

## SAGGIO

## La Città dei 15 Minuti: un modello di sostenibilità urbana. Alcuni spunti per Bari e Taranto

ANTONIA ABBASCIANO, MARIA GRAZIA CITO, FEDERICA NUZZO, ADA SPIRU

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BARI ALDO MORO

### Abstract

Negli ultimi anni, il concetto di Città dei 15 Minuti di Carlos Moreno ha guadagnato sempre più importanza, mirando a migliorare la vita urbana attraverso la riconnessione delle persone con il territorio. La Città dei 15 Minuti promuove una visione innovativa, spingendo verso città più inclusive e sostenibili. Numerose città globali stanno abbracciando questo concetto, offrendo una direzione per città più sostenibili e orientate al cittadino. Questo studio presenta alcuni casi virtuosi di città in transizione e si concentra poi su Bari e Taranto, città pugliesi con sfide uniche. L'articolo si propone di presentare alcune proposte di implementazione per queste due città. La collaborazione tra livelli di governo e la partecipazione dei cittadini è essenziale per trasformare questa visione in realtà, puntando a una migliore qualità della vita.

**Parole chiave:** Città, prossimità, accessibilità, 15 minuti, sostenibilità urbana.

### English version

In recent years, Carlos Moreno's '15 Minute City' concept has gained more and more importance, aiming to improve urban life through connecting people with the territory. The 15 Minute City promotes an innovative vision, pushing towards more inclusive and sustainable cities. Numerous global cities are embracing this concept, offering a path to more sustainable and citizen-focused cities. This study presents some virtuous cases of cities in transition and then focuses on Bari and Taranto, Apulian cities with unique challenges. The article aims to present some implementation proposals for these two cities. Collaboration between levels of government and citizen participation is essential to transform this vision into reality, aiming for a better quality of life.

**Keywords:** Cities, proximity, accessibility, 15 minutes, urban sustainability.

## **Introduzione**

Le città sono i fulcri dell'esistenza umana, luoghi in cui l'individualità si fonde con la comunità, e in cui il patrimonio culturale e naturale ispira nuove idee e spazi. Oggi, il ruolo delle città è cruciale nella transizione a più livelli e nel cambiamento sistemico. Questo richiede una partecipazione attiva della comunità nelle decisioni che influenzano la qualità della vita urbana e nella condivisione dei percorsi di cambiamento.

L'urbanizzazione è un fenomeno in costante evoluzione, con le città che si sviluppano e si trasformano in risposta ad un impatto significativo dell'economia. La crisi del capitalismo industriale ha aperto la strada a un 'rinascimento' delle città, in cui le interazioni tra le persone sono al centro dell'attenzione, piuttosto che i luoghi fisici (Webber, 1964).

In questo contesto, il concetto di Città dei 15 Minuti, introdotto da Carlos Moreno, professore all'Università Panthéon Sorbonne, sta guadagnando sempre maggiore importanza (Moreno et al., 2021). Obiettivo di questo innovativo approccio alla pianificazione è quello di influire positivamente sul ritmo di vita nelle città, ricollegando le persone con il loro territorio. È fondamentale concentrarsi su una visione sistemica della mobilità, in cui il trasporto pubblico locale è integrato con modalità di mobilità condivisa, superando la centralità dell'automobile privata e dei combustibili fossili.

Numerose città in tutto il mondo hanno già intrapreso il percorso per la trasformazione in Città dei 15 Minuti. Gli esempi virtuosi sono numerosi e la ricetta per le città italiane è già scritta. Questo lavoro, focalizzato sulla mobilità e sulla sua funzione sociale, propone l'applicazione del modello alle città pugliesi di Bari e Taranto. Entrambe queste città affrontano sfide uniche e opportunità in termini di pianificazione urbana, sviluppo sostenibile e qualità della vita dei cittadini. L'articolo si propone di essere una guida per i decisori coinvolti, delineando proposte strategiche per la mobilità e i trasporti urbani per le due città.

In seguito, il lavoro è organizzato in sette sezioni. Nella prima sezione si discute la letteratura sulla Città dei 15 Minuti. La seconda e terza sezione si concentrano rispettivamente sulla mobilità sostenibile e l'accessibilità e sulla salute e qualità della vita dei cittadini. La quarta sezione propone alcuni esempi di implementazione. La quinta sezione descrive i processi del piano di azione per l'implementazione e la sesta sezione definisce gli indici di prossimità. Nella settima sezione si propongono spunti per le città di Bari e Taranto come Città dei 15 Minuti. Le conclusioni sono riassunte nell'ultima sezione del lavoro.

## **1. Review della letteratura sulla Città dei 15 Minuti: Approcci e implicazioni per la pianificazione urbana sostenibile**

La Città dei 15 Minuti è emersa come un paradigma di pianificazione urbana innovativo e ambizioso che promuove la creazione di città più sostenibili, inclusive e orientate al cittadino. Questa breve review della letteratura esamina gli approcci chiave, le implicazioni e le evidenze scientifiche relative al concetto delle Città dei 15 Minuti. In seguito alla Conferenza sui cambiamenti climatici di Parigi del 2015, Carlos Moreno dell'Università Panthéon Sorbonne di Parigi ha introdotto nel 2016, il concetto di Città dei 15 Minuti come quadro per la lotta alle emissioni di gas serra (Moreno et al., 2021). La sua popolarità è esplosa dopo il 2020, quando il mondo ha dovuto affrontare la pandemia ed è stata scelta come strategia vitale per la ripresa post-Covid (Allam et al., 2022; Gould, 2020). Il C40<sup>1</sup>, il summit dei sindaci delle metropoli a Buenos Aires, annuncia di aderire all'idea lanciata da Carlos Moreno di consentire ai cittadini di avere tutti i servizi ad un quarto d'ora di distanza. L'importanza dell'argomento e il crescente numero di articoli pubblicati negli ultimi anni dimostrano quanta attenzione ha attirato a sé questo modello di città sostenibile.

Silva et al. (2022) riconosce come un'importante dimensione della qualità della vita l'accessibilità, che è stata a lungo oggetto di interesse per la pianificazione e la ricerca, con i primi riferimenti che risalgono già all'inizio del XX secolo (Levine, J., 2020). Negli ultimi decenni l'accessibilità ha ottenuto una crescente attenzione da parte della ricerca, passando dai 20 articoli all'anno di un decennio fa fino a superare la media di 200 articoli all'anno nel 2014. L'accessibilità e la prossimità sono alla base della pianificazione di una Città dei 15 Minuti.

Di Martino et al. (2022) focalizza l'attenzione sulla crescente formazione di New Working Space (NWS) a seguito dell'importanza di fondere più attività nel quartiere per migliorare la vitalità urbana e ridurre il pendolarismo quotidiano. Inoltre, la digitalizzazione ha trasformato la natura del lavoro, offrendo la possibilità di scegliere dove svolgerlo, e quindi privilegiando i NWS, che favoriscono la flessibilità e le sinergie.

Il lavoro di Khavarian-Garmsir et al. (2023) focalizza l'attenzione sulle caratteristiche peculiari della Città dei 15 Minuti:

- Prossimità, la città avvia una ridistribuzione e rilocalizzazione dei servizi all'interno dei quartieri (Balletto et al. 2021) e delle risorse urbane all'interno dei quartieri.
- Densità, una strategia per garantire ai residenti un accesso adeguato alle necessità quotidiane senza dover ricorrere all'auto privata. La città di

---

<sup>1</sup> C40 Cities Climate Leadership Group. (2020). How to Build Back Better with a 15-Minute City. Disponibile su: [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US)

Oslo ha dimostrato che la densità può fornire linfa per il funzionamento dei servizi e delle attività commerciali locali nel raggio di pochi passi (Mouratidis, 2017).

- Diversità, la localizzazione del posto di lavoro all'interno del quartiere mira ad aumentare la diversità, sia dal punto di vista etnico-culturale sia da quello di struttura fisica urbana (Allam et al., 2022).
- Digitalizzazione, originariamente non presente tra i principi descritti da Moreno, ma fortemente considerato come aspetto imprescindibile con la pandemia.
- Progettazione urbana a misura d'uomo, la necessità di tornare ad una dimensione umana è quanto la pandemia ci ha insegnato e la riprogettazione degli spazi deve sempre andare nella dimensione di porre il cittadino al centro (Afrin et al. 2021).

Un importante aspetto della città dei 15 minuti è la rilevazione dello stato dell'arte delle città, fornire indici che aiutino i pianificatori a misurare il punto di partenza, e i miglioramenti in corso. Olivari et al. (2023) introduce il NEXt proXimity Index (NEXI), basato su Open Data e in grado di misurare il livello di prossimità locale ai servizi raggiungibili a piedi, secondo i principi della Città dei 15 Minuti. L'obiettivo del NEXI è quello di identificare quali aree di un dato territorio seguono già il paradigma dei 15 minuti e la sua implementazione è resa disponibile come mappa interattiva in cui l'indice è calcolato su una griglia esagonale.

Un ulteriore apporto scientifico alla misurazione della prossimità è costituito dall'indice IAPI (Inclusive Accessibility by Proximity Index) il quale misura, in ambiente GIS, l'accessibilità a servizi essenziali a partire dalle condizioni che favoriscono/sfavoriscono la pedonalità, la ciclabilità e le interazioni sociali a scala di quartiere (Pucci et al. 2023). L'applicazione dello stesso indice alla città di Bologna ha permesso di testare l'efficacia dello strumento sia da un punto di vista tecnico, sia rispetto alla sua utilizzabilità a supporto di politiche urbane.

## **2. Mobilità Sostenibile e Accessibilità**

Il concetto della mobilità riveste un ruolo centrale nella definizione della Città dei 15 Minuti. A muoversi sono persone, oggetti e informazioni che interagiscono dinamicamente tra loro e generano nuovi fenomeni economici e sociali (Sheller ed Urry, 2006).

Questo approccio innovativo alla pianificazione urbana mira a migliorare la qualità della vita nelle città, riconnettendo le persone con il loro territorio. La mobilità non riguarda solo lo spostamento fisico, ma anche le reti che lo supportano. L'accessibilità è, dunque, una chiave di volta nella promozione dell'uguaglianza nei trasporti (Bergantino et al., 2023). Il concetto di Città dei 15 Minuti suggerisce che

l'accesso a servizi essenziali deve essere garantito a tutti, indipendentemente da fattori socioeconomici, demografici e culturali abbattendo le barriere spaziali, temporali, economiche, fisiologiche e sociali. Shaheen et al. (2017) sostengono che l'equità nei trasporti deve considerare queste barriere per permettere a tutti di usufruire appieno dei servizi di trasporto e, di conseguenza, delle opportunità offerte dalla città. L'approccio della Città dei 15 Minuti si basa su una visione sistemica della mobilità, in cui il trasporto pubblico locale è integrato con modalità di mobilità condivisa, sia pubblica che di comunità.

Il trasporto a piedi è un elemento essenziale nella visione della Città dei 15 Minuti. È un modo economico, inclusivo e accessibile di spostarsi in città, accessibile a persone di ogni livello di reddito. La bicicletta è un altro mezzo di trasporto ampiamente promosso in questa visione. È ecologica e contribuisce a migliorare la qualità dell'aria urbana (Bergantino et al., 2021). Un aspetto fondamentale di questo modello di città è la promozione della mobilità sostenibile, compresa la camminata e l'utilizzo della bicicletta. La letteratura evidenzia che la riduzione dell'uso dell'auto privata e l'incremento della mobilità attiva possono migliorare la qualità dell'aria, ridurre l'inquinamento e ridurre la congestione stradale (Bergantino et al., 2021; Litman, 2021).

### **3. Salute e Qualità della Vita**

Diverse ricerche hanno dimostrato che l'accesso facilitato a servizi come assistenza sanitaria, istruzione, negozi e aree verdi migliora la salute e la qualità della vita dei residenti. Questi servizi contribuiscono a creare comunità più sane e felici (Frank, 2010). L'accessibilità, infatti, rappresenta l'abilità che ciascun individuo ha di svolgere attività offerte dalla comunità e, per questo, è fondamentale comprendere come l'accessibilità diventi lo strumento per misurare le condizioni minime necessarie per garantire la 'activity participation' ad ogni persona, cioè una accessibilità di base, valutata in relazione a quelle attività 'ritenute necessarie per evitare l'esclusione sociale' e per le quali i sistemi di mobilità dovrebbero garantire un livello minimo di accesso.

L'incidenza positiva della circolazione sul benessere e la qualità della vita è evidente nelle città dove esiste una rete infrastrutturale fortemente sviluppata: automaticamente aumenta il tempo dedicato alle attività culturali, sportive, di svago dei cittadini, con l'immediata conseguenza di un innalzamento dei valori dell'urbanità. Manzini (2021) invita a leggere la relazione tra innovazione sociale e prossimità in una duplice dimensione, le innovazioni generano prossimità e le Città dei 15 Minuti diventano terreno fertile per la diffusione delle sperimentazioni di innovazione sociale. Nuove forme di economia, sociale e civile, si impiantano con Enti del Terzo settore, questo implica un lavoro condiviso tra Stato, Mercato e

Comunità attraverso gli strumenti della co-programmazione e della co-progettazione.

#### 4. Esempi di Implementazione

Diverse città in tutto il mondo hanno iniziato a implementare il concetto delle Città dei 15 Minuti, di seguito alcuni esempi:

Parigi, Francia: Parigi si è affermata come una delle pioniere nell'adozione del concetto delle Città dei 15 Minuti. Il sindaco, Anne Hidalgo, ha fatto della 'Ville du Quart d'Heure' una parte centrale della sua campagna di rielezione.

*Figura 1 - LA PROPOSTA DI 'VILLE DU QUART D'HEURE' DA PARTE DEL SINDACO DI PARIGI, ANNE HIDALGO*



FONTE: ANNEHIDALGO2020.COM

La sua visione postula che la qualità della vita in città sia inversamente proporzionale alla quantità di tempo speso negli spostamenti, sottolineando l'importanza di rendere tutti i servizi essenziali accessibili entro quindici minuti a piedi o in bicicletta dalla residenza dei cittadini (Moreno, 2016). La città di Parigi sta investendo in modo significativo nella creazione di nuove piste ciclabili, spazi pedonali e nella riduzione del traffico veicolare. Inoltre, la città si è impegnata a trasformare spazi pubblici iconici, come la celebre Place de la Bastille, in aree verdi accessibili. Questa iniziativa mira innanzitutto a migliorare la qualità della vita dei residenti parigini e a ridurre l'inquinamento atmosferico.

Portland, Oregon, Stati Uniti: Portland è stata una delle città precursori nell'adozione del concetto delle Città dei 15 Minuti negli Stati Uniti, iniziando già nel 2012 con il 'Portland Plan'. La città statunitense promuove il concetto di 'quartiere completo' all'interno della sua strategia 'Quartieri salutarì e collegati'. I quartieri 'completi' sono definiti dalla loro vicinanza ai servizi e da una gestione più efficace del traffico urbano. L'obiettivo è che entro il 2035, l'80% della popolazione risieda in tali quartieri 'completi'. Un rapporto pubblicato nel 2017 ha evidenziato miglioramenti in vari settori, compresi quelli ambientali, economici e sociali, inclusa una migliore salute individuale e una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (City of Portland, 2017).

Melbourne, Australia: Melbourne è un altro esempio di città che ha adottato il modello delle Città dei 15 Minuti. Nel 2017, la città ha approvato il 'Plan Melbourne 2017 - 2050', che definisce strategie a medio e lungo termine basate sul principio del 'Quartiere a 20 Minuti'. Questa iniziativa australiana si concentra sul concetto di 'vivere localmente' e prevede progetti di pedonalizzazione, potenziamento delle reti ciclabili e del trasporto pubblico per rendere più accessibili i servizi ai cittadini (Victoria State Government, 2021).

Helsinki, Finlandia: Helsinki ha abbracciato il concetto delle Città dei 15 Minuti come parte della sua strategia per migliorare la qualità della vita urbana. La città ha investito notevolmente nell'infrastruttura ciclabile e ha lanciato con successo un servizio di condivisione delle biciclette. Helsinki sta attualmente implementando il progetto 'Think Sustainably', che fornisce strumenti pratici per incoraggiare un approccio più ecologico alla vita quotidiana. Inoltre, Helsinki sta lavorando per rendere i servizi essenziali, come negozi, scuole e assistenza sanitaria, facilmente accessibili a piedi o in bicicletta.

Pontevedra, Spagna: Pontevedra è un esempio di una città di medie dimensioni che ha abbracciato il concetto delle Città dei 15 Minuti. La città ha intrapreso una serie di azioni per ridurre il traffico veicolare nel centro urbano, incluso il divieto di accesso a molte strade. Questa iniziativa ha trasformato Pontevedra in un luogo più pedonale, aumentando la sicurezza per i residenti. La mobilità a piedi e in bicicletta è stata attivamente promossa, migliorando la qualità della vita.

Buenos Aires, Argentina: La città di Buenos Aires, con il Sindaco Horacio Rodríguez Larreta in carica dal 2015, sta lavorando attivamente per creare una 'città su misura per l'uomo' che mira a migliorare la mobilità urbana. Sono state apportate migliorie significative ai collegamenti tra autobus e metropolitana e sono state progettate nuove piazze e zone pedonali. Buenos Aires ha chiuso un centinaio di strade per agevolare la percorribilità e la sicurezza dei pedoni ed ha introdotto il servizio di eco-bike per promuovere la mobilità sostenibile. Gli interventi, in alcuni casi, hanno coinvolto anche la riqualificazione urbana di quartieri popolari, con un

forte coinvolgimento dei cittadini nella definizione dei bisogni e delle esigenze locali (Buenos Aires Ciudad, 2023).

Barcellona, Spagna: A Barcellona, è stato promosso il progetto delle ‘Superilles’ per migliorare la mobilità cittadina, rendendo la città più verde e abitabile e riducendo lo spazio destinato alle auto a vantaggio delle persone. Questi ‘Super blocchi’ sono configurati come una griglia in cui le strade perimetrali sono aperte al traffico veicolare, mentre le vie interne sono riservate alla mobilità dolce. Il processo di creazione dei Super blocchi coinvolge attivamente i residenti locali, che collaborano con altre organizzazioni e i rappresentanti del Comune per identificare le reali esigenze dei quartieri. Il primo quartiere coinvolto in questa nuova configurazione è stato Poblenou, dove il progetto pilota delle ‘Superilles’ è stato lanciato nel 2016. Nel quartiere Eixample (Figura 2) si stanno creando 21 strade verdi, per un totale di 33 km di strada e 21 nuove piazze, per un totale di 3,9 ettari di nuovi spazi pubblici. L'Eixample guadagnerà complessivamente 33,4 ettari di nuove aree pedonali e 6,6 ettari di verde urbano<sup>2</sup>.

In conclusione, questi casi di implementazione delle Città dei 15 Minuti dimostrano che questa visione può essere tradotta in azioni concrete. Le città che investono nella mobilità sostenibile, nella partecipazione dei cittadini e nell'accesso facilitato ai servizi essenziali stanno creando comunità più vivibili, inclusive e orientate al cittadino. Questi esempi ispirano ulteriori sforzi per rendere le città più sostenibili e migliorare la qualità della vita dei loro residenti.

*Figura 2. Esempio di implementazione delle ‘Superilles’ in L’Eixample,*



Barcellona (Spagna)

Fonte: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/superilla/eixample#>

---

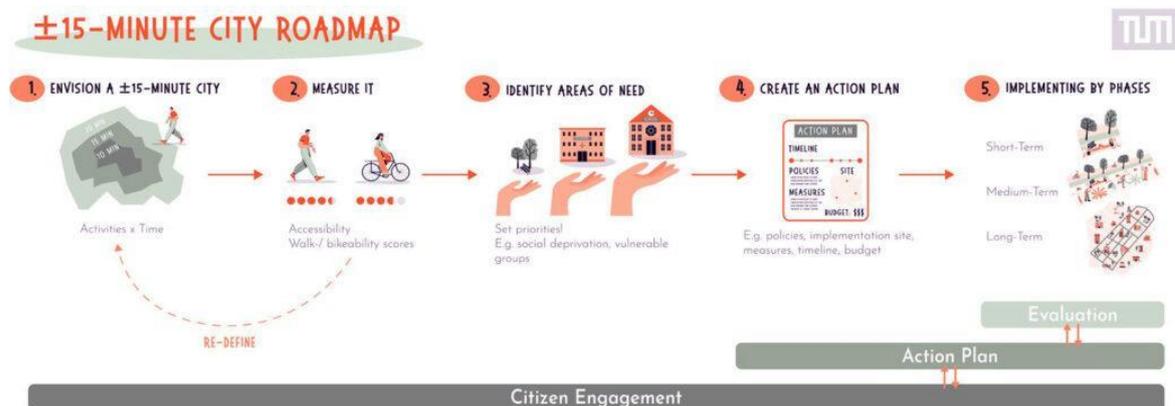
<sup>2</sup> Fonte: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/superilla/eixample#>

## 5. Piano di azione per l'implementazione

Nel novembre 2022, la Technical University of Munich (TUM) ha pubblicato un rapporto intitolato ‘Città in 15 Minuti: Pianificazione Centrata sull'Uomo in Azione - Mobilità per Spazi Urbani più Vivibili’<sup>3</sup>. Questo rapporto, finanziato da EIT Urban Mobility, ha esaminato come il concetto di Città dei 15 Minuti metta l'individuo al centro della pianificazione urbana. Per condurre lo studio, sono stati organizzati cinque workshop in altrettante città europee: Amsterdam (Paesi Bassi), Ghent (Belgio), Madrid (Spagna), Milano (Italia) e Monaco (Germania). I risultati di questi workshop hanno contribuito a creare una tabella di marcia per pianificatori, responsabili politici e organizzazioni interessate, che guida l'attuazione del concetto della Città dei 15 Minuti in modo graduale e partecipativo.

Le fasi includono la suddivisione delle attività in base al tempo richiesto per raggiungerle, la misurazione dell'accessibilità a piedi o in bicicletta, l'identificazione delle aree con maggiori necessità (aree del ‘bisogno’ come scuole, parchi, spazi di lavoro condiviso, ecc.), la creazione di un piano d'azione articolato per fasi (breve, medio e lungo termine), la valutazione del piano e la scrittura e conferma dello stesso e, infine, elemento chiave, il coinvolgimento attivo dei cittadini nel processo decisionale. La partecipazione dei cittadini è infatti cruciale per garantire che il cambiamento sia ben accettato dalla comunità e risponda alle esigenze locali. La figura 3 illustra le diverse fasi.

Figura 3 - ±15-Minute City Roadmap



Fonte: [https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2022/11/EIT-UrbanMobilityNext9\\_15-min-City\\_144dpi.pdf](https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2022/11/EIT-UrbanMobilityNext9_15-min-City_144dpi.pdf)

La pianificazione urbana centrata sul cittadino è un concetto che promuove l'accesso equo ai servizi essenziali, indipendentemente dalle capacità, dai fattori

<sup>3</sup> Fonte: <https://www.ex-tra-project.eu/post/report-on-the-urban-concept-the-15-minute-city>

socioeconomici, demografici e culturali. Come vedremo nella prossima sezione, gli indicatori di prossimità giocano un ruolo chiave in questa visione.

## 6. L'Importanza dei Dati e della Tecnologia

È molto importante definire gli indicatori che determinano l'accessibilità e comprendere come determinare il livello 'sufficiente' di accessibilità, ovvero la soglia minima che consente a ciascuna persona di prendere parte alle diverse attività. Richiamiamo due indici di prossimità tra quelli più adatti al contesto di studio e che vengo più spesso richiamati negli studi relativi alle Città dei 15 Minuti: L'Inclusive Accessibility by Proximity Index (IAPI) <sup>4</sup>, e l'Indice di Prossimità sviluppato da Deda Next<sup>5</sup>.

L'Inclusive Accessibility by Proximity Index (IAPI) si concentra sulla valutazione della qualità dei percorsi e dell'accessibilità ai servizi attraverso la mobilità attiva, tenendo conto di diversi profili di abitanti, tra cui pedoni, persone a mobilità ridotta e ciclisti. Questo indicatore si basa su Open Data forniti dalle pubbliche amministrazioni e da Street Maps, considerando elementi come la vocazione pedonale, la qualità del manto stradale, l'illuminazione dei percorsi e l'incidenza del traffico veicolare, oltre alla percezione di sicurezza e al design dell'ambiente costruito.

L'Indice di Prossimità, sviluppato da Deda Next in collaborazione con Legambiente, si basa sempre su Open Data e misura il tempo a piedi necessario per raggiungere diversi punti di interesse, tra cui supermercati, ristoranti, istituti di istruzione, strutture sanitarie, banche e uffici postali, spazi verdi, opzioni di intrattenimento e negozi. L'Indice di Prossimità è uno strumento utile per visualizzare i risultati e orientare gli interventi per migliorare l'accessibilità nelle aree che ne hanno più bisogno. L'Indice di Prossimità è rappresentato da una suddivisione del territorio in esagoni di diverso colore a seconda del valore di prossimità. L'indice assegna un valore di prossimità più o meno alto alle diverse zone del territorio, basandosi sulla vicinanza di ciascun indirizzo a un punto di interesse considerando le strade percorribili a piedi o in bicicletta.

Questi indicatori sono fondamentali per misurare l'accessibilità e per definire il livello minimo di accesso necessario per garantire che ogni individuo possa partecipare alle diverse attività in città. L'uso di indicatori di prossimità consente di

---

<sup>4</sup> Un indice per misurare la accessibilità di prossimità, P. Pucci, G. Lanza, L. Carboni, Politecnico di Milano, DASTU - R.E.P.O.T, Rivista di Economia e Politica dei Trasporti, ISSN 2282-6599, n. 1 - 2023

<sup>5</sup> <https://www.dedanext.it/topic-citta-15-minuti/>

ottenere una panoramica chiara della qualità dei percorsi e dell'accessibilità ai servizi, fornendo una base solida per la pianificazione urbana.

Figura 4 - Indicatori costruzione IAPI

Categoria	Indicatore	Obiettivo
Performance tecniche dei percorsi	1.1 Vocazione pedonale	Indica se la strada (arco) incoraggia esplicitamente il transito dei pedoni (es: strada pedonale)
	1.2 Vocazione ciclabile	Indica se la strada (arco) incoraggia esplicitamente il transito dei ciclisti (es: presenza di piste ciclabili dedicate)
	1.3 Larghezza dei marciapiedi	Indica l'impatto della larghezza dei marciapiedi della strada (arco) sulla camminabilità
	1.4 Presenza di ostacoli	Indica la presenza di ostacoli o barriere lungo la strada (arco) che possono incidere sulla camminabilità/ciclabilità
	1.5 Qualità della pavimentazione	Indica la qualità e la levigatezza di una strada (arco) che impattano su camminabilità e ciclabilità
	1.6 Pendenza	Indica la presenza di pendenze (%) lungo una strada (arco) che possono limitare la camminabilità e ciclabilità
	1.7 Mancanza di illuminazione	Indica l'assenza di illuminazione lungo una strada (arco) che può incidere sulla qualità e sicurezza del percorso
Impatto del traffico veicolare	2.1 Interazione con il traffico veicolare	Indica il livello di stress lungo la strada (arco) per i tre profili dovuto alla prossimità a strade ad alta congestione
	2.2 Regolazione della velocità	Indica strade (archi) in cui siano previste velocità ridotte (es: zone 30) che possono favorire camminabilità e ciclabilità
	2.3 Numero di corsie	Indica approssimativamente la difficoltà ad attraversare strade (archi) a più corsie (min. 4).
Senso di sicurezza	3.1 Densità di popolazione	Indica il livello di densità abitativa associato a maggiore senso di sicurezza e opportunità relazionali
	3.2 Spazi pubblici poco mantenuti	Indica la presenza di spazi percepiti come scarsamente mantenuti che sfavoriscono la camminabilità/ciclabilità
	3.3 Presenza di hotspot sociali	Indica la presenza di hotspot percepiti positivamente o negativamente che impattano la vivibilità dell'area
Disegno e diversità dell'ambiente costruito	4.1 Densità di arredo urbano	Indica la densità di attrezzature che accrescono la vivibilità degli spazi pubblici
	4.2 Usi del suolo predominanti	Indica la presenza di usi del suolo in base a come questi favoriscono o meno lo stop over
	4.3 Densità di attività a piano strada	Indica la densità di attività a piano strada in grado di conferire vitalità e accrescere la camminabilità

Fonte: R.E.P.O.T, Rivista di Economia e Politica dei Trasporti

## 7. Il caso di Bari e Taranto

Le città pugliesi di Bari e Taranto potrebbero trarre enormi vantaggi dall'adozione del concetto delle Città dei 15 Minuti. Queste due località affrontano sfide uniche e offrono opportunità significative in termini di pianificazione urbana, sviluppo sostenibile e miglioramento della qualità della vita dei loro abitanti. Di seguito, esploreremo come questo modello innovativo potrebbe essere applicato a Bari e Taranto.

### 7.1 Bari: La Città delle Opportunità a Portata di Passo

Bari, capoluogo della regione Puglia, vanta una posizione strategica sul Mar Adriatico, una lunga storia e un ricco patrimonio culturale. Tuttavia, come molte città moderne, Bari affronta sfide legate alla congestione del traffico, all'inquinamento atmosferico e alla necessità di migliorare l'accessibilità ai servizi essenziali per tutti i cittadini. L'economia cittadina, storicamente legata al commercio, manifatturiero, all'edilizia, è oggi in transizione. Nel capoluogo pugliese hanno sede numerosi centri di ricerca e formazione, e la città sta attirando aziende che lavorano nel campo del digitale.

Bari è una città costiera, e potrebbe sfruttare appieno la bellezza del mare Adriatico attraverso un accesso agevole alle spiagge, ai parchi costieri e alle attività ricreative. Una Città dei 15 Minuti ben pianificata potrebbe consentire ai residenti

di godere appieno delle risorse naturali e culturali che la città ha da offrire, senza la necessità di lunghi spostamenti o di una pesante impronta ecologica.

Nel 2022 Bari ha registrato un incremento del 3,5% delle piste ciclabili rispetto all'anno precedente<sup>6</sup>. Le strade pedonali, le piste ciclabili e il trasporto pubblico ben sviluppato potrebbero rendere possibile per i residenti di Bari raggiungere facilmente il lavoro, le scuole, i negozi e i servizi sanitari a pochi passi da casa. Questo non solo ridurrebbe la dipendenza dai veicoli privati, ma contribuirebbe anche a ridurre l'inquinamento atmosferico e il traffico congestionato, migliorando così la salute pubblica e l'ambiente. Tra le azioni che favoriscono la prossimità possiamo citare alcuni progetti come Colibrì, una rete di undici biblioteche di quartiere, il finanziamento di nuovi progetti di impresa sociale nelle aree più fragili della città attraverso contributi a fondo perduto, grazie ai quali sono nati ciclofficine, centri sportivi, lavanderie e orti sociali, portierati di prossimità.

Tuttavia, Bari è nel 2020 tra i comuni capoluogo di città metropolitana con una quota di trasporto pubblico locale inquinante maggiore, addirittura superiore ai tre quarti dell'offerta totale. Inoltre, a Bari, le concentrazioni di NO<sub>2</sub> nel periodo 2006-2022 hanno subito una drastica riduzione, ma non sono stati registrati né valori inferiori al limite per la protezione della salute umana - da raggiungere entro il 1° gennaio 2030 - previsti dalla proposta europea, né a quelli indicati dalle linee guida OMS 2021<sup>27</sup>.

## **7.2 Taranto: una trasformazione verso la sostenibilità**

Taranto, situata sulla costa ionica, è conosciuta per il suo porto e il suo ruolo nell'industria siderurgica. La città affronta sfide ambientali legate all'industria pesante e sta cercando di trasformarsi in una comunità più sostenibile. Tuttavia, l'aria è ancora inquinata a Taranto con valori che, pur restando al di sotto dei limiti di legge attualmente in vigore, si attestano al di sopra della soglia di rilevanza sanitaria (OMS)<sup>7</sup>. L'implementazione del modello delle Città dei 15 Minuti potrebbe essere una parte fondamentale di questo processo di trasformazione.

L'accesso a servizi sanitari di qualità, istruzione, spazi verdi e attività culturali potrebbe essere notevolmente migliorato attraverso una pianificazione urbana incentrata sul cittadino. La creazione di una rete di trasporti pubblici efficiente e sostenibile, insieme a una maggiore attenzione alle esigenze dei pedoni e dei ciclisti, potrebbe rivoluzionare la vita quotidiana dei cittadini di Taranto.

---

<sup>6</sup> Fonte: 6° Rapporto Mobilitaria 2023 “Mobilità 2030: aria pulita, decarbonizzazione e spazi sicuri nelle grandi città italiane” a cura di Donati Anna, Petracchini Francesco, Gasparini Carlotta, Tomassetti Laura, Montiroli Cassandra, Talluri Marco, Leonardi Cristina

<sup>7</sup> [https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/CC2023\\_TARANTO2030.pdf](https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/CC2023_TARANTO2030.pdf)

La sostenibilità ambientale è un aspetto cruciale di questa visione. La riduzione dell'uso dell'auto privata, la promozione di veicoli elettrici e la creazione di zone a basse emissioni contribuirebbero in modo significativo a mitigare l'impatto ambientale della città. Taranto potrebbe diventare un esempio di come una città può affrontare le sfide ambientali e abbracciare uno stile di vita più sostenibile.

### **7.3 Gli indicatori per Bari e Taranto**

L'implementazione delle Città dei 15 Minuti a Bari e Taranto richiederebbe la definizione di indicatori chiari e misurabili. Ecco alcuni dei principali indicatori che potrebbero essere utilizzati per valutare l'efficacia di questo modello:

1. **Riduzione del Traffico:** il numero di veicoli privati in circolazione diminuisce significativamente, riducendo la congestione stradale.
2. **Qualità dell'Aria:** I livelli di inquinamento atmosferico si abbassano, migliorando la salute pubblica.
3. **Accesso ai Servizi:** La percentuale di residenti che possono raggiungere servizi essenziali a piedi o in bicicletta entro quindici minuti aumenta in modo significativo.
4. **Economia Locale:** Si osserva una crescita nell'economia locale grazie all'apertura di attività commerciali vicine alle abitazioni.
5. **Partecipazione Attiva:** I cittadini partecipano attivamente alla pianificazione urbana e alla definizione dei percorsi pedonali e ciclabili.
6. **Sostenibilità Ambientale:** Si riducono le emissioni di gas serra e l'impatto ambientale complessivo della città.

Bari e Taranto hanno l'opportunità di abbracciare una visione di città più sostenibili, inclusive e orientate al cittadino. Le Città dei 15 Minuti offrono una strada percorribile per raggiungere questi obiettivi, mettendo l'accento sull'accessibilità, la sostenibilità e la qualità della vita. La pianificazione urbana dovrebbe essere guidata dalla consapevolezza che le città sono per le persone, e quindi dovrebbero essere progettate per migliorare la vita di tutti i cittadini. Questo modello offre l'opportunità di creare comunità più forti, connesse e sostenibili, in cui le persone possono godere appieno dei benefici di una vita urbana di alta qualità.

L'adozione delle Città dei 15 Minuti richiede uno sforzo collettivo da parte dei cittadini, delle autorità locali e delle parti interessate. La pianificazione dovrebbe essere guidata dalla visione di un futuro in cui le persone possono vivere in città che rispondono alle loro esigenze, in cui possono accedere facilmente ai servizi essenziali e in cui possono godere di un'alta qualità della vita. Le mappe in Figura 5 e 6 rappresentano una fotografia di quanto sono oggi '15 minuti' le città di Bari e Taranto. Se in centro città si trova tutto, ci sono diversi quartieri che sono molto più isolati, indicati da esagoni rossi e arancioni. Per entrambe le aree delle città di

Bari e Taranto, l'uso e il monitoraggio dell'indice possono supportare i policy makers nell'aiutare le città a fare un passo avanti per rigenerare le periferie in quartieri più accessibili, giusti e vivibili per tutti.

Bari e Taranto hanno l'opportunità di diventare esempi di città che abbracciano il futuro e si impegnano per un cambiamento positivo. L'adozione delle Città dei 15 Minuti può trasformare queste città in luoghi in cui la sostenibilità, l'accessibilità e la qualità della vita sono al centro di tutto.

Figura 5 – Bari 2030, Rapporto Clean Cities

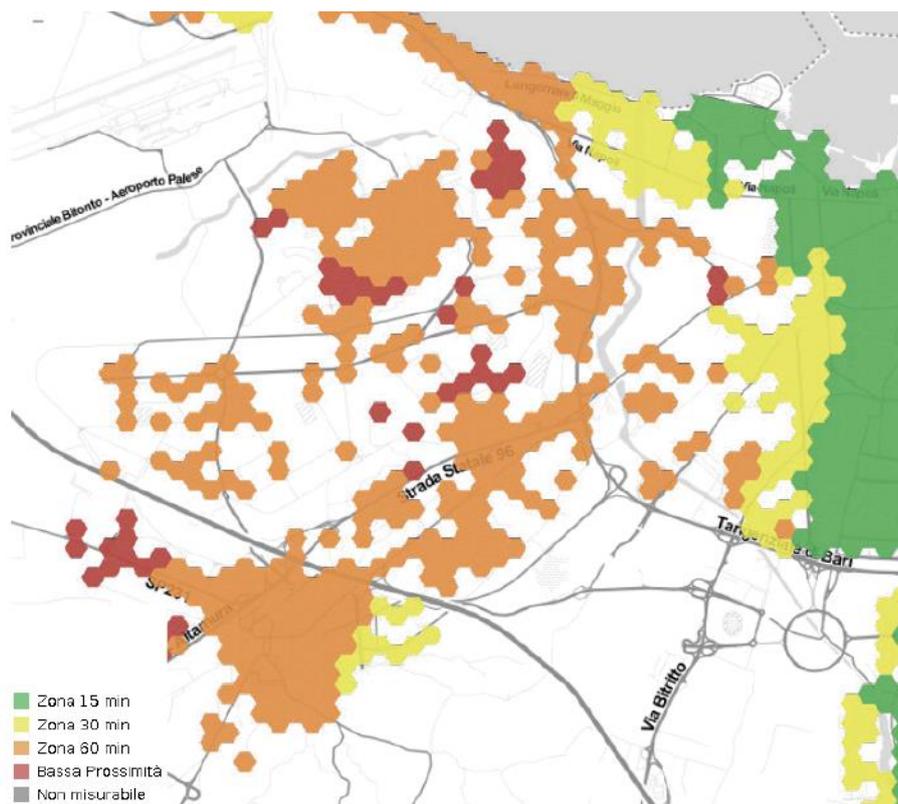
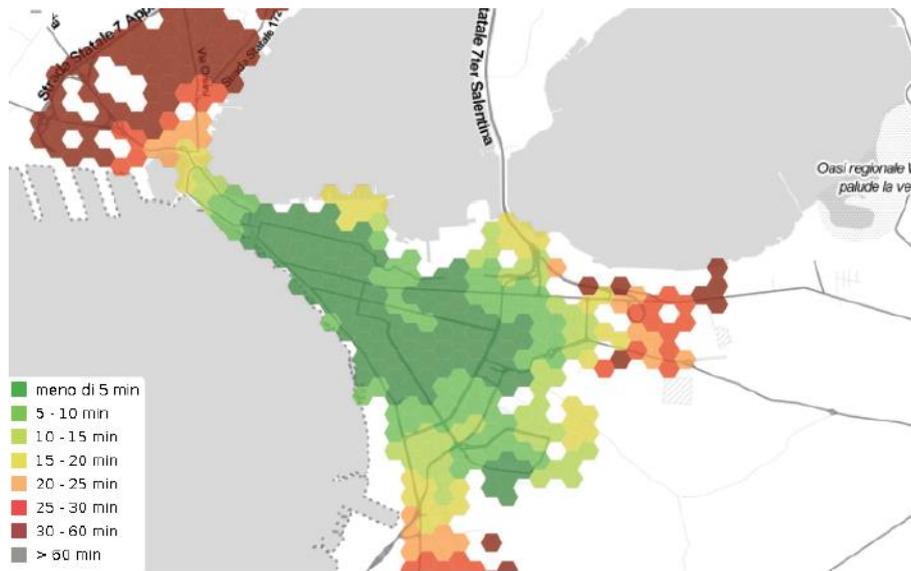


Figura 6 – Taranto 2030, tratto da Rapporto Clean Cities



### Riflessioni conclusive

In sintesi, la Città dei 15 Minuti rappresenta una visione audace e innovativa per il futuro delle città. Promuove la mobilità sostenibile, l'accessibilità equa e la partecipazione attiva dei cittadini nella pianificazione urbana. Questa visione, promossa da esperti urbanisti come Carlos Moreno, si basa sull'idea che una città ideale dovrebbe consentire a tutti i suoi cittadini di accedere a tutti i servizi essenziali entro quindici minuti a piedi o in bicicletta dalla propria abitazione. Questo approccio rivoluzionario sta guadagnando sempre più attenzione e sta prendendo piede in città di tutto il mondo, spingendo i policy makers a rendere le città spazi più inclusivi, vivibili e sostenibili. Numerose città globali hanno già intrapreso il cammino verso la trasformazione in Città dei 15 Minuti, offrendo modelli virtuosi per altre città.

In questo lavoro si è proposto questo modello di città per Bari e Taranto. Queste due città possono beneficiare enormemente dalla transizione alle Città dei 15 Minuti, per creare città più inclusive, vivibili, e sostenibili. La collaborazione tra i vari livelli di governo, insieme alla partecipazione dei cittadini, è essenziale per trasformare questa visione in realtà. L'obiettivo è creare città in cui tutti possano accedere facilmente ai servizi e alle opportunità, indipendentemente da chi sono e da dove vivono. La Città dei 15 Minuti rappresenta una svolta nella pianificazione urbana e può portare a una migliore qualità della vita per tutti i cittadini.

## Bibliografia

- Afrin S., Chowdhury F. J., & Rahman M. M. (2021). COVID-19 pandemic: Rethinking strategies for resilient urban design, perceptions, and planning, *Frontiers in Sustainable Cities*, n. 3, vol. 32. <https://doi.org/10.3389/frsc.2021.668263>
- Allam Z., Nieuwenhuijsen M., Chabaud D. & Moreno C. (2022). The 15-minute city offers a new framework for sustainability, liveability, and health, *The Lancet Planetary Health*, n. 6 (3), e181–e183.
- Balletto G., Ladu M., Milesi A. & Borruso G. (2021). A methodological approach on disused public properties in the 15-Minute City perspective, *Sustainability*, n. 13 (2), 593. <https://doi.org/10.3390/su13020593>
- Bergantino A. S., Intini M. & Tangari L. (2021). Influencing factors for potential bike-sharing users: An empirical analysis during the COVID-19 pandemic, *Research in Transportation Economics*, n. 86, 101028.
- Bergantino A. S., Buonarota M., Buongiorno A. & Intini M. (2023). Regional multimodal accessibility: Policies and strategies for sustainable tourism destinations in coastal areas, *Research in Transportation Business & Management*, n. 48, 100872.
- Di Marino M., Tomaz E., Henriques C. & Chavoshi S. H. (2023). The 15-minute city concept and new working spaces: a planning perspective from Oslo and Lisbon, *European Planning Studies*, n. 31 (3), pp. 598-620.
- Frank L. D. et al. (2010). Many Pathways from Land Use to Health: Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality, *Journal of the American Planning Association*.
- Gould E. (2020), The 15-minute city, *Transform*, <https://transform.iema.net/article/15-minute-city>.
- Hidalgo A. (2020). *La Ville du Quart d'Heure: Pour une Ville Plus Accessible et Solidaire*, Editions de l'Observatoire.
- Khavarian-Garmsir A. R., Sharifi A. & Sadeghi A. (2023) The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods, *Cities*.
- Levine J. (2020). A century of evolution of the accessibility concept, *Transportation Research Part D*, n. 83. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102309>

- Litman T. (2021). *Land Use Impacts on Transportation: A Review of the Literature*, Victoria Transport Policy Institute.
- Manzini E. (2021). *Abitare la prossimità: Idee per la città dei 15 minuti*, EGEA spa.
- Moreno C. (2016). *La Città dei 15 Minuti: Spazi Urbani, Mobilità e Qualità della Vita*, Lavoisier.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C. & Pratlong F. (2021). Introducing the ‘15-minute city’: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities, *Smart Cities*, n. 4 (1), pp. 93–11. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>.
- Mouratidis K. (2017). Is compact city livable? The impact of compact versus sprawled neighbourhoods on neighbourhood satisfaction, *Urban Studies*, n. 55 (11), pp. 2408–2430. <https://doi.org/10.1177/0042098017729109>.
- Olivari B., Cipriano P., Napolitano M. & Giovannini L. (2023). Are Italian cities already 15-minute? Presenting the Next Proximity Index: A novel and scalable way to measure it, based on open data, *Journal of Urban Mobility*, n. 4, 100057.
- Pucci P., Lanza G. & Carboni L. (2023), *Un indice per misurare la accessibilità di prossimità*.
- Shaheen S., Bell C., Cohen A., Yelchuru B. & Hamilton B. A. (2017). Travel behavior: Shared mobility and transportation equity (No. PL-18-007), *United States. Federal Highway Administration, Office of Policy & Governmental Affairs*.
- Sheller M., & Urry J. (2006). The new mobilities paradigm, *Environment and planning A*, n. 38 (2), pp. 207-226.
- Silva C., Büttner B., Seisenberger S. & Rauli A. (2023). Proximity-centred accessibility—A conceptual debate involving experts and planning practitioners, *Journal of Urban Mobility*, 4, 100060.