

CONCLUSIONI E PROSPETTIVE

Verso la gestione della vulnerabilità e un nuovo abitare «felice»

di Emanuela Casti

L'analisi territorialista che abbiamo sin qui presentato ci porta ora a riflettere sui suoi risultati, affrontandoli da due differenti prospettive: quella relativa agli interventi operativi immediati, necessari per far fronte alle fragilità dell'abitare contemporaneo in tempo di epidemia; quella più ampia, ma non per questo meno urgente, che riguarda il periodo di «policrisi» che stiamo vivendo e la necessità di una svolta radicale del nostro modo di abitare la Terra.

Queste due prospettive pongono un insieme di interrogativi. Per quanto riguarda la prima, sono riassunti dalla seguente domanda: quali sono gli interventi da attuare per riparare le fragilità dei sistemi socio-territoriali, ossia le situazioni che creano rischi alla popolazione durante una pandemia, quale quella da coronavirus? Per quanto inerisce la seconda, assumendo che la crisi pandemica si è manifestata all'interno di una crisi ambientale, l'interrogativo radicale è: come cambiare l'abitare contemporaneo? E di conseguenza: quali sono i principi per individuare un nuovo modello più equo, sostenibile e ambientalista? E ancora: *abitare la terra* è l'obiettivo comune al genere umano per soddisfare i propri bisogni sia materiali sia spirituali; dunque, esiste un modello di abitare che contrasti il contagio e persegua valori etici ed estetici nel rispetto della natura permettendoci di essere più felici?

Va da sé che tali interrogativi saranno affrontati da un punto di vista strettamente territorialista ed esemplificati sul caso italiano; inoltre, sottolineo che le proposte qui presentate non hanno carattere prescrittivo, ma esclusivamente esemplificativo.

1. Fragilità territoriali e interventi di contenimento

Facendo un rapido bilancio della ricerca si può affermare che l'impostazione teorica e metodologica applicata allo studio della propagazione del Covid-19 nel caso italiano ha permesso di seguire la diffusione del virus a più scale in una dimensione spazio-temporale. I dati, capitalizzati e resi disponibili per regioni, per province e, in alcuni casi, per comune mediante il *mapping* riflessivo sono stati rapportati diacronicamente con quelli socio-territoriali. Da tale incrocio è emerso che gli aspetti olistici dell'Italia, sia fisici sia territoriali, hanno contribuito a una forte differenziazione epidemica. La distribuzione e l'evoluzione regionale del contagio in rapporto alla popolazione, l'assunzione del territorio lombardo quale prototipo dell'abitante mobile e urbanizzato, il confronto con i dati provinciali e comunali relativi alla popolazione, al movimento, all'inquinamento, alle strutture ospedaliere e assistenziali e, alla fine, il confronto tra le regioni italiane mostrano un quadro variegato, che sicuramente va approfondito, ma che rappresenta una solida base di partenza interpretativa.

In sintesi, l'analisi sin qui condotta mostra che lo spazio epidemico è anisotropo e si differenzia in base alle fragilità dei territori (fig. 1).



Fig. 1. Lo spazio anisotropo dell'epidemia: fragilità e potenzialità in Italia

La prima di queste fragilità è rappresentata dall'*inquinamento* che interviene nella diffusione del Covid-19 sia direttamente veicolandolo, sia indirettamente rendendo il nostro sistema respiratorio più predisposto alle aggressioni virali. Ciò richiede l'attuazione di interventi per ridurre le sorgenti di emissioni inquinanti (industrie, allevamento, riscaldamento domestico e industriale, traffico urbano ecc.) che siano tarati sui fattori fisici e sociali presenti in una determinata regione¹. Per esempio, abbiamo constatato che la particolare situazione morfo-climatica della Pianura Padana favorisce una stagnazione nell'aria di polveri sottili e particolato inquinante che, nel tempo, si accumulano portando al superamento delle soglie d'allarme stabilite dall'Unione Europea. Inoltre, la regione è caratterizzata da un'alta densità abitativa che fa salire l'entità del rischio, mettendo in pericolo milioni di individui. Dunque, agire sull'inquinamento dell'aria costituisce la prima prescrizione necessaria per ridurre i danni epidemici; allo stesso tempo ciò introduce una questione ben più radicale che riguarda la crisi climatica e rafforza la tesi di coloro che sostengono che crisi epidemica e crisi ambientale siano due facce della stessa medaglia e che difenderci dall'una significhi far fronte anche all'altra (Lussault, 2020; Morin, 2020; Horton, 2020).

La seconda fragilità riguarda il *sistema sanitario e assistenziale*, per quanto inerisce sia l'organizzazione strutturale della sanità, sia la capacità di controllare il contagio e la riduzione della propagazione del virus. Abbiamo sperimentato che le epidemie richiedono tempi di intervento rapidissimi e azioni mirate volte a dotare il territorio di strutture sanitarie in grado di intervenire capillarmente. Per far questo risulta strategico possedere le strutture adeguate e organi istituzionali in grado di rispondere in modo coerente e tempestivo all'emergenza, attivando misure di contenimento in qualsiasi momento la minaccia virale si manifesti. In Italia, dove il sistema sanitario nazionale risponde a politiche che variano a seconda delle Regioni, è emerso che quelle che hanno centralizzato il sistema, con pochi e grandi ospedali, sono state le più impreparate. In Lombardia, per

¹ Concordano su questo anche ricercatori di altre discipline che hanno analizzato la prima ondata Covid-19 in Italia (si veda: Mario Coccia, 2020).

esempio, pur essendoci un sistema qualitativamente di eccellenza per quanto riguarda la specializzazione, l'eccessivo accentramento ha privato il territorio di presidi di medicina di base in grado di offrire i primi aiuti diagnostici e soccorsi terapeutici autonomi dagli ospedali, evitandone altresì il sovraffollamento. Infine, è emersa la necessità di edifici e spazi di contenimento alternativi agli ospedali, dove assistere e far trascorrere il periodo di isolamento alle persone contagiate asintomatiche o in via di guarigione che devono rimanere lontane dal nucleo familiare convivente.

Allo stesso modo è stato sperimentato che il sistema assistenziale, e dunque le strutture sanitarie a lunga degenza e le case di riposo, vanno tutelate dalle epidemie con adeguati accorgimenti, poiché rappresentano luoghi che, nel caso siano aggrediti dal virus, facilmente implodono. La concentrazione di RSA di grandi dimensioni e la presenza di molte case di riposo nel nord del Paese ha contribuito in modo considerevole a innalzare il numero di morti, sia per l'età avanzata degli ospiti ricoverati, sia per l'organizzazione gestionale di tali strutture. Infatti, spesso le RSA impiegano personale medico e infermieristico precario che presta servizio a rotazione in più strutture, favorendo, in caso di infezione asintomatica, una rapida diffusione del virus.

La distribuzione disomogenea di queste strutture assistenziali, che varia regionalmente, non solo va valutata da un punto di vista quantitativo, ma va considerata anche in base al differente modello di assistenza prestata agli anziani. Infatti, tale variabilità dipende da scelte di infrastrutturazione assistenziale regionale, ma soprattutto dai valori culturali e dall'organizzazione del mondo del lavoro: il grado di occupazione femminile e la considerazione in cui sono tenuti gli anziani all'interno della comunità sono le cause delle differenze che si registrano. Se al nord il tasso di occupazione femminile è elevato e il ricorso al ricovero è quasi obbligato, nell'Italia centrale e meridionale, non urbana, l'assistenza agli anziani viene erogata prevalentemente dalla famiglia, in relazione al fatto che l'occupazione femminile è più limitata e che viene attribuito valore sociale all'anziano. Ciò, in caso di epidemia, rende l'assistenza domiciliare praticabile mediante forme di tutela familiare.

Infine, la terza fragilità riguarda alcuni aspetti dell'*abitare contemporaneo* che spazialmente si esprimono mediante la *mobilità* e la *densità abitativa*. Tali aspetti influiscono sull'intensità del contagio poiché, in tempo epidemico, si determinano situazioni spazio-temporali – come gli assembramenti e i contatti obbligati tra persone sui mezzi pubblici – in cui la diffusione del virus è facilitata. I risultati della ricerca, tuttavia, mostrano che questi aspetti diventano fragilità esclusivamente se densità di popolazione e mobilità sono congiunte, e se queste determinano situazioni a rischio. Per quanto riguarda la densità abitativa, le città non vanno considerate territorio a rischio in senso assoluto; piuttosto vanno ritenuti tali gli spazi pubblici e gli *iper-luoghi* (stazioni, aeroporti, centri commerciali ecc.) che favoriscono la creazione di assembramenti e non permettono il distanziamento tra persone. Allo stesso modo, per la mobilità la principale fragilità è rappresentata dal pendolarismo attuato con mezzi di trasporto collettivo. Infatti, in tale condizione i pendolari sono costretti a convivere in ambienti chiusi per periodi anche prolungati, creando condizioni di facile trasmissione del virus².

Insomma, l'epidemia da Covid-19 in Italia ha evidenziato, come abbiamo visto, alcuni rischi del vivere contemporaneo, sottolineando che il modello reticolare della mondializzazione deve essere gestito e programmato per evitarli, soprattutto nelle regioni partico-

² Tenuto conto che il pendolarismo è la forma di mobilità più facilmente gestibile, c'è da chiedersi perché in Italia i provvedimenti in tal senso siano stati blandi e inefficaci. Anche la mobilità turistica è risultata fortemente influente per la diffusione reticolare della malattia soprattutto nelle regioni montane e durante la pausa estiva del 2020 ossia il passaggio dalla prima e seconda ondata, rafforzando l'importanza del ruolo svolto dal dinamismo e l'interscambio regionale.

larmente dinamiche e internazionalizzate, come quelle del Nord Italia, e nelle metropoli. Allo stesso tempo, però, ha dimostrato che le società complesse, come quella italiana, seppure sottoposte a intense perturbazioni, sono in grado di far fronte alla crisi e provvedere ai bisogni primari dell'abitare: i generi di prima necessità sono garantiti, così come sono erogati tutti i servizi essenziali ordinari.

Va ricordato, inoltre, che l'attuale esperienza ha aumentato considerevolmente la consapevolezza dell'importanza delle tecnologie di comunicazione: le connessioni a distanza e lo *smart working* hanno supplito alla riduzione della nostra socialità e alla necessità di contatti interpersonali. I servizi a domicilio, attivati da negozi e ristoranti, hanno mostrato modi diversi di vivere gli spazi abitativi privati. Dunque, l'abitante ha sperimentato nuove forme di socialità che, se non imposte dalla pandemia, possono rivelarsi alternative per vivere in modo più articolato e flessibile.

2. Rigenerazione territoriale e potenzialità emerse dalla pandemia

Gli interventi territoriali da intraprendere, con urgenza, per eliminare le fragilità e limitare il contagio, sono tutti rivolti al distanziamento e alla riduzione dei fattori di rischio. In attesa dell'immunità di gregge data dalla vaccinazione, l'uso dei dispositivi di protezione individuale, se abbinato a una rapida individuazione dei contagiati, al loro tracciamento e al conseguente isolamento, è la fondamentale e primaria difesa dai virus. Per questo motivo, è urgente gestire e ridurre le fragilità appena messe in evidenza.

L'individuazione del pendolarismo come causa di diffusione, poiché produce assembramenti e di conseguenza diffonde il virus per prossimità, ma anche per reticolarità, apre una riflessione più generale sulla gestione della mobilità. Essa può essere ridotta grazie alle tecnologie che, proprio in questo periodo di pandemia, hanno mostrato la loro potenzialità di sistemi esoneranti e di mezzi sostitutivi di incontri, contatti, attività formative e lavorative. Questa potenzialità deve essere gestita per permettere agli studenti e ai lavoratori di rimanere a casa o di recarsi in spazi di *coworking* nelle vicinanze della propria abitazione, riducendo la distanza dello spostamento. Inoltre, si può agire sul pendolarismo programmando: per esempio scaglionando le aperture dei negozi e delle scuole, oppure favorendo l'uso di mezzi di trasporto individuali *green* o del *car sharing*, riducendo la pressione sui mezzi di trasporto collettivo. A tali interventi deve seguire, rendendolo strutturale, uno sviluppo dello *smart working*, vero strumento di riduzione del pendolarismo, ma non solo. Infatti, lo *smart working* contribuisce a diminuire anche l'inquinamento dell'aria, poiché riduce il numero di spostamenti. In tal senso, affiancandolo a interventi di efficientamento energetico delle abitazioni, della mobilità e dei mezzi di trasporto è possibile rendere le aree urbanizzate più salubri.

Dunque, lo *smart working* rende percorribile una opzione impensabile prima della pandemia, ossia la scelta del luogo di residenza disgiunto da quello di lavoro. Se l'obbligo di essere presenti nel proprio luogo di lavoro diventa saltuario, la residenza può essere collocata ai margini urbani, in quelle aree interne di montagna o poco urbanizzate che presentano situazioni ambientali più favorevoli. Inoltre, l'individuo, azzerando il tempo del tragitto pendolare, avrebbe più tempo a disposizione da dedicare allo sport, ai figli, agli *hobbies* o ad altro ancora, migliorando la propria qualità di vita³.

³ In Italia è già iniziato spontaneamente un esodo urbano verso la montagna, con l'occupazione permanentemente delle seconde case o rispondendo a bandi pubblici di offerte di case e abitazioni abbandonate in *housing* sociale, che sta determinando il trasferimento di gruppi familiari nelle aree interne del Paese.

Per quanto riguarda gli spazi interni delle case, l'epidemia ha messo in evidenza il fatto che le nostre abitazioni, soprattutto quelle di stampo condominiale, necessitano di spazi privati più ampi destinati allo *smart working* e di spazi comuni all'aria aperta (balconi, giardini) che suppliscano all'impossibilità di raggiungere gli spazi pubblici nei momenti di contagio.

Infine, la pandemia da Covid-19 ha evidenziato le carenze di infrastrutturazione delle aree a bassa densità insediativa, che vanno non solamente tenute in conto, ma piuttosto prese in carico per ripensare un nuovo modo di abitare il territorio che sia più protetto, più equilibrato e più ambientalista e che, al tempo stesso, tenga conto delle necessità di tutte le componenti generazionali della popolazione (giovani, adulti, anziani).

Concludendo, possiamo osservare come le potenzialità e le carenze del nostro vivere quotidiano messe in evidenza dalla pandemia stiano favorendo una riflessione più ampia sul nostro modello di abitare la Terra.

3. Era dell'Antropocene: crisi ambientale e pandemica

La pandemia ci sta costringendo a ripensare il nostro modello di vita con una consapevolezza rinnovata (Lucchi, 2016; Stiegler, 2019; Ellis, 2020). In un'era di «policrisi» (Morin, 2020), che assume i caratteri di una vera e propria «sindemia», poiché si manifesta su uno sfondo di disparità sociali ed economiche che inasprisce gli effetti negativi di ogni singola crisi (Horton, 2020), appare sempre più evidente la relazione conflittuale tra l'umanità e il resto del Pianeta.

Insomma, la crisi ambientale, che connota l'Antropocene in cui le caratteristiche della Terra sono fortemente condizionate dall'azione umana e le cui prime conseguenze sistemiche «ridistribuiscono le carte» della vita sul Pianeta (Crutzen e Stoermer, 2000), è oggi affiancata dalle crisi sanitarie e dalla loro ricorsività, imponendo una riflessione a tutto campo sul modello dell'abitare la Terra (fig. 2).



Fig. 2. L'antropocene e la sindemia

Va ripensato il nostro ruolo nel mondo, superando la separazione tra cultura e natura (Latour, 2020), in cui l'umanità progetta e mette in atto la transizione verso lo sviluppo sostenibile, riattivando l'antica alleanza tra componenti umane e naturali. In tale scenario, viene evidenziata la responsabilità di tutti gli abitanti del Pianeta nella ridefinizione di un rapporto con le risorse naturali che agisca per la patrimonializzazione dei suoi valori. La qualità della vita dipende dal soddisfacimento di esigenze primarie, come la riduzione dell'inquinamento, la lotta al consumo di suolo, la fruizione equilibrata delle risorse del territorio, preservando l'ambiente e valorizzando il paesaggio. A tali esigenze globali si aggiungono quelle generate dalla pandemia da Covid-19 che mostrano i rischi dell'abitare contemporaneo, su cui il presente volume si è soffermato⁴.

Tra le teorie che forniscono strumenti analitici per affrontare la risoluzione di tale sfida vi sono quelle della complessità e della reticolarità. La prima, quella della complessità, recita che un territorio complesso possiede al proprio interno capacità autopoietiche in grado di far fronte alle crisi, ritrovando l'equilibrio e acquisendo un grado di complessità superiore allo stato precedente (Raffestin, 1982; Turco, 1988). Dopo una crisi, come quella epidemica, e superato il primo momento di disequilibrio, il territorio diventa più stabile, poiché si dota di difese, aumentando la sua capacità di far fronte alle successive perturbazioni. Si tratta di quella resilienza che non va intesa come risposta adattativa dell'ambiente, quanto piuttosto come forza propulsiva che complessifica il territorio, ossia lo rende più ricco di esperienza e più attrezzato ad affrontare le sfide provenienti dall'esterno. Dunque, all'uscita dalle crisi, un sistema complesso mira al rilancio e non al ripristino del territorio preesistente.

Il quadro si completa se a questa prima teoria, che delinea diacronicamente l'evoluzione e le potenzialità di un territorio complesso, si affianca la seconda, ossia quella della reticolarità, rivolta a cogliere il funzionamento in rete del mondo contemporaneo che integra i territori locali con i sistemi di reti globali. Grazie alla mondializzazione, le dinamiche indotte dal continuo flusso di persone e informazioni amplificano e, nello stesso tempo, uniformano il funzionamento dei luoghi, mostrando le loro possibilità di integrazione date da quanto abbiamo già specificato nelle pagine del volume, ossia che gli individui esprimono una medesima urbanità identificata nell'abitare connesso e diffuso che riduce la distanza e la differenza tra centro e periferia.

In Italia tale modello di abitare è stato di recente assunto e prospettato nella formula *metro-montagna*: un abitare non più dicotomico e polarizzato sulle aree densamente urbanizzate della pianura, ma diffuso anche in quelle montane, in un rapporto complementare e dialettico (Dematteis, 2012, 2016, 2018). Si agisce, quindi, per la costruzione di una nuova visione metro-montana e metro-rurale, fondata su inedite forme di interdipendenza e cooperazione tra i diversi sistemi territoriali che accolgano e diano sviluppo a una reticolarità rizomatica. Le aree marginali, infatti, offrono la possibilità di ripensare in modo innovativo l'abitare i luoghi proprio a partire dalle loro specificità e potenzialità culturali e ambientali, diventando un laboratorio in tempo di crisi (ambientale e pandemica) (fig. 3).

⁴ Si veda: <https://medium.com/cst-diathesislab>; <https://legrandcontinent.eu/fr/observatoire-coronavirus/> (ultimo accesso: 26.VI.2021).



Fig. 3. La metro-montagna e la nuova progettazione

In tal modo, la visione metro-montana può essere sperimentata coniugando la qualità dell'ambiente e del paesaggio con adeguati servizi di cittadinanza: un abitare in grado di offrire opportunità ambientali maggiori rispetto al vivere in città e nello stesso tempo servizi urbani per risiedere nelle valli e nelle aree marginali svolgendo attività legate all'alta formazione o al lavoro a distanza⁵.

Coniugando l'equilibrio ambientale e lo sviluppo territoriale e facendo leva sulla reticolarità dei rapporti e la prossimità dello spostamento degli abitanti, viene proposto un nuovo abitare basato su valori e principi che innalza la qualità di vita e prospetta le condizioni per un vivere felice, argomento su cui ritornerò tra poco. Ciò prefigura una stagione di politiche di *welfare* che conferiscano una nuova fisionomia alle aree marginali non urbane e, al contempo, attribuiscono a quelle urbane un ruolo integratore, e non più accentratore, di servizi.

In sintesi, la metro-montagna, muovendo da una prospettiva culturale che guarda all'abitabilità del Pianeta nel superamento della dicotomia tra uomo e natura, prefigura la transizione verso uno sviluppo sostenibile incentrato su processi di infrastrutturazione delle aree marginali e, al contempo, pensa alle aree altamente urbanizzate in prospettiva ecologica e ambientalista (Barbera e De Rossi, 2021).

L'idea non è nata oggi in Italia. Già a partire dal 2013, la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)⁶ sta cercando di arginare lo spopolamento delle aree marginali, riconoscendo a questi territori importanti opportunità di crescita economica che, tuttavia, oggi devono essere aggiornate alla luce degli esiti dell'epidemia da Covid-19⁷. Le grandi risor-

⁵ Al contempo, ciò crea le premesse per progettare un nuovo turismo che viva la montagna nelle sue tante sfaccettature stagionali, di opportunità sportive e di un vivere con ritmi adeguati al ripristino dell'equilibrio con la natura.

⁶ Si veda il sito: <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/> (ultimo accesso: 26.VI.2021).

⁷ Come è noto, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è il programma di investimenti che l'Italia ha presentato alla Commissione europea nell'ambito del *Next Generation EU*, lo strumento per rispondere alla crisi pandemica provocata dal Covid-19. Ciò conferisce alla SNAI una nuova centralità, prefigurando

se ambientali e culturali e il patrimonio storico ingente e qualitativamente rilevante – e per lo più inutilizzato – delle aree interne, connesso con il patrimonio artistico culturale delle aree urbanizzate, rappresentano un'enorme potenzialità per una rinnovata idea di sviluppo integrato nel segno dell'ambientalismo e dell'infrastrutturazione tecnologica. Rimettendo al centro della riflessione il rapporto tra le aree interne della Penisola e le aree urbane si tiene conto di come l'epidemia abbia diversificato i territori. Nelle prime ha agito come rivelatore e acceleratore di problemi strutturali e di disuguaglianze, da un lato accentuando i divari macro-geografici e storici e, dall'altro, creando nuove condizioni di perifericità; nelle seconde ha messo in evidenza disuguaglianze sociali e stili di vita costosi sotto il profilo ambientale, ecologico, sostenibile e sociale e ha richiesto, nei periodi pandemici, misure di distanziamento dispendiose.

Insomma, attualmente, si guarda alla metro-montagna quale prospettiva in cui sono posti gli scambi tra le aree interne (di montagna, rurali, dei territori intermedi) e quelle urbanizzate con una nuova consapevolezza. Ciò contribuisce a immaginare un territorio non più metro-centrico, ossia accentrato sulle metropoli, o policentrico, ovvero dipendente dalle medie città di pianura, bensì focalizzato sul dinamismo e la mobilità, in cui realtà materiale e digitale si incrociano, favorendo un modo di abitare il luogo «rizomatico», vale a dire retto dalle relazioni multidirezionali determinate dalle scelte quotidiane degli individui⁸.

Le istanze appena rappresentate necessitano di essere tradotte in concreto dalle istituzioni pubbliche in una logica di sussidiarietà che parta dal basso, ossia dagli enti più vicini ai cittadini, che, come tali, devono essere in grado di interpretare al meglio i loro bisogni e le loro esigenze. Ciò deve avvenire in una chiave non solo verticale, che interessa i vari livelli di governo, ma anche orizzontale, favorendo il coinvolgimento attivo degli abitanti⁹.

La complessità della sfida culturale richiede un metodo di partecipazione che si avvalga di una prospettiva interdisciplinare, alla ricerca di una *governance* volta all'integrazione dei saperi locali, attivando processi che mirino a co-creare conoscenza e co-progettare nuove forme di *welfare* spazializzato attraverso strumenti, processi e pratiche integrate. In particolare, si guarda a una forma di partecipazione basata sul *Contratto d'abitare*, uno strumento operativo volto a fornire supporto ai comuni e agli enti locali sovracomunali per costruire visioni, strategie e progetti urbani e architettonici in una prospettiva di reti territoriali che enuncino l'integrazione funzionale tra *centro* e *margine*¹⁰ (fig. 4).

ingenti finanziamenti e la trasformazione della Strategia da *policy* sperimentale su limitate aree pilota a politica strutturale dello Stato.

⁸ Operativamente si intende agire per il rafforzamento dei sistemi e delle reti di infrastrutturazione (fisica e immateriale), di mobilità (mobilità *fast* e *slow*, trasporto sostenibile, trasporti individuali e pubblici locali), ecologiche con servizi pubblici legati ai cicli dell'acqua, all'utilizzo dei rifiuti per produrre energia, alle reti tecnologiche intelligenti, ma, soprattutto, di *welfare*: forme spaziali e organizzazione rivolte alla sanità, alla formazione, alla socialità intergenerazionale. Il patrimonio edilizio dismesso, ma anche l'infrastrutturazione economica tecno-rurale come le economie agroforestali, i servizi eco-sistemici, le forme di agricoltura innovativa, indicano potenzialità inespresse da mettere a sistema. Infine, l'infrastrutturazione delle reti verdi e blu legate al *climate change*, ai sistemi e alle reti delle acque, ai corridoi ecologici, alle reti territoriali dei bacini idrografici e alle linee fluviali mostrano la caratteristica predominante dell'Italia: un Paese dalle tante diversità e ricchezze condensate in una superficie nazionale limitata.

⁹ L'articolazione istituzionale locale, data dai comuni, dalle Comunità montane, dai Bacini imbriferi montani, ha un ruolo importante. Tali enti sono parti e contraenti del contratto d'abitare e sono chiamati ad operare, secondo i canoni del diritto amministrativo, alla ricerca costante di un punto di equilibrio tra interesse pubblico e libertà dei privati, per la realizzazione della personalità umana e della qualità della vita e, dunque, di benessere e felicità.

¹⁰ Superata l'idea di masterplan, vale a dire di una progettazione proposta dall'alto, il contratto d'abitare pone al centro gli abitanti – ovvero gli stakeholders e gli interlocutori istituzionali – coinvolti nella progettazione



Fig. 4. Il Contratto d'abitare quale forma sostitutiva del *masterplan*

Il *Contratto d'abitare* dovrebbe investire l'intero processo di ideazione-progettazione-esecuzione dell'intervento, basandosi su alcuni presupposti. Il primo è che un territorio è un ambiente istantaneamente prodotto da tutti i suoi abitanti, effimeri o permanenti, detentori di potere o cittadini ordinari, a tutte le scale. Sta proprio nell'assunzione di tale prospettiva che il Contratto d'abitare si pone quale esito del processo di intermediazione politica tra amministratori e cittadini che coinvolge gli abitanti, sin dall'inizio del processo decisionale in maniera innovativa, quali esperti del proprio territorio in grado di interagire con i diversi attori istituzionali e non.

Tale processo consultivo dovrà essere attuato mediante strumenti comunicativi performativi, come la *cybercartography*, in grado di spazializzare e mettere a fuoco le poste in gioco sociali relative alle fragilità del territorio e, nello stesso tempo, valorizzare le sue opportunità e le sue qualità garantendo l'*empowerment*, grazie ai vantaggi di una sua rigenerazione reticolare. Anche grazie al suo utilizzo, dunque, si propone un nuovo modo di abitare il territorio, così da affrontare in maniera efficace i problemi epidemici e, al contempo, dare sostanza progettuale per la risoluzione delle sfide dell'Antropocene.

4. L'abitare felice

Il riconoscimento della possibilità di abitare un territorio «a misura d'uomo», più sopra accennato, chiama in causa il concetto di uguaglianza sostanziale, definito dall'art. 3 della Costituzione italiana, che ordina la rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che impediscono il pieno sviluppo della persona umana, nonché la promozione

urbanistico-territoriale condivisa, quali costruttori in grado di affrontare le nuove sfide e individuare le azioni di rigenerazione. Il loro coinvolgimento segue precisi percorsi di governance e partecipazione e prevede forme di compensazione/rimborso nel caso in cui il contratto non venga rispettato (Lévy, Fauchille e Pòvoas, 2018).

dell'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese per raggiungere un benessere condiviso.

Si approda così alla sfera dei valori che reggono la visione di un nuovo abitare il cui assunto si condensa in: è giunto il momento di ripensare il nostro futuro non in termini di crescita quantitativa ma di sviluppo della qualità della vita riscoprendo valori che nel vivere quotidiano abbiamo perduto. Va da sé che questi valori comprendono quelli estetici – come la bellezza del paesaggio – e quelli etici – come quelli che promanano dalla natura – su cui si incardina la felicità intesa come diritto da esercitare a livello individuale e sociale.

Gli stessi Padri della *Dichiarazione d'indipendenza degli Stati Uniti* hanno interpretato la natura quale fonte di ispirazione etica e morale e base per affermare il diritto alla ricerca della felicità dei cittadini; a sua volta l'ONU, da qualche anno, ha elaborato degli indicatori di felicità con i quali monitora e valuta la qualità della vita sociale, i cui risultati sono pubblicati in un rapporto annuale¹¹.

Anche l'articolo 44 della Costituzione italiana, proprio rivolto al contesto montano, offre le basi per riflettere su un nuovo modo di abitare restituendo centralità alla natura per affermare il diritto alla felicità. Infatti, declinata territorialmente la felicità si esprime nel diritto al *welfare* o nel cosiddetto «stato sociale», costruito e concepito come valore collettivo e come risultato di una comunità civile e politica organizzata (Ferrara, 2010). In base a tale diritto, la felicità del singolo, dell'individuo come cittadino, non può essere disgiunta dal bene comune, ovvero da un agire sociale rivolto alla pubblica felicità; al contrario, essa deriva proprio da un'armonia tra la ricerca della felicità come aspirazione del singolo e il concetto di pubblica felicità, riconducibile alla collettività politica regolamentata mediante un ordinamento giuridico.

È in questa prospettiva che il quadro di «sistema di valori» appena richiamato, rubricabile in Giustizia sociale, Diritto di cittadinanza e Sostenibilità, può essere declinato nelle specificazioni operative più sopra richiamate, che sono: per la sfera politica, il superamento della democrazia rappresentativa mediante il Contratto d'abitare (Lévy, 2019); per il *welfare*, un sistema policentrico di servizi di interesse pubblico sanitario, dell'istruzione e dell'accessibilità da considerarsi beni comuni, atti a garantire una politica di inclusione dei territori marginali; infine, per la sostenibilità, un insieme di azioni di tutela della natura, simbolicamente mostrata dalla qualità del paesaggio inteso quale elemento identitario dal forte valore estetico che assicura la riproduzione sociale.

Insomma l'anelito che la crisi pandemica ha prodotto non è quello di chiuderci in noi stessi per difenderci, piuttosto è quello di agire per la costruzione di un nuovo Mondo: bello, felice e ...responsabile!

Riferimenti bibliografici

Barbera Filippo e Antonio De Rossi (2021) (a cura di), *Metromontagna. Un progetto per riabilitare l'Italia*, Roma, Donzelli.

Coccia Mario (2020), *Factors Determining the Diffusion of COVID-19 and Suggested Strategy to Prevent Future Accelerated Viral Infectivity Similar to COVID*, in «Science of the Total Environment», 729; <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7169901/>

Crutzen Paul J. e Eugene F. Stoermer (2000), *The Anthropocene*, in «Global Change Newsletter», 41, pp. 17-18.

¹¹ Si fa riferimento al rapporto del 2020 (United Nations, 2020).

- Dematteis Giuseppe, (2012), "La metro-montagna: una città al futuro", in Bonora P. (a cura di) *Visioni e politiche del territorio. Per una nuova alleanza tra urbano e rurale*, Quaderni del Territorio. Collana di testi e ricerche, 2, Torino, pp. 84-91.
- Dematteis Giuseppe, (2016), "La città ha bisogno della montagna. La montagna ha diritto alla città", in *Scienze del Territorio* (ISSN 2284-242X), 3, pp. 10-17.
- Dematteis Giuseppe, (2018), "The Alpine Metropolitan-Mountain Faced with Global Challenges. Reflections on the Case of Turin", in *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, 106,2, DOI: 10.4000/rga.4402. trad. It.: *La metro-montagna di fronte alle sfide globali. Riflessioni a partire dal caso di Torino*, in «Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine», 106-2, DOI: 10.4000/rga.4318.
- Ellis Erle C. (2020), *Antropocene. Esiste un futuro per la terra dell'uomo?*, Milano, Giunti.
- Ferrara Rosario (2010), *Il diritto alla felicità e il diritto amministrativo*, in «Diritto e processo amministrativo», 4, pp. 1043-1089.
- Horton Richard (2020), *Covid-19. La catastrofe*, Roma, Il Pensiero Scientifico.
- Latour Bruno (2020), *La sfida di Gaia. Il nuovo regime climatico*, Roma, Meltemi.
- Lévy Jacques (2019), *Démocratie interactive: pour un grand débat*, Fondation Jean Jaurès, <https://jean-jaures.org/nos-productions/democratie-interactive-pour-un-grand-debat> (ultimo accesso: 26.VI.2021).
- Lévy Jacques, Jean-Nicolas Fauchille e Ana Pövoas (2018), *Théorie de la justice spatiale. Géographies du juste et de l'injuste*, Parigi, Odile Jacob
- Lussault Michel (2020), *Chroniques de Géo virale*, Lione, Editions deux-cent-cinq.
- Lucchi Gian Carlo (2016), *L'antropocene e il salto quantico. Tradizione ed evoluzione*, Acireale (CT), Tipheret.
- Morin Edgar (2020), *Sur la crise*, Parigi, Flammarion.
- Raffestin Claude (1982), *Potere e territorialità*, in Claude Raffestin e Michel Bruneau, *Geografia politica: teorie per un progetto sociale*, Milano, Unicopli, pp. 63-70.
- Stiegler Bernard (2019), *La società automatica. Vol. 1: L'avvenire del lavoro*, Roma, Meltemi.
- Turco Angelo (1988), *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano, Unicopli.
- United Nations (2020), *World Happiness Report 2020*, New York, Sustainable Development Solutions Network, <https://worldhappiness.report/> (ultimo accesso: 26.VI.2021).

