il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



L'utopia burocratizzata del borgo felice. L'eredità spaziale di Carlo Petrini (1949-2026)

Riceviamo e pubblichiamo un ricordo del gastronomo piemontese, con riferimento agli impatti territoriali del suo pensiero. Dall'intuizione di Slow Food alla rete delle Cittaslow: la traduzione urbanistica del manifesto della lentezza tra coerenze sociali e il disinteresse della pianificazione ufficiale

La scomparsa di **Carlo Petrini** sfilaccia la trama della cultura gastronomica internazionale e **induce a riflettere circa i destini della disciplina urbanistica**, riaprendo quella ferita mai del tutto rimarginata tra lo sviluppo economico accelerato e la salvaguardia dell'identità dei luoghi.

Nei primi anni Settanta, la canzone d'autore iniziava a registrare con sconcerto **lo stravolgimento antropologico del territorio**, traducendo in versi l'avanzata di una modernità cieca che **Ivano Fossati** avrebbe mirabilmente riassunto nel **contrasto tra la terra e la speculazione**, cantando di quel cemento pronto a soffocare persino *"la pianta che ha le radici nel fondo della mia schiena"*. Di fronte a questo assalto alla dimensione orizzontale della vita e del paesaggio storico, la cultura del progetto assisteva quasi inerte alla saldatura tra l'industrializzazione dei territori e l'omologazione morfologica. Quella **perdita di contatto fisico e poetico con lo spazio vissuto**, denunciata dallo sguardo lucido di Fossati, era

l'esatta premonizione di una *fast-urbanization* che avrebbe presto fagocitato la dimensione sociale e relazionale dei luoghi.
È proprio **in questo contesto** che si inserisce, nel 1986, **la provocazione di Petrini a Piazza di Spagna**: una sommossa contro le insegne del fast-food che piantava il seme di una vera resistenza tutta slow.

La traduzione nello spazio urbano: il manifesto della prossimità molecolare

Il passaggio dall'ecologia gastronomica alla pianificazione del territorio verso le Cittaslow ha rappresentato il tentativo più sistematico di tradurre l'istanza del "buono, pulito e giusto" in forma urbana, arredo pubblico e rallentamento dei flussi.
Il cuore del pensiero di Petrini ha trovato in questa rete un'esatta traduzione morfologica e sociale. Il **pulito** si è declinato in **metriche urbanistiche precise**: la pedonalizzazione sistematica dei centri storici, la riconversione energetica dei sottoservizi, il controllo dell'impatto acustico e visivo. Il **giusto** ha preso la forma della difesa dei presidi commerciali di prossimità contro la desertificazione provocata dalla grande distribuzione organizzata. Laddove la pianificazione tardo-novecentesca procedeva per grandi zoom e zonizzazioni funzionali, **il manifesto slowha rimesso al centro la dimensione molecolare dello spazio pubblico**. L'arredo urbano, il recupero dei piani terra, la valorizzazione dei vuoti e la continuità dei percorsi pedonali oltre ad una funzione decorativa, sono nobilitati a infrastrutture sociali necessarie a garantire la qualità della vita comunitaria. Di fatto, **i parametri di adesione alla rete hanno codificato, con vent'anni d'anticipo, quelle istanze di "città dei 15 minuti" e di transizione ecologica** che oggi dominano le agende internazionali delle grandi metropoli, dimostrando che la rigenerazione urbana sostenibile possiede una scala d'elezione intrinsecamente legata ai centri minori.

Il paradosso del brand: tra snobismo disciplinare e derive turistiche

Tuttavia, la traiettoria storica delle Cittaslow svela una **profonda frattura tra l'illuminata visione politico-culturale delle origini e la realtà della prassi urbanistica**. Il "non interesse" della cultura ufficiale del progetto si è consumato sotto forma di miopia accademica. Per lungo tempo, i teorici dell'urbanistica e i grandi studi di progettazione hanno guardato all'esperimento con condiscendenza, rubricandolo come **un'operazione nostalgica e neo-**

rurale, un'enclave bucolica incapace di dialogare con la complessità dei flussi globali e delle grandi aree metropolitane. Questa disattenzione ha lasciato i piccoli comuni privi degli strumenti urbanistici integrati necessari per gestire la complexity delle trasformazioni in atto.
Il vuoto normativo e metodologico ha così favorito il paradosso più doloroso del modello: il tradimento del brand. In molti casi, le amministrazioni locali hanno interpretato l'adesione alla rete meno come un vincolo rigenerativo per ridefinire i servizi e l'equità sociale e più come un bollino di qualità da spendere sul mercato del marketing territoriale.
Il disinteresse per l'impatto sociale reale ha generato fenomeni degenerativi macroscopici:

- gentrificazione rurale: espulsione della popolazione residente a favore di una monocultura turistica d'élite;
- museificazione dello spazio pubblico: centri storici ridotti a scenografie commerciali ed effimere, dove la "lentezza" diventa un lusso accessibile solo al visitatore transitorio;
- fragilità infrastrutturale: città formalmente virtuose ma isolate, incapaci di integrarsi in reti di trasporto pubblico o digitale complesse, lasciando i cittadini effettivi in una condizione di marginalizzazione e iper-dipendenza dall'auto privata.

Il modello, nato per tutelare l'autenticità dei luoghi e la giustizia sociale, vittima di snobismo e pigrizia delle amministrazioni, ha rischiato così di trasformarsi nel suo esatto opposto: una vetrina d'alta gamma per un turismo di consumo.

Oltre l'enclave: la lentezza come diritto democratico

L'eredità di Carlo Petrini non può e non deve essere ridotta a un santuario della memoria, né a un catalogo di buone pratiche confinate nelle oasi felici della provincia italiana. La vera sfida sarà insistere nell'estrarre i principi genetici delle Cittaslow per proiettarli laddove **la domanda di spazio pubblico e giustizia sociale è più urgente**: nelle periferie delle grandi aree metropolitane.
È nei tessuti frammentati delle cinture urbane, nei non-luoghi della dispersione insediativa e nelle risonanze dell'iper-velocità globale che **il diritto alla lentezza deve trasformarsi da privilegio di borgo a criterio di progetto democratico**. Si tratta di ripensare i servizi, la mobilità dolce e la prossimità molecolare non più come elementi di un'idilliaca eccezione geografica, ma come **strumenti di emancipazione e ricucitura** contro l'alienazione metropolitana. In questo sforzo di riscatto dello spazio vissuto, risuona la provocazione

semiotica e culturale che **Umberto Eco** affidava alle sue riflessioni sulla città contemporanea, rammentandoci che *"l'architettura, prima di comunicare, serve"* e che la vera perdita di senso avviene quando lo spazio non permette più l'incontro spontaneo, riducendo l'esperienza urbana a una pura fruizione di percorsi obbligati e flussi astratti.
Il compito della nuova pianificazione deve prendere dunque le distanze all'edificazione di nuove utopie isolate o di rassicuranti parchi a tema storici (che Eco stesso avrebbe liquidato come derive dell'iperrealtà e della simulazione museale) e riscoprire e valorizzare le istanze di quella "misura d'uomo" teorizzata da Petrini. Diventa urgente **strappare la lentezza alle logiche della mercificazione turistica per trasformarla in una struttura d'uso quotidiana**, restituendo una leggibilità sociale e una funzione aggregativa proprio là dove la città, densa e accelerata, sembra aver smarrito la sua anima.
Immagine di copertina: Carlo Petrini, Salviamo il suolo (© Archivio Slow Food)

Autore

Marco Tromba

Architetto, lavora a Bra (Cuneo)