

After lockdown we will start moving around again... but how?

Marco Casamonti

Dopo il lockdown torneremo a muoverci... ma come?

Il recente, inaspettato quanto obbligatorio lockdown ci ha insegnato, oltre l’inadeguatezza di molti degli spazi domestici in cui viviamo, l’estrema esigenza per tutti di tornare ad incontrarsi, scambiare opinioni, viaggiare, conoscere. Tuttavia sarà necessario farlo in modo più consapevole limitando il più possibile la mobilità privata non solo inquinante ma più in generale devastante per la qualità della vita nei nostri centri urbani. In due mesi di blocco dei movimenti, e quindi del traffico, abbiamo riscoperto spazialità e sonorità perdute oltre a una limpidezza dell’aria e dell’acqua che in taluni contesti non si vedevano da decenni.

E poiché tutti ci chiediamo dove e come questa pandemia cambierà la nostra vita e le nostre abitudini, tra le tante conseguenze negative che ci impongono un antiumano distanziamento sociale, dobbiamo augurarci un più consapevole uso delle risorse e del tempo e anche un più intelligente modo di spostarsi e viaggiare. Probabilmente abbiamo compreso che molti dei nostri movimenti sono evitabili e che molte delle attività economiche possono essere fatte in modalità remota e attraverso una efficace connessione di rete, ma c’è da sperare che finalmente si sia compreso, ad ogni livello, l’importanza del tema delle infrastrutture collettive di trasporto nelle due dimensioni: quella virtuale e quella reale. Sia la prima che la seconda mostrano quanto sia selettiva la contemporaneità tagliando fuori dalla quotidianità quei luoghi, quei contesti urbani e quelle abitazioni che non siano efficacemente connesse con un mondo divenuto assolutamente globale, nel bene – la circolazione delle informazioni – e nel male – la diffusione incontrollabile di un virus.

Dal punto di vista delle infrastrutture di rete connesse alla digitalizzazione purtroppo si avanza nella disuguaglianza spinta da un’economia che privilegia i grandi numeri tagliando fuori i centri minori secondo una modalità che non differisce molto dalle infrastrutture di collegamento fisico e reale. E questo è imperdonabile perché significa ancora una volta che la digitalizzazione è utilizzata più come strumento di vendita e consumo che come opportunità di democratizzazione della società.

Allo stesso tempo, e forse proprio per questi motivi, agli architetti compete insistere ed impegnarsi nel sostenere ogni opportunità di modificazione fisica dei luoghi in cui abitiamo a partire dai sistemi della mobilità.

The recent unexpected and mandatory lockdown has taught us, in addition to the inadequacy of many of the domestic spaces in which we live, the extreme need for everyone to reunite, exchange opinions, travel, gain knowledge. However, it will be necessary to do this in a more conscious way, limiting private mobility as much as possible, which not only pollutes but more generally devastates the quality of life in our urban centres. In two months of lock down, and with therefore the absence of traffic, we have rediscovered spatiality and sonority lost beyond a clarity of air and water that in some contexts have not been seen for decades.

And since we all ask ourselves where and how this pandemic will change our lives and our habits, among the many negative consequences that impose an anti-human social distancing, we must hope for a more conscious use of resources and time and also a more intelligent way of moving and travelling around. We have probably understood that many of our movements are avoidable and that many of the economic activities can be done remotely and through an effective network connection, but it is to be hoped that finally, at every level, the importance of the theme of collective transport infrastructures in two dimensions, the virtual and the real one. Both dimensions show how selective contemporaneity is by cutting out from everyday life those places, those urban contexts and those homes that are not effectively connected with a world that has become absolutely global, for good – the circulation of information – and for bad – the uncontrollable spread of a virus. From the point of view of the network infrastructures linked to digitisation, unfortunately there is an inequality pushed by an economy that favours large numbers by neglecting smaller towns in a way that does not differ much from the physical and real connecting infrastructures.



Archea Associati,
MSC Crociere
cruise ship terminal,
Durazzo, Albania
2019.

E poiché proprio gli architetti nel corso del secolo scorso hanno creduto e spinto verso una modernità tutta incentrata sull’automobile, fino teorizzare e costruire città incentrate sulla mobilità privata – Brasilia docet – o addirittura ipotizzare strade sui tetti degli edifici come nei sogni lecorbuseriani del piano di Algeri, tocca agli architetti di oggi rimediare a questi nefasti sogni di gloria lavorando quotidianamente per promuovere e progettare sistemi sostenibili ed ambientalmente compatibili per la mobilità futura. E poiché “disegnare” significa anche prevedere, prefiggersi col pensiero un obiettivo, determinare, spetta alla disciplina dell’architettura, e chi a vario titolo se ne occupa, di ipotizzare nuove possibilità per l’abitare stanziale, la casa, ma anche nomadico, il sistema degli spostamenti. Per questa via ogni progetto di percorso pedonale, pista ciclabile, stazione, terminal, high-line, costituisce oggi un atto rivoluzionario e predittivo di una vita che tenda a liberarsi il più velocemente possibile dall’uso dei combustibili fossili e dalla privatizzazione dello spazio collettivo, strade e piazze in primis.

And this is unforgivable because it means once again that digitalisation is used more as a sales and consumption tool than as an opportunity to democratise society. At the same time, and perhaps precisely for these reasons, architects are required to commit themselves to supporting every opportunity for physical modification of the places we inhabit starting from mobility systems. And since precisely the architects during the last century believed and shifted towards a modernity entirely hinged on the automobile, to the point of theorising and building cities focused on private mobility, Brasilia docet, or even hypothesising roads on the roofs of buildings as in the LeCorbuserian dreams of the Algiers plan, it is up to

today’s architects to remedy these nefarious dreams of glory by working daily to promote and design sustainable and environmentally compatible systems for future mobility. And since “designing” also means to foresee, to set a goal with one’s mind, to determine, it is up to the discipline of architecture, and those who in various ways take care of it, to come up with new possibilities for permanent living, the home, but also nomadic, the system of displacements. In this way, every pedestrian path, cycle path, station, terminal, high-line project is today a revolutionary and predictive act of a life that tends to free itself as quickly as possible from the use of fossil fuels and the privatisation, first of all, of the collective space, streets and squares.