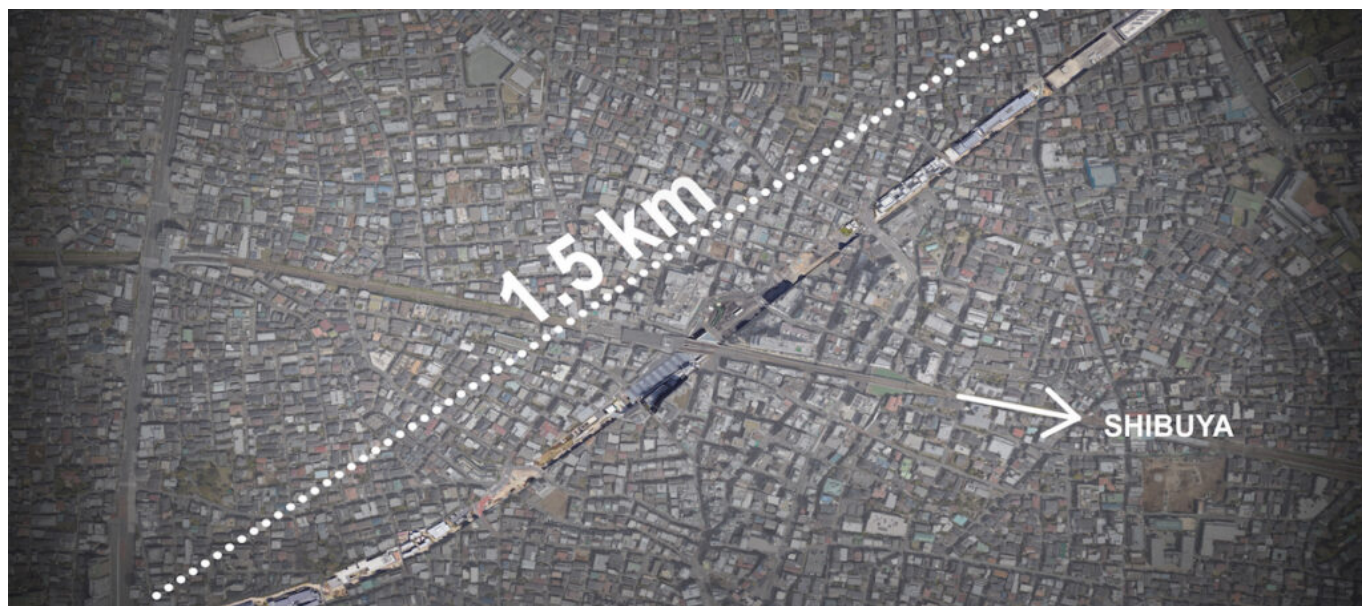




Tokyo, storie: (stra)ordinarie di gentrificazione e resistenza urbana

I residenti del quartiere di Shimokitazawa da anni si oppongono, non senza successi, a un piano urbanistico che ne minaccia l'identità

TOKYO. Il **quartiere** di **Shimokitazawa**, parte integrante della vasta area metropolitana, dista soli 10 minuti dalle principali stazioni metro di Shibuya e Shinjuku, due delle destinazioni turistiche più popolari e snodi cruciali del complesso sistema dei trasporti della capitale. Il quartiere, con la sua **atmosfera vivace** e a **misura d'uomo**, è da oltre vent'anni al centro di una **controversia** tra **residenti** e **autorità** a causa di una variante urbanistica che mira ad una **gentrificazione intensiva**, minacciandone l'identità e l'eterogeneo e consolidato tessuto urbano e sociale.

“Save the Shimokitazawa”

Nel **2003** le **autorità statali** annunciano il **Grade Separation Project** (GSP), che prevede l'interramento dei binari della linea metro Odakyu, che attraversa il

quartiere per oltre un chilometro e mezzo, assieme alla realizzazione di nuove strutture commerciali e infrastrutture, tra cui la superstrada Auxiliary Route 54 e la strada Division Street 10, per accedere al piazzale della stazione metro. Il progetto genera immediatamente una **forte opposizione** dando vita, pochi mesi dopo, al movimento "Save the Shimokitazawa", composto da residenti, commercianti e visitatori. Il collettivo evidenzia come le proposte privilegino gli interessi d'investitori privati a danno dei piccoli imprenditori e della comunità locale. Negli ultimi decenni, questo tipo d'interventi ha accelerato ovunque nella capitale processi di gentrificazione, sostituendo residenti storici con nuovi abitanti più facoltosi, attratti da ingenti capitali destinati alla cosiddetta modernizzazione urbana.

Infrastrutture ed emergenze

Il **Ministero del Territorio, delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Turismo** e il governo metropolitano di Tokyo tendono a considerare la città nel suo insieme, trascurando ecosistemi specifici come Shimokitazawa. Questa visione, basata sulla teoria della rete stradale, **sostiene che una rete più estesa migliori l'efficienza complessiva della città.**

Dopo il terremoto del Giappone orientale (2011), che ha evidenziato l'importanza di una rete stradale robusta per la gestione delle emergenze e delle catastrofi naturali, si è accentuata l'idea che **strade ampie e continue**, che si estendono dalla baia verso l'entroterra in forma radiale, siano fondamentali per il passaggio dei veicoli di soccorso.

Rivitalizzazione urbana: spazi, cultura e comunità

Nel **2015**, la **Corte distrettuale di Tokyo**, in seguito alle pressioni del movimento, ha raccomandato una **revisione del progetto**, suggerendo un approccio più

partecipativo, introducendo un forum strategico per discutere l'uso degli spazi ferroviari dismessi e portando alla cancellazione di alcune fasi della Auxiliary Route 54.

Ad oggi, il progetto è una complessa **infrastruttura urbana interamente pedonabile di 1,5 km** d'estensione lineare, ed ha già portato alla costruzione di strutture commerciali, caffè, ristoranti, centri culturali, spazi ricreativi, parchi, complessi residenziali, un cinema, due hotel, un college e una scuola materna. I cantieri riguardano invece ancora alcune aree adiacenti, inclusa la controversa rotatoria di fronte alla stazione della metropolitana nel cuore del quartiere, dove si è soliti celebrare i *matsuri*, festival tradizionali con parate, musica e spettacoli che rappresentano un momento di ritrovo e condivisione per l'intera comunità.

Attivismo urbano, un caso apripista

A Shimokitazawa il **processo di gentrificazione non si è arrestato**, ma il **movimento** ha avuto un **impatto** molto **significativo**. Sostenendo il diritto alla città e partecipando attivamente al dibattito sull'uso dei nuovi spazi, il progetto iniziale si è notevolmente ridimensionato, dimostrando che **è possibile influenzare la pianificazione urbana** e ottenere risultati positivi **grazie** all'attivismo e alla **partecipazione civica**.

Rinpei Miura, autore del saggio [*Rethinking Gentrification and the Right to the City*](#), scrive che *"i movimenti sociali urbani di Shimokitazawa, che hanno iniziato a riconoscere e manifestare il valore latente dello spazio urbano, saranno un'importante linea guida per le possibilità e le sfide della società urbana del futuro. La ricerca sul movimento anti-gentrificazione dovrà cogliere anche questo tipo di movimenti creativi"*.

Tokyo si oggi trova al centro di una fase cruciale d'investimenti e tentativi di rilancio economico, con l'obiettivo di uscire dalla recessione e rafforzare lo yen. Con quasi il 30%

della popolazione over 65 ed un continuo calo della natalità, resta da determinare quali saranno le soluzioni principali da adottare nel breve e lungo termine. Compromettere l'eterogeneità del tessuto urbano potrebbe scatenare processi di disgregazione sociale; **preservare l'unità delle comunità resta una sfida per il futuro delle città.**

Immagine copertina: veduta aerea di Tokyo catturata da Google Earth

About Author



Riccardo Chiaro

Architetto, si è laureato nel 2020 presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Ferrara, dopo un periodo di studi a Lisbona, in Portogallo. Nel 2021 ha ricevuto il Premio Gubbio - Sezione universitaria, per la migliore tesi magistrale dedicata al recupero dei centri storico-artistici. Ha maturato un'esperienza internazionale di cinque anni, lavorando tra Parigi e Tokyo presso lo studio Kengo Kuma & Associates.

[See author's posts](#)

 **Condividi**
