



Emerging Mobility Paradigms towards the Resilient Metropolis

edited by
BRUNO MONARDO
CHIARA RAVAGNAN

Emerging Mobility Paradigms towards the Resilient Metropolis

edited by BRUNO MONARDO e CHIARA RAVAGNAN

foreword by Fabrizio Tucci

contributions by Chiara Amato, Nacima Baron, Violeta Calvo, Maria Elisabetta Cattaruzza, Mario Cerasoli, José M. Coronado, Ludovica Dangelo, Domenico D'Uva, José M. de Ureña, Marika Fior, Paolo Galuzzi, Andrea Iacomoni, Pierre Laconte, Cristiana Lauri, Enza Lissandrello, Bruno Monardo, Chiara Ravagnan, Borja Ruiz-Apiláñez, Marco Seccaroni, Eloy Solís, Carlo Valorani, Bruna Vendemmia

Table of Contents | Indice

- p. 8 *Foreword*
9 *Prefazione*
Fabrizio Tucci

The Research Project: Concepts, Aims, Methodology, Potentials
Il progetto di ricerca: concetti, obiettivi, metodologia, potenzialità
Part 1 | Parte 1

- 14 *Chasing the Nexus Between Resilience and Mobility in Contemporary Metropolitan Cities. Conceptual Framework and Interpretive Keys*
15 *Alla ricerca del legame tra resilienza e mobilità nelle città metropolitane contemporanee. Quadro concettuale e chiavi interpretative*
Bruno Monardo
- 26 *Mobility Paradigms and operational tools for the resilience of metropolitan cities. Methodology and Research Path*
27 *Paradigmi della mobilità e strumenti operativi per la resilienza delle città metropolitane. Metodologia e percorso di ricerca*
Chiara Ravagnan

Emerging Paradigms toward Urban Resilience. The Mobility Approach in the Metropolitanisation Season
Paradigmi emergenti verso la resilienza urbana. L'approccio alla mobilità nella fase della metropolizzazione
Part 2 | Parte 2

- 42 *Passenger Mobility Policies and Metropolitan Challenges to Reinforce Resilience in European Metropolitan Peripheries*
43 *Politiche di mobilità dei passeggeri e sfide metropolitane per rafforzare la resilienza nelle periferie metropolitane europee*
José M. de Ureña, José M. Coronado
- 66 *Urban Form and Sustainable Mobility. Strategies for Resilience and Anti-fragile Cities*
67 *Forma urbana e mobilità sostenibile. Strategie di resilienza e città anti-fragili*
Mario Cerasoli

Sustainable Mobility Contentious Politics

An Operational and Critical Research Agenda

Nacima Baron, Enza Lissandrello

Climate is changing. We do not only mean that fires and droughts are more and more in our mind and are part of our lived environment. But we, just as you, reader, are witnessing an alarming degradation of the political climate. Take a walk to the nearest bookshop, a look at the essays on actuality. Instability, deep uncertainty, post-politics are dramatically affecting cities planning and development agendas. When did this era of new or abnormality began? Some say the Covid crisis has introduced a vocabulary of (former) normality and new normality (Lissandrello *et al.* 2023). But the 2008 great crisis had already liquified societies and beliefs. Some say that digital techno-politics and the rise of artificial intelligence capitalism are the most important dimensions in the worsening of perspectives. In a sense, attributing a date and a unique cause to the world's crisis makes no sense, all these elements constitute the background of a pessimistic way of seeing transition. Fortunately, another narrative is also available in the shelves of your favorite bookshop. So many local mobilizations and alternative initiatives fight for change and for a better world. Resilient and sustainable policies, at global, national and urban scales, try to reorient our systems toward resilience and toward consensus making. Is there a balance to be made between black and pink discourses? How does this political climate affect local sustainability policies implementation?

This chapter is an essay and, in the same time, a call for a planner's awakening. It addresses especially the domain of sustainable urban mobility transition as this area represents a laboratory of transition politics (Marsden, Reardon 2018). For sure, many local governments have implemented for more than a decade now progressive steps. They have supported sustainable mobility modes and reformed street design. The transport industry has promoted Mobility As A Service (MAAS) solutions. Some scholars have argued that researchers ought to be less fascinated by industry "solutionism" and had to give more interest in the local conditions of the so-called sustainable mobility revolution (Rhyghaug *et al.* 2023). We consider that these messages are still more useful now as sustainable mobility policies face not only conflicts and oppositional contents, but also regressive destructive patterns. We point a growing dissent and reluctance to conform to sustainable mobility policy in many cities of western countries. Even, local elections eject socio-democrats parties and the sustainable mobility backlash occur (Pel 2021). How did these local experiences derail? We want here to address reflexively the reasons for the derailment of sustainable mobility "naive" implementation pathway in many cities and western countries and even ask for our part of responsibility as planners in it.

Politiche conflittuali di mobilità sostenibile

Un'agenda di ricerca critica e operativa

Nacima Baron, Enza Lissandrello

Il clima sta cambiando. E con questo non intendiamo solo dire che incendi e siccità sono sempre più sotto i nostri occhi e che fanno ormai parte dell'ambiente in cui viviamo, ma anche che noi, come voi, lettrici e lettori, siamo testimoni di un allarmante peggioramento del clima politico: è sufficiente recarsi in una vicina libreria e dare un'occhiata ai saggi sull'attualità. L'instabilità, la profonda incertezza, la post-politica stanno influenzando in maniera drammatica le agende di pianificazione e di sviluppo delle città.

Quando ha avuto inizio quest'epoca di novità o di anormalità? Alcuni sostengono che la crisi da Covid-19 abbia introdotto un vocabolario di (ex) normalità e di nuova normalità (Lissandrello *et al.* 2023).

Tuttavia, la grande crisi del 2008 aveva già liquefatto le società e le certezze. Alcuni sostengono che la tecno-politica digitale e l'ascesa del capitalismo dell'intelligenza artificiale siano state le cause principali del peggioramento delle prospettive.

Da un certo punto di vista, attribuire una data e un'unica causa alla crisi mondiale non ha alcun senso, tutti questi elementi costituiscono lo sfondo di una visione pessimistica della transizione.

Fortunatamente, però, sugli scaffali della vostra libreria preferita troverete anche una narrazione alternativa.

Diverse mobilitazioni a livello locale e iniziative alternative si battono per il cam-

biamento e lottano a favore di un mondo migliore. Politiche resilienti e sostenibili, a livello globale, nazionale e urbano, tentano di riorientare i nostri sistemi verso la resilienza e la creazione del consenso.

Esiste un equilibrio da raggiungere tra discorsi pessimisti e ottimisti? In che modo un tale clima politico influisce sull'attuazione delle politiche di sostenibilità a livello locale?

Il seguente capitolo è un saggio e, allo stesso tempo, un appello al "risveglio" di chi si occupa di pianificazione e si rivolge, in particolare, al settore della transizione verso la mobilità urbana sostenibile, dal momento che tale ambito rappresenta un laboratorio per le politiche di transizione (Marsden, Reardon 2018). Sicuramente, per più di una decade, molti governi locali hanno effettuato dei passi avanti, sostenendo azioni di mobilità sostenibile e rivedendo la progettazione delle infrastrutture stradali e l'industria dei trasporti ha promosso la mobilità come soluzione. Alcuni studiosi hanno insinuato che i ricercatori dovrebbero essere meno affascinati dal "soluzionismo" dell'industria e interessarsi maggiormente alle condizioni locali della cosiddetta rivoluzione della mobilità sostenibile (Rhyghaug *et al.* 2023). Noi riteniamo che tali messaggi siano ancora più utili oggi, dal momento che le politiche per la mobilità sostenibile si ritrovano ad affrontare non solo conflitti e contenuti oppositivi, ma anche potenziali modelli distruttivi e retrogradi.

1. Sustainable Mobility Multiple Traps

We introduce in this text two postulates. Then we propose to disentangle three traps in which we think sustainable mobility policies are being caught, and we propose to the research community two main reflection lines.

Our first postulate is that we have entered a post-utopian moment (Winter 2006). The promissory dimension of planning politics comes from the post war period. This was an era in which very different socio-economic conditions existed (full employment, the rise of the middle class, mass consumption). Then sustainability (in the 90's) and transition (in the 2000s) dogmas displaced (or tried to displace) the goal and reason for hoping. Planning as a technology of hope was re-engineered (Inch *et al.* 2020). Now, we have no more to accept change in order to reach affluence and enter in modernity, but to avoid catastrophes, especially climate extremes. Yet, part of people's worsening experiences in their everyday life (and the additional efforts they are urged to accept) make it difficult to trust policymaker's bright futurist depiction of smart and resilient cities.

Our second postulate is that we have entered a post-peace moment in which frustration is less accepted. A moment in which justice competes ambiguously with environment and democracy as main values. Let's explain: by having to bow to the decision of the majority, the part that loses an election is disappointed or dissatisfied. It is the way democracy functions. But now losers consider they must respond and resist (Fainstein, Forester 2023) and the political debate derives toward extremes (Fainstein, Novy 2023). When a voted decision is potentially or seemingly unjust, contentious politics flourish (Tilly, Tarrow 2015).

Thus, sustainable mobility policies are at risk to be captured in three different traps.

First is the possible ideological capture of micro-scale conflicts by a macro trend of ret-

rogressive forces (including illiberal and conspiracy movements). We mean that national and international demagogues, populists and dark internet networks nurture and can stir up local mobility policy conflicts, thanks to the virality of internet (Rivero *et al.* 2022).

Second is an institutional lock-in of local governments in their role have to enforce State and Region roadmaps but hesitate before the possible dissatisfaction, disorders and electoral shifts sustainable policies can produce.

Third is the practical and theoretical crisis of our scientific domain. Planning scholars are more and more considered to be embedded in the design and implementation of sustainable urban policies. Beyond the confrontation of applied and theoretical urban planning, we are supposed to promote existing planning models and good practices associated to sustainability if we want to access to public research funding. Yet, doing this only, we accentuate the gap with part the opinion and population and we forget about the necessity to think a possibility of planning action in the recent era.

In the following paragraphs, we categorize the policy instruments that raised local conflicts (paragraph 2) and we detail the difficulties met by local governments when engaging sustainable mobility transitions (paragraph 3). We propose then (paragraph 4) an operational research framework for assembling episodes of resistance to sustainable mobility beyond isolated situations and conclude with some directions for engaging planning scholars in a deeper critical discussion about sustainable mobility planning theory.

2. Sustainable Mobility Has Lost Part of Its Consensus Among Urban Populations and Governments

We distinguish three elements within sustainable mobility conflictuality and introduce them successively: design tools, regulations and planning models.

In molte città dei Paesi occidentali, si nota un crescente dissenso e una certa riluttanza nel conformarsi alle politiche per la mobilità sostenibile. Inoltre, le elezioni locali dimostrano dissenso con i partiti sociodemocratici a sostegno di politiche per la mobilità sostenibile (Pel 2021).

In che modo sono deragliate queste esperienze locali?

Di seguito affronteremo in modo riflessivo le ragioni del deragliamento del percorso di implementazione *naïve* della mobilità sostenibile in molte città e paesi occidentali e ci interrogheremo anche sulla nostra parte di responsabilità in quanto pianificatori.

1. La mobilità sostenibile e le molteplici trappole

Nel testo che segue introdurremo due postulati e proporremo successivamente un modo per districare le tre trappole in cui pensiamo siano finite le politiche di mobilità sostenibile.

Infine presenteremo alla comunità di ricerca due principali linee di riflessione.

Il nostro primo postulato è che siamo entrati in un'epoca post-utopica (Winter 2006). La dimensione promettente della politica di pianificazione risale al dopoguerra, un'epoca in cui esistevano condizioni socio-economiche molto diverse (piena occupazione, ascesa della classe media, consumi di massa). Successivamente i dogmi della sostenibilità (negli anni '90) e della transizione (anni 2000) hanno spostato (o tentato di spostare) l'obiettivo e la ragione della speranza. La pianificazione come tecnologia della speranza è stata re-ingegnerizzata (Inch *et al.* 2020).

Oggi, però, non dobbiamo più accettare il cambiamento per raggiungere il benessere ed entrare nella modernità, ma per evitare le catastrofi, soprattutto quelle climatiche. Tuttavia, parte del peggioramento delle esperienze riguardanti la vita quotidiana delle persone (e gli sforzi aggiuntivi che queste vengono spinte ad accettare) rendono diffi-

cile fidarsi della brillante rappresentazione futurista delle città smart e resilienti descritta dai politici.

Il nostro secondo postulato è che siamo entrati in un'epoca post-pace in cui la frustrazione è meno accettata.

Un'epoca in cui la giustizia compete in maniera ambigua con l'ambiente e la democrazia come valori principali. Chiariamo questo punto: dovendo piegarsi alle decisioni della maggioranza, chi viene sconfitto alle elezioni ne esce deluso o insoddisfatto. È così che funziona la democrazia. Tuttavia, oggi chi perde ritiene di dover rispondere e resistere (Fainstei, Forester 2023) e il dibattito politico diventa estremo (Fainstein, Novy 2023).

Quando la decisione che risulta da un voto è potenzialmente o apparentemente ingiusta, le polemiche politiche fioriscono (Tilly, Tarrow 2015).

Le politiche di mobilità sostenibile rischiano di restare incastrate in tre trappole diverse.

La prima è la possibile trappola ideologica dei conflitti su microscala da parte di una macro tendenza di forze retrograde (compresi i movimenti illiberali e cospiratori). Intendiamo dire che i demagoghi nazionali e internazionali, i populistici e le dark net alimentano e fomentano i conflitti locali sulle politiche di mobilità, grazie alla viralità di Internet (Rivero *et al.* 2022).

La seconda è la trappola istituzionale dei governi locali, dal momento che questi devono applicare le tabelle di marcia dello Stato e delle Regioni, ma esitano di fronte al possibile malcontento, ai disordini e agli spostamenti elettorali che potrebbero derivare dalle politiche sostenibili.

La terza è la crisi pratica e teorica del nostro settore scientifico.

Come pianificatori urbani siamo sempre più considerati parte integrante della progettazione e dell'attuazione di politiche urbane sostenibili.

Al di là del confronto tra urbanistica applicata e teorica, da noi ci si aspetta di promuovere modelli di pianificazione esistenti e buone pratiche associate alla sostenibilità

2.1. Covid Street Reforms Have Polarized Local Interests

Sustainable mobility means more public transports (buses, tramways) and bikes, scooters, pedestrians. Consequently, in many western cities, the space available for automobiles is being reduced and it is reallocated to other modes. Consequently, a considerable change in city landscape is occurring as roads, motorways as well as avenues and sidewalks are remade (Cidell, Prytherch 2015). This shift is also serving other policy goals such as city branding, tourism attractiveness, housing regeneration and gentrification. The Covid-19 pandemic has prompted street reform (and its socio-economic consequences) because public transport closure has produced a surge in cycling practices and, consequently, the need of light mobility infrastructures (International transport forum 2023). Transitory urbanism in the pandemic era (Haughton *et al.* 2020) means that industry and local governments took

the opportunity of a new normal situation to change importantly and rapidly (sometimes from the day to the other) the urban form so as to facilitate this smobility shift.

Transitory urbanism not only perturbed vulnerable citizens (age people were disoriented, accidentality augmented). The question of mobility also polarized urban societies. In one hand, it reinforced the adherence to sustainability among a part of city dwellers who adopted “pro-environmental behaviour” and were often heroized in public discourses (Gatersleben, Murtagh 2023). On another hand, transitory urbanism abruptly disequibrated the routine of car drivers. Often people had to change itineraries, slow down the mean speed, develop new way if driving in order to pay attention to other public space users.

Then controversies began. For some city residents and for local governments, positive steps were made in the pathway of sustainable urban mobility. For others, car traffic flow redirection into their nearby streets dis-

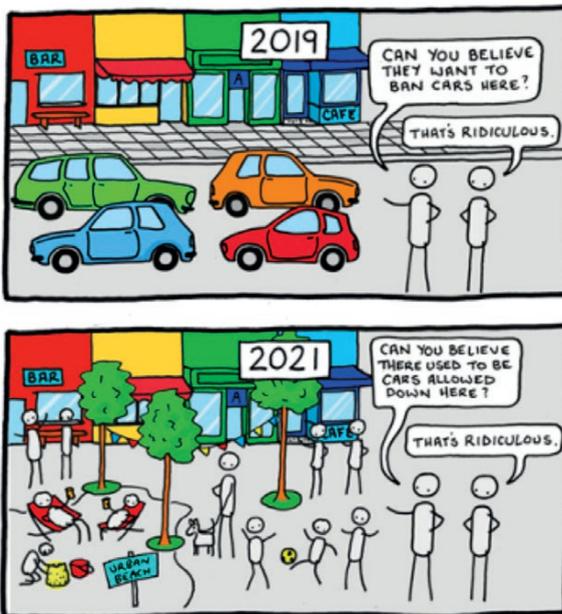


Figure 1. Credit to Chaz Hutton picture. Janet Sadik Khan tweeted this picture in order to convince local authorities of the electoral success of sustainable mobilities. Janet Sadik Khan is associate in Bloomberg and Commissioner in the New York Department for transport. This tweet diffused in 2021 became a “planning meme” and turned more unconsensual in 2022-2023 as mayors who had implemented car ban decisions were ejected in electoral turns worldwide.

se vogliamo accedere ai finanziamenti pubblici per la ricerca. Tuttavia, se ci limitiamo a questo, accentuiamo il divario con una parte dell'opinione pubblica e della popolazione e dimentichiamo la necessità di pensare a una possibilità di azione di pianificazione in linea con la nostra epoca.

Nei paragrafi che seguono, categorizzeremo gli strumenti politici che hanno sollevato conflitti locali (paragrafo 2) e faremo chiarezza sulle difficoltà incontrate dai governi locali nell'affrontare le transizioni verso la mobilità sostenibile (paragrafo 3). Proporremo inoltre (paragrafo 4) un quadro di ricerca operativa per raccogliere episodi di resistenza alla mobilità sostenibile al di là delle situazioni isolate e concluderemo con alcune indicazioni per avviare una discussione critica più approfondita tra i pianificatori nella teoria della pianificazione della mobilità sostenibile.

2. La mobilità sostenibile ha perso parte del suo consenso tra le popolazioni e i governi delle città

Distinguiamo tre elementi all'interno della conflittualità riguardante la mobilità sostenibile: strumenti di progettazione, regolamenti e modelli di pianificazione. Tali elementi saranno illustrati nel testo che segue.

2.1. Le riforme stradali Covid hanno polarizzato gli interessi locali

Mobilità sostenibile significa più trasporti pubblici (autobus, tram), biciclette, scooter, pedoni.

Di conseguenza, in molte città occidentali, lo spazio riservato alle automobili viene ridotto e destinato ad altri usi.

Per tale ragione, si sta verificando un notevole cambiamento nel paesaggio urbano, con il rifacimento di strade, autostrade, viali e marciapiedi (Cidell, Prytherch 2015). Tale cambiamento risulta utile anche per altri obiettivi politici, come il branding della città,

l'attrattività turistica, la rigenerazione abitativa e la gentrificazione.

La pandemia di Covid-19 ha sollecitato la riforma delle strade e le sue conseguenze socio-economiche poiché il blocco del trasporto pubblico ha prodotto un aumento delle pratiche ciclistiche e, di conseguenza, la necessità di infrastrutture di mobilità leggera (Forum internazionale dei trasporti 2023).

Quando si parla di urbanistica transitoria nell'era della pandemia (Haughton *et al.*, 2020) si fa riferimento al fatto che l'industria e i governi locali hanno colto l'opportunità di questa nuova normalità per cambiare in modo sostanziale e rapido (a volte da un giorno all'altro) la forma urbana in modo da facilitare tale cambiamento.

L'urbanistica transitoria non solo disorientava i cittadini più vulnerabili (gli anziani erano smarriti e l'incidentalità aumentava), ma la questione della mobilità ha anche polarizzato le società urbane. Da un lato, ha rafforzato l'adesione alla sostenibilità in una parte degli abitanti delle città che hanno adottato «comportamenti pro-ambientali» e sono stati spesso eroicizzati nei discorsi pubblici (Gatersleben, Murtagh 2023), dall'altro, l'urbanistica transitoria ha bruscamente squilibrato la routine degli automobilisti, che hanno dovuto cambiare itinerario, rallentare la velocità media e sviluppare un nuovo modo di guidare per prestare maggiore attenzione agli altri utenti dello spazio pubblico.

A quel punto sono iniziate le polemiche. Per alcuni abitanti delle città e per le amministrazioni locali, sono stati compiuti dei passi avanti nel percorso verso la mobilità urbana sostenibile. Per altri, il reindirizzamento del traffico automobilistico nelle strade situate accanto alle loro abitazioni ha provocato e aumentato la congestione, l'inquinamento e i rumori.

I gruppi di automobilisti dipendenti dall'auto, appartenenti a vari segmenti, hanno manifestato violentemente (gruppi generazionali formati da anziani che dipendono dall'auto; segmenti socio-geografici che

placed and augmented congestion, pollution and noise. Car dependent drivers groups belonging to various segments demonstrated violently. Generational groups such as old people depending on car, socio-geographic segments living in the periphery and less concerned by city center aesthetics, cultural groups such as motorists (Wågsæther 2022).

Local governments realized two main things. First, the reallocation of public space is not a mere technical and functional question but a very risky issue in terms of local politics. Second, local governments realized that sustainable mobility experts and influencers' discourse should be taken, retrospectively, with care. These learning loops taught them that radical public space redesign was always badly received in the first view, but that popular support would always be observed as residents would experience how they gained in life quality (Figure 1). This proved to be false. Did experts commit judgment errors? Or did they defend other interests (including business) at any political cost?

2.2. *Low Zone Emission Political Bomb: More Social Injustice At The Price Of More Environmental Quality?*

Air quality has been a public health concern since the 1990's and new regulation

have been passed in many countries. National governments have voted laws restricting car traffic to reduce atmospheric pollution levels. As it is widely believed (it would need to be nuanced), engines emit less pollution when driven at slower speeds. Consequently, driving speeds are being slowed down. Parallely, the circulation of electric vehicles is encouraged, while old and polluting cars are progressively banned. In some cases, regulations' limitations to old cars concern only ozone peaks. In other cases, national governments urge cities to edict a low emission zone in city centers or city agglomerations. Vehicles available for sale must be filled with car-poolers, or a vignette must be purchased, or a tax recorded by a camera reading the number plate must be paid.

These measures oblige to buy new cars in present difficult economic conditions. The sustainable mobility policy turn seems unfair as it concentrates the constraints on some demographic segments, especially households who live on the outskirts of cities, who lack collective transport and who are unable to reach jobs, retail or public service by foot or bike. This part of society considers itself victimized. Feeling of injustice fuels sometimes political radicalization processes among citizens and criticality among researchers. Both consider that actual policies are failing to combine ecological principles



Figure 2. Excerpt for C. Ratti, "15 mn cities are about convenience, not conspiracy", in *The Financial Times*, November 6th 2023. The photograph is taken in Oxford (UK) in the context of a demonstration against Ultra Large Emission Zone.

vivono in periferia e sono meno interessati all'abbellimento del centro città; gruppi culturali come i motociclisti) (Wågsæther 2022).

Le amministrazioni locali si sono rese conto di due cose. In primo luogo, la riallocazione dello spazio pubblico non rappresenta una mera questione tecnica e funzionale, ma un'azione molto rischiosa in termini di politica locale.

In secondo luogo, si sono rese conto che i discorsi degli esperti e degli influencer della mobilità sostenibile devono essere trattati, retrospettivamente, con cura. Se in prima battuta la riprogettazione radicale dello spazio pubblico viene accolta male, in seguito il sostegno popolare arriva sempre, nel momento in cui i residenti sperimentano un guadagno in termini di qualità della vita (Figura 1).

Quanto appena descritto, però, si è rivelato essere falso.

Gli esperti hanno commesso degli errori di valutazione?

O hanno difeso altri interessi (compresi quelli commerciali) a qualunque costo politico?

2.2. Bomba politica sulle zone a basse emissioni: più ingiustizia sociale al prezzo di una maggiore qualità ambientale?

La qualità dell'aria è stato un problema di salute pubblica fin dagli anni '90 e diversi Paesi hanno adottato nuove norme al riguardo. Per ridurre i livelli di inquinamento atmosferico i governi nazionali hanno votato leggi che limitano il traffico automobilistico. È opinione diffusa che andrebbe attenuata e che i veicoli inquinino meno se guidati a velocità ridotte, motivo per cui i governi decidono di mettere in atto tale misura.

Parallelamente, viene incoraggiata la circolazione dei veicoli elettrici, mentre le auto vecchie e inquinanti vengono progressivamente vietate. In alcuni casi, le limitazioni alle vecchie auto riguardano solo i picchi di ozono, in altri casi, invece, i governi nazionali invitano le città a istituire zone a basse emissioni nei cen-

tri urbani o negli agglomerati urbani. I veicoli utilizzati devono essere riempiti da *car-pooler*, oppure è necessario acquistare una vignetta o pagare una tassa registrata da una telecamera destinata alla lettura delle targhe.

Tali misure costringono ad acquistare nuove auto in condizioni economiche difficili.

Le politiche di mobilità sostenibile sembrano ingiuste poiché concentrano i vincoli solo su alcuni segmenti demografici, in particolare sulle famiglie che vivono nelle periferie delle città, che non dispongono di mezzi di trasporto collettivi e che non hanno la possibilità di raggiungere posti di lavoro o servizi pubblici a piedi o in bicicletta. Per tale ragione, questa parte della società si sente penalizzata.

Talvolta il sentimento di ingiustizia alimenta processi di radicalizzazione politica tra i cittadini e di criticità tra i ricercatori. Entrambi ritengono che le attuali politiche non riescano a coniugare i principi ecologici con l'inclusione, l'equità e il benessere (Yuille, 2023). Il rischio è l'emergere di un'immagine dualistica (quindi falsa) della società: da una parte gli abitanti egoisti e borghesi del centro città, dall'altra i colletti bianchi e blu che dipendono dall'automobile, a scapito di molte altre minoranze (che subiscono ingiustizie sia economiche che ecologiche) che vengono dimenticate.

2.3. Obsolescenza del modello di città dei 15 minuti

Il modello di città dei 15 minuti promuove un ambiente pubblico vivace, con strade pedonali e una buona varietà di negozi locali (Moreno et al. 2021). In tempi recenti ha ringiovanito le vecchie utopie urbane e in particolare il pensiero di Jane Jacobs sulla strada come spazio pubblico condiviso (Jacobs 1961).

Questa retorica combina densità, sostenibilità, convivialità e prossimità con una prospettiva futuristica di *smartness* e un gusto nostalgico per la vita di paese. Un tale «bricolage ideativo» (Britton et al. 2022) è risultato utile alle strategie di legittimazione del Comune di Parigi durante la pandemia (Sareen

with inclusion, equity, and well-being (Yuille 2023). The risk is the emergence of a dualistic (hence false) image of society: egoist bourgeois center city dwellers on one side, suffering car dependent white and blue collars on the other, with many other minorities (who suffer both economic and ecological injustices) forgotten.

2.3. *City of 15 Minutes Model Obsolescence*

The city of 15 minutes model promotes a vibrant public realm with walkable streets and a good variety of local shops (Moreno *et al.* 2021). It has recently rejuvenated former urban utopias, especially Jane Jacobs' thoughts on the street as a shared public space (Jacobs 1961). This rhetoric articulates density, sustainability, conviviality and proximity with a futuristic perspective of smartness and a nostalgic taste of village life. Such an "ideational bricolage" (Britton *et al.* 2022) has served the Paris municipality legitimization strategies during the pandemic (Sareen 2020). The notion has also been taken as a countermodel. How did this U turn occur? Its main inspirator is Carlos Moreno. Although a respected professor at the Sorbonne, Moreno's past as a Colombian guerrilla activist has raised doubts about the ideological underpinnings of his planning model. Populists took it as an argument to present transition policies as fundamentally anti-liberal. Furthermore, the 15-minutes city is selected since 2018 as one of the three pillars of the EU urban planning model. It deserves subsequent financial effort in EU Horizon 2020-2027 research program, together with ecodistricts and circular economy. This has helped such a buzzword to be used as a symbol of EU technocratic authoritative governance style. As the term is a flagship for huge anti-low emission zones street demonstrations, especially in UK, local governments prudently forget about it. Yet, planning scholars are asked to catch EU re-

search funding and are still supposed to use a term that is putting them in an ambiguous ideological and uncomfortable positioning with local authorities.

3. Local Governments Institutional Lock-in

We explore here how the conflicts associated with sustainable mobility policy implementation are caused by (and are reciprocally causing) adverse local governance conditions.

3.1. *Local Governance's Polycrisis*

Some authors maintain that since the beginning of the 2020s, the move towards greener and more virtuous mobility policies has been subject to a system of acceleration and blockage, if not backlashes. The transition resembles a kind of trance, decisions are launched then stopped, backlashes multiply (Loorbach *et al.* 2017). This is linked to the local political world's entry into a framework of poly-crises (Graf *et al.* 2023).

Two main processes are important to note. First, there is a long-term structural economic slowdown. The 2008 crisis was overcome by around a decade of quantitative easing, or a period of low interest rates. That period is over. Inflation is reinforcing mass poverty and social exclusion at the expense of social costs for local governments. At the same time, there is a huge need for public funding to adapt major infrastructures (housing, transport) to the challenges of climate change.

Secondly, there has been a rapid change in the distribution of institutional responsibilities. National transition plans are proactive but very abstract and general in their content. State (sometimes regional) governments are transferring the practical application of sustainability measures to local governments, even if they are less endowed financially and less equipped in expertise and engineering. Local governments are

2020). Inoltre, tale nozione è stata presa anche come contro-modello.

In che modo si è verificata questa inversione di tendenza? Il suo principale ispiratore è stato Carlos Moreno.

Sebbene sia un rispettato professore della Sorbona, il passato di Moreno come attivista della guerriglia colombiana ha sollevato dubbi sulle basi ideologiche del suo modello di pianificazione e i populistici lo hanno utilizzato come pretesto per dipingere le politiche di transizione come profondamente anti-liberali. Inoltre, dal 2018 la città dei 15 minuti è stata selezionata come uno dei tre pilastri del modello di pianificazione urbana dell'UE e ha meritato un ulteriore sforzo finanziario nel programma di ricerca UE Horizon 2020-2027, insieme agli ecodistretti energetici e all'economia circolare. Ciò ha contribuito a far sì che questo termine in voga venisse utilizzato come simbolo dello stile di governance tecnocratico dell'UE. Dal momento che la terminologia della città dei 15 minuti è uno dei fiori all'occhiello delle grandi manifestazioni di piazza contro le zone a basse emissioni, soprattutto nel Regno Unito, i governi locali decidono di dimenticarsene con prudenza. Eppure, agli studiosi di pianificazione viene chiesto di accedere ai fondi di ricerca dell'UE e ci si aspetta che continuino a impiegare un termine che li pone in una posizione ideologica ambigua e scomoda nei confronti delle autorità locali.

3. Blocco istituzionale dei governi locali

Qui di seguito illustreremo come i conflitti associati all'attuazione di politiche di mobilità sostenibile siano causati da (e siano allo stesso tempo causa di) condizioni di governance locale sfavorevoli.

3.1. La policrisi della governance locale

Alcuni autori sostengono che dall'inizio degli anni 2020 il passaggio a politiche di mobilità più verdi e virtuose sia stato soggetto a un sistema di accelerazioni e arresti, se

non addirittura di contraccolpi. La transizione assomiglia a una sorta di trance, le decisioni vengono prese e poi bloccate, e i contraccolpi si moltiplicano (Loorbach *et al.* 2017).

Ciò è legato all'ingresso del mondo politico locale in un quadro di policrisi (Graf *et al.* 2023).

In primo luogo, c'è un rallentamento economico strutturale a lungo termine. La crisi del 2008 è stata superata grazie a circa un decennio di *quantitative easing*, ovvero un periodo di tassi di interesse bassi. Quel periodo, però, è ormai finito. L'inflazione sta rafforzando la povertà di massa e l'esclusione sociale, a scapito dei costi sociali per i governi locali. Allo stesso tempo, c'è un enorme bisogno di finanziamenti pubblici per adattare le principali infrastrutture (abitazioni, trasporti) alle sfide del cambiamento climatico.

In secondo luogo, si è verificato un rapido cambiamento nella distribuzione delle responsabilità istituzionali.

I piani di transizione nazionali sono proattivi ma molto astratti e generici nei contenuti. I governi statali (talvolta regionali) stanno iniziando ad affidare l'attuazione pratica delle misure di sostenibilità ai governi locali, nonostante questi ultimi possiedano risorse finanziarie inferiori e siano meno attrezzati in termini di competenze e ingegneria.

I governi locali si trovano inoltre a dover gestire disastri climatici sempre più frequenti e sconvolgimenti socio-economici (chiusura improvvisa di fabbriche, ondate di migranti). La governance locale si concentra quindi sulla gestione del breve periodo, ma allo stesso tempo si fa carico teoricamente del lungo periodo.

3.2. Le politiche di partecipazione – allo stato attuale – non sono molto d'aiuto

La partecipazione pubblica è essenziale per il successo della co-costruzione di politiche pubbliche per la mobilità sostenibile. Tuttavia, secondo Bradley (2020), la maggior parte dei piani di transizione non riesce a includere la

also faced with managing more frequent climate disasters as well as socio-economic disruptions (sudden factory closures, migrant waves). Local governance is therefore focused on managing the short term, while at the same time theoretically taking charge of the long term.

3.2. *Participation Policies – as They Are Now – Do Not Help Much*

Public participation is essential for the successful co-construction of public policies in sustainable mobility. However, according to Bradley (2020), most transition plans fail to incorporate public participation in their development process. Even when local policy agenda setting is associated with innovative initiatives based on citizens' engagement, transition policies tend to be prescriptive in their approaches (Goodman *et al.* (2020). Despite their aim to build consensus and acceptance of the axiological framework of the

transition, formal participation procedures that follow the objectives of political players lead to a risk of irrelevance. Furthermore, in polarized local climates, underrepresented groups of citizens may feel discouraged from expressing their views, and participatory frameworks can thus become expressions of simple manipulation by interested groups, suppressing alternative visions instead of empowering them. Therefore, the most crucial aspects of the decision-making process may occur outside formal engagement processes (Parvin 2018). Moreover, participative policies are obsessed with a conformation to good practices and with the adoption of pro-environmental behaviour in order to stay under 1.5 or 2 °C global warming limit. The haste with which some sustainable mobility policies are introduced in participatory debates enter in tension with the necessity of taking time for a democratic deliberation and for the building of a strong social support on shared values (Haarstad 2023).



Figure 3. Nice (Southern France) street in the rail station district. Bike lane half neutralized in summer with tree pots (source: Baron 2023).

partecipazione pubblica nel proprio processo di sviluppo. Anche quando la definizione dell'agenda politica locale è associata a iniziative innovative basate sul coinvolgimento dei cittadini, le politiche di transizione tendono a essere prescrittive nei loro approcci (Goodman *et al.* 2020). Nonostante l'obiettivo di costruire il consenso e l'accettazione del quadro assiologico della transizione, le procedure di partecipazione formale, che seguono gli obiettivi degli attori politici, rischiano di diventare irrilevanti.

Inoltre, nei climi locali polarizzati, i gruppi di cittadini sottorappresentati possono sentirsi scoraggiati nell'esprimere il proprio punto di vista e i quadri partecipativi possono quindi diventare espressione di una semplice manipolazione da parte dei gruppi interessati, sopprimendo le visioni alternative invece di potenziarle.

Pertanto, gli aspetti più cruciali del processo decisionale possono verificarsi al di fuori dei processi di coinvolgimento formale (Parvin 2018). Inoltre, le politiche partecipative sono ossessionate dalla conformazione alle buone pratiche e dall'adozione di comportamenti pro-ambientali per rimanere sotto il limite di 1,5 o 2 °C di riscaldamento globale.

La fretta con cui alcune politiche di mobilità sostenibile vengono introdotte nei dibattiti partecipativi entra in conflitto con la necessità di prendere tempo per una deliberazione democratica e per la costruzione di un forte sostegno sociale su valori condivisi (Haarstad 2023).

4. Una guida operativa agli scontri sulla mobilità sostenibile

La ricerca sulle politiche di transizione dovrebbe riguardare in maniera specifica i luoghi e le situazioni politiche, anziché basarsi sulla difesa dei quadri generali. È essenziale, quindi, condurre studi paralleli in diversi contesti locali.

Questa sezione offre un quadro metodologico per i ricercatori che desiderano basarsi su dati empirici e comparabili.

4.1. *Elencare gli attori e i temi trattati nelle controversie locali*

Identificare tutte le parti coinvolte e le tematiche è fondamentale per affrontare le controversie sulla mobilità sostenibile. Naturalmente, etichettare troppo rapidamente i fautori della sostenibilità come buoni e gli oppositori come cattivi è pericoloso, per questo è utile creare indicatori dell'intensità del conflitto.

Si può prendere nota dei fatti e delle cifre come ad esempio il numero degli incontri e quello delle persone coinvolte, ma anche cercare di comprendere la diffusione scalare del conflitto locale rispetto a un pubblico regionale, nazionale o internazionale, da qui l'importanza di riunire i media della stampa e di Internet (Trapenberg 2016).

La ricerca sull'analisi del discorso (Long 2016; Kennedy 2016; Hickman, Hannigan 2022) può aiutare a delineare le narrative pro e contro. La mappatura dei repertori argomentativi può far luce su ciò che consideriamo in crescita, cioè i "regimi di verità" paralleli. Secondo i filosofi pragmatisti Misak e Talisse (2021), la certificazione e la reputazione svolgono un ruolo cruciale nei movimenti sociali. Il termine "prova" ha origine dal verbo latino *probare*, che significa provare, esaminare e verificare. *Probare* deriva da *probus*, che significa onorevole e degno di fiducia.

Esplorando il duplice aspetto della prova, scopriamo che la sostanza di un discorso e l'oratore sono intrinsecamente intrecciati. L'onestà, la credibilità e l'affidabilità dell'oratore sono qualità fondamentali che contribuiscono al processo della prova.

4.2. *Comprendere in che modo la transizione verso la mobilità sostenibile viene frenata, distorta o deviata*

La ricerca sui conflitti locali permette di delineare due situazioni distinte.

La prima è caratterizzata da contraccolpi e consiste nella revoca delle norme, nella

4. An Operational Guide to Sustainable Mobility Clashes

Transition policy research should be more specific to the place and political situation rather than relying on advocating for general frameworks. It is essential to perform parallel studies in diverse local contexts. This section offers a methodological framework for researchers who are eager to build on empirical and comparable data.

4.1. Listing Actors and Arguments Involved in the Local Disputes

Identifying all stakeholders and topics is crucial in addressing sustainable mobility disputes. Of course, interpreting too rapidly sustainability proponents as good and opponents as bad is dangerous. Forging conflict intensity indicators is useful. Facts and figures such as the number of meetings and people involved can be produced, it helps also understanding the scalar diffusion of the local conflict toward regional, national or international audiences, hence the importance of gathering press and internet media (Trapenberg 2016). Discourse analysis research (Long 2016; Kennedy 2016, Hickman et Hannigan 2022) can help delineate pro and counter-narratives. Mapping argumentative repertoires can illuminate what we consider to be emerging, that is to say parallel “regimes of truths.” According to pragmatist philosophers Misak and Talisse (2021), certification and reputation play a critical role in social movements. The term “proof” originates in the Latin verb *probare*, which means to try, examine, and verify. *Probare* is derived from *Probus*, meaning honourable and trustworthy. By exploring the dual aspects of proof, we discover that the substance of a speech and the speaker are inherently intertwined. The speaker’s honesty, credibility, and trustworthiness are fundamental qualities that contribute to the process of proof.

4.2. Understanding How Sustainable Mobility Transition Is Stopped, Faked or Diverted

Research on local conflicts can elucidate two distinct situations. The first situation is the backlash. It includes the withdrawal of standards, the deconstruction of infrastructures, or their misuse after electoral alternance. In extreme cases, we have noted the removing of the municipal department dedicated to transport, infrastructure or sustainable mobility from the municipal body: the domain is directly included in the mayor’s competency because the matter is too sensitive.

Another scenario involves local governments exercising greater caution, distancing, and cunning in their pursuit of sustainability. While upholding or reinforcing their commitment to sustainable practices, they may delay operational implementation with various pretexts employed to sidestep the issue without conflict. Instead, more substantial commitments may be made in an alternative area that is considered to be more consensual. Two ongoing processes could be formalized by comparative programs. The first is when climate-oriented processes replaces sustainable mobility-oriented efforts. In Figure 3 case, a municipality chooses to fill cycle paths with potted trees in order to sustain a discourse of climate awareness, but at the cost of hindering sustainable movement. Another diversion is the use of the road decarbonization banner in order to reconcile pro-environmental and pro-car driver’s policies. The funds dedicated to street reform are reoriented toward the investment in solar roads (photovoltaic pannels covering road space and feeding electric cars that are, sometimes publicly subsidized). We recommend to document the facts as well as the symbolic and performative processes at stake (Lissandrello *et al.* 2017) and how local authorities who have gained recent elections are often re-using the semiotic grammar former pro-environmental movements used in order to make us consider that we are still

decostruzione delle infrastrutture o nel loro uso improprio dopo un'alternanza elettorale. In casi estremi, è persino possibile notare l'eliminazione dal corpo comunale dell'assessore dedicato ai trasporti, alle infrastrutture o alla mobilità sostenibile: l'ambito viene incluso direttamente nelle competenze del sindaco poiché la questione risulta essere troppo delicata.

In uno scenario alternativo i governi locali adottano maggiore cautela, distanza e astuzia nel perseguire pratiche sostenibili. Pur mantenendo o rafforzando il loro impegno nell'ambito delle pratiche sostenibili, possono ritardarne l'attuazione operativa con vari pretesti per eludere la questione, evitando così i conflitti.

Al contrario, un notevole impegno può essere assunto in un ambito diverso, caratterizzato da una maggiore intesa. Due processi attualmente in corso potrebbero essere formalizzati da programmi comparativi.

Osserviamo, ad esempio, come le azioni orientate al clima stiano sostituendo quelle orientate alla mobilità sostenibile. Nel caso della Figura 3, un'amministrazione comunale ha scelto di riempire le piste ciclabili di alberi in vaso a sostegno di un discorso di consapevolezza climatica, ma a scapito di una circolazione di tipo sostenibile.

Un altro diversivo consiste nell'uso del segnale di decarbonizzazione stradale per conciliare le politiche a favore dell'ambiente con quelle a favore degli automobilisti.

I fondi destinati alla riforma stradale vengono riorientati verso investimenti in strade solari (pannelli fotovoltaici che ricoprono il manto stradale e alimentano le auto elettriche, che talvolta ricevono pubbliche sovvenzioni).

Il nostro consiglio è di documentare i fatti, così come i processi simbolici e performativi in gioco (Lissandrello *et al.* 2017) e come le autorità locali, che hanno vinto le recenti elezioni, stanno spesso riutilizzando la grammatica semiotica – impiegata dai precedenti movimenti pro-ambiente – per farci credere

di essere ancora un passo avanti nella stessa transizione. In queste situazioni vengono ripresentate pratiche precedenti, a volte riutilizzando la comunicazione visiva, ma attuandola in una prospettiva revanscista (Gottenhuber, Mulholland 2020).

Alcuni pongono l'accento sulla pulizia delle strade e ciò ha delle ripercussioni ideologiche, dal momento che vengono messi in atto approcci di progettazione urbana anti-senzatetto o addirittura anti-sociali.

4.3. Un nuovo sguardo sui percorsi di transizione locali

Un evento di verità descrive un periodo e un problema (il periodo storico che dà forma a una domanda e la domanda che dà forma al periodo) che non possono essere compresi utilizzando i quadri epistemologici esistenti, creando confusione e generando nuove domande.

Nell'esplorare la territorializzazione e la politicizzazione dei conflitti nell'ambito della mobilità sostenibile, la nostra intenzione è quella di incoraggiare gli studiosi a documentare l'offuscamento dei percorsi di mobilità sostenibile apparentemente ma che invece si possono rivelare retrogradi (Selk *et al.* 2022) e le conseguenze di tale processo.

Ciò potrebbe comportare delle conseguenze per le politiche locali.

Una raccolta di casi studio potrebbe gettare nuova luce sulla fragilità delle politiche locali (Walter *et al.* 2020) e potrebbe aiutare ad assumere un punto di vista critico sui discorsi sulla resilienza come unico obiettivo delle politiche. La ricerca empirica può aiutarci a considerare come il governare *attraverso* la mobilità sostenibile possa fare parte delle strategie locali della fine del 2010 (Baron 2019), mentre governare *contro* la mobilità sostenibile possa costituire una strategia parte dell'agenda politica locale e come, per questo motivo, valga la pena analizzarla.

one step further in the same transition. They mirror the former practices, sometimes reuse the visual communication but enact in a revanchist perspective (Gottenhuber, Mulholland 2020). Some put the stress on cleanliness (materially, in the streets). This has ideological resonances, as they develop anti-homeless or even anti-social approaches of urban design.

4.3. *Taking a Fresh Look on Local Transition Pathways*

A truth event describes a time and a problem (historical time shaping a question, and the question shaping the time) that cannot be understood by using existing epistemological frameworks, resulting in confusion and generating new questions. When exploring the territorialization and the politicization of sustainable mobility conflicts, our intention is to encourage scholars to document the blurring of apparent progressive and retrogressive sustainable mobility pathways (Selk *et al.* 2022) and the consequences of such a process.

There are consequences for local policies. A collection of case studies may shed a new light on local policy weak capacity (Walter *and al.* 2020). It can help take a critical perspective on resilience discourses as the unique goal of policies. Empirical research can help us consider that, while governing *through* sustainable mobilities was part of the end 2010's local strategies (Baron 2019), governing *against* sustainable mobilities is now part of political local agenda and worth of analyse too.

5. **Conclusive Reflections on Planner's Role and Responsibilities**

Sustainable policies have complexified sustainable mobility values have opacified. Hence, sustainable mobility is the lens through which we can uncover the relation between planning theory and practice and contentious politics.

This task is very difficult. Firstly, because planning scholars are becoming inaudible. Post-truth and misinformation shape urban public debates (McIntyre 2018). Emotion-based arguments and empathy, which are fundamental components in planning with communities (Hoch 2006) are now captured by post truth influencers who dilute the significance of voices founded on logic, reason, scientific knowledge. Secondly, our scientific community is attracted by two opposite aspirations.

The first is the ivory tower, or, better said, three towers. The ivory tower of expert knowledge and universal procedures in planning can no longer be adopted. Situated practices co-produce values and contextual constraints. The foundations of scientific discourse, such as rationality and causality chains, should be fed by pertinent practical judgments (Willson 2020) and much local culture is needed to address any local problem. The intellectual ivory tower is another figure of planning research dynamics. The fact that local conflicts uncover an agonistic space where an ultimate resolution may not be achievable or desirable (Mouffe 2014) represents also an argument that justifies a distant positioning to real world problems of sustainability. The third argument is climate lucidity, it is popular among young generations. The sustainable transition seems in a transe of frenetic movement of stop and go. Transition flows with such slow and incremental advances that perhaps more oppositions and violence are expected rather than resilience. In a framework of unique strategy of sustainable transition, the unique strategy seems survival rather than planning.

An opposite aspiration led by contentious politics is the rebuilding of planning principles that may allow a plural set of values. Elaborating on poly-rational systemic models, Davy (2023) maintains that planners should not try to reconcile conflicts, but rather should learn to manage them with agility. Planners ought to integrate opposite values and interests among different stakeholders.

5. Riflessioni conclusive sul ruolo e sulle responsabilità dei pianificatori

Le politiche sostenibili sono diventate più complesse e i valori della mobilità sostenibile si sono opacizzati.

La mobilità sostenibile è quindi la lente attraverso la quale dobbiamo interrogarci sul rapporto tra la teoria e la pratica della pianificazione e le politiche conflittuali.

Tale compito, però, risulta essere molto difficile. In primo luogo, la pianificazione è in uno stato di crisi.

La disinformazione plasma già i dibattiti pubblici urbani (McIntyre 2018).

Le argomentazioni basate sulle emozioni e l'empatia – che sono componenti fondamentali nel processo di pianificazione con le comunità (Hoch 2006) – sono ora utilizzate da influencer post-verità che diluiscono il significato delle voci fondate sulla logica, sulla ragione e sulla conoscenza scientifica.

In secondo luogo, la nostra comunità scientifica è attratta da due aspirazioni opposte.

Una è la torre d'avorio o, per meglio dire, le tre torri.

La torre d'avorio della conoscenza specialistica e delle procedure universali nella pianificazione non può più essere adottata. Le pratiche situate co-producono valori e vincoli contestuali. Le basi del discorso scientifico, come la razionalità e le catene di causalità, dovrebbero essere alimentate da giudizi pratici pertinenti (Willson 2020) e per affrontare qualsiasi problema locale è necessaria molta cultura locale.

La torre d'avorio intellettuale è un altro elemento delle dinamiche della ricerca sulla pianificazione. Il fatto che i conflitti locali svelino uno spazio agonistico in cui una soluzione finale può non essere raggiungibile o desiderabile (Mouffe 2014) rappresenta un ulteriore argomento che giustifica un posizionamento distante dai problemi reali della sostenibilità. Il terzo argomento è la lucidità rispetto al tema del clima, tema popolare tra le giovani generazioni.

La transizione assomiglia a uno stato di trance – cioè a un movimento frenetico caratterizzato da arresti e ripartenze – e procede con progressi così lenti e costanti che ci si aspetterebbe maggiore violenza, e non più resilienza.

In questo contesto, sembra che l'unica strategia possibile sia la sopravvivenza e che la pianificazione sia solo storia.

Un'aspirazione opposta, guidata da politiche conflittuali, è la ricostruzione di principi di pianificazione che possano dare voce a un insieme plurale di valori. Elaborando modelli sistemici polirazionali, Davy (2023) insiste che i pianificatori non dovrebbero cercare di risolvere i conflitti, piuttosto dovrebbero imparare a gestirli con agilità.

I pianificatori dovrebbero integrare valori e interessi opposti delle diverse parti coinvolte.

Il pragmatismo progressivo e la pianificazione collaborativa possono costruire una teoria della pianificazione pluralistica e inclusiva, evidenziando la diversità e la pari legittimità delle diverse visioni del mondo (LeBaron, Senbel 2022). Ciò risulta in linea con un clima "woke" in cui è molto più difficile opporsi frontalmente, contraddire e scambiare opinioni. Clima che fa eco anche ai movimenti postcoloniali in cui la teoria della pianificazione è ancora basata sul controllo e sul predominio di dogmi maschilisti e nordici.

In un mondo in cui una prospettiva illiberale viene sempre più banalizzata (Portogallo 2023), noi pianificatori non siamo facilitatori dei regimi urbani in corso, né semplici osservatori, né pensatori concettuali, ma attori coinvolti.

Per questo motivo non ci limitiamo a sostenere una terza via poiché pensiamo che entrambe le aspirazioni non affrontino a sufficienza i problemi che abbiamo sollevato in questo saggio.

Pensiamo che entrambe le aspirazioni ci abbiano portato al percorso di de-transizione che ci stiamo ritrovando ad affrontare in molte città.

Progressive pragmatism and collaborative planning can build a pluralistic and inclusive planning theory highlighting the diversity and equal legitimacy of different worldviews (LeBaron, Senbel 2022). This is in line with a woke climate in which it is much more difficult to oppose frontally, to contradict and to exchange arguments. It is also echoing postcolonial movements in which planning theory is still based on control and dominance of masculinist and northern dogmas.

In a world in which an illiberal perspective becomes more and more banalized (Portugal 2023), we, planners, are not facilitators of ongoing urban regimes, nor are we mere observers, nor only conceptual thinkers, we are stakeholders. That is why we don't only advocate for a third way because we think that both aspirations do not sufficiently address the problems we raised in this essay. We think that plural aspirations have led us to realise that there are processes of de-transition as well that follow their pathways that we face now in many cities. It is therefore our duty and responsibility to reconnect our practices and ethics, to articulate global trends locally. In a nutshell, seeing the world not completely black no entirely pink, that is the challenge.

È quindi nostro dovere e responsabilità riconiugare le nostre pratiche e la nostra etica; articolare le tendenze globali e applicarle a livello locale. In poche parole, la vera sfida consiste nell'aver una visione del mondo né completamente pessimistica né completamente ottimistica, ma questa è la sfida che dobbiamo affrontare nel nostro futuro.