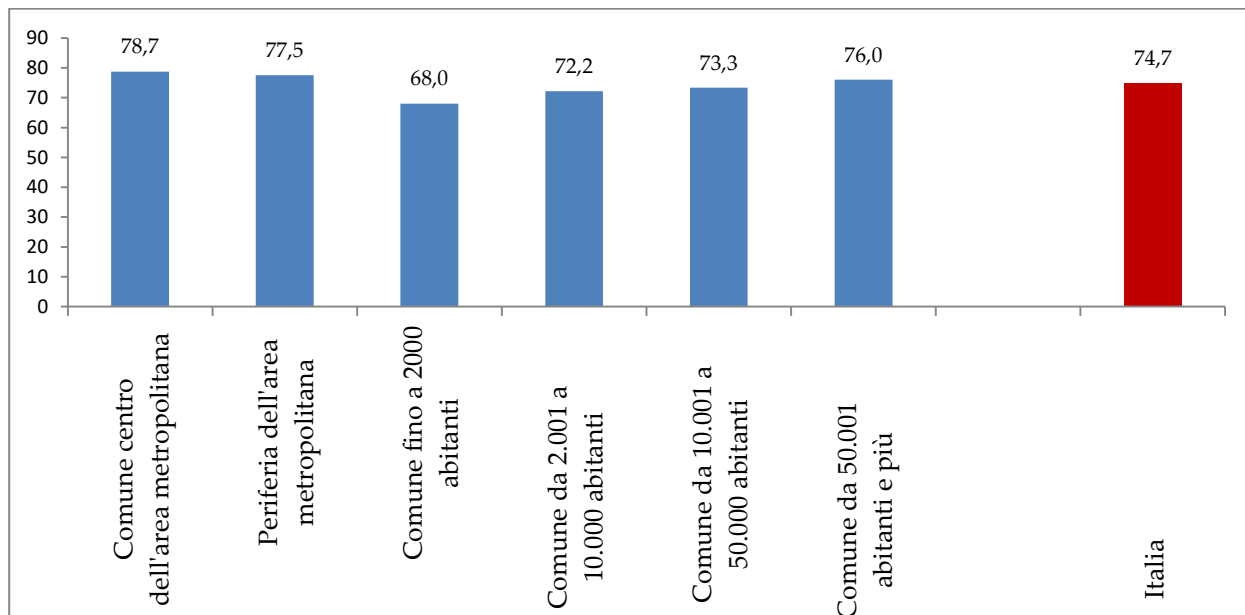
In particolare il trasferimento obbligato sul digitale di tanti aspetti della vita lavorativa e sociale ha riproposto con maggiore urgenza il tema del *digital divide* e quindi delle disuguaglianze nella possibilità di connessione, tema da ricondurre certamente a fattori generazionali e culturali, ma che si incrocia fortemente anche con la dimensione territoriale.

L'Italia continua a rimanere indietro rispetto a molti dei paesi dell'Unione europea, dato che solo il 76,1% delle famiglie italiane dispone di un accesso internet e appena il 74,7% ha una connessione a banda larga. Ma la situazione peggiora notevolmente incrociando il dato con la dimensione demografica del comune (fig. 7): nei piccoli centri sotto i 2mila abitanti quasi 1 famiglia su 3 (32%) non dispone di una connessione a banda larga, con difficoltà gravi di accesso, ad esempio, degli studenti alle lezioni on line con i propri insegnanti (Istat, 2019).

Naturalmente, anche in questo caso si confermano i divari nord-sud: se la banda larga fissa al centro-nord copre il 56-59% della popolazione, al Sud scendiamo al 48% e nella ripartizione "Isole" addirittura al 44% (fig. 8).

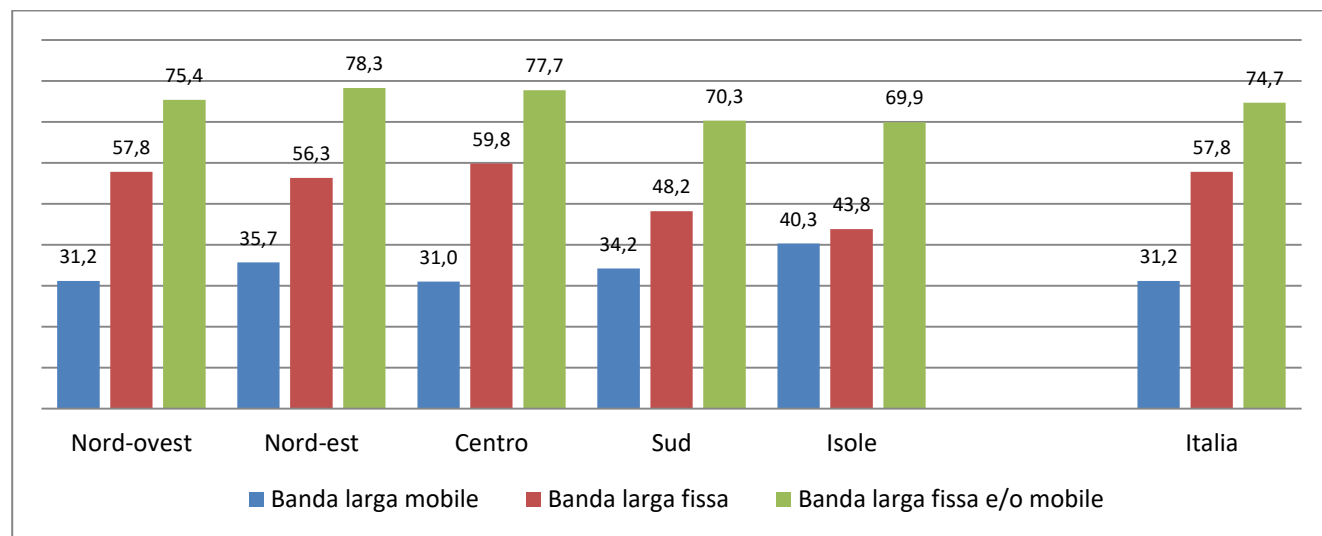
Il rischio evidente è che il passaggio ad una fase nuove in cui molte attività si svolgono comunque in forme ibride con un mix di remoto e presenza vedano un'accentuazione dei fenomeni di esclusione sociale a scala territoriale.

Fig. 7 - Famiglie che possiedono accesso a Internet con connessione a banda larga fissa e/o mobile, per dimensione comune di residenza - dati 2019 (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Fig. 8 - Famiglie che possiedono accesso a Internet con una connessione a banda larga fissa e/o mobile, per ripartizione geografica, dati 2019 (val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

9. Il nuovo scenario

Inevitabilmente l'impatto della pandemia ha prodotto nuovi ragionamenti sulle città, sui modi in cui le organizziamo, le costruiamo e le viviamo.

A fronte di un così repentino mutamento, nei primi mesi della pandemia le immagini sul futuro delle città hanno presentato spesso scenari estremi e una polarizzazione su visioni contrapposte: da un lato la tendenza al "tutto tornerà come prima", minimizzando la portata del fenomeno e dando per scontato un ritorno alla normalità dopo una terribile ma comunque limitata nel tempo "pausa del sistema" (quasi si trattasse di ripristinare un circuito elettrico); dall'altra quella opposta caratterizzata dalle tante fughe in avanti, di chi prefigura ed enfatizza un radicale e duraturo cambiamento ("niente sarà come prima"): dal rifugio nei borghi alla fine della città e degli spostamenti.

I limiti di realismo di entrambi gli approcci sono evidenti. Molto più fertile ed interessante è invece prendere in considerazione gli apprendimenti generati dalla nuova ed inedita situazione e provare a capire quali sono gli elementi di questa destinati a rimanere e a far parte dello scenario futuro, sapendo che un graduale ritorno ad un ruolo centrale del fenomeno urbano sarà comunque inevitabile. Le città rimarranno importanti ma questo non significa che la loro traiettoria ritornerà automaticamente sui binari del passato.

Certamente per molti, ma non per tutti, la combinazione di relazioni a distanza e relazioni in prossimità sarà diversa da quella pre-Covid.

In ogni caso dalla crisi attuale emergono opportunità che non vanno sprecate. Lo spiazzamento che deriva dal nuovo scenario rappresenta per le città un'occasione unica per mettere mano a malfunzionamenti e assetti squilibrati che davamo per scontati. Certamente nel nuovo contesto esiste forse uno spazio di innovazione che prima della pandemia non esisteva, un'inedita legittimazione sociale e politica verso la sperimentazione urbana sui temi della mobilità sostenibile, del cambiamento climatico, degli spazi pubblici, di cui bisogna approfittare prima che venga meno. In questa ottica sarebbe importante che nel programmare e implementare l'utilizzo delle risorse del Recovery Fund ci si ricordasse delle città e della necessità di sostenere progetti di transizione.

La pandemia sta producendo un cambiamento radicale del modo di guardare ai rapporti gerarchici tra centro e periferia a livello urbano e territoriale. Il rapido ed impreveduto trasferimento sul digitale di tante e variegate attività, oltre a compensare la diminuzione delle interazioni in presenza, ha messo in discussione il paradigma della "lontananza dal centro" come implicito e scontato fattore di svantaggio.

A livello urbano il tema riguarda le aree centrali delle città, da tempo svuotate di abitanti e di servizi di prossimità ed ora alleggerite almeno in parte di lavoratori del direzionale per effetto di una quota crescente di lavoro da remoto, ed abbandonate dal turismo di massa.

Un vero e proprio sconvolgimento, che ha prodotto dal punto di vista urbano una sorta di impensabile "crisi rovesciata" dove a confronto con le aree centrali, con pochi residenti ed ora prive di impiegati e turisti, a tenere maggiormente sono state le periferie residenziali. Qui la vita ne è risultata meno stravolta e anzi, per certi versi, pur a fronte di limitazioni (si pensi alle scuole chiuse), c'è stata una riscoperta della dimensione locale. Si pensi ai piccoli esercizi commerciali di quartiere nel settore alimentare che sono improvvisamente tornati a popolarsi di clientela, ora restia a frequentare le grandi e affollate strutture della GDO.

Per i centri storici e le aree centrali della città l'effetto è quello di pensare per la prima volta realisticamente a politiche che mirino ad un ritorno di residenzialità stabile, dopo decenni di espulsione della funzione abitativa. Cosa che in parte sta già avvenendo con la trasformazione degli affitti brevi turistici in locazione abitativa ordinaria.

È altrettanto evidente che lo sviluppo del lavoro da remoto, per alcune fasce di lavoratori sta rimettendo al centro la dimensione di prossimità (il quartiere), oggetto di nuove attenzioni. Ne è testimonianza il dibattito sulla città dei 15-20 minuti (vedi Parigi), quella cioè in grado di fornire i servizi essenziali in un ambito spaziale ridotto e accessibile in modo facile e sostenibile.

Il tema del capovolgimento o quantomeno della messa in discussione dei paradigmi precedenti che vedevano la lontananza dal “centro” come fattore di svantaggio si pone anche a livello territoriale. Finora aveva prevalso l’idea dell’accentramento in pochi poli, tra loro rapidamente connessi. Ciò a scapito del policentrismo diffuso, peraltro tipico del sistema insediativo italiano.

Due esempi relativi ad ambiti tra loro molto distanti illustrano bene il cambiamento di approccio in corso: l’alta velocità ferroviaria e il sistema sanitario. Nel primo caso sappiamo bene come lo sviluppo della rete sia stato mirato ad abbattere i tempi di collegamento tra le aree centrali delle principali città, saltando i nodi intermedi. Basti ricordare che prima della pandemia ben 20 corse giornaliere che collegavano Roma a Milano erano “no stop”: cioè a differenza delle corse ordinarie saltavano stazioni intermedie come Firenze e Bologna, garantendo tempi di collegamento ancora più contenuti tra le due metropoli principali del Paese.

La diffusione dello smart working, il ricorso sistematico alle videoconferenze e le restrizioni nel riempimento dei treni hanno costretto i gestori delle tratte a lunga percorrenza a guardare al futuro in modo diverso, puntando non più soltanto sulle tratte business come la Roma-Milano ma allargando la rete anche alle città medie e ad alcune località turistiche. Un riposizionamento graduale con un’offerta flessibile che si adeguerà ai nuovi bisogni, rinunciando ai picchi di velocità ma connettendo molti centri senza cambi intermedi, fornendo così un sostegno concreto alle economie locali. Una svolta da tempo richiesta.

L’altro esempio significativo riguarda il Sistema Sanitario Nazionale. In questi mesi l’emergenza Covid-19 ha messo in luce i punti deboli di un modello che è apparso troppo centrato sull’ospedale come luogo eletto all’erogazione dei servizi di assistenza sanitaria, e sull’emergenza come modalità di risposta al bisogno di salute, a scapito di quei presidi e quelle prestazioni sanitarie di primo livello e pronto intervento che hanno finalità preventive e costituiscono un’alternativa all’ospedalizzazione. Presidi che non solo evitano di intasare gli ospedali per problemi di minore rilevanza, ma che servono anche a garantire la continuità assistenziale per i pazienti dimessi dagli stessi (fase post-acuta) o che hanno patologie croniche. In molti hanno messo l’accento sulla debolezza della cosiddetta “medicina del territorio”, sottolineando come tale debolezza abbia portato gli ospedali a saturarsi velocemente con tutti i problemi che ne sono derivati. Tale riflessione sta portando a riconsiderare l’importanza di un assetto meno polarizzato in grado di garantire un’integrazione migliore tra il livello sanitario primario e i livelli superiori, in modo da avere un filtro tra un’assistenza sanitaria minima, gestibile ambulatorialmente e sul territorio e una più specialistica in cui sono richieste strutture adeguate e maggior personale.

10. Tempi e spazi: le potenzialità liberatorie della rivoluzione digitale, la riscoperta dell’outdoor

Il modello di organizzazione del lavoro precedente al Covid, lo sappiamo, determinava una cattiva conciliazione dei tempi di lavoro con i tempi di vita che per molti versi è difficile rimpiangere. Si pensi ai costi del pendolarismo in termini di ore di vita dedicate agli spostamenti sistematici nelle grandi regioni urbane.

Da questo punto di vista non vi è dubbio che il nuovo scenario abbia non solo mostrato come sia possibile almeno temporaneamente creare una discontinuità, ma offra l’occasione per immaginare davvero di superare tale modello.

È probabile che nei prossimi anni si andrà verso forme ibride di organizzazione del lavoro ovvero modalità operative che non prevedono la presenza giornaliera costante di tutti i lavoratori presso la sede aziendale. Al riguardo sono molte le grandi società che hanno annunciato cambiamenti permanenti alla loro organizzazione del lavoro basate su una maggiore flessibilità. Un cambiamento che si stima possa condurre ad una riduzione strutturale tra il 10 e il 30% della domanda complessiva di spazi per uffici. C’è da ridisegnare la città anche per

quanto riguarda un elemento chiave come il sistema della mobilità sistematica (tratte casa-lavoro) che finora si è basato sull'affollamento di mezzi e arterie stradali durante le ore di punta, con treni e autobus sovra-affollati. Una desincronizzazione dei tempi è un'esigenza ed una prospettiva sempre più sentita.

In questo quadro, oltre alla possibilità di immaginare una diversa organizzazione oraria, entra in gioco un'esigenza sempre più sentita di usufruire maggiormente degli spazi aperti, nelle loro varie forme.

A confermarlo è ad esempio l'aumento delle vendite di attrezzature e mezzi di trasporto per sport fuori casa, che va di pari passo con la crescente e sempre più ampia offerta di lezioni di fitness, personal training ed escursionismo. Come si è già detto i consumi ci raccontano l'interesse degli italiani non solo per le biciclette e monopattini ma anche per delle semplici scarpe da trekking.

Anche gli enti locali stanno interpretando questa fase investendo di più nella mobilità alternativa, in un paese in cui la centralità dell'auto anche nei contesti urbani resta una sorta di dogma. Si è detto dei segnali significativi sul fronte delle piste ciclabili. Oltre a essere stati connessi tra loro e prolungati tratti già esistenti, in molte città sono stati realizzati nuovi percorsi ciclabili che spesso passano attraverso grandi aree verdi arrivando a congiungere non solo diversi quartieri, ma anche il centro con la periferia. Nell'incentivare l'uso della bici per il pendolarismo urbano, un ruolo determinante verrà giocato dalle aziende, dalle scuole e dalle università che dovranno disporre di parcheggi, spogliatoi e *facilities* per i pendolari.

L'altra novità importante riguarda il progetto degli spazi aperti. Nei parchi cittadini in questi mesi di pandemia sono infatti state istituite numerose aree adibite all'allenamento all'aperto. Sono oggetto di interventi che cercano di interpretare questa fase anche i progetti di pedonalizzazione di strade e piazze (anche attraverso l'utilizzo del cosiddetto urbanismo tattico, con parcheggi trasformati ad esempio in aree giochi), o di riduzione della velocità del traffico a 30 km/h.

Un tema che merita una riflessione importante è quello della flessibilità della destinazione d'uso dei contenitori urbani. La fase pandemica ci ha mostrato due aspetti della questione: la sovrabbondanza di superfici improvvisamente svuotate, specie nel settore terziario, e la necessità di reperire nuovi e ad ampi spazi per attività sanitarie all'interno di edifici destinati a ben altri scopi. Si pensi alla realizzazione di un polo di terapia intensiva alla Fiera di Milano, o all'inserimento di un polo vaccinale dentro la Nuvola di Fuksas e dentro l'Auditorium di Renzo Piano a Roma.

La modernità nei paesi occidentali è stata accompagnata da una visione che, a partire dagli anni Trenta, predicava la specializzazione funzionale delle diverse zone della città (abitare, lavorare, divertirsi, spostarsi) nonché degli edifici e delle loro architetture. Ciò presupponeva quindi una netta separazione spaziale delle singole parti, ed un ruolo fondamentale delle connessioni urbane (metropolitane, tram, ecc.) in una logica comunque di pendolarismo interno.

Nella fase attuale questa visione rigida, già da tempo in discussione ma che per molti aspetti ha lungamente guidato la pianificazione e lo sviluppo urbano, è andata ancora di più in crisi. Per le tante ragioni sopra esposte ritorna in auge la dimensione di prossimità, l'idea di ridurre i flussi di traffico urbano immaginando quartieri autocontenuti dove si vive e lavora, si acquistano beni e si usano servizi, tutto a breve distanza (quella che nella versione parigina è la famosa "città dei 15 minuti").

E anche il tema della destinazione d'uso degli immobili appare sotto una luce diversa: se fino ad un recente passato la visione era rigida, immaginando il cambio di funzione di un contenitore come una trasformazione rilevante e di impatto, da normare rigorosamente, oggi senza dubbio siamo di fronte alla necessità di immaginare modalità più flessibili. Sia per la necessità di immaginare nuovi usi per spazi a rischio dismissione, sia per la necessità di convivere col rischio pandemico diluendo le densità.