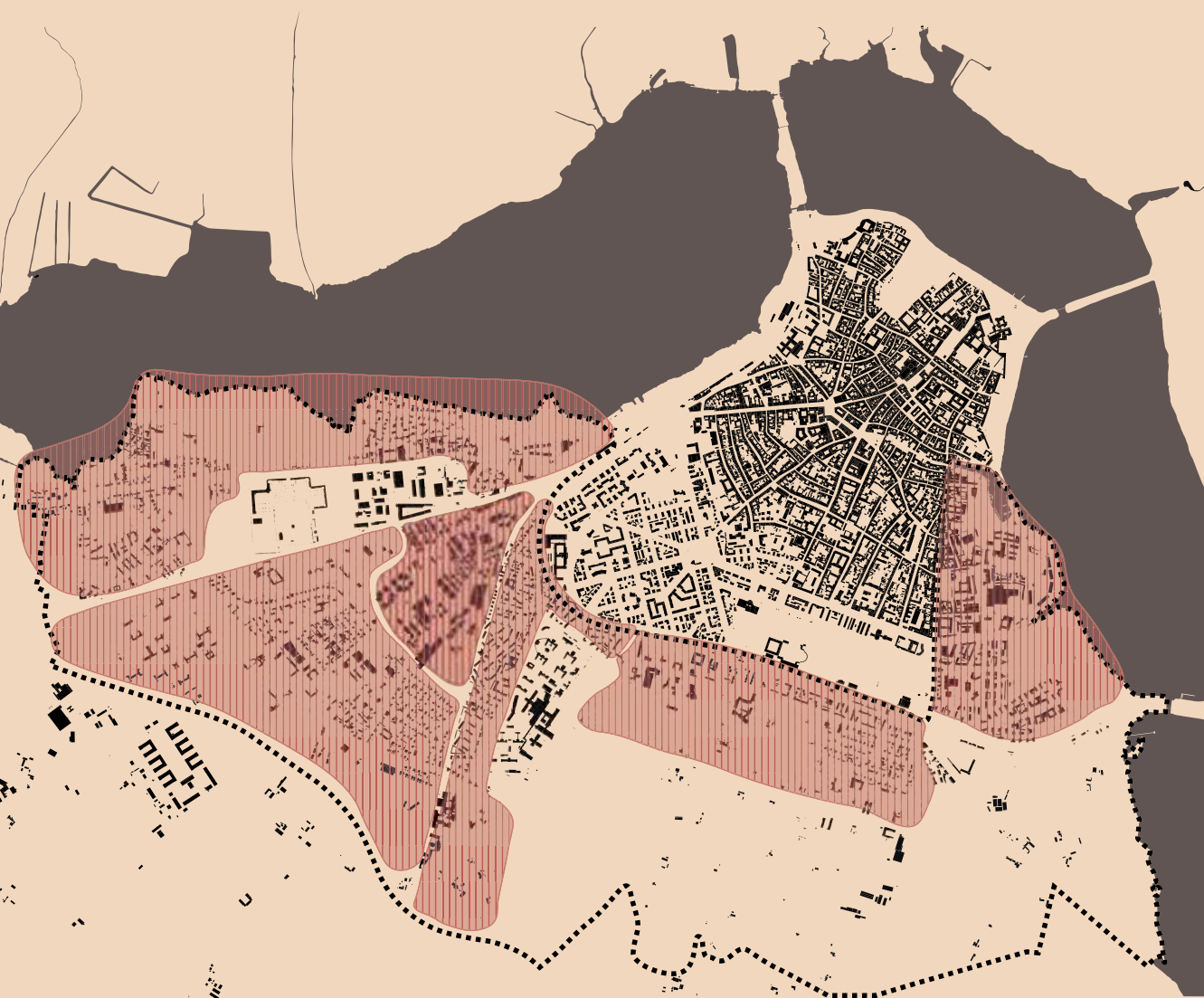


# SISTEMI DI PROSSIMITÀ URBANA

---

PROSSIMITÀ COME STRATEGIA URBANA PER LA PERIFERIA SUD DI MANTOVA









# POLITECNICO DI MILANO

Polo territoriale di Mantova  
Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni  
**Architectural Design and History**

# SISTEMI DI PROSSIMITÀ URBANA

PROSSIMITÀ COME STRATEGIA URBANA PER  
LA PERIFERIA SUD DI MANTOVA

# INDICE

## 00

### abstract

## 01

### conoscere la prossimità

1. Dalla città delle distanze a quella della prossimità: introduzione con attenzione al fenomeno pandemico del COVID-19 003
2. Definizione di prossimità e le diverse sfumature del termine 005
3. Evoluzione del termine nella storia: dall'origine fino alla pandemia del COVID-19 013
4. Il ruolo di Carlos Moreno e l'idea della "città dei 15 minuti" 037
5. Critiche al nuovo concetto di "città dei 15 minuti" 047
6. Domande di ricerca analizzabili mediante i casi studio 050

## 02

### indagare la prossimità

1. Introduzione ai casi studio 057
2. Parigi: Ville Du Quart d'Heure 061
  - 2.1 Il quartiere di Place Des Fêtes 063
3. Barcellona: Superblocchi 067
  - 3.1 Superblocco di Sant Antoni 069
4. Melbourne: Quartieri dei 20 minuti 073
  - 4.1 Il quartiere di Mambourin 075
5. Milano: Diversi modelli di analisi 079
  - 5.1 Analisi svolte da Systematica 080
  - 5.2 NIL - Nuclei d'identità locale 083
  - 5.3 Piazzale Bacone e vie limitrofe 087
6. Elementi rilevanti e concetti chiave portati alla luce dalle analisi sui casi studio 091
7. I temi di progetto che sostengono la prossimità 097

## 03

### mettere a terra la prossimità

1. Caso studio: periferia sud dell città di Mantova 103
2. Il policentrismo della periferia sud di Mantova 105
  - 2.1 Permanenze storiche 107
  - 2.2 Mappa generale del policentrismo 111
3. La crescita insediativa della periferia sud di Mantova 113

3.1	CTR, 1982	115
3.2	CTR, 1994	117
3.3	Ortofoto, 2003	119
3.4	CTR, 2016	121
3.5	Mappa generale della crescita insediativa	123
3.6	Morfologie territoriali	125
3.7	Dati statistici legati alla crescita insediativa	126
3.8	Densità edilizia del sistema insediativo	127
3.9	Contributo dell'urbanistica alla crescita insediativa	129
4.	La sostenibilità urbana nella periferia sud di Mantova	135
4.1	Mappa generale della sostenibilità urbana	137
4.2	Insediamiento urbano	139
4.3	Paesaggio	141
4.4	Infrastrutture	143
5.	Criticità ed opportunità della periferia sud di Mantova	145
5.1	Criticità ed opportunità	147
5.2	Mappa generale delle criticità ed opportunità	151
6.	Definizione dei sistemi di prossimità urbana	153
6.1	Processo grafico di definizione dei sistemi di prossimità	157
6.2	Mappa generale dei sistemi di prossimità urbana	161
7.	SWOT analisi dei sistemi di prossimità urbana	163
8.	Lettura del progetto urbano attraverso la prossimità	167
9.	Analisi del terzo sistema di prossimità urbana	171
9.1	Mappa generale del terzo sistema di prossimità urbana	173
10	Concept plan di progetto del terzo sistema di prossimità urbana	189
10.1	Visione di progetto	191
10.2	Mappa generale del concept plan di progetto	193

## 04

### **futuro della prossimità**

1.	Gli strumenti necessari per raggiungere la prossimità	203
2.	Conclusioni sul progetto urbano di prossimità	208
3.	Riflessioni finali e sviluppi futuri della prossimità	209

## 05

### **tavole di progetto**

216

## 06

### **fonti**

1.	Riferimenti iconografici	243
2.	Bibliografia generale   Sitografia generale	248



# ABSTRACT

Si è abituati a vivere in città contemporanee in cui il tempo è scandito dal dinamismo e dalla frenesia delle attività che le caratterizza. Le città si allargano e si trasformano senza sosta, facendo in modo che siano i cittadini a adattarsi ai suoi cambiamenti; per questo, il tempo di lavoro, il tempo libero e il tempo di vita, viene impiegato dagli stessi per lo più negli spostamenti necessari per raggiungere i luoghi lontani della città. Ad un certo punto della storia però, questo modello è entrato in crisi in quanto ritenuto inadeguato per risolvere i problemi legati alla crisi ambientale e sanitaria; quest'ultima fa riferimento alla pandemia di COVID-19 che il Paese ha dovuto affrontare e sta ancora attraversando ad oggi. A tale visione di città delle lunghe distanze da percorrere, dunque, se ne è affiancata un'altra più appropriata, ossia quella della prossimità. Come è descritto nel seguente elaborato, essa non è un concetto di nuova scoperta, ma è stato ripreso nelle pianificazioni urbane solo negli ultimi anni, grazie anche all'introduzione del concetto di "città dei 15 minuti" definito da Carlos Moreno. La prossimità, dunque, rappresenta un tentativo di far convergere la vita in uno spazio a misura d'uomo in cui tutto ciò di cui necessitano le persone può trovarsi a pochi minuti a piedi o in bicicletta da casa. Si immagina una città diversificata nelle funzioni, caratterizzata da un mix di spazi pubblici e verdi, di aree residenziali, di attività produttive e commerciali, dove tutto è connesso grazie a dei collegamenti che incentivano soprattutto la mobilità lenta ed i mezzi di trasporto sostenibili. Inoltre, così facendo, si definiscono nel territorio delle opportunità e delle dinamiche in grado di far capire alle persone l'essenza di ciò che costituisce l'esperienza urbana. Nel mio elaborato di tesi però, ho deciso di indagare il tema della prossimità

non solo da un punto di vista teorico, ma cercando anche di definire un approccio pratico che mi permetta di comprendere a quali condizioni la prossimità può generare nuove forme dell'abitare. Per questo, dopo una prima fase di conoscenza e di indagine, in cui ho selezionato ed analizzato alcune esperienze di progetto di prossimità nelle città di Parigi, Barcellona, Melbourne e Milano, ho ritenuto necessario provare a mettere a terra questa strategia urbana scegliendo come area di progetto la periferia sud della città di Mantova. La mancanza di servizi, di attività locali, di spazi pubblici e di connessioni efficaci di questa parte di città, fa sì che essa diventi solo un luogo di passaggio non vissuto dalle persone in quanto considerato non sicuro. Si vuole, dunque, provare a realizzare un progetto urbano per cercare di riattivare questo luogo ormai privo di identità e spesso abbandonato dagli stessi cittadini. L'idea generale è quella di definire una visione policentrica che permetta di individuare nel territorio una serie di centralità riconoscibili per funzione, che a loro volta vengono incluse in sistemi di prossimità urbana in grado di instaurare delle relazioni con ciò che li circonda. Tali sistemi, delimitati da bordi variabili, rappresentano gli ambiti urbani in cui si è provato ad applicare alcune azioni ed interventi; queste attività rientrano nelle cinque categorie che solitamente vengono utilizzate nel progetto urbano e che in questo caso sono state rilette con la prossimità. È da considerare che non esiste un unico modello di città di prossimità applicabile in egual modo in tutte le situazioni urbane; per questo motivo, lo scopo del mio progetto è quello di definire delle linee guida che possano favorire la prossimità nel territorio raggiungendo di conseguenza anche gli ideali di inclusività, sostenibilità e resilienza.



“ La vicinanza è fondamentale ma non è solo vicinanza: è diversità, è vitalità, è avere opportunità culturali, educative, lavorative, abitative in circa 30 minuti...i minuti sono solo un modo per riferirsi a quel sogno.

”

Hernandez, 2021 citata in Hixson, Lindsay, 2021









# 01

## conoscere la prossimità

01. Idea concettuale che descrive la città della prossimità. in: Harrington, 2020

### 1.1 DALLA CITTÀ DELLE DISTANZE A QUELLA DELLA PROSSIMITÀ: INTRODUZIONE CON ATTENZIONE AL FENOMENO PANDEMICO DEL COVID-19

Le città del secolo scorso sono state concepite partendo dal concetto di efficienza e di specializzazione. Per molto tempo, infatti, esse sono state soggette alla politica della **specializzazione territoriale** in cui il territorio veniva diviso in aree omogenee secondo determinate caratteristiche sociali ed economiche. In queste aree, successivamente si è concentrata la domanda e quindi di conseguenza l'offerta di alcune tipologie di servizi e di attività specifiche. Si potevano trovare aree differenti in cui lavorare, divertirsi, studiare ed infine abitare. Inizialmente, solo le attività produttive e più inquinanti si dislocavano in zone lontane dalle residenze. Ma piano piano, anche le attività d'ufficio e commerciali, per essere più efficienti, cominciarono ad essere trasferite in aree riservate al fine di offrire alle persone una maggiore scelta di servizi. In questo modo, le città della modernità si

sono evolute in modo sempre più frammentato e divise in zone in cui le persone per raggiungere un luogo dovevano continuamente spostarsi da una prossimità funzionale all'altra per trovare i servizi di cui avevano bisogno [Manzini, 2021; Alessandria, 2021].

Questa disparità di servizi ha creato nelle città una forte disomogeneità sia dal punto di vista territoriale che sociale e culturale. Infatti, esistono per esempio quartieri che crescono economicamente mentre altri si trovano in difficoltà; alcuni che sono integrati socialmente tra di loro, dove i cittadini formano una comunità coesa, mentre altri in cui esiste un forte disagio sociale. Tutte queste disparità, di sopra descritte, possono avere delle gravi conseguenze negative sulla qualità della vita delle persone che vivono in queste aree. È importante sottolineare anche che la differenza maggiore si riscontra soprattutto tra il centro e le periferie. Infatti, spesso la crescita non controllata delle periferie urbane porta alla creazione di quartieri molto estesi con pochi servizi e di scarsa

qualità, difficilmente raggiungibili visto che solitamente si ha una carenza di trasporto pubblico locale. Ci sono dunque vari fattori sociali, economici, culturali che contribuiscono a creare una fisionomia sociale dei quartieri. Spesso questo ha anche un effetto molto negativo perché il divario che si crea tra le persone che vivono in queste aree diventa troppo ampio, creando dei veri e propri “ghetti” da cui è impossibile sfuggire e in cui le persone si sentono sempre in pericolo.

Le città moderne appena descritte vengono, dunque, definite da Manzini [2021] come **città delle distanze** dove prevale l'idea della **prossimità specializzata**, in cui alle persone viene offerta una sola opportunità al di fuori delle funzioni essenziali di sopravvivenza, quali lavorare, studiare, abitare ed avere tempo libero da passare nel proprio quartiere [Manzini, 2021].

Inoltre, il secolo scorso è stato caratterizzato dall'avvento e dall'innovazione dei **trasporti** e delle **telecomunicazioni** che hanno profondamente modificato la distribuzione dei servizi e delle attività sul territorio e hanno creato un profondo dissesto anche nella pianificazione urbana delle città. Infatti, negli anni precedenti incentivando questi settori, che hanno generato notevoli quantità di inquinamento e di traffico all'interno delle città, si ha fatto prevalere il “progresso” e lo “sviluppo economico” a discapito della mobilità lenta e dei servizi di prossimità [Manzini, 2021].

Ad oggi, a fronte anche dell'**emergenza sanitaria** che le città hanno dovuto affrontare in questi due anni, è possibile affermare che le **città delle distanze** non funzionano più. Inoltre, la crisi ambientale e sociale dei Paesi è stata accelerata dalla pandemia che ha colpito il mondo intero: il COVID-19. Il distanziamento sociale richiesto e l'impossibilità delle persone di uscire e di usufruire dei servizi urbani essenziali al di fuori del loro quartiere, ha dato la possibilità a molti urbanisti di ripensare e riorganizzare le città contemporanee, in modo più sostenibile ed ecologico. Più in generale si può affermare che l'**emergenza sanitaria** ha cambiato drasticamente non solo gli individui, ma anche l'uso e la percezione che essi avevano degli spazi e delle città che si sono ritrovate deserte durante il periodo di isolamento, mostrandone in questo modo le carenze e le nuove necessità che queste identità frammentarie mostrano in caso di un'emergenza come quella passata.

Questo grande **esperimento sociale**, provato durante il lockdown da miliardi di persone, non può non avere conseguenze sul futuro prossimo. Esse però non devono essere considerate solo negativamente, in quanto sembra che la pandemia abbia cambiato anche in modo positivo le abitudini quotidiane delle persone, le quali hanno dovuto rispettare le misure restrittive imposte dal governo per qualche mese. Da questo ne deriva che, l'uso limitato dell'automobile con la conseguente riduzione drastica dei fattori inquinanti, l'incentivo della mobilità alternativa e lenta, la frequentazione dei negozi vicini a casa, lo smart working, la didattica a distanza e la creazione di rapporti di quartiere con il vicinato, sperimentando la forma dell'abitare condiviso, hanno permesso di ripensare e riorganizzare le strategie di sviluppo e di pianificazione delle città post-covid [Spada, 2020]. Come afferma Spada [2020] la pandemia ha reso le persone più coscienti dei limiti che hanno gli esseri umani e la necessità di porre un limite ai comportamenti egoisti che producono disuguaglianza sociale tra le persone, riducendo così le risorse naturali. Dopo l'esperienza che il mondo ha vissuto con il COVID-19 non è più possibile applicare un modello di sviluppo incentrato sul progresso economico senza limiti e sulle lunghe distanze da percorrere.

“ **Il trauma sociale è tanto profondo e radicale che può essere superato solo con una visione altrettanto radicale del cambiamento che dovrà avere il segno inequivocabile della riconversione ecologica.** ”

Spada, 2020

Con la pandemia si è fatto strada, dunque, un concetto che non è nuovo, ma che ha trovato le sue condizioni più favorevoli durante la pandemia e il lockdown: la **prossimità**. Essa permette di immaginare nuove dimensioni in grado di generare un welfare urbano a grandezza di quartiere e realizzato a misura d'uomo, dove tutti i servizi sono facilmente accessibili in pochi minuti a piedi o in bicicletta dai cittadini. Perciò, se nel passato l'obiettivo era quello di far funzionare principalmente le cose pur essendo lontani, sempre più lontani, ad oggi invece l'idea è quella di far funzionare le cose essendo vicini, sempre più vicini a ciò che serve [Manzini, 2021].

## 1.2 DEFINIZIONE DI PROSSIMITÀ E LE DIVERSE SFUMATURE DEL TERMINE

Durante la pandemia la prossimità ha rappresentato la vita quotidiana di milioni di persone. Partendo dalla definizione che viene suggerita dai dizionari della lingua italiana, per **prossimità** si intende una:

“Distanza ravvicinata rispetto a qualcuno o a qualcosa nello spazio o nel tempo.”

Treccani, 2022

Questa definizione è la stessa che viene utilizzata quando si parla di **città di prossimità**. Il concetto viene posto in relazione alla condizione di essere **vicini in modo fisico** nello spazio e in cui gli elementi possono facilmente entrare in contatto diretto tra di loro perché si trovano a brevi distanze. Il termine distanza però è ancora enigmatico in quanto è relativo ad ogni persona, la quale ha una percezione differente di lontananza e di tempo, influenzata da diversi fattori, personali e no. Inoltre, quando si fa riferimento al concetto di **prossimità** si considera anche una parte emotiva, un sentimento, che deriva dalla volontà personale di condividere qualcosa con qualcuno [Manzini, 2021].

Come è già stato anticipato, il termine “in prossimità” non è nuovo, ma è stato ripreso recentemente da differenti discipline, soprattutto nel periodo post-pandemico. Esse cercano di mettere in luce diverse caratteristiche e lo interpretano in relazione al loro campo di applicazione. Perciò, quando si parla di prossimità si deve considerare tutte le sue possibili sfumature e caratterizzazioni, tra cui quelle definiti nel 2005 da **Ron Boschma** nell’ambito della geografia sociale [Manzini, 2021]. Nei suoi studi esso propone cinque dimensioni di prossimità che sono:

1. Geografica;
2. Sociale;
3. Cognitiva;
4. Organizzativa;
5. Istituzionale.

La prossimità si misura prima di tutto in modo **geografico** definendo la distanza tra due entità definite: si può considerare una **distanza assoluta** tra le persone, cose e luoghi e una **funzionale** che valuta invece il tempo o i costi necessari per spostarsi da un luogo ad un altro. La prossimità geografica permette una maggior collaborazione, trasmissione e

scambio di conoscenze tra i diversi attori (chiamati entità) che si relazionano [Bertoncin et al., 2015].

“La distanza spaziale o fisica tra gli attori economici nel suo significato assoluto e relativo.”

Boschma, 2005 citato in Evangelista 2016

Le tecnologie dell’informazione hanno ad oggi moltiplicato le modalità di comunicazione ed interazione mettendo in discussione il ruolo della prossimità geografica, anche se essa è intrinseca nelle persone e quindi raggiungibile solo attraverso l’interazione fisica diretta tra gli attori [Evangelista, 2016].

La **prossimità sociale**, invece, considera i rapporti interrelazionali, spesso di fiducia, tra entità differenti che appartengono allo stesso spazio. Ci possono essere differenti legami di parentela, di amicizia o di lunga frequentazione che permettono di arrivare a creare una prossimità sociale [Manzini, 2021]. Queste relazioni che si vanno a creare possono essere divise in deboli e forti come affermava Granovetter [Evangelista, 2016]. La forza che li contraddistingue è determinata da quattro fattori, quali:

1. Il **tempo** dedicato alle relazioni;
2. L’**intensità emotiva** che unisce due attori;
3. Il livello di familiarità e **confidenza** reciproca;
4. I **servizi** reciproci che intensificano il legame;

Come definisce dunque Granovetter con questa sua caratterizzazione delle relazioni, la prossimità sociale necessita di essere coltivata all’interno di relazioni tra i diversi attori che possono appartenere o allo stesso “*community of practice*”, dunque allo stesso network relazionale, oppure presentare una similarità sociale tra le diverse organizzazioni del *network*. Da questo ne deriva per esempio che le organizzazioni simili dal punto di vista culturale, collaborano tra di loro in modo più efficace e veloce in quanto le conoscenze che devono essere trasmesse sono simili e dunque le incomprensioni tra le entità coinvolte sono ridotte [Evangelista, 2016].

Nel caso della **prossimità cognitiva**, invece, si cerca di mettere in relazione la capacità di raccogliere informazioni e la successiva elaborazione dei dati raccolti, cercando di apprenderne le peculiarità [Bertoncin et al., 2015]. Tale definizione è sostenuta

anche da Slavtech, citato in Evangelista [2016], il quale lega la prossimità cognitiva alla necessità di indagare comuni conoscenze nella ricerca dell'*absorptive capacity*. Esiste però un'altra definizione del termine teorizzata da Di Vincenzo, Evangelista e Masciarelli, i quali la definiscono come:

“ La misura in cui gli attori similarmemente percepiscono, interpretano, capiscono e valutano il mondo. ”

Di Vincenzo, Evangelista e Masciarelli, 2014  
citati in Evangelista 2016

Tale definizione viene ripresa anche da Manzini [2021], il quale definisce la **prossimità cognitiva** come quella in grado di vedere, interpretare e comprendere ciò che circonda le persone basandosi sulla vicinanza visiva. In questo modo si riesce a favorire lo scambio di comunicazione, di esperienze e di conoscenze tra un attore e l'altro.

La **prossimità organizzativa**, invece, è definita in base alla capacità che ha un'organizzazione di creare una relazione tra i suoi membri cercando di realizzare delle **interazioni funzionali**, ossia mediante lo sviluppo di regole e di comportamenti regolari, e **identitarie** quando invece si cerca di raggiungere una comune motivazione ed un uguale obiettivo [Bertoncin et al., 2015]. Più in generale questi due concetti permettono di specificare una definizione di prossimità organizzativa che segue una logica di:

1. **Appartenenza**, che corrisponde all'abilità delle organizzazioni di creare legami in quanto condividono lo stesso spazio relazionale;
2. **Similitudine**, nel caso in cui si ha la vicinanza degli attori in termini organizzativi e che condividono così gli stessi ideali [Evangelista, 2016].

“ Il sistema di rappresentazioni, o insieme di credenze, e la stessa conoscenza. ”

Torre, Rallet, 2005 citati in Evangelista 2016

La stessa definizione si può trovare anche nel libro di Manzini [2021] in cui viene ripreso il concetto di Boschma sull'importanza di mettere in relazione entità diverse che hanno in comune termini di strutture e processi interni all'organizzazione.

Infine, l'ultima prossimità descritta nel 2005 da Boschma era quella **istituzionale**. Spesso però questo termine si sovrappone al concetto di prossimità organizzativa e culturale, in quanto presenta nella definizione una sorta di ambiguità: da una parte sembra favorire una vicinanza alle disposizioni legislative, alle norme, alle condizioni lavorative e ai sistemi di contabilità; dall'altra, invece, cerca di mantenere delle relazioni con la routine e la cultura condivisa [Evangelista, 2016]. In entrambe le definizioni però traspare la volontà di creare uno spazio di rappresentazione comune, favorendone a sua volta un apprendimento collettivo [Cappello, 1999 citato in Evangelista, 2016]. Inoltre, come viene descritto da Bertoncin e dagli altri autori [2015], nella prossimità istituzionale si vuole tener conto anche del contesto sociale, politico, culturale all'interno del quale le organizzazioni operano. Essi fanno una distinzione anche tra **istituzioni formali** (imprese, strutture di governo, leggi, regolamenti) ed **istituzioni informali** (norme culturali, routine).

A questa classificazione negli anni si sono aggiunti altri concetti di prossimità ed in particolare quello **tecnologico** e quello **culturale**. Quando si parla di **prossimità tecnologica** non si considerano solo gli strumenti e i dispositivi che mediano tra gli input ed output o che creano nuovi prodotti o servizi, ma soprattutto si fa riferimento alla conoscenza che le entità coinvolte hanno sulle tecnologie [Knoben e Oerlemans, 2006 citati in Evangelista, 2016]. In particolare, con quest'ultima affermazione si fa un richiamo all'innovazione e agli **spillovers** di conoscenza. Per **spillover**, nel linguaggio economico, si intende un soggetto che sostiene i processi di innovazione di nuova conoscenza per la ricerca e lo sviluppo, in questo caso tecnologico. In recenti studi, si è notato che la conoscenza di un'impresa dipende fortemente dal grado complessivo di prossimità tecnologica che essa ha e questo favorisce ampiamente la creazione degli **spillovers** che sono più frequenti tra i vicini tecnologici [Evangelista, 2016].

A queste si aggiunge anche quella **culturale**, la quale solitamente è affiancata alle altre prossimità al fine di rendere più fluidi i processi. In particolare, essa diviene parte fondamentale delle relazioni inter-organizzative in quanto, per esempio, si è notato che organizzazioni simili dal punto di vista culturale possono comunicare maggiormente e condividere dei sistemi più efficacemente. La prossimità culturale facilita talvolta così



02. Schema che classifica i diversi tipi di prossimità. Sono state evidenziate quelle teorizzate da Boschma nel 2005. in: Evangelista, 2016

tanto le comunicazioni tra più organizzazioni che viene sovrapposta completamente alla dimensione organizzativa della prossimità [Evangelista, 2016].

Nello **schema**, riportato sopra, sono sintetizzate tutte le prossimità di cui si è parlato precedentemente al fine di comprendere in modo esaustivo come esse si relazionano. La prossimità geografica, organizzativa e cognitiva definiscono le tre macrocategorie di prossimità, le quali vengono poi suddivise in altri micro-gruppi. Come si può dedurre dallo schema dell'Evangelista [2016] non esiste mai una sola prossimità in quanto spesso esse funzionano in correlazione con le altre. Quella organizzativa, per esempio, mette in connessione la prossimità istituzionale, sociale e cognitiva; di conseguenza, anche quella cognitiva cerca applicazione anche nella prossimità culturale e tecnologica. L'unica a rimanere singola è quella **geografica**, la quale fa da contorno a tutte le altre. Essa, infatti, definendo la vicinanza fisica delle cose permette la realizzazione e l'applicazione delle altre, che altrimenti non avrebbero possibilità di esistere. Questo diagramma, inoltre, vuole porre luce sulle prossimità che già erano state teorizzate da Boschma e quelle invece che si sono sviluppate in seguito, ossia quella tecnologica e culturale che però non sono evidenziate nello schema.

Ma esistono anche altre sfumature di prossimità, oltre a quelle elencate, che si riferiscono di preciso al tema della città. Esse sono:

1. **Prossimità funzionali**, ossia quelle che permettono di vivere e di agire in modo sicuro nel territorio. Vengono definite funzionali in quanto tutte le "funzioni" vitali e necessarie alle persone si trovano in

continuità nella prossimità. I servizi e i beni comuni offerti dal luogo si incontrano e si intrecciano in questa prossimità al fine di migliorare la vivibilità del quartiere e del luogo in cui si trovano. Così facendo attraverso anche la varietà dei servizi proposti ed offerti si possono trovare differenti artefatti, quali edifici e prodotti propriamente collegati che animano il quartiere. Dunque, la natura, la numerosità ed infine la diversità caratterizzano e arricchiscono le diverse forme di questa prossimità [Manzini, 2021];

2. **Prossimità relazionali**, ossia quelle che generano legami tra differenti entità all'interno dello spazio. Essendo in prossimità, le persone trovano maggiore facilità nell'incontrarsi, nel collaborare, nel condividere, nel produrre identità comuni e avere cura reciproca. Solo attraverso un sistema di prossimità le persone hanno l'occasione di creare una **comunità diversificata** che permette di sfruttare tutti gli impulsi che vengono da ciò che la circonda [Comelli, 2021; Manzini, 2021];
3. **Prossimità ibride**, ossia quelle che permettono di costruire rapporti e relazioni con persone che si trovano in altre parti del mondo, condividendo ed interagendo con loro mediante l'utilizzo di internet. Questa tipologia di prossimità ha dato l'opportunità alle persone di rimanere connesse anche durante il periodo del lockdown dovuto al COVID-19, in cui ha preso forma lo scenario del *tutto da casa*. Infatti, attraverso la didattica a distanza, lo smart-working e le videochiamate con i parenti e gli amici si è potuto creare relazioni rimanendo chiusi in casa. È da considerare però che la pandemia ha costretto tutti a vivere in condizioni estreme

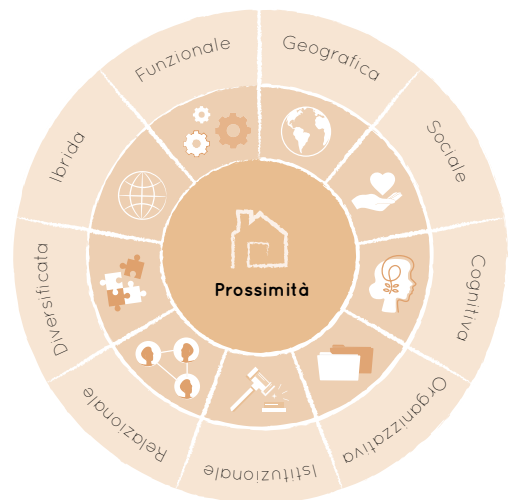
rimanendo ristretti nelle proprie abitazioni e portando così all'individualizzazione delle persone e la chiusura nel privato [Manzini, 2021]. Talvolta però, queste restrizioni non sono da considerarsi in modo negativo perché hanno permesso alle persone di passare del tempo nelle abitazioni con le loro famiglie, organizzando spesso incontri di prossimità con il vicinato, a volte anche grazie alla tecnologia;

4. **Prossimità diversificate**, ossia quelle che danno la possibilità alle persone di trovare nelle vicinanze tutto (o quasi) quello di cui hanno bisogno per vivere e sopravvivere. Queste prossimità sono legate a quelle funzionali: devono esserci funzioni diversificate all'interno di un quartiere affinché esso diventi attrattivo per i cittadini che vi ci vivono. In esse si devono trovare i servizi necessari legati alla funzione del vivere, lavorare, fornire, curare, imparare e godere, organizzati e distribuiti in modo fluido ed omogeneo nel territorio, al fine che essi siano accessibili a tutti [Moreno, 2020 citato in Rasero, 2020]. Tale prossimità si differenzia quindi da quella **specializzata**, di cui si è parlato nel paragrafo precedente, che caratterizza le città delle distanze e che offre al loro interno solo un'opportunità per ogni area.

Nello specifico, parlando delle **prossimità diversificate** è importante ricordare che nel passato prima che fossero disponibili tutti i mezzi di trasporto efficienti e prima della tecnologia e della connettività, i luoghi e le cose dovevano essere facilmente raggiungibili a piedi dalle persone. Ciò significa che tutti i servizi dovevano trovarsi in **prossimità** e dunque i villaggi e i quartieri della città premoderna dovevano necessariamente offrire una varietà di opportunità funzionali e relazionali. Si può affermare, dunque, che la prossimità deve:

1. Permettere una quantità di **servizi** e di **funzioni** al suo interno che siano **differenti** al fine di poter soddisfare i bisogni necessari delle persone. Ciò non significa che tutti i servizi, anche i secondari, si devono trovare nelle vicinanze, ma invece garantisce la possibilità di avere una qualità dell'offerta che viene proposta ai cittadini che saranno dunque invogliati ad usufruire delle attività presenti, sfruttando in questo modo anche lo spazio circostante e non andando a cercare i servizi al di fuori del quartiere;
2. Dare la possibilità alle persone di incontrarsi, chiacchierare, condividere e collaborare per **costruire una comunità**. Essa però

non deve escludere nessuno, in quanto ogni persona può dare il suo contributo in termini di cultura, tradizione, passioni e personalità. Possono essere coinvolti infatti una pluralità di attori quali per esempio gli enti locali, le associazioni, le organizzazioni di volontariato, i soggetti terzi ed infine tutti i cittadini. Ad oggi, nel creare comunità, si può dire che la prossimità è aiutata anche dalle nuove forme di tecnologia che permette a tutte le persone di essere sempre connesse e aggiornate su ciò che accade attorno a loro. Lo scopo infatti è quello di favorire le comunicazioni, lo scambio di esperienze e il trasferimento di conoscenze da una persona all'altra, anche in modo virtuale.



03. Schema che rappresenta tutte le diverse tipologie di prossimità

Ho provato, dunque, a sintetizzare tutte le diverse tipologie di prossimità nel grafico precedente. L'idea di realizzare un grafico circolare nasce dalla volontà di far capire che esiste un unico tipo di prossimità e non tante divise. Infatti, per **costruire la prossimità** è necessario creare un intreccio di relazioni e legami con tutte le componenti che si sono precedentemente descritte e che qui vengono sintetizzate, quali quelle geografiche, sociali, cognitive, organizzative, istituzionali, relazionali, diversificate, ibride e funzionali.

Così facendo, si può arrivare a definire la **prossimità abitabile**, ossia quella che si vuole indagare in questo testo, che offre molteplici servizi ed opportunità alle persone in modo integrato che si trovano fisicamente vicine tra di loro. Essa favorisce inoltre maggiori possibilità di incontro tra



le persone con le quali possono anche instaurare una conversazione [Manzini, 2021].

La **prossimità**, dunque, nasce dalla consapevolezza di un bisogno che è condiviso da più persone, le quali si trovano a condividere lo stesso spazio e territorio durante il giorno. Ma prossimità non significa solo essere fisicamente vicini alle attività e alle funzioni di cui si necessita, ma contiene soprattutto una componente emotiva: una prossimità in cui si è disposti ad ascoltare i problemi anche di chi è accanto a noi, cercando di risolverli in modo attivo e non essendo solo attori passivi disinteressati.

Per questi motivi è necessario, attraverso la prossimità, **ricucire il tessuto urbano**, non solo dal punto di vista urbanistico, ma anche delle comunità che vivono un territorio. Ciò che si vuole realizzare è una città in netto contrasto con quelle che fino ad oggi hanno caratterizzato il mondo, ossia quella delle distanze, descritta precedentemente, in cui la specializzazione dei sistemi di prossimità si traduce in distanza fisica anche tra le persone. La città della prossimità che si vuole raggiungere, dunque, è quella in cui si coltivano le **reti brevi** grazie alle quali i cittadini si sentono meno soli e hanno più possibilità di esprimersi e collaborare con gli altri. È opportuno però che tali reti brevi di cui si parla non siano isolate, ma si intreccino con le **reti lunghe** che collegano il sistema di prossimità con il resto della città e del mondo: solo in questo modo si dà la possibilità di ripensare la progettualità in modo creativo [Manzini, 2021]. Le reti brevi e lunghe possono essere facilmente tradotte all'interno della prossimità di quartiere, in cui l'obiettivo non è quello di creare degli spazi a sé stanti, chiusi rispetto le città; al contrario, l'idea è quella di realizzare dei quartieri sempre più sicuri in cui i percorsi interni sono collegati a quelli esterni e permettono una maggiore fruibilità dello spazio da parte di tutti gli utenti. I vicinati aperti e connessi forniscono la possibilità di creare una città che assorbe i caratteri degli individui che abitano e operano lo spazio. Si fa in questo caso riferimento all'espressione contemporanea del **localismo cosmopolita** citato anche da Manzini [2021]. Egli con tale termine vuole indicare la possibilità che hanno le persone di essere contemporaneamente legati alle tradizioni e alla cultura del luogo, ma allo stesso tempo di sentirsi liberi e aperti a nuovi flussi di idee, informazioni ed emozioni derivanti da altre realtà e persone. Quando questo equilibrio viene raggiunto

si riesce a definire un luogo che non è un'entità isolata, ma che diventa un nodo fondamentale in una rete fitta di connessioni. Si vengono per cui a definire delle reti brevi, come si anticipava prima, che rigenerano il tessuto sociale ed economico, insieme a reti lunghe che permettono invece di creare connessioni con tutto il resto della città.

“ **L'innovazione sociale ha creato una varietà di iniziative dotate di una forte dimensione locale: dalla rigenerazione dei quartieri, alla creazione di reti alimentari; dalla valorizzazione dell'artigianato locale, alle strategie per migliorare l'autosufficienza energetica delle comunità. Inventando e valorizzando nuove attività socioculturali ed economiche legate ai luoghi, queste innovazioni sociali hanno di fatto generato un nuovo senso del luogo e una nuova idea di località che possiamo chiamare localismo cosmopolita.** ”

Manzini, 2021

Attraverso tutti i contributi si è potuto comprendere come la **città della prossimità** possa essere un'opportunità per tutte le città di ripensare il tessuto urbano; ciò che è fondamentale capire però è come si può passare da una città delle distanze ad una della prossimità. La progettazione richiede un notevole sforzo per trasformare l'infrastruttura tecnica e sociale esistente per definire dei nuovi sistemi di prossimità e di conseguenza un nuovo ecosistema urbano usufruibile da tutti. Al fine di raggiungere questo obiettivo prosemico però si possono prevedere alcune azioni da attuare, quali:

- Prevedere la possibilità di **collocare** i servizi e le attività in prossimità dei cittadini;
- Posizionare attività che siano **differenti** tra di loro e che permettano di coinvolgere così utenti differenti;
- Favorire la **costruzione di una comunità** in grado di creare legami duraturi nel tempo e che coinvolga tutte le persone di cultura e



tradizioni differenti;

- **Connettere** in modo trasversale diverse aree di intervento al fine di creare un sistema interconnesso di relazioni da una parte all'altra della città;
- Prendersi **cura**, trovandosi spesso anche solo in prossimità fisica, dei corpi, delle identità e dell'ambiente che costituisce la città, cercando di dare continuità e migliorare il mondo in cui le persone vivono.

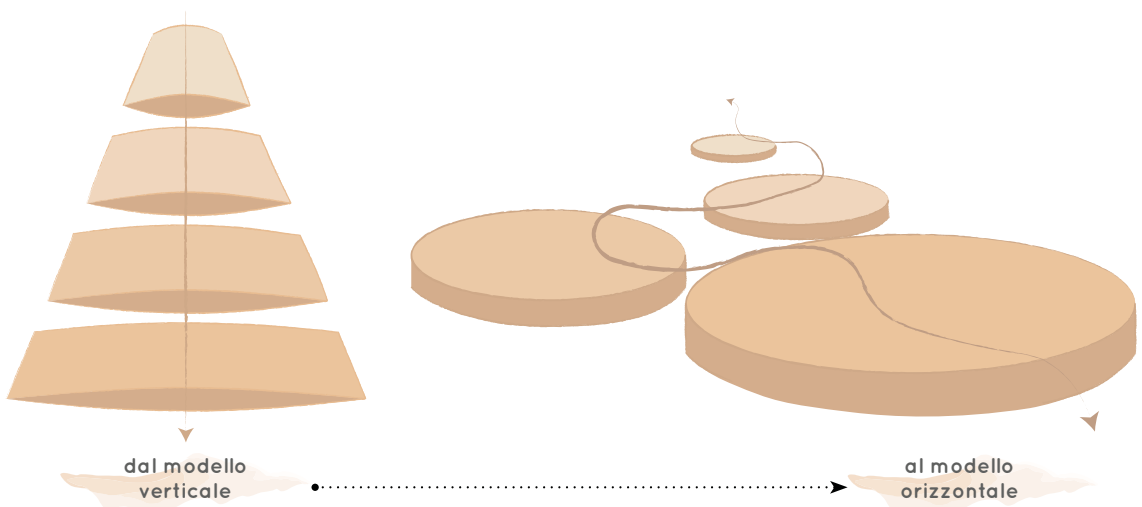
Il primo concetto permette di focalizzare l'attenzione sulla **riorganizzazione** e la **ricollocazione** dei sistemi di servizi, amministrativi e produttivi, che si trovano nelle città al fine di passare da dei *modelli verticali e gerarchici*, in cui alcuni servizi sono più importanti di altri, a modelli invece *orizzontali*, che favoriscono la distribuzione in modo omogeneo delle attività sul territorio portando così alla luce i nodi fondamentali da enfatizzare con la progettazione. Così facendo, si crea una prossimità funzionale in cui, come si è detto precedentemente, tutti i cittadini possono trovare i servizi di cui hanno bisogno e tutte le occasioni di lavoro. In molti casi, non si tratta di trovare nuovi spazi per i servizi, ma semplicemente di rigenerare e mantenere attività di prossimità che sono già esistenti, ma che stanno vivendo un momento di crisi. L'idea è, dunque, quella di lavorare nelle aree in cui la qualità dell'offerta è molto bassa, permettendo in questo modo di creare dei servizi più distribuiti nel territorio. In questo caso può diventare utile anche l'utilizzo della tecnologia che dà la possibilità a tutti di essere informati in tempo reale su ciò che accade vicino a loro.

Nello schema sotto riportato si cerca di

sintetizzare schematicamente il cambiamento che si vuole attuare con l'affermazione della "città della prossimità". Si vuole infatti passare da un modello in cui si presentano delle gerarchie di servizi o di poteri, ad una città invece in cui qualsiasi divisione funzionale, e talvolta sociale, non è accettata. In un modello orizzontale, infatti, tutti i servizi hanno la stessa importanza e non esiste l'inizio e la fine, ma tutto si ripete e si sviluppa omogeneamente.

Legandosi al primo concetto si può descrivere brevemente l'idea della **diversificazione**, di cui si è ampiamente parlato, all'interno del quartiere. Ciò che è importante ricordare è che esistono differenti tipologie di servizi e non tutti devono per forza coesistere nello stesso territorio. Offrendo dei servizi più diversificati, i cittadini sono più invogliati a percorrere le strade del quartiere e a frequentare i luoghi che lo compongono. Ma la diversificazione non è da intendere solo nel servizio che viene offerto, ma dalla possibilità di avere più funzioni che coabitano nello stesso spazio: vedremo anche in seguito, come sia possibile utilizzare lo stesso edificio per più attività durante le ore del giorno al fine di ottimizzare gli spazi ed anche i consumi.

In questo modo si riesce a raggiungere un altro obiettivo importante, la **creazione di una comunità**. Tale necessità di promuovere e sostenere le persone che vivono in un luogo nasce dalla necessità di favorire la dimensione relazionale della prossimità. Questo punto però rappresenta una criticità in quanto, a differenza degli altri obiettivi, non può essere



04. Schema che mostra il cambiamento dal modello verticale a quello orizzontale

progettato in modo diretto, ma si può solo favorire le condizioni affinché esso si raggiunga. Così facendo, prevedendo ambienti favorevoli e cambiando la natura dei servizi offerti, si può progettare una nuova comunità che deve includere tutte le persone, indipendentemente dal ruolo, dall'età e dal ceto sociale. Progettare, dunque, per includere significa operare su due campi: trovare regole e motivazioni che favoriscano l'apertura e l'accoglienza a nuovi partecipanti; sviluppare piattaforme abilitanti che permettano di rendere la comunità più gradevole e aperta a nuove iniziative. Più una comunità è varia più è ricca e offre nuovi spunti anche alla progettazione urbana. Anche qui, dunque, come nel caso dei servizi è necessario avere la **diversificazione** e la possibilità di accogliere persone che magari all'inizio non si erano considerate fondamentali da interpellare nel progetto.

La città deve essere, dunque, rappresentata come un insieme di relazioni che creano un sistema. La **connessione** in modo **trasversale** ed orizzontale è sempre necessaria al fine di coordinare le diverse attività nel territorio con le persone che vi ci vivono. Così come le attività devono connettersi, anche le comunità che si creano devono coordinarsi per migliorare la qualità della vita delle persone. Da queste intersezioni può emergere un sistema di prossimità più interconnesso, inclusivo e coordinato con altri progetti di quartiere. In questo modo, si incentiva anche un coordinamento di sistemi locali che non deriva dall'alto, ma che emerge dalle pratiche e dalle necessità quotidiane dei cittadini.

Infine, è necessario pensare che la città rappresenta il luogo in cui tutte le persone quotidianamente vivono, lavorano e si muovono. Essa può diventare una **città che cura** in cui si può stare, passeggiare, condividere e ritrovare la propria salute mentale e fisica. Ma per far sì che ciò avvenga anche i cittadini devono prendersi cura della città, non occasionalmente, ma in modo continuo; ognuno deve cominciare a prendersi le sue responsabilità e riparare il mondo, altrimenti le città cominceranno a spegnersi e a perdere le loro identità che le caratterizzano.

Questi concetti chiave, che sono stati descritti, possono essere presi come **linee guida** da utilizzare per la progettazione di una città della prossimità. Si è visto che non è un'operazione semplice quella di modificare o trasformare il tessuto urbano delle città che si sono

formate molto tempo fa. Esistono infatti città che sono più predisposte alle politiche della prossimità, in quanto racchiudono al loro interno già alcune caratteristiche intrinseche che gli permettono di funzionare; questo accade, per esempio, nelle città europee in cui si ha una densità molto alta e tutto ciò di cui si necessita si trova già vicino alle abitazioni delle persone. Ci sono esempi di città però, in cui l'applicazione della prossimità risulta essere più difficile, in quanto si ha una bassa densità caratterizzata principalmente da case singole, in cui i servizi sono dislocati molto lontani gli uni dagli altri nel territorio e quindi è più complicato raggiungerli. È importante considerare però che la **prossimità** è un'azione a lungo termine che può trarre dei benefici all'interno delle città anche per le



persone che le vivono, indipendentemente dalle sue caratteristiche intrinseche. Esse, infatti, rappresentano solo un punto di partenza che deve essere considerato al fine di identificare alcune azioni necessarie per il miglioramento della qualità della vita delle persone e dello spazio in cui esse vivono. Tali insiemi di azioni, se accuratamente stimolati, possono contribuire a creare città molto più attrattive per i cittadini, i quali si sentiranno al sicuro nell'attraversarle.

Questo è dimostrato in **modo concettuale** nell'immagine sotto riportata in cui viene messa in luce una città di fantasia in cui tutto ciò di cui hanno bisogno i cittadini si trova in prossimità. Così facendo, le persone sono stimolate ad uscire dalla propria

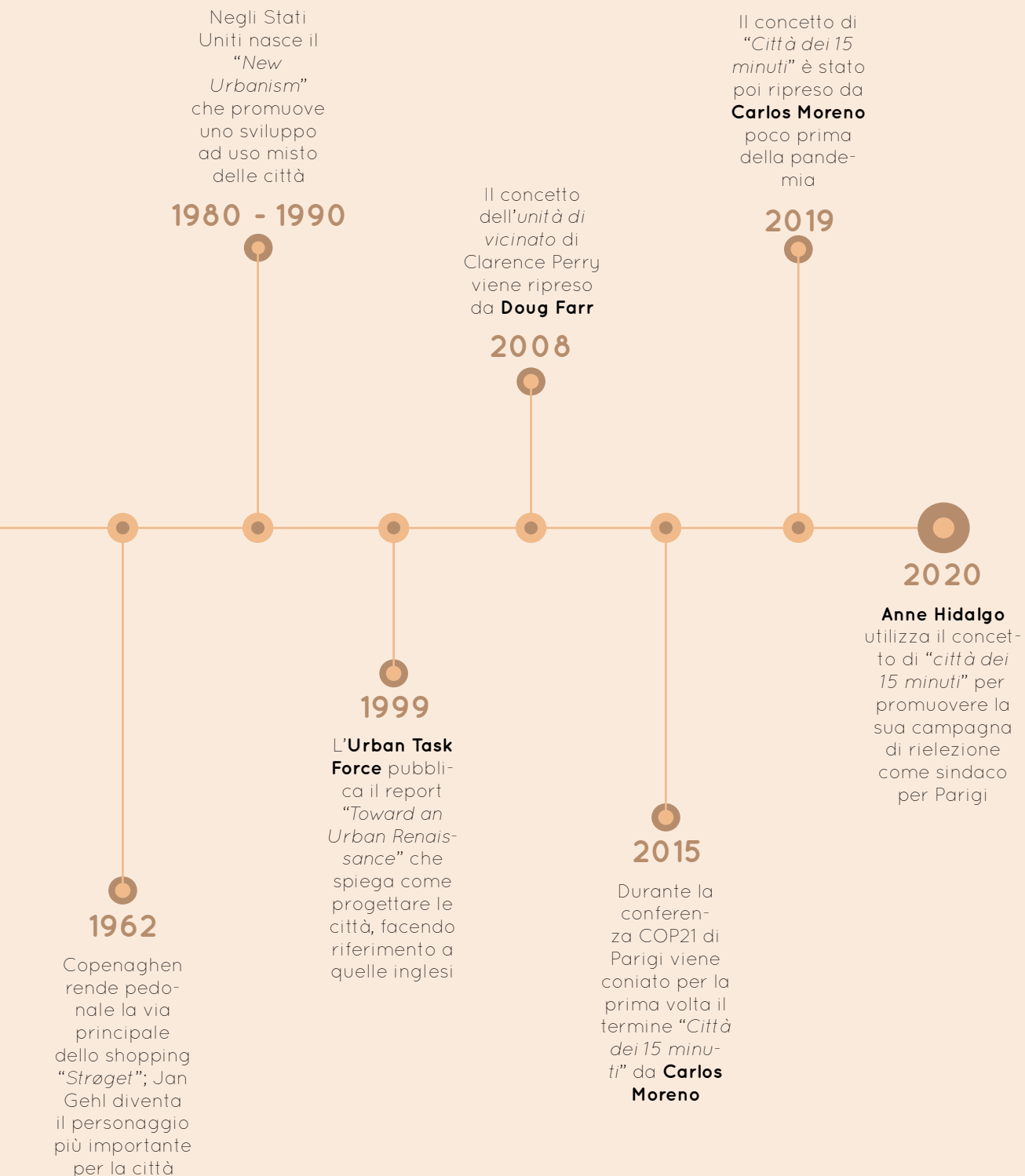
abitazione e usufruire di ciò che le circonda quotidianamente; inoltre, esse hanno la possibilità di incontrare nuovi amici o vicini con cui prima non avevano mai avuto occasione di parlare e con cui invece ora decidono di passare il loro tempo libero. In questo modo, la città si gremisce di persone che sono felici di stare insieme e si sentono al sicuro nel passeggiare all'aperto e chiacchierare con gli altri cittadini. La prossimità, dunque, può divenire una vera **strategia** di progetto in grado di riattivare alcune parti di città che ora sono spente, ma che meritano di divenire delle nuove polarità nel territorio.

05. Immagine che rappresenta in modo fantasioso come dovrebbe essere una città della prossimità. in: Comune di Parigi, 2022



### 1.3 EVOLUZIONE DEL TERMINE NELLA STORIA: DALL'ORIGINE FINO ALLA PANDEMIA DEL COVID-19







In questo secondo paragrafo si vuole porre l'attenzione sull'**evoluzione** che ha avuto il termine di "*prossimità*" negli anni. Partendo dunque dal principio, si può affermare che il concetto è stato pensato e rappresentato per la prima volta da **Ambrogio Lorenzetti** con il grande ciclo di affreschi "*Allegoria ed effetti del Buono e del Cattivo Governo*", dipinto a Siena nel **1338**. Sebbene il contesto fosse differente e il significato di prossimità ancora non esistesse, ciò che si può cogliere da questo dipinto anticipa di molto il concetto che oggi si vorrebbe proporre nelle città contemporanee, la **prossimità**. Infatti, in questo dipinto viene descritta una città ben governata, compatta, tipica del periodo medievale, in cui vi sono piazze e strade sulle quali si affacciano le botteghe artigianali, ricavate nei piani terra dei palazzi. I cittadini si affollano sotto i grandi portici e svolgono attività produttive e riproduttive [Alessandria, 2021]. Tutte queste scene di vita quotidiana che vengono rappresentate, fanno riflettere sul concetto di città. Si immagina, infatti, una città a **scala umana**, densa e diversificata nelle funzioni che offre ed è caratterizzata da spazi pubblici e da un uso misto di attività produttive e residenze. Considerando questa rappresentazione, si può dunque affermare che i villaggi medievali e le città contemporanee che si vogliono costruire oggi non sono poi così diverse tra di loro, in quanto condividono lo stesso obiettivo:

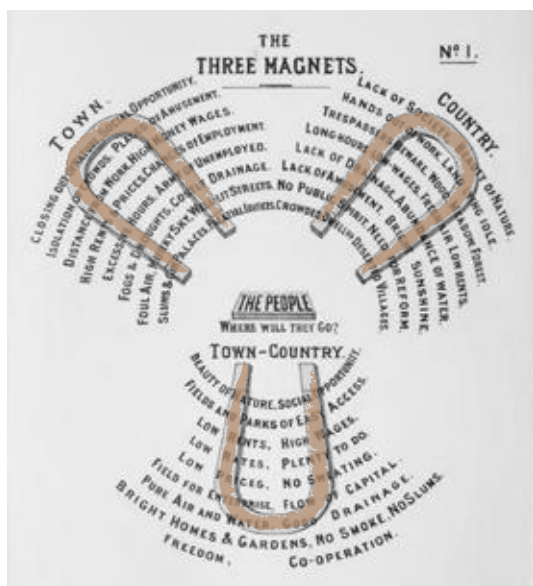
costruire una città a misura d'uomo in grado di promuovere le attività in prossimità e rendere le città più attrattive per i cittadini attraverso la **diversificazione** dei servizi. Questo concetto si può riprendere anche dal passato in quanto la densità urbana e la prossimità diversificata erano obbligatorie nel XIV secolo perché, non essendoci i trasporti, le persone dovevano avere tutto nelle vicinanze [Manzini, 2021].

Il termine prossimità cominciò però a farsi strada realmente solo all'inizio del XX secolo ed in particolare nel 1902 quando **Ebenezer Howard**, stenografo parlamentare, introdusse per primo il concetto di quartiere e di città ideale all'interno di un raggio di 2/3 di miglio con molti spazi aperti e parchi [Evangelopoulos, 2014]. È da ricordare che la sua esperienza ebbe inizio prima quando, ritornato da un'avventura di vita negli Stati Uniti, decise di riformare gli spazi all'interno delle città. Per questo, nel 1898 pubblicò "*To-morrow, a peaceful path to real reform*", un libro che all'inizio non ebbe successo. Così, l'anno successivo decise di formare la "Garden City Association" con l'obiettivo di decongestionare il centro storico di Londra ed iniziare a distribuire l'espansione della popolazione anche nella parte di nuova formazione delle città. Solo nel **1902**, come è stato anticipato, riuscì ad avere successo con la ripubblicazione del libro cambiandogli il titolo in "*Garden Cities of*



06. Dipinto "Allegoria ed effetti del Buono e del cattivo Governo", Ambrogio Lorenzetti, 1338. in: Oltre l'arte, 2021

*Tomorrow*". Il movimento che nacque attorno al tema delle **Garden cities** ebbe un forte impatto su tutta l'urbanistica degli anni futuri. La filosofia che sta alla base di questo nuovo concetto di pianificazione urbana è quella di ridurre i problemi sociali, culturali ed economici che negli anni la **città industriale** ha creato, come il sovraffollamento delle città e lo spopolamento delle campagne. Per questo motivo, l'idea delle **Garden Cities** era quello di creare nuove attrattività nelle zone periferiche alle città, al fine di rendere vive anche le zone rurali e meno sviluppate. Howard voleva unire i vantaggi della città e della campagna in un unico sistema urbano e per questo ha inventato un terzo modello che mette insieme le prime due: **town-country**. Nello schema sottostante, realizzato dallo stesso Howard, egli descrive la città e la campagna come due magneti in contrasto tra di loro in cui partecipa un terzo magnete che è la somma di ambedue. Esso rispetto alla città, che è molto problematica, e la campagna, che è monotona, diventa uno spazio ibrido in cui le persone possono vivere in maggior benessere [Janin Rivolin Yoccoz, 2013].



07. Frontespizio del libro *"To-morrow, a peaceful path to real reform"* con le tre calamite di Howard, 1898. in: Kress, 2016

Howard, dunque, affermò i principi visionari delle comunità efficienti, autosufficienti e a prezzi accessibili che hanno influenzato anche i maestri successivi della pianificazione urbana. Egli cercava di costruire una costellazione di nuove città che fossero interconnesse ed autonome disposte intorno a quella principale. Si creano così delle **città policentriche** connesse al centro tramite le

infrastrutture e separate da esse, invece, da delle cinture verdi che limitano la crescita urbana e che preservano i terreni per l'agricoltura e gli spazi aperti per i cittadini [Sharif, 2015]. La sua proposta di dividere la città giardino in diverse parti è da considerare uno dei primi tentativi di introdurre l'idea di quartiere in cui le funzioni principali erano gli ampi spazi verdi, le unità residenziali monofamiliari e i modelli stradali, che vennero poi ripresi dagli altri urbanisti. Dunque, il suo più grande obiettivo era quello di creare una comunità che rispondesse alle differenti esigenze dei **diversi gruppi sociali** che potevano comporre la popolazione.

La visione delle città giardino di Howard non è stata molto praticata, anche se alcuni importanti innovatori della pianificazione urbanistica, come **Raymond Unwin**, decisero di mettere in pratica gli ideali della stessa. Egli, infatti, nel 1909 pubblicò a Londra un libro intitolato *"Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs"* in cui ha fornito diversi trattamenti e dettagli necessari per la pianificazione dei siti. Il suo obiettivo era quello di portare dei miglioramenti pratici nei quartieri in base alle esigenze dei cittadini, delle condizioni locali e delle necessità collettive. Nel suo libro sono presenti numerosi esempi di tutte le possibili soluzioni applicabili per risolvere un incrocio di più strade e connessioni, sottolineando la necessità di garantire sempre un equilibrio tra un senso di chiusura verso l'interno e una prospettiva invece verso l'esterno; tale concetto sarà ripreso qualche anno dopo anche da Clarence Perry. Essendo molto interessato alla costruzione dei quartieri, successivamente a questa pubblicazione, nel 1920-1921 pubblicò un articolo sulla rivista del *Town Planning Institute* riguardante lo studio sulla **distribuzione delle funzioni** all'interno degli stessi. L'idea dell'autore era quella di cercare il punto più adeguato all'interno dei quartieri per collocare spazi di vitalità. Infatti, a suo parere, con una buona distribuzione delle differenti funzioni della città si può raggiungere un'adeguata condizione di vitalità e praticità utile alle persone che vivono il luogo. Tale obiettivo si può, infatti, sviluppare se sono presenti localmente delle strutture atte a soddisfare le esigenze di tutte le persone presenti [Sharif, 2011]. Inoltre, il lavoro e l'occupazione secondo Unwin dovevano essere presenti per la maggior parte delle persone, insieme anche ai mercati locali e i negozi che forniscono le necessità quotidiane. Tra questi rientravano

anche i servizi scolastici e gli spazi per il tempo libero. Non tutte le funzioni erano necessarie però, in quanto quelle secondarie e di notevoli dimensioni potevano trovarsi dislocate in diversi punti delle città e non riproposti in ogni quartiere. Inoltre, un concetto importante che viene anticipato di molto da Raymond Unwin è quello della funzione della “**greenbelt**”, dove questo tipo di distribuzione dipende dalla quota di spazio aperto che viene messa a disposizione attorno a ciascun’area, permettendo da una parte di creare ambienti per il tempo libero e di giardinaggio e dall’altra di delimitare le zone e separarle con l’utilizzo del verde. Anche queste aree potevano essere considerate spazi di prossimità all’interno dei quartieri dedicati al benessere e alla salute mentale e fisica dei residenti [Mumford, 1954].

Ispirato da queste idee visionarie, nel 1929 l’urbanista **Clarence Perry** decise di occuparsi di questa nuova politica e propose il concetto dell’**unità di vicinato**. Tale modello di pianificazione urbanistica è uno dei primi per lo sviluppo residenziale nelle aree metropolitane. La necessità di provvedere questo tipo di politica si accentuò con l’avvento dell’automobile nel XX secolo. Essa, infatti, ha incrementato il tasso di mortalità stradale superando la soglia di un bambino al giorno nella città di New York. Per questo motivo, si è ritenuto opportuno cominciare a gestire in modo adeguato il traffico veicolare. Perry affermava che ogni grande città era in realtà un’insieme di altre piccole comunità, le quali influenzavano le esperienze delle persone. Ovviamente, questo fenomeno non si verificava nelle città di New York e Parigi, le quali figuravano sempre come i posti migliori del mondo, ma si poteva però osservare nei sobborghi di queste grandi città, nei ghetti, che erano sporchi, rumorosi, affollati e pericolosi. I cittadini, in queste aree, non avevano la possibilità di raggiungere le città senza attraversare strade trafficate e non avevano a disposizione in prossimità negozi alimentari o parchi per far giocare i propri figli [Perry, 1929 citato in T. LeGates, Stout, 2011]. Da questa necessità, dunque, nacque l’idea di **Clarence Perry**, la quale inizialmente si traduceva nella possibilità di definire dei quartieri che diventavano *isole chiuse* in mezzo ad un traffico veicolare sempre maggiore che creava spazi interstiziali e che stava diventando giorno per giorno un pericoloso ostacolo. Con il concetto di unità di vicinato si cominciò, invece, a diffondere l’idea di una città divisa in sotto zone più piccole, le **periferie**.

Ci sono dei documenti che attestano che tale concetto di unità di quartiere o di vicinato fosse emerso già nel 1923, ma solo con la pubblicazione dell’articolo scritto da Clarence Perry nel 1929, esso è stato considerato come uno strumento di pianificazione [Sharifi, 2016]. Il testo scritto da Perry, “*The neighbourhood Unit. A scheme for arrangement for the family-life community*”, offre un modello concreto per la disposizione ideale di un quartiere con un numero preciso di popolazione. In questo modo potevano essere distribuiti in modo omogeneo ed equilibrato i servizi, le abitazioni, le strade e le attività commerciali. Alcuni caratteri descritti da Perry divennero molto importanti a partire dagli anni ‘20 per la progettazione di alcuni quartieri che dovevano essere incentrati sulla comunità, tra i quali la presenza di determinati servizi negli stessi, i quali erano:

1. Scuole elementari;
2. Piccoli parchi e campi da gioco;
3. Negozi locali;
4. Ambienti residenziali, quali lo schema stradale, le alberature lungo i marciapiedi e nei cortili, gli arretramenti degli edifici, la relazione dei negozi, le stazioni di servizio ed altre strutture commerciali con zone di alloggio [Perry, 1929 citato in T. LeGates, Stout, 2011].

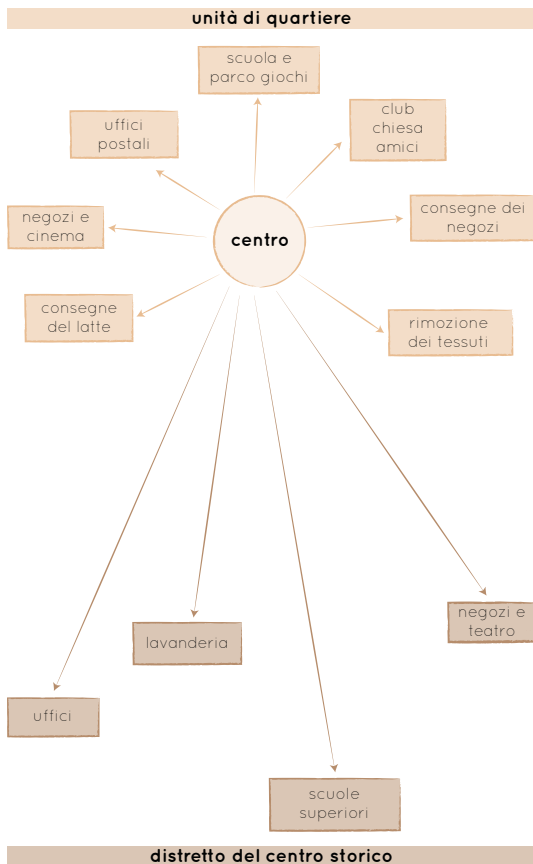
Ovviamente questi non erano i soli servizi che si potevano trovare all’interno dei quartieri; l’idea era, però, di avere almeno quelli necessari in prossimità al fine di soddisfare i bisogni dei cittadini. A partire da questi servizi si definisce il quartiere che viene trattato da Perry come un’entità organica che deve essere divisa in aree unitarie, ognuna delle quali adatta ad una singola comunità di quartiere. Per favorire l’efficace funzionamento di queste unità, in relazione alle **quattro funzioni principali** descritte brevemente prima, ci si deve occupare della pianificazione al fine di garantire la sicurezza dei pedoni e definire le linee guida per la struttura del quartiere. Perry nel suo testo, dunque, definisce dei principi da rispettare per la creazione dell’unità di vicinato, che possono essere sintetizzati così come segue:

1. In ogni intervento di unità residenziale si deve considerare un numero di alloggi in relazione alla quantità di popolazione che richiede una scuola elementare. La **dimensione**, dunque, è in relazione alla densità di abitanti;
2. L’unità residenziale deve essere delimitata su tutti i lati da **strade** di comunicazione principali abbastanza larghe per facilitare il traffico di passaggio, che vengono





dell'unità di quartiere; mentre, nella parte in basso si trovano le funzioni secondarie, che si possono trovare vicine al centro storico. Per rendere l'idea della distanza, si sono rappresentate perciò le due polarità.



09. Schema sulle destinazioni nei quartieri e nei centri storici di Clarence Perry, 1929. in: Evangelopoulos, 2014

Negli anni tutti gli schemi descritti vennero utilizzati come linea guida e vennero considerati per il loro **idealismo comunitario**, in quanto attraverso questa sintetizzazione si cercava di proteggere e promuovere la salute pubblica e salvaguardare la sicurezza e il benessere dei cittadini che vivevano in queste aree. L'idea di Perry di **unità di quartiere** è stata estremamente influente nello sviluppo successivo del New Urbanism, descritto successivamente, e dei movimenti per la crescita intelligente. Il concetto di unità di vicinato ha anche influenzato molto la pianificazione moderna e l'espansione suburbana creando dei quartieri in cui il traffico veicolare è tenuto all'esterno ed è dato maggior spazio ai pedoni all'interno, dando loro la possibilità di vivere in modo sicuro la loro quotidianità e il loro quartiere [Evangelopoulos, 2014].

Circa 20 anni dopo, anche il sociologo ed urbanista statunitense **Lewis Mumford**, pose attenzione al tema della prossimità ed in particolare del quartiere. Infatti, nel 1954 egli pubblicò un saggio intitolato *"The neighborhood and the neighborhood unit"*, in Town Planning Review, in cui analizzava la possibilità di progettare un quartiere che ad oggi potrebbe essere assimilato al concetto della città dei 15 minuti. Partendo dall'immagine di quartiere, Mumford afferma che esso è una forma naturale, talvolta visibile e altre volte no, a cui spesso si attribuiscono anche caratteri e funzioni. Un quartiere, come viene descritto nel libro di Lewis Mumford [1954] si compone delle persone che vi ci sono nate e di quelle, invece, che per scelta hanno deciso di abitare lì circondate dai vicini. Esse però sono tali non perché condividono qualche interesse o passione, ma solo perché hanno un alloggio in prossimità. L'idea che traspare dalla lettura di Mumford è, dunque, quella di un **quartiere** che nasce **spontaneamente** e che vorrebbe eliminare la specializzazione e la segregazione dei vicinati definiti secondo le fasce sociali del capitalismo, che ha sempre cercato di creare una netta divisione tra ricchi e poveri; questo ultimo fenomeno era tipico nelle **città americane**. C'era però un problema alla base di questo raggruppamento spontaneo per quartieri, ossia quello dell'avvento delle automobili. Infatti, tali quartieri vennero indebolito dalla costruzione delle grandi arterie stradali destinate al movimento delle automobili, le quali, sovrapposte al tessuto urbano che era originariamente organico, da una parte univano entità urbane lontane, ma dall'altra distruggevano e indebolivano la vitalità e la forza dei quartieri che si erano nel tempo costruiti. In questo modo, le singole componenti urbane perdevano i loro caratteri distintivi [Mumford, 1954].

“ **L'organizzazione in unità di quartiere sembra l'unica risposta pratica al gigantismo e all'inefficienza delle metropoli troppo centralizzate.** ”

Mumford, 1954

L'idea, dunque, era quella di mantenere esterne le arterie del traffico veicolare veloce e di lavorare all'interno del quartiere considerandone anche le varie attività e servizi da offrire alle persone. Lewis Mumford condivide

il concetto di unità di quartiere descritto anni prima da Clarence Perry e molte volte ne prese anche le sue difese qualora la sua idea fosse attaccata. Secondo Mumford [1954], ci sono vari servizi che dovrebbero essere accessibili dalle persone all'interno di un'unità di vicinato.

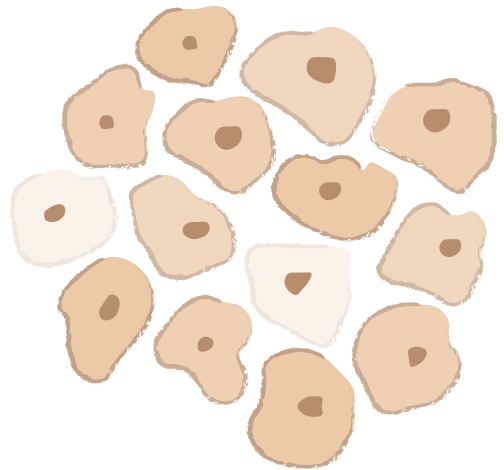
“**L'ambulatorio, la biblioteca, il cinema, la chiesa, il parco, il parco giochi, i negozi di vario genere. Non c'è una sola di queste attività che non potrebbe con beneficio, essere trasferita in un'unità di quartiere.**

”

Mumford, 1954 citato in Mehaffy, Porta, Romice, 2014

Nel suo testo Mumford [1954] scrive, dunque, alcune considerazioni sulle dotazioni dei servizi essenziali per la vita del quartiere e indica l'opportunità che si avrebbe nel caso in cui il **lavoro** e l'**occupazione** si sviluppasse localmente al fine di garantire a tutte le persone la possibilità di prenderne parte. Lewis Mumford allude a questo, in quanto considera uno spreco di tempo ed energie tutti gli spostamenti non necessari per raggiungere attività e servizi che si trovano al di fuori del quartiere. Egli, dunque, sottolinea la necessità di definire una distanza massima dalla casa più lontana al parco per esempio, o al campo da gioco, o alla scuola. Mumford, inoltre, ha evidenziato una distinzione forte tra la precedente pianificazione dei quartieri e l'unità di quartiere; egli, infatti, definisce quest'ultima come una soluzione per il nuovo traffico veicolare che riesce a creare delle isole di quartiere più funzionalmente segregate. L'idea però è di non realizzare tutte isole singole, ma di creare delle connessioni tra di loro anche attraverso le arterie veicolari, che però si trovano nel perimetro esterno di esse. Questo, dunque, altera i tessuti connettivi tra i quartieri che erano presenti precedentemente ed integra le automobili con le esigenze dei pedoni che si trovano a circolare in modo sicuro e tranquillo al suo interno [Mehaffy, Porta, Romice, 2014]. Un quartiere, dunque, a misura d'uomo, flessibile alle necessità primarie delle persone e che si genera spontaneamente nel tessuto urbano. Anche nell'idea teorizzata da Mumford il ruolo centrale è dato alla **scuola**, la quale diventa un'istituzione per giovani e adulti.

All'inizio degli anni '60, un altro importante personaggio pose l'attenzione sul concetto di quartiere e di conseguenza sulla prossimità: **Kevin Lynch**. Egli nel suo libro pubblicato nel 1960, *"The image of the city"*, riconosce il ruolo importante del quartiere per l'organizzazione interna della struttura della città. Lynch [1960, in Sharifi, 2016] afferma che il ruolo fondamentale dei distretti (che hanno una scala simile ai quartieri) è quello di modellare il luogo e migliorarne la leggibilità della città. Nei quartieri, al fine di raggiungere un'organizzazione efficace, Lynch prevedeva l'utilizzo delle strade, degli elementi naturali, di grandi spazi verdi, o parchi che potessero modellare gli angoli dei quartieri oppure delle strade. Egli ritorna su questo concetto nel 1984, tuttavia, quando dichiara che il quartiere è l'elemento di base di una città e partendo da questo concetto sviluppa il **modello cellulare** di pianificazione urbana. Quest'ultimo concepisce la città come un aggregato di aree, unità di superficie, o cellule che possono essere paragonate ai quartieri. Tale modello si presenta modulare e si ripete uguale per ogni quartiere, il quale funziona da solo perché ha il proprio centro e il bordo, ma deve anche creare un policentrismo con tutte le altre cellule che gli sono vicine al fine di diventare più efficiente [Lynch, 1984 citato in Evangeloulous 2014].



10. Schema del modello cellulare proposto da Lynch. 1984. in: Evangeloulous, 2014

Sempre negli stessi anni di Lynch, cominciò a farsi strada anche l'attivista **Jane Isabel Butznerha**, conosciuta come **Jane Jacobs**, la quale voleva sviluppare la sua visione della città in prossimità. Lei, già all'inizio degli anni '50 quando iniziò a lavorare alla redazione di *Architectural Forum*, aveva cominciato a



They've put up gleaming stone and glass file cabinet housing which breeds delinquency and crime.

They've built spacious green park areas that are avoided by everyone but bums and hoodlums.

They've condemned and destroyed entire city blocks that are not slums, but attractive places to live.

They've zoned our cities into intolerable patterns of dullness.

Jane Jacobs says this and much more in her explosive new book, *THE DEATH AND LIFE OF GREAT AMERICAN CITIES*. Mrs. Jacobs shows that the city

planners have failed because they have overlooked the realities of urban life, and stripped our cities of the vitality and diversity which make them exciting places to live. She offers concrete, practical alternatives that can save our cities from the blunders of orthodox planners.

Harrison Salisbury of the *New York Times* hails this book as "the most refreshing, stimulating and exciting study of this greatest of our problems of living which I've seen. It fairly crackles with bright honesty and good sense."

William H. Whyte, author of *The Organization Man*, calls it "magnificent. One of the most remarkable books ever written about the city."

## The Death and Life of Great American Cities

By JANE JACOBS

\$5.95, now at your bookstore

11. Manifesto scritto da Jane Jacobs contro la devastazione delle città con le riforme urbanistiche del dopoguerra. in: *Urban Utopias*, 2019

studiare i piani urbanistici di rinnovamento urbano che in quel periodo stavano trasformando le città americane del dopoguerra ed in particolare **New York** [Jacobs, 1961]. Trovandosi in disaccordo con le politiche del paese, a partire dagli anni '60, Jacobs decise di iniziare una lotta per proteggere il suo "villaggio, quartiere" da tutte le demolizioni, i progetti residenziali ed urbanistici e dalla realizzazione dell'autostrada urbana *Lower Manhattan Expressway*. Il suo dissenso nasceva più dalla volontà di bloccare i grandi progetti di edilizia che non erano proporzionati alla dimensione del paese, che dalla volontà di preservare il vecchio paesaggio urbano che aveva caratterizzato la sua città. Per questi motivi, Jane Jacobs scrisse due testi fondamentali, necessari per comprendere la sua idea: "**Downtown is for people**", in cui per la prima volta descrive in modo organico quali sono gli effetti dei piani di rinnovamento urbano sulla vita reale delle persone nella città; "**Death and Life of Great American Cities**", il libro scritto nel 1961 nel quale, anche questa volta, promuove "un attacco contro i metodi di pianificazione e di ristrutturazione urbanistica" come afferma la stessa autrice [Jacobs, 1961]. L'obiettivo di questo

ultimo libro è quello di definire dei nuovi principi da applicare ai quartieri considerando anche le persone che li vivono e li abitano ogni giorno. Per questo motivo, durante le sue analisi, Jane Jacobs ha sempre preferito un'osservazione diretta della vita sociale ed economica che si svolge in città, tra i negozi, sui marciapiedi, sulle strade e nei parchi. Nel quartiere lei amava passeggiare per conoscere e confrontarsi sulla vita del vicinato e provare a sviluppare una progettazione incentrata sulle necessità dei cittadini. Anche Jane Jacobs, così come si è visto precedentemente con Clarence Perry, preferisce una **città a misura d'uomo** invece che seguire i principi urbanistici legati all'automobile tipici di quell'epoca. L'attivista Jane Jacobs voleva cambiare le città partendo dal basso ed assaporando la vita delle persone comuni; lei sosteneva che era necessario lasciare spazio alle piccole attività umane in quanto erano le uniche in grado di attribuire **vitalità sociale ed economica** alle città. Come affermava Jane Jacobs, la vita urbana dovrebbe essere un'avventura vitale che consente alle persone di interagire in ambienti densi di stimoli e di opportunità [Hospers, 2006]. Ed è per questo motivo che nel

suo libro del 1961 l'attivista Jacobs ritenne importante porre l'attenzione sulla rigenerazione delle città. Lei stessa scrisse:

“ Non c'è alcuna logica che possa essere imposta dall'alto alla città, è la gente a generarla, ed è a essa, non agli edifici, che dobbiamo adattare i nostri piani. Ciò non significa accettare lo stato di cose presenti; il centro della città ha davvero bisogno di essere ristrutturato, perché è sporco, congestionato. Ma ci sono anche cose che funzionano e con la sola, vecchia osservazione possiamo scoprire quali esse siano e cosa piaccia alla gente. ”

Jacobs, 1961 citata in Toni, 2020

Partendo da questa citazione, dunque, l'autrice decide di descrivere i quartieri in cui il caos predomina rispetto l'ordine e dove la diversità è preferita all'uniformità perché si basa sull'osservazione diretta di chi vive quotidianamente in quei luoghi. La città, perciò, viene vista come un grande spazio aperto in cui i **marciapiedi** divengono luoghi di socializzazione e di comunità per le persone in cui esse possono incontrarsi, conversare e conoscere altri cittadini o realtà presenti nel loro intorno. I marciapiedi, in sintesi, venivano considerati come delle strade dove vivono i cittadini ed essi creavano insieme delle reti di connessioni da una parte all'altra della città. Tale fenomeno venne definito da Jane Jacobs come “*Balletto del marciapiede*”, in cui le persone potevano finalmente socializzare con il vicinato [Hospers, 2006]. Secondo l'idea dell'attivista, la struttura urbana delle città doveva essere ripensata considerando la diversità e l'uso eterogeneo delle attività e delle funzioni. Infatti, lei sosteneva che le attività commerciali, le residenze e i luoghi di lavoro dovevano sorgere uno vicino all'altro per favorire la vita in prossimità e non separate come nelle città delle distanze. Inoltre, gli edifici che ospitavano queste attività potevano essere sì di nuova costruzione, ma era auspicabile **riutilizzare** quelli già presenti nel quartiere ed abbandonati da anni al fine

di favorire anche l'economia interna del quartiere. Jane Jacobs era una grande sostenitrice della diversità ed in particolare del concetto dell'**uso misto** dello spazio in cui i cittadini si muovevano. Solo in questo modo si contribuiva, a suo parere, a creare dei quartieri dinamici, attivi e sicuri, che contrastavano gli spazi monofunzionali a cui si era abituati a quel tempo.

“ Secondo Jane Jacobs la monofunzionalità della zonizzazione avrebbe portato alla distruzione di intere comunità, creando spazi urbani innaturali, poco relazionati fra loro e del tutto isolati. ”

Turchi, 2015

Secondo Jane Jacobs, la diversità nasce dalla spontaneità e dalla naturalezza e ha la funzione di supportare e generare un continuo di interazioni che permettono di valutare il quartiere grazie alle mescolanze e alle combinazioni di usi differenti [Jacobs, 1961]. La diversità determina spesso anche il tipo di funzioni che si possono avere vicine al fine di soddisfare i bisogni dei cittadini, quali:

1. **Primarie**, che permettono alle persone di arrivare in un'area perché necessitano di determinati servizi in prossimità;
2. **Secondarie**, che permettono invece di supportare i bisogni primari e quindi non necessarie nell'immediato vicino.

Partendo da questa divisione, Jane Jacobs definì **quattro principi fondamentali** che si dovevano soddisfare al fine di formare un quartiere all'insegna della diversità, che sono:

1. La presenza di almeno due **funzioni principali** distribuite sulle strade in modo continuativo per essere facilmente raggiungibili dalle persone;
2. Gli **isolati** devono essere brevi e contenuti per consentire il movimento fluido delle persone in tutte le parti del distretto. In questo modo si creano dei quartieri anche più sicuri;
3. Conservare gli **edifici di tutte le epoche**, considerando anche quelli molto antichi e quelli di nuova costruzione. In questo modo si permette una mescolanza di popolazione che ha anche reddito differente;
4. La **densità della popolazione** deve essere molto elevata per evitare il consumo di suolo, disgregazione, dispersione e monotonia. Questa concentrazione di persone



considera sia i residenti che i visitatori per creare una varietà nella domanda per tutti i tipi di usi. Inoltre, una popolazione molto densa permette una maggiore creatività e sicurezza all'interno del quartiere [Hospers, 2006].

Queste quattro caratteristiche sono essenziali per definire la **densità** di quartiere; esse possono essere applicate in modo differente, ma devono essere sempre tutte presenti. Quando una sola di queste non si verifica significa che non si stanno sfruttando a pieno le capacità del quartiere. Con la **diversità**, dunque, si ha l'opportunità di avere in prossimità molte attività differenti tra di loro che però divengono accessibili a tutti.

“**Incentivare la commistione di più funzioni significa incentivare l'utilizzo continuato delle strade, sia di giorno che di notte; ciò significa indurre il cittadino residente, il lavoratore pendolare ed il visitatore a frequentare la zona**

a tutte le ore della giornata.

”

Turchi, 2015

La diversità, dunque, dà l'opportunità di avere in prossimità molte attività differenti tra di loro, ma accessibili a tutti. Essa però riesce a soddisfare un altro obiettivo fondamentale, ossia quello della **sicurezza** nei quartieri; infatti, commercianti e residenti che conoscono la zona e le persone che vi ci vivono provvedono spesso anche ad una sorveglianza naturale.

Nel manifesto riportato qui sotto, si sintetizzano i principi di cui Jane Jacobs era sostenitrice. Si vedono rappresentati i **quattro principi** che sono stati descritti, ossia quello della densità della popolazione, dei blocchi di piccole dimensioni, dell'utilizzo degli edifici vecchi ed infine l'uso misto e la diversità all'interno del quartiere. Lei credeva fermamente che le **strade** fossero i veri spazi pubblici in cui le persone avevano l'opportunità di stare, sperimentare, condividere e comunicare con le altre persone, in cui i bambini potevano giocare nei parchi giochi. In questo modo era possibile vivere il quartiere e costruire una vera e propria comunità.

12. Manifesto che descrive i principi alla base della teoria urbanistica di Jane Jacobs. in: Hancock, 2016



Negli stessi anni, un altro successo che promuoveva la prossimità si stava realizzando in un luogo completamente diverso: nella vecchia città di **Copenaghen**, in Danimarca. Infatti, il 17 Novembre 1962 la via principale situata al centro della città vecchia di Copenaghen, venne resa completamente pedonale e non venne più permesso alle automobili l'accesso: ad oggi tale via non è ancora accessibile, se non mediante la mobilità leggera [Turner, 2008]. La **pedonalizzazione** di "Strøget" ha dato via ad una serie di iniziative che si approcciavano in modo differente alla città, in quanto erano più legate alla valorizzazione della vita urbana.

Tale rivoluzione che avvenne a Copenaghen, era ispirata ad una serie di strade pedonali che erano state realizzate in Germania nel dopoguerra. Inizialmente, nel 1962, la chiusura della "Strøget" era stata pensata come una prova temporanea, come era successo negli anni '50, dove era stata chiusa per qualche giorno nel periodo di Natale. Questa modifica però fu resa permanente nel 1964 quando ci si accorse che era una soluzione che portava benefici alla città e ad oggi è ancora pedonale. Tale **cambiamento non** è stato però **apprezzato** da tutti, come avviene sempre quando si fa un cambiamento così radicale; infatti, una parte della popolazione pensava che la Danimarca non fosse ancora pronta a questo tipo di politica urbana e non avesse la mentalità giusta per immaginare una strada in cui le persone potessero vivere e trascorrere le loro giornate. I commercianti per primi, che affacciavano su questa via, erano spaventati per l'impatto che tale pedonalizzazione avrebbe potuto generare sui loro affari [Turner, 2008]. Essi, infatti, si dimostrarono sofferenti per la decisione che era stata presa; per questo motivo, durante il giorno dell'inaugurazione di questa nuova strada il sindaco che aveva permesso tale trasformazione, **Alfred Wassard**, ossia il padre di uno dei Strøget che era in carica dal 1962 fino al 1968, venne scortato da degli

agenti di polizia in quanto si pensava che i cittadini si ribellassero contro di lui per la sua nuova politica. È da dire però che, anche se faticosamente, la strada con la sua lunghezza di 1.1 km è diventata un reale successo per la città, una vera e propria area vissuta dai danesi. Ad oggi rappresenta un luogo conviviale in cui le persone si trovano con gli altri cittadini, chiacchierano, condividono esperienze e passano il loro tempo libero. Quando si passeggia in questa strada si prova, dunque, una sensazione di benessere, in cui si possono vedere le persone fare acquisti, sedersi e circondare ogni piazza del centro. Successivamente, seguendo la rotta del successo della "Strøget", la rete pedonale si espanse in modo frammentato all'interno della città e molte strade, prima dominate dalle automobili, vennero svuotate nel 1968, nel 1973 ed infine nel 1992 [Turner, 2008].

“**Dai 15.800 m<sup>2</sup> iniziali dello Strøget, la rete pedonale di Copenaghen fu ampliata a 100.000 m<sup>2</sup>.**”

Turner, 2008

**Copenaghen**, dunque, fu una delle prime città ad avere un'attenzione particolare su questo tema della prossimità e della città a misura d'uomo, in cui le persone possono camminare o viaggiare in bicicletta senza essere disturbate dalle automobili. Essa ha sostituito le aree di parcheggio con piste ciclabili, marciapiedi più ampi o aree pedonali all'interno della città. Un importante esponente e sostenitore di questa politica, già a partire dagli anni '60, è **Jan Gehl**, architetto danese che è considerato un leader globale nella progettazione di città centralizzate sulle persone [Turner, 2008]. Egli è riuscito, grazie ai suoi rapporti e alle scoperte sul tema, a gettare le basi per il grande cambiamento politico avvenuto a Copenaghen, enfatizzando le città per i pedoni e le biciclette. Tali politiche



13. Uno dei primi rilievi sistematici delle persone che sostano, si siedono, aspettano e chiacchierano lungo la "Strøget" in Copenaghen, inverno ed estate 1968 (Archivio Gehl). in: Arrò, 2017

dell'architetto sono poi state emulate anche in altre parti del mondo, come Melbourne e New York.

“C'è stato un tempo in cui anche noi, qui a Copenaghen, avevamo un incredibile numero di auto, ogni piazza aveva un parcheggio e le strade erano invase dalle auto, dagli autobus, dai camion e dal rumore. Il numero delle biciclette era molto ridotto, e per i ciclisti il transito era molto pericoloso. Poi la municipalità ha incominciato a creare strade vietate alle auto e a liberare le piazze dalle automobili; all'inizio la gente si lamentava dicendo che non c'era bisogno di questo a Copenaghen, che non faceva parte della cultura nordica. Poi però vedendo come si trasformavano questi luoghi e sperimentando le opportunità che si creavano per se stessi e per gli altri, hanno cambiato atteggiamento.

”

Gehl, 201 citato in Arrò, 2017

Infatti, **Jan Gehl** è da decenni che cerca di studiare e testare su Copenaghen strumenti e metodi semplici di progettazione al fine di rendere più vivibile la città in cui abita, implementando e migliorando ogni giorno le aree pubbliche e pedonali. Egli vuole indagare i comportamenti e le interrelazioni degli esseri umani con il costruito ed il loro intorno. Jan Gehl ha riconvertito insediamenti urbani, grandi e piccoli, in luoghi vivibili, sicuri, sostenibili e salubri fornendo un nuovo habitat per le persone [Arrò, 2017]. Tutte le sue ricerche sono parte di alcune pubblicazioni molto importanti, quali: “*Life between building*” pubblicato la prima volta nel 1971 e successivamente nel 1987; “*Public spaces - public life*”, prima nel 1996 ed aggiornato nel 2004; “*New city spaces*” nel 2008.

Il tema della prossimità e della città a misura d'uomo è, dunque, un aspetto ampiamente studiato da Jan Gehl. In particolare, egli sostiene fermamente, come Jane Jacobs, l'importanza di avere nella vicinanza un uso misto di attività che permettono alle persone di stare piacevolmente all'esterno. Jan Gehl però afferma anche che le **attività all'esterno** sono influenzate da alcuni fattori esterni che devono essere necessariamente controllati. Uno di questi, come dice Gehl [1996], è l'ambiente fisico che condiziona in vari modi e misure le attività all'esterno, le quali possono essere divise in tre categorie:

- Necessarie;
- Opzionali;
- Sociali.

Partendo dalla prima categoria, ossia le **attività necessarie**, o *primarie*, si intendono tutte quelle obbligatorie in cui c'è un numero di persone coinvolto che partecipa attivamente. Rientrano tra queste, per esempio, l'andare a scuola o al lavoro, aspettare l'autobus e/o fare commissioni. Si intende in generale, quindi, tutte le attività che ogni giorno le persone devono svolgere e che sono poco influenzate dalle condizioni e dall'ambiente esterne in quanto devono essere necessariamente eseguite dalle persone durante tutto l'anno, indipendentemente da tutto.







La seconda categoria, invece, è quella delle **attività opzionali**, o *secondarie*, le quali non sono indispensabili in quanto si verificano solo se le condizioni fisiche esterne sono favorevoli, ossia quando il tempo e il luogo lo permettono. Questo perché la maggior parte delle attività ricreative che si possono fare all'esterno rientrano in tale categoria come fare una passeggiata, prendere il sole, stare seduti a vedere le persone che passano e prendere una boccata d'aria.

La terza categoria, ossia le **attività sociali** sono quelle che derivano, invece, dalla combinazione delle prime due. Esse prendono il nome anche di “facoltative” in quanto si verificano solo quando le condizioni fisiche esterne sono convenienti e la qualità dell'aria che si respira è ottima ed invita le persone a fermarsi più a lungo fuori, sedersi, mangiare e giocare.

Ciò che si carpisce dalla descrizione di queste attività è che la qualità e la condizione fisica dell'ambiente esterno è fondamentale e determina la frequenza di attività che si verificano nelle città. Infatti, negli spazi urbani di **scarsa qualità**, le persone cercano di uscire il



minimo indispensabile, svolgendo le attività solo prettamente necessarie; se invece la qualità dello spazio esterno è alta significa che le persone sono invogliate ad uscire e cercheranno di passare più tempo possibile all'esterno e non solo per le attività obbligatorie. Per sintetizzare tutto questo, Gehl ha realizzato uno schema esplicativo nel suo libro [Gehl, 1996].

Attività	Qualità dell'ambiente fisico	
	Scarsa	Ottima
Necessarie		
Opzionali		
Sociali		

14. Schema che indica le attività descritte da Jan Gehl. in: Gehl, 1996

Le **attività sociali**, dunque, sono tutte quelle che si verificano solo se nello spazio pubblico ci sono anche altre persone in cui si creano dei legami, delle relazioni e delle conversazioni. Comprendono il gioco dei bambini, i saluti e le attività comuni in generale. Esse avvengono in modo spontaneo e naturale all'interno degli spazi pubblici, come affermava anche Jane Jacobs, e permettono di creare sempre più spazi favorevoli alla socializzazione delle persone. È da ricordare però che le attività sociali non si verificano in egual modo in tutte le situazioni in quanto sono **influenzate** da molteplici fattori esterni [Gehl, 1996].

Successivamente, anche negli **Stati Uniti** cominciarono a prendere forma le prime iniziative legate alla pedonalizzazione e alla possibilità di incentivare la mobilità lenta piuttosto che l'automobile; ciò avvenne in particolare tra gli anni '80 e '90 con la nascita del movimento urbanistico "New Urbanism" o **neo-urbanesimo**, termine coniato per la prima volta nel 1991 da Stefanos Polyzoides. Esso era un approccio di pianificazione e sviluppo basato sulla progettazione di isolati e strade pedonabili, spazi pubblici e negozi nelle immediate vicinanze delle abitazioni. L'obiettivo anche in questo

caso, come con gli altri esponenti precedentemente descritti, era quello di creare una **città a misura d'uomo** [CNU, 2021]. I principi alla base di tale movimento sono stati accuratamente descritti nella Carta del New Urbanism a partire dagli anni '80 e '90, al fine di offrire delle valide alternative all'evoluzione suburbana dei modelli ramificati, monouso e a bassa densità che si erano utilizzati come modelli durante la ricostruzione delle città del dopoguerra [Overstreet, 2021]. Tali modelli però non potevano più essere utilizzati in quanto comportavano **notevoli conseguenze** economiche, sanitarie ed ambientali sull'ambiente e sulla comunità. Si voleva, dunque, riformare la zonizzazione e la progettazione delle strade e dei quartieri, generando dei nuovi vicinati compatti, in cui era incentivata la mobilità lenta e c'era una combinazione di edifici plurifamiliari che contenevano molteplici funzioni ed usi differenti al loro interno. Era necessario avere in questi quartieri anche scuole, luoghi di lavoro ed altre attività primarie che si dovevano unire in una posizione centrale che coincideva con la **main street**, cioè la via principale [Overstreet, 2021]. Ad oggi questo movimento urbanistico è ancora molto attivo, in quanto le sue politiche rispecchiano i principi di sostenibilità, come per esempio l'obiettivo 11 dell'**Agenda 2030**. Si occupa in particolare di creare spazi sicuri, inclusivi e a misura d'uomo in cui le persone possono vivere una vita sana e felice. Alla base del New Urbanism ci sono **10 principi** che devono essere rispettati, quali:

- Incentivare la **prossimità** in cui la maggior parte delle esigenze si trova a 10 minuti a piedi da casa e dal lavoro. La strada diviene lo spazio in cui si trovano le porte e le finestre degli edifici e dove passeggiano i pedoni. Essa deve essere fiancheggiata da molti alberi ed invece i parcheggi delle auto devono essere posti dietro agli edifici, spesso collegati ai vicoli. Le strade, infine, devono essere progettate strette al fine di rallentare anche il traffico;
- Creare una **rete di strade** interconnesse tra di loro che cercano di disperdere il traffico ed incentivare i pedoni;
- Provvedere un **uso misto e diversificato** delle attività incentivando i quartieri, gli isolati e gli edifici ad offrire una miscelanza di negozi, uffici, appartamenti e case. La diversità deve essere assicurata anche nell'eterogeneità delle persone che ci vivono che possono avere età, reddito, culture e razze differenti;
- Garantire all'interno delle zone **alloggi**

accessibili a tutti per tipo, dimensione e prezzo;

- Progettare la **qualità e il design urbano** degli edifici al fine di garantire il comfort e la bellezza che restituisce il senso del luogo. Anche gli spazi pubblici divengono fondamentali perché funzionano come spazi attrattivi e di qualità in cui passare del tempo libero;
- Riprogettare la **struttura tradizionale** dei quartieri al fine di realizzare distretti con un centro, con dei margini definiti e con degli spazi pubblici al centro. Ogni quartiere deve contenere funzioni e densità adeguate all'interno del raggio di 10 minuti a piedi;
- Pensare a delle **densità aumentate** che permettono di avere edifici, residenze, negozi e servizi vicini tra di loro per rendere più comoda e piacevole la camminata nel quartiere;
- Creare una rete interconnessa di **trasporto pubblico intelligente** di alta qualità, collegata anche al centro della città. Per i pedoni, invece, si incentiva l'utilizzo delle biciclette e delle lunghe passeggiate come mezzo di trasporto quotidiano;
- Rispettare i **principi della sostenibilità** in cui si favoriscono i sistemi naturali e le tecnologie eco-compatibili come, per esempio, l'efficienza energetica per ridurre gli impatti sull'ambiente delle emissioni di carbonio;
- Progettare quartieri per migliorare la **qualità della vita** e fornire un ambiente ricco anche dal punto di vista sociale e culturale [Michigan Land Use Institute, 2006].

A questi principi se ne aggiungono altri che sono riportati all'interno della **Carta del New Urbanism**; dalla sua rettifica nel 1996, la

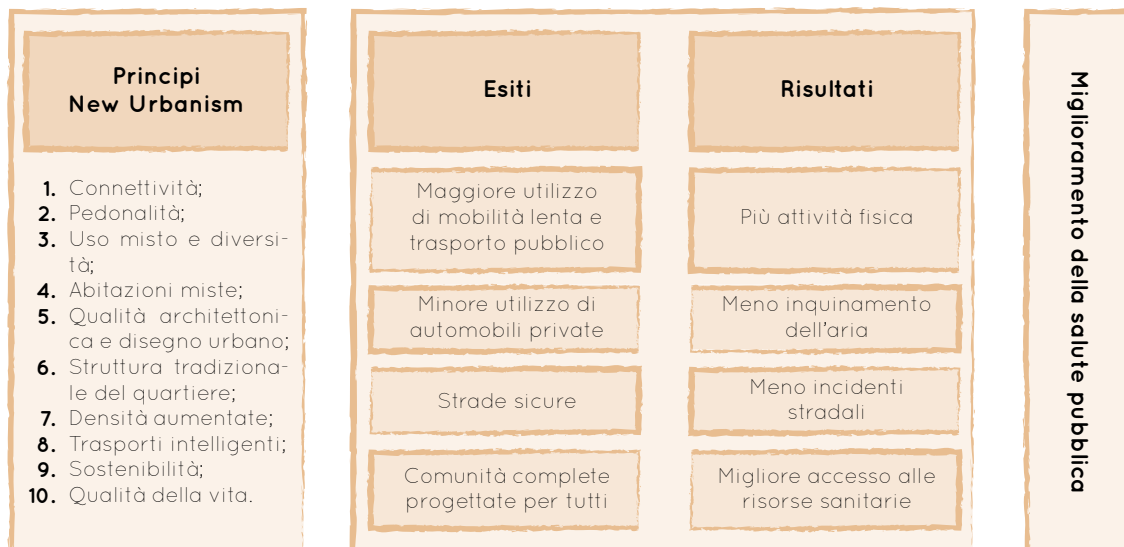
Carta ha avuto un'enorme influenza sulla pianificazione, progettazione e sullo sviluppo dei paesi in tutto il mondo e sostiene che il Neo-Urbanesimo abbia creato un nuovo modello tradizionale di quartiere, come nello schema sottostante.



15. Quartiere tradizionale del "New Urbanism". 1980. in: Overstreet, 2018

È da sottolineare, infine, che mediante l'applicazione dei principi del New Urbanism si ottengono molti esiti positivi in termini di **salute pubblica** all'interno delle città. Come si evince dallo schema sotto riportato, infatti, incentivando l'utilizzo dei trasporti pubblici si ha la possibilità di svolgere più attività fisica, di evitare incidenti stradali, di creare meno inquinamento ed avere strade più sicure per i pedoni che possono vivere il quartiere.

16. Schema che riporta i principi e gli esiti che ha il *New Urbanism*. in: Iravani, Rao, 2019



Sebbene il New Urbanism negli ultimi anni sembrava essere la soluzione alle problematiche delle città, sono state mosse alcune critiche a suo svantaggio e sui principi di progettazione che esso definisce. Per prima cosa, venne criticata la **densità** delle città, la quale non permette alla persone di trovare la propria privacy. Infatti, alcuni critici sostengono che le persone hanno necessità della loro casa e del proprio cortile lontano dai vicini, cosa che manca nel caso della densità mista in cui spesso alcuni spazi sono in comune al fine di garantire anche la condivisione. Un'altra problematica che spesso si crea con questa politica è quella che, invece, di creare quartieri connessi con il resto della città realizza degli **spazi privi di identità ed isolati**, non collegati a ciò che li circonda e in cui vivono tutte persone dello stesso ceto sociale. Esistono, dunque, dei pareri discordanti per quanto riguarda questo movimento che in realtà ha trasformato la pianificazione delle città e sta continuamente promuovendo i suoi principi per il bene delle città.

A partire dalla spinta data dal movimento del *New Urbanism* e successivamente, nella seconda metà del Novecento, a seguito della crisi dell'approccio urbanistico monofunzionale messo in atto dal **Movimento Moderno**, si iniziarono a proporre nei quartieri sviluppi ad uso misto, in cui residenze, uffici, scuole e negozi si trovavano fianco a fianco all'interno di ogni vicinato e quindi inclini alla città della prossimità e della vicinanza, invece che lasciare spazio al **paradigma dell'automobile**. Le città sono state modellate da una pianificazione urbana guidata dalle infrastrutture dove la segregazione spaziale ha portato ad una progressiva separazione e opposizione tra tempo e spazio urbano. Inoltre, il deterioramento della qualità della vita, dovuto a fattori quali lo stress o l'inquinamento, ne ha causato notevoli conseguenze per la salute fisica e mentale dei cittadini.

Anche nel **Regno Unito** questi temi, sopra citati, cominciarono ad essere discussi in risposta al **declino urbano** britannico degli anni '50. In particolare, la *Task Force Urban*, istituita dal *DETR* (Dipartimento dell'Ambiente, dei Trasporti e delle Regioni) e guidata da Lord Rogers of Riverside, uno dei più grandi architetti del Regno Unito, ha iniziato a stimolare la discussione sull'ambiente urbano e sulla possibilità di realizzare nuove aree in risposta alle esigenze e alle necessità dei cittadini nelle città. Tutti i risultati, le conclusioni, gli esiti e le raccomandazioni sono state presentate

e descritte all'interno di un rapporto urbano finale intitolato "*Toward an Urban Renaissance. Final report of the Urban Task Force*" pubblicato il 29 giugno 1999. Tale relazione nacque dalla necessità di individuare un nuovo sviluppo delle città inglesi, le quali erano caratterizzate dal 40% del patrimonio abitativo da alloggi sociali sovvenzionati che avevano influenzato anche la vita urbana dei centri delle città e delle persone. Inoltre, circa 1.3 milioni di edifici residenziali e commerciali erano completamente vuoti [Urban Task Force, 1999]. Per questo, una revisione delle tendenze demografiche e di sviluppo, a protezione della campagna, era diventata necessaria e per questo è stata fondata la **Urban Task Force** che aveva come obiettivi principali:

- Identificare le **cause** del declino urbano in Inghilterra. Questo perché la pianificazione degli anni '50 e '60 aveva messo in luce la struttura fisica e le infrastrutture, dedicando poca attenzione alla crescita e alla comunità;
- Trovare **soluzioni pratiche** per riportare le persone nelle città che si stavano spopolando;
- Stabilire una nuova visione per la **rigenerazione urbana** basata su principi progettuali, di benessere sociale e di responsabilità ambientale all'interno di un quadro economico complicato.

La **Urban Task Force**, dunque, proponeva una nuova visione delle città basate su una diversità di attività economiche, residenziali e culturali che aiutavano a dissolvere il sentimento anti-urbano che si stava propagando tra i cittadini. I risultati portati a termini dalla ricerca sono stati, come precedentemente anticipato, scritti all'interno di un **report** organizzato in cinque sezioni che si occupano di:

1. Provvedere alla progettazione di una **città sostenibile** in cui si definiscono centri urbani compatti in grado di realizzare sistemi di trasporto urbano integrati che privilegiano le esigenze dei pedoni, dei ciclisti e delle persone che intendono utilizzare il trasporto pubblico. In questo modo si favoriscono spazi di qualità all'interno della città;
2. Migliorare il **funzionamento delle città** per sviluppare la gestione dell'ambiente urbano, destinando le risorse alle aree in declino economico e sociale ed investendo in competenze e capacità innovative che possono portare ad un processo di pianificazione più semplificato;
3. Sfruttare al meglio il **patrimonio esistente**





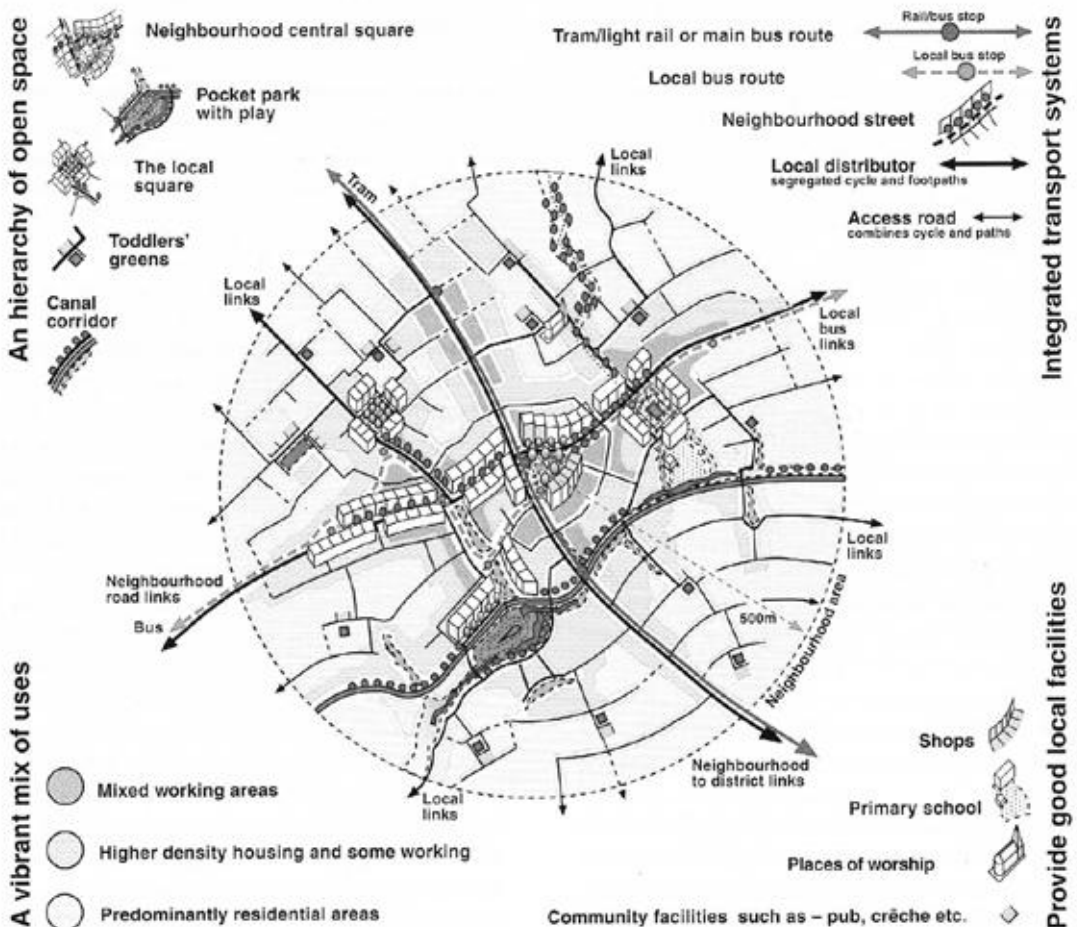


È preferibile, invece, avere una maggiore densità al fine di ottimizzare anche gli spostamenti delle persone che vogliono raggiungere i servizi. Così facendo, si intensifica lo sviluppo e gli usi degli utenti in relazione ai negozi, ai servizi e ai trasporti pubblici locali. Si favorisce poi, in questo modo, anche una maggiore sicurezza;

- La **diversità** delle attività e degli usi è fondamentale da considerare e deve essere incentivata a diversi livelli: negli edifici, sulle strade, negli isolati urbani e all'interno del quartiere. Progettando attentamente la pianificazione la diversità può risolvere molti conflitti;
- La nuova pianificazione dovrebbe cercare di rimuovere le distinzioni sociali tra le persone cercando di incentivare una mescolanza di persone di età e ceti sociali differenti attraverso l'utilizzo di diverse abitazioni vicine. Si deve avere, dunque, un'ampia opportunità di **varietà di proprietà** a livello di blocco urbano, di strada e di quartiere;

- Gli edifici dovrebbero essere progettati al fine di essere duraturi ed utilizzabili da molte generazioni. Devono essere, dunque, **ambienti flessibili ed adattabili** che non abbiano un unico uso, ma che si possono trasformare nel tempo;
- Gli edifici, il paesaggio e gli spazi pubblici dovrebbero essere progettati e costruiti con **tecnologie adeguate** per ridurre al minimo il consumo di energia e incoraggiare il riciclo;
- I progetti dovrebbero essere il più possibile compatti e **valorizzare l'ambiente** cercando di rispettare la biodiversità e sfruttando le risorse naturali [Urban Task Force, 1999]. Si vuole porre attenzione però ad un principio in particolare, ossia quello dell'**uso misto** all'interno del quartiere, concetto per altro già esplorato anche nelle precedenti pagine. Come si evince dallo schema sotto riportato, una delle maggiori attrazioni nei quartieri è la **prossimità** ai luoghi di lavoro, alla scuola, ai negozi e del tempo libero. Si può parlare di diversità sia nello stesso quartiere, sia

19. Le componenti chiave dell'uso misto e dell'integrazione urbana nel quartiere. in: Urban Task Force, 1999



all'interno di una strada o di un isolato o addirittura all'interno dello stesso edificio, però in direzione verticale. Se si è in grado di progettare la **diversità** in modo corretto si riesce anche ad incoraggiare un maggior numero di persone a vivere vicino ai servizi e farne utilizzo quotidianamente. Come dice l'Urban Task Force [1999] molte attività, anche differenti, possono coesistere vicine in modo armonioso, ad eccezione di alcune industrie o attività commerciali che producono molto inquinamento ed un alto traffico. Nello schema si descrive come sia preferibile realizzare dei **quartieri misti ed integrati**, invece di creare zone solo destinate ad un'unica attività. In questo modo si può definire un'alta concentrazione di attività pubbliche, come negozi, scuole e servizi civili, vicino alle strade e gli spazi pubblici invece che nel centro del distretto o del quartiere. Questi ultimi possono distribuirsi in maniera differente all'interno del vicinato, in quanto esiste una vera e propria **gerarchia** anche di spazi pubblici. Le **strade** divengono un elemento fondamentale da ripensare e devono essere progettate in modo da collegare le differenti parti delle città e distribuirne i servizi. I pedoni divengono i maggiori fruitori di questo quartiere, in cui però non manca il trasporto pubblico per chi ne necessita [Urban Task Force, 1999].

Negli anni, il tema della prossimità si è perso ma poi riscoperto, divenendo un vero e proprio fattore determinante per lo sviluppo della pianificazione urbanistica. I concetti descritti nelle pagine precedenti per anni sono stati ripresi da altri pianificatori che hanno dedicato la stessa attenzione al tema della vicinanza e della possibilità di ripensare la città in modo più vivibile e sostenibile. Ad esempio, il concetto "The neighborhood unit" di Clarence Perry presentato nel 1929 venne formulato nel libro di **Doug Farr**, nel 2008, intitolato "Sustainable Urbanism". Sebbene l'idea della segregazione degli usi civili da quelli commerciali teorizzata da Perry fosse stata eliminata, era rimasto il concetto dell'unità del mezzo miglio quadrato impermeabile, delimitato dalle arterie stradali esterne per uno scorrimento veloce delle automobili e quelle lenti, invece, per la mobilità lenta all'interno del quartiere [Mehaffy, Porta, Romice, 2014]. Negli ultimi anni si è iniziato, dunque, a rallentare le città, che non significa però rallentare la vita delle persone. Infatti, riscoprendo il **tempo** nelle immediate vicinanze, i residenti hanno l'occasione di utilizzare meglio i luoghi che li circondano coniugando allo stesso tempo responsabilità sociali,

ambientali e benessere. Tale fenomeno, sebbene fosse presente negli ultimi anni ma ancora poco discusso all'interno delle politiche urbanistiche, è stato finalmente ripescato da **Carlos Moreno** durante la COP21, ossia una conferenza tenutasi a Parigi nel dicembre del 2015. Questa conferenza era dedicata alla Convenzione sui cambiamenti in materia di clima. L'obiettivo era quello di stipulare un accordo per definire un processo che contribuisse alla mitigazione delle emissioni di gas ad effetto serra e promuovere uno sviluppo sostenibile. In questa occasione anche l'urbanista Moreno ebbe l'opportunità di argomentare la sua idea legata allo sviluppo di un modello di crescita urbano **incentrato sull'uomo** e sostenibile dal punto di vista ambientale. Il suo scopo era quello di andare al di là dell'ultimo paradigma che era stato inventato con le *smart city* [Kucharek, 2021]. Carlos Moreno sosteneva che esse non fossero la soluzione adeguata a seguire i grandi cambiamenti che stavano avvenendo nelle città. Per questo motivo decise di realizzare la "Human Smart City" in cui, come è stato precedentemente anticipato, si sono messi al centro gli essere umani piuttosto che l'innovazione tecnologica e il loro controllo [Kucharek, 2021]. Moreno sosteneva che era necessaria questa direzione di rotta in quanto:

“**Si basava sulla triplice convergenza della lotta ai cambiamenti climatici per l'ecologia, la lotta alla povertà attraverso lo sviluppo economico e le strutture sociali per contrastare il razzismo e il populismo.**”

Moreno, 2015 citato in Kucharek, 2021

Da questo ne deriva la sua idea di creare una "città vivibile" in cui predomina il concetto di vicinanza e di prossimità che offre alle persone una visione di un nuovo modo di vivere, completamente diverso dal passato. Come si è potuto leggere in queste pagine, l'idea di Moreno non era completamente nuova; egli stesso afferma di essere stato influenzato da grandi maestri dell'urbanistica del passato che gli avevano permesso di parlare di questo tema. Egli sostiene, infatti, di aver preso numerosi spunti da chi era venuto prima di lui:

1. Da **Jane Jacobs** riprende il concetto di città compatta e viva; lei sosteneva nel suo scritto che "i migliori social network erano



- le strade, prima che internet esistesse”;
2. Da **Lewis Mumford** e dalla sua lettura della città, scritta da una prospettiva capitalista, egli prende il concetto che “l’urbanistica moderna propone un nuovo prodotto e quel prodotto è il tempo”;
  3. Dal sociologo francese **François Ascher** assimila il concetto della cronurbanistica e dell’impatto che ha la mobilità sulle nuove forme di vita e degli spazi urbani [Kucharek, 2021].

Questi concetti, messi assieme alla prefazione di **Richard Sennet** all’ultimo libro di Moreno in cui egli afferma che “*La distanza è un vizio e la densità una virtù*”, permettono di immaginare la nuova idea di città che Moreno voleva proporre nel 2015, relazionata anche al concetto di **distanza**. Infatti, Moreno affermava:

“**Nelle città moderne, la distanza prevale su tutto e qualsiasi concetto di “tempo utile” è completamente scomparso.**”

Moreno, 2015 citato in Kucharek, 2021

Questa idea di città, descritta fino a qui, venne identificata da Carlos Moreno con il nome di “**città dei 15 minuti**” nel 2015 e poi ripresa sempre da lui e dalla *Chaire ETI Paris di Sorbonne* nel 2019, prima dello scoppio della pandemia da COVID-19. Ciò che affermava e afferma tutt’oggi l’urbanista è:

“**È tempo di passare dalla pianificazione urbanistica alla pianificazione della vita urbana. Ciò significa trasformare lo spazio della città ancora altamente monofunzionale con le sue diverse aree specializzate, in una realtà policentrica, basata su quattro componenti principali - vicinanza, diversità, densità e ubiquità - per offrire a breve distanza le sei funzioni sociali urbane essenziali: vivere, lavorare, fornire, curare, imparare e godere.**”

Moreno, 2019 citato in Rasero 2020

Con la definizione di **città dei 15 minuti**, quindi, si è voluto promuovere la riconfigurazione urbana che ha fatto della prossimità e dell’iper-prossimità la chiave per migliorare la vita delle persone. È comunque da ricordare che tale concetto è stato accelerato anche dalla crisi ambientale e dall’avvento di quella sanitaria che i paesi hanno dovuto affrontare a causa del **COVID-19** [Moreno, 2020]. Infatti, con la chiusura completa delle città ed i viaggi limitati quasi allo zero, gli acquisti delle persone potevano avvenire solo vicino a casa, in prossimità. Le persone hanno cominciato a lavorare da casa, in smart-working, sviluppando nuove tecnologie e scoprendo la possibilità di rimanere in contatto con amici e parenti anche a chilometri di distanza. Molte persone hanno cominciato a passeggiare in prossimità del loro quartiere, conoscendo per la prima volta i loro vicini e cominciando a vivere il loro luogo; esse, dunque, per la prima volta hanno avuto la possibilità di rallentare e scoprire cosa fosse presente attorno a loro, ricominciando a dar valore ad una variante indispensabile da ricordare per Carlos Moreno: il **tempo** [Pertusini, 2021].

La pandemia ha permesso alle persone di vivere con tempi più lenti, lavorare utilizzando nuove tecnologie e riducendo gli spostamenti in quanto potevano farlo da casa: ha offerto, perciò, la possibilità a tutti di dedicare più tempo alle cose personalmente importanti. È da ricordare, inoltre, che per prevenire la diffusione del coronavirus durante la congestione dei trasporti pubblici, sono state messe in atto delle soluzioni di mobilità alternativa, come per esempio l’utilizzo della bicicletta o l’opportunità di fare lunghe passeggiate nel quartiere, che hanno ridotto drasticamente l’utilizzo delle automobili. Questa esigenza, come afferma Moreno [2020], si è trasformata in un’occasione per molte città, in quanto esse hanno cominciato a adattarsi alle nuove necessità e hanno costruito chilometri di piste ciclabili, ampliato le terrazze dei ristoranti anche negli spazi esterni o riservato addirittura parcheggi, lanciato iniziative green e molto altro. Tutto questo non è stata solo una risposta alla crisi che il Paese ha vissuto, ma ha permesso di ridurre i tempi e la velocità delle città raggiungendo una soluzione più **sostenibile** e garantendo anche un benessere urbano che rispecchia l’idea della città dei 15 minuti. Inoltre, questo modello sostiene un altro principio molto importante, ossia quello di realizzare città flessibili e adattabili alle diverse esigenze che si possono riscontrare.

Infatti, non esiste un modello unico di “città dei 15 minuti” applicabile ovunque, ma ci sono diverse sfumature dello stesso che variano in base alle diverse storie ed esigenze del territorio.

Tale concetto è divenuto una tale rivelazione che **Anne Hidalgo**, la sindaca di Parigi, ha deciso di usarlo come idea promotrice nella campagna elettorale del 2020 per la sua rielezione. Lei ha fatto della **sostenibilità** il punto cardinale della sua campagna: infatti, dopo l’arrivo della pandemia ha creato 50 chilometri di nuove piste ciclabili che si aggiungevano ai 1.000 già esistenti, al fine di trasformare Parigi in una città più green. La città francese è stata la prima a adottare, dunque, questo modello di città in quanto Carlos Moreno era il consulente della sindaca Anne Hidalgo. Loro volevano trasformare Parigi ed applicare questa “*Ville du quart d’Heure*”; in questo modo, tutti i cittadini avevano la stessa opportunità di raggiungere facilmente a piedi o in bicicletta le attività necessarie quotidianamente incentivando a loro volta la sostenibilità del Paese. A questo si aggiunge anche la volontà della sindaca di ridurre il traffico per aumentare le piste ciclabili, creare nuovi modelli economici per i negozi locali, costruire nuovi spazi verdi ed infine trasformare le infrastrutture esistenti [Comelli, 2021]. È da ricordare però che **Anne Hidalgo** anche con il mandato precedente si era interessata molto ai temi della città; infatti già nel 2014 lei aveva deciso di:

- Migliorare e promuovere le **aree pubbliche** come la Piazza della Bastiglia;
- Terminare la **pedonalizzazione** delle rive della Senna rendendola accessibile solo ai pedoni e ai ciclisti;
- Utilizzare i circa 40 **cortili delle scuole** per trasformarli in oasi verdi per la città;
- Presentare **piani futuri** per la creazione di zone pedonali in più parti della città [Yeung 2021].

Nel 2020, anche **C40 cities** ha promosso l’idea di questo modello di città come progetto di ripresa post-pandemico. Si tratta di una rete globale di sindaci che intraprendono ad oggi azioni urgenti contro la crisi climatica (Milano partecipa per l’Italia). Le crescenti preoccupazioni dovute all’inquinamento atmosferico e il cambiamento climatico hanno portato negli anni molteplici innovazioni atte alla salvaguardia delle città: nel 2003, per esempio, era stata introdotta una tassa a Londra per le auto che entravano nel centro al fine di ridurre l’inquinamento atmosferico. Il concetto di città dei 15 minuti, dunque, mette insieme tutte le politiche che da anni si stanno cercando di applicare. Come è già stato descritto precedentemente, il COVID-19 ha dato una grande spinta a tutto questo modello incentivando le città ad investire su dei modelli sempre più sostenibili. Ad oggi si cerca un modello in grado di:

- Generare un sistema di **trasporto di massa** sicuro e resiliente, utilizzabile da tutti i cittadini anche con difficoltà motorie;
- Provvedere dei **servizi pubblici** fondamentali

20. Nuova pista ciclabile realizzata nella “Rue de Rivoli” a Parigi. in: Sortiraparis, 2020



per tutti come acqua pulita, cibo, servizi igienici e alloggi sani e convenienti;

- Promuovere la **prossimità** e talvolta la città dei 15 minuti per permettere a tutti di soddisfare le loro esigenze a pochi passi dalla loro abitazione;
- Utilizzare il **verde** come soluzione per ricostruire le città realizzando parchi, tetti verdi e marciapiedi permeabili. Si riduce così il rischio di calore estremo, siccità ed inondazione e si migliora la vivibilità e la salute fisica e mentale delle persone;
- Ripensare le **strade** come luoghi per le persone, in cui pedoni e ciclisti possono andare in modo sicuro. Questo si ottiene incentivando le reti pedonali e ciclabili con anche le infrastrutture verdi.

Tutte queste misure indicate per le città dei 15 minuti rispecchiano anche gli obiettivi che negli anni le **C40 cities** si sono imposte, quali la creazione di posti sicuro di lavoro verdi, l'investimento in servizi pubblici, la protezione dei trasporti di massa, il sostegno dei lavoratori essenziali e la restituzione degli spazi pubblici alle persone e alla natura. Si cerca, dunque, di dare l'opportunità di riprendersi dopo la pandemia globale che ha colpito il Paese cercando di realizzare città sempre più sostenibili e vivibili per le persone coniugando esperienze e professionalità differenti e riportando la vita nei luoghi che ormai sembrano abbandonati.

Questo concetto, dal momento in cui ha avuto un grande impatto sulla città di Parigi, è stato applicato anche in altre città le quali si sono dirette nella stessa direzione utilizzando talvolta espressioni anche differenti per definire il nuovo modello urbanistico di città di prossimità. C40 cities ne nomina per esempio dodici, come Barcellona, Milano, Shanghai, Houston, Ottawa, Melbourne e Detroit [Manzini, 2021].

Per concludere dunque, ad oggi il concetto di prossimità viene associato spesso alla città dei **15 minuti**. Lo scopo però non è quello di definire quartieri o città in cui tutti i servizi e le attività sono raggiungibili in un massimo di 15 minuti a piedi o in bicicletta. Nel capitolo successivo, infatti, si vedranno differenti esempi in cui il concetto viene applicato diversamente e non sempre rispettando i 15 minuti di tempo. Questo perché i minuti impiegati contano relativamente, mentre risulta più importante la possibilità di erogare servizi e attività nell'immediata vicinanza che si può trovare a 5, 10, 15, 20 o addirittura a 30 minuti di distanza. Il **concetto di tempo**,

perciò, diviene relativo in quanto serve solo a ricordare che tutto quello che si vuole realizzare nei quartieri deve essere usufruibile, sano, sicuro e facilmente accessibile da tutte le persone che vi ci vivono. Per questo motivo, spesso si fa riferimento al **ritmo** piuttosto che al tempo, il quale indica la possibilità di creare delle città che preferiscono seguire il tempo degli esseri umani rispetto a quello delle automobili al fine di creare delle città a "misura d'uomo".

Infine, si può dunque affermare che il **concetto di prossimità**, in diverse forme, è sempre esistito ed ha privilegiato la città in cui l'uomo è il vero protagonista attivo e in cui le funzioni e i servizi necessari si trovano nelle vicinanze e permettono a chiunque di usufruirne. In questo modo, le città divengono dei luoghi di occasioni in cui le persone possono uscire e conoscere nuovi esseri umani ed instaurare con loro delle relazioni. Così facendo, si creano anche delle **comunità** che sebbene riuniscano persone molto differenti tra di loro si trovano comunque a condividere gli stessi spazi e a scambiarsi i propri pensieri. Alla base della prossimità, dunque, non c'è solo la volontà di riqualificare dei luoghi, ma anche quella di generare delle nuove comunità che possano prendersene cura.

“ È la città che non lascia indietro nessuno. È la città di prossimità dove puoi trovare tutti i servizi di cui hai bisogno a 15 minuti a piedi da casa. È la condizione per la trasformazione ecologica della città.

”

Hidalgo, 2020 citata in Bianchi, 2021

21. Superblock di Sant Antoni, Barcellona. Rappresenta un esempio di riqualificazione di uno spazio pubblico seguendo il concetto della prossimità. in: Archello, 2019





## 1.4 IL RUOLO DI CARLOS MORENO E L'IDEA DELLA "CITTÀ DEI 15 MINUTI"

Come è già stato anticipato, il concetto di "città della prossimità" non è nuovo; si è visto infatti, nel capitolo precedente, come tale termine sia stato applicato già nel 1300 circa e poi evoluto di pari passi con la città. Sebbene esso sia stato accantonato per qualche decennio, nel 2015 ha ripreso vita grazie alla passione e alla volontà di **Carlos Moreno** di rigenerare le città. Egli, infatti, non voleva più solo un modello astratto di città, ma aveva l'intento di realizzare dei nuovi centri urbani sostenibili in cui si avvicinano i servizi, si riducono le disuguaglianze, se ne migliora la coesione sociale e se ne semplifica l'accesso.

**Carlos Moreno** è un architetto franco-colombiano, un professore associato all'Università IAE di Parigi, a Sorbona in Francia, un ricercatore di fama internazionale e rinomato consulente scientifico di figure nazionali e internazionali, quali per esempio il sindaco di Parigi, Anne Hidalgo. Le sue opere, fin dall'inizio, mirano a promuovere la **trasformazione degli stili di vita** delle persone e degli spazi urbani e ad offrire soluzioni ai problemi che hanno le città e i territori del XXI secolo. Il suo viene considerato un ruolo decisivo nell'evoluzione del concetto di prossimità, con l'introduzione della città dei 15 minuti. Egli, infatti, ha messo le basi e i principi di questo nuovo modello urbanistico che va verso la direzione della **sostenibilità**. Nel 2021 vinse l'**Obel award** per la sua idea della "città dei 15 minuti".



Prima di descrivere i principi alla base della città dei 15 minuti è curioso però riportare alcune delle tante **definizioni** che negli ultimi anni sono state individuate per descrivere questo nuovo modello urbanistico.

“ Un concetto di città che va nella direzione opposta all'urbanistica moderna. Un tentativo di far convergere la vita in uno spazio a misura d'uomo, piuttosto che frazionarla in una grandezza disumana che poi ci costringe a adattarci. L'idea è che le città dovrebbero essere progettate o riprogettate in modo che nel raggio di 15 minuti a piedi o in bicicletta, le persone possano vivere l'essenza di ciò che costituisce l'esperienza urbana. ”

Moreno, 2020

“ È una città della prossimità in cui tutto ciò che serve quotidianamente si può trovare a pochi minuti a piedi da casa. Una città a scala umana, diversificata nelle funzioni, caratterizzata da un mix di spazi pubblici, attività produttive e aree residenziali. Questa prossimità funzionale si lega anche a una prossimità relazionale, cioè a una maggiore opportunità per le persone di incontrarsi, sostenersi, tutelare l'ambiente e cooperare per raggiungere degli obiettivi comuni. ”

Manzini, 2021

“ La ville du quart d’heure prevede di riorganizzare gli spazi urbani in modo che il cittadino possa trovare entro 15 minuti a piedi da casa tutto quello che gli serve per vivere: lavoro (anche in co-working), negozi, strutture sanitarie, scuole, impianti sportivi, spazi culturali, bar e ristoranti, luoghi di aggregazione. In questo modo, le persone non devono prendere l’auto o i mezzi pubblici, riducendo traffico e inquinamento, riappropriandosi del tempo perso negli spostamenti e riscoprendo la socialità nel proprio quartiere. ”

Ansa, 2021

Tutte queste definizioni, sebbene con parole differenti, descrivono i concetti chiave della **città dei 15 minuti**. Come ha affermato e citato più volte nelle sue interviste e nei suoi scritti Carlos Moreno, la città dei 15 minuti è una in cui i servizi ed i bisogni umani si trovano entro 15 minuti a piedi o in bicicletta. Si parla, in termini pratici, di una città **policentrica** in cui la densità abitativa è piacevole, la prossimità vivace e l’intensità sociale autentica. Una città in cui i cittadini hanno la possibilità di svolgere sei funzioni sociali essenziali vicino alla propria residenza, quali: vivere, lavorare, provvedere, prendersi cura, imparare e divertirsi [Intertraffic, 2021].

Ne deriva, dunque, che la città dei 15 minuti è un cambiamento di organizzazione non solo urbano, ma anche di vita delle persone che ci abitano, necessario per superare le crisi che i Paesi stanno affrontando in questo periodo. Se prima solo la **crisi ambientale** richiedeva la necessità di realizzare città più sostenibili e green, ad oggi, a questa, si aggiunge una seconda crisi, ossia quella **sanitaria**, dovuta in gran parte allo sconvolgimento planetario della pandemia da COVID-19. All’incrocio di queste due grandi crisi sono stati avviati una serie di dibattiti globali che vedevano come protagonista la città dei 15 minuti. L’idea è quella di promuovere una riconfigurazione

e rigenerazione urbana che faccia dell’iperprossimità la chiave per migliorare la qualità della vita all’interno delle città [Moreno, 2020]. In questo modo si riesce a realizzare una città più vivibile, inclusiva, equa e resiliente che può divenire uno strumento adottato da tutte le città per uscire dalle crisi, come affermano le C40 cities. I sindaci, infatti, si stanno attivando al fine di produrre **politiche di sviluppo urbano** che vadano nella direzione della sostenibilità, della mobilità lenta ed attiva, della vicinanza e dell’implementazione di servizi pubblici usufruibili da tutti [Moreno, 2020]. Si deve però in questo scenario dare spazio alla **dimensione ambientale, sociale ed economica** che garantisce la possibilità di realizzare un nuovo modello urbano policentrico, che diviene l’unica soluzione per uno sviluppo sostenibile [Moreno, 2020]. Quello che si vuole attuare ad oggi, dunque, rappresenta un cambio di rotta rispetto alle città in cui si è abituati a vivere, dove prevalgono i rumori del traffico e l’inquinamento delle automobili e dove il senso di tempo è stato per anni dilatato. Si pensa, infatti, quanto **tempo** viene sprecato dalle persone per superare ogni giorno ingorghi urbani per recarsi da una parte all’altra della città; spostamenti necessari in quanto le funzioni essenziali devono essere raggiunte da ognuno di essi.

“ È divertente se ci pensi: il modo in cui sono progettate molte città moderne è spesso determinato dall’imperativo di risparmiare tempo, eppure si perde così tanto tempo per i pendolari, gli ingorghi, la guida verso un centro commerciale, in una bolla di accelerazione illusoria. ”

Moreno, 2020

Sono le persone, perciò, a adattarsi al ritmo veloce della città e non viceversa. Questo è proprio quello che si vuole evitare con la **città dei 15 minuti**, la quale permette di riorganizzare lo spazio fisico attorno all’esperienza umana del **tempo** e che permette di far convergere la vita delle persone all’interno di uno spazio a **misura d’uomo**, piuttosto che frazionarlo in una città di grandezza disumana. Significa realizzare una città composta da quartieri vivaci in cui i desideri, i bisogni

e le esigenze degli **esseri viventi** sono considerate fondamentali e non possono essere ignorate nella progettazione urbana. Per comprendere, però, come arrivare a raggiungere tale obiettivo ci si deve interrogare su alcune questioni con delle **domande**, anticipate nell'intervista di Carlos Moreno, quali:

*Cosa serve per creare una città dei 15 minuti?*

*Quali sono i servizi fondamentali disponibili nelle vicinanze?*

*A che distanza si trova il posto di lavoro? Lontano o vicino a casa?*

*Ci sono aree verdi facilmente raggiungibili?*

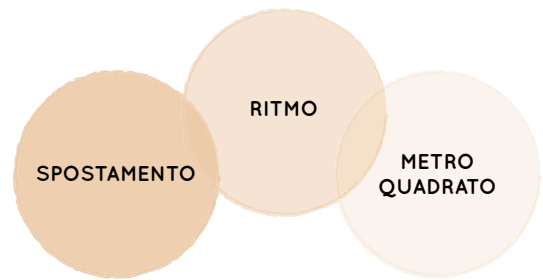
*Gli spazi sono interconnessi e facilmente raggiungibili attraverso la mobilità lenta?*

Queste domande, alla base della ricerca di Moreno [2019], sono essenziali al fine di riprogettare le città moderne basate sui principi della sostenibilità e della mobilità lenta. Egli ha definito, inoltre, **quattro concetti guida** che devono essere seguiti per realizzare una città dei 15 minuti, che vengono da lui stesso descritti in questo modo:

1. **Ecologia**, per una città verde e sostenibile;
2. **Vicinanza**, in cui si vive a ridotta distanza dalle funzioni necessarie;
3. **Solidarietà**, per creare legami solidi tra le persone;
4. **Partecipazione**, per coinvolgere in modo attivo tutti i cittadini [Moreno, 2020].

In questo modo, come afferma Carlos Moreno, è più semplice favorire un'apertura, un dinamismo, un cosmopolitismo e una ricchezza di stimoli culturali ed opportunità economiche che rigenerano i quartieri e ciò che li circonda. In questa operazione, però, deve essere molto forte anche la **solidarietà** e l'**identità** della comunità che deve favorire un tessuto di relazioni locali e collaborazioni tra tutti i cittadini. Così facendo si favorisce la crescita di una vita agile, sana e flessibile per tutte le persone, anche per chi vive in **periferia**. Infatti, l'obiettivo principale è quello di recuperare il naturale policentrismo delle città, caratterizzate dai loro quartieri che non possono più essere solo luoghi fragili e oscuri della stessa, ma devono divenire spazi dedicati alla vita, alla cultura, all'educazione e al lavoro [Carta, 2021]. A tutto questo però, Carlos Moreno aggiunge anche altri capisaldi alla teoria e alla politica della prossimità che

pongono attenzione su **tre termini connessi**:



Per prima cosa, si deve pensare che i nuovi quartieri devono essere progettati per vivere, abitare e progredire nella vicinanza, senza dover ogni volta percorrere grandi distanze o lunghi **spostamenti**; inoltre, in ognuno di essi dovrebbero essere previste molteplici funzioni differenti al fine di rendere ogni **metro quadrato** attrattivo; infine, è importante definire un nuovo **ritmo** delle città che deve seguire il tempo degli esseri umani e soddisfare i loro bisogni primari [Moreno, 2020 citato in Intertraffico, 2021].

Dunque, il ritmo cambia completamente la percezione del tempo delle persone, le quali conducono uno stile di vita più rilassato e meno dominato dallo stress che caratterizza le metropoli. Quest'ultimo termine fa riferimento in particolare alla pianificazione del **cronourbanismo**.

“ Con il cronourbanismo si vuole collegare i ritmi e gli spazi quotidiani. La nozione di cronourbanismo emerge come reazione al fenomeno della desincronizzazione e alla volatilità delle pratiche sociali e degli stili di vita. ”

Moreno, 2020

Come afferma Moreno [2020], lo scopo del cronourbanismo è quello di integrare un'altra dimensione all'interno della pianificazione urbana, ossia il **tempo**. L'idea principale è quella di combinare i luoghi, i movimenti ed il tempo al fine di creare una relazione tra più elementi interconnessi tra di loro, tra cui il tempo e lo spazio [Moreno, 2020]. Per quanto riguarda invece il concetto anticipato da Carlos Moreno del metro quadrato, si arriva a definire un altro termine importante della pianificazione, ossia quello legato alla **cronotopia**. Con questo concetto si intende



la possibilità di trovare nuovi usi per gli spazi, cercando di rinnovarli spesso rispetto al loro passato. Si vuole, dunque, rigenerare gli spazi aggiungendo al loro interno molteplici funzioni, differenti tra di loro. La possibilità di trattare la **diversificazione** negli usi dello stesso luogo può portare a differenti vantaggi:

per **chi ne usufruisce**, in quanto diventano luoghi di incontro, di condivisione tra le persone in cui svolgere attività o risolvere problemi di diversa natura;

per chi lo possiede, ossia il **proprietario**, in quanto consente di utilizzare lo spazio in modi differenti durante il giorno, ottimizzando così l'impiego della struttura [Moreno, 2020; Pertusini, 2021].

“ La cronotopia mira a trovare nuovi possibili usi degli spazi, sfidando gli usi dei luoghi preesistenti. Si parla di uso differenziato di un luogo secondo la temporalità, ossia l'evoluzione dell'uso di un luogo secondo il fattore tempo. ”

Moreno, 2020

Ne deriva, dunque, che con la **cronotopia** si vogliono mescolare le attività all'interno degli edifici, avendo anche la possibilità di destinare la struttura a diversi usi a seconda dell'ora del giorno, della settimana o addirittura del periodo dell'anno. Per esempio, i **cortili della scuola** durante l'orario non scolastico possono divenire spazi per attività collettive o parchi giochi per i bambini del quartiere; le **aule scolastiche** possono trasformarsi in spazi per convegni o università del tempo libero; i **parcheggi** possono essere sfruttati come aree per i mercati all'aperto durante alcuni giorni della settimana [Moreno, 2020]. L'idea è, dunque, quella di soddisfare le esigenze dei residenti al fine di rendere l'ambiente circostante piacevole, in cui gli edifici non sono abbandonati da anni, ma vengono riutilizzati per diversi scopi. In sintesi, in questo modo, si evita di avere degli *edifici fantasma* che portano solo degrado all'interno del quartiere e si cerca invece di realizzare spazi che aumentino la vivibilità e la sicurezza del quartiere stesso [Moreno, 2020]. A questo concetto si può legare

il terzo termine citato da Moreno [2020], ossia quello della **topofilia**. In questo caso, si fa riferimento alla volontà di progettare all'interno del quartiere considerando le esigenze, i bisogni e le necessità dei cittadini, i quali cercano di creare un'armonia con la natura che li circonda. Si intende in particolare con questo terzo termine “**l'amore per il luogo**” [Manzini, 2021].

“ La topofilia è l'amore per il luogo e al centro di questo concetto c'è il rapporto delle persone con la città e l'ambiente che diventa un attaccamento emotivo e soggettivo. Si considera spesso anche il rapporto con la natura, l'acqua e la biodiversità. ”

Moreno, 2020

È necessario, perciò, considerare che ogni cittadino può instaurare un legame completamente diverso con il luogo e l'ambiente che lo circonda, in quanto può sviluppare delle **sensazioni emotive** completamente differenti e soggettive.

Si può affermare fin qui che per realizzare una città dei 15 minuti che funzioni si devono considerare diversi fattori che interagiscono tra di loro al fine di migliorare la qualità della vita sociale e relazionale delle persone del quartiere e far diventare lo spazio un luogo flessibile e adattabile a tutti. Ma una città che va nella direzione della sostenibilità, della promozione degli spazi verdi e degli spostamenti brevi deve rispettare **quattro principi fondamentali**, i quali sono:

1. Densità;
2. Prossimità;
3. Diversità;
4. Ubiquità (digitalizzazione).

Durante la pandemia l'ubiquità è stata convertita in **digitalizzazione**, di cui si parlerà in seguito.

Il primo termine analizzato è la **densità** che viene intesa come il rapporto tra il numero di persone ed i chilometri quadrati del quartiere. Essa permette una pianificazione efficace dello spazio urbano disponibile al fine di garantire le funzioni primarie in prossimità rendendole anche facilmente raggiungibili da tutti. La densità, inoltre, rappresenta una caratteristica fondamentale

per le città in quanto determina situazioni differenti di *prossimità*; ad esempio, se non si raggiunge un certo livello e si ha dunque una **bassa densità** è difficile sostenere le attività commerciali e il trasporto pubblico locale. Questo accade nei paesi del Nord America in cui è impossibile pensare all'applicazione di un modello di pianificazione legato ai concetti della "città dei 15 minuti" [Hixson, Lindsay, 2021]. Nel caso, invece, di **alte densità** si riesce a realizzare delle città più compatte caratterizzate da brevi distanze, molteplici diversità ed opportunità di mobilità sane. In queste, dunque, il concetto della "città dei 15 minuti" funziona molto bene.

Il secondo termine, invece, è quello della **prossimità**, ossia la possibilità di avere tutto ciò di cui si ha bisogno a pochi passi da casa, come è già stato ampiamente descritto. Ciò è necessario al fine di ridurre gli spostamenti inutili, spesso legati al pendolarismo, che creano impatti molto gravi sull'ambiente e sull'economia del Paese. La prossimità, inoltre, promuove l'agglomerazione nel quartiere favorendo le attività commerciali con lo scopo di farle rivivere e crescere. Incide infine sui residenti determinando gli indicatori sociali necessari [Moreno, 2020; Tomer, Kane, Fishbane, 2019].

Il terzo termine che si descrive è la **diversità** a cui si attribuisce un duplice significato: da una parte la necessità di creare dei quartieri ad uso misto che divengono primari nel fornire un uso differenziato di servizi residenziali, commerciali e di divertimento; dall'altra, invece, la possibilità di realizzare un quartiere *diverso* perché ospita una varietà di culture e persone differenti per tradizione [Moreno, 2020]. Attraverso la promozione della diversificazione si riesce a creare degli spazi sempre più attrattivi per le persone caratterizzati da attività che non hanno tutte la stessa importanza; è doveroso ricordare infatti, che esistono *servizi primari e fondamentali* che devono essere raggiungibili facilmente a piedi o in bicicletta, ed altri *secondari e superflui* invece, che non è necessario che si trovino nelle immediate vicinanze. Nei **servizi essenziali** rientrano:

Lavoro  
Negozi  
Assistenza sanitaria  
Scuole  
Strutture culturali  
Sport, tempo libero e parchi



22. Schema della distribuzione dei servizi all'interno dei quartieri

Tali funzioni devono essere distribuite in modo equo all'interno del quartiere al fine di essere usufruibili da tutti i cittadini con viaggi brevi, in modo del tutto **inclusivo** ed **accessibile**. Nello schema soprastante è possibile comprendere che a **5 minuti** a piedi le funzioni e i servizi raggiungibili sono quelli realmente necessari alla quotidianità delle persone, come i generi alimentari; a **10 minuti** di distanza si trovano invece i parchi, le scuole, gli ambulatori sanitari e gli altri beni primari per i cittadini; a **15 minuti** infine, si trovano i servizi necessari settimanalmente oppure mensilmente alle persone, come per esempio i luoghi per il divertimento, per l'arte o per stare in famiglia [Xu, 2021]. È importante ricordare che non è la quantità di servizi che conta, ma la qualità e l'efficienza che gli stessi riescono a portare nel quartiere.

Infine, il quarto termine è quello dell'**ubiquità**. Si intende con esso la possibilità delle persone di essere fisicamente vicine tra di loro. Questo termine è stato ripensato durante la pandemia in quanto non poteva essere fisicamente applicato nelle città ed è stato trasformato, a fronte di diversi dibattiti, in **digitalizzazione**. Sebbene prima del COVID-19 non si attribuiva molto peso a questo termine, dopo la pandemia esso ha suscitato notevole interesse. Questo perché durante l'emergenza sanitaria attraverso le piattaforme digitali le persone hanno potuto tranquillamente lavorare da casa e comunicare con i colleghi o con gli amici in modo totalmente virtuale. Per questo il **digitale** è da considerarsi come un servizio a favore dei cittadini che gli permette di essere in costante aggiornamento



a diverse funzioni a seconda delle necessità. I marciapiedi, dunque, possono diventare spazi accoglienti che riescono anche a dare vitalità ai **piani terra** degli edifici e rendere le strade su cui affacciano più sicure anche per i cittadini. Così facendo, rendendo le vetrine degli edifici più attrattive, le persone sono stimolate ed invogliate a camminare nel quartiere ed a trascorrere il loro tempo libero all'aperto. Spesso si può incentivare questa attività anche lasciando la possibilità ai bar, ristoranti ed ai negozi di espandersi all'esterno sul suolo pubblico. Viceversa, se le strade sono caratterizzate da edifici con confini chiusi o abbandonati, prive di aperture o con recinzioni degradate, l'esperienza che si offre non genera nessun tipo di interesse nei cittadini, i quali saranno più propensi a viaggiare con le automobili piuttosto che percorrere strade non troppo sicure. Al fine di evitare, però, questo stato di abbandono degli edifici è necessario incoraggiare all'interno dei quartieri un uso differenziato degli stessi, i quali possono essere utilizzati per diversi scopi durante la giornata [C40 Cities Climate Leadership Group, C40 Knowledge Hub, 2020].

“ **Il confine dove l'edificio e la città si incontrano è essenziale per la vitalità dell'area urbana e su questo si deve concentrare l'attenzione del progettista per renderlo invitante e ricco di dettagli.** ”

Gehl, 2020 in Arduino, 2020



26. Piani terra attivi degli edifici in “Via Mazzini”, Verona con le persone. in: Taccioni, 2020

Se i marciapiedi vengono considerati come le principali infrastrutture pedonali delle città, anche le **ciclabili** devono essere descritte come le vie di collegamento per eccellenza all'interno delle stesse. Sebbene fossero attivi già molti progetti di ampliamento e di estensione dei percorsi ciclabili, dopo la pandemia nuovi interventi sono stati programmati ed attuati al fine di incentivare sempre di più la mobilità lenta a discapito di quella veloce. Molte, per esempio, sono le città che hanno deciso di investire in questa direzione, tra cui Londra, Milano e Parigi, realizzando in periodo pandemico anche solo delle ciclabili temporanee al fine di permettere ai cittadini di muoversi liberamente ed in sicurezza all'interno dei loro quartieri [Moreno, 2020; Sisson, 2020]. Ciò che è stato riscontrato attuando queste politiche è la possibilità di ottimizzare il **tempo** impiegato per gli spostamenti e per raggiungere una o più funzioni; in bicicletta, infatti, il tempo impiegato è minore rispetto a chi deve percorrere la stessa strada a piedi o addirittura in macchina, se si è fermi negli ingorghi del traffico cittadino. Non è possibile, però, limitare la mobilità alle persone solo a piedi o in bicicletta in quanto si deve pensare che alcune persone, quali disabili, anziani, bambini, spesso non riescono o non vogliono fare lunghe passeggiate o altro per raggiungere la loro destinazione; per questo è necessario considerare nella pianificazione urbana anche i **mezzi di trasporto** che rispettano i requisiti ecologici e contribuiscono a ridurre le emissioni di gas, quali, per esempio, i tram o i minibus elettrici [Bianchi, 2021]. Tali mezzi, che rientrano nella categoria della mobilità lenta, devono essere sfruttati inoltre all'interno dei quartieri creando una rete di connessione anche con l'esterno, con la città circostante, al fine di non isolarli, ma renderli parte integrante del contesto. In questo modo diventa una grande risorsa per il quartiere perché anche le persone con limitate capacità motorie, i disabili e gli anziani, possono raggiungere facilmente le loro destinazioni [Bianchi, 2021].

“ **La città dei 15 minuti, e la sua pianificazione urbanistica per usi, crea una nuova atmosfera urbana: il passaggio dalla mobilità forzata, in una città frammentata, a una mobilità prescelta, in una** ”

## città desiderata, policentrica e multiservizi.

”

Moreno, 2020

La **mobilità lenta**, dunque, permette la creazione e il collegamento di svariati spazi pubblici condivisi che portano impatti positivi sia sociali sia ambientali e creano benefici anche per la salute mentale e fisica delle persone [Huizenga, Major, 2016]. Questo è dovuto soprattutto allo stile di vita che si può condurre nell'idea della "città dei 15 minuti" con un **ritmo rallentato** rispetto a quello che domina nelle metropoli.



27. Tram utilizzato per spostarsi nella città di Lisbona. in: Ansa, 2022

Al fine di rendere le città attrattive e facilmente accessibile per più persone è necessario anche considerare la presenza di **spazi verdi** all'interno del quartiere. Essi non solo rappresentano luoghi di sosta in cui passare il tempo libero e dove le persone hanno la possibilità di conoscere altri cittadini e condividere con loro esperienze, ma gli spazi verdi permettono anche di ridurre le emissioni dovute agli spostamenti delle persone, le quali avendoli in prossimità non devono muoversi per cercarli al di fuori del loro quartiere [Moreno, 2019]. Affinché ciò accada però, essi devono essere ben collegati con gli altri spazi della città in modo che le persone, solo attraverso brevi viaggi, riescono a raggiungerli; questo è possibile se si creano nei quartieri dei **percorsi sicuri e attrattivi** per le persone, le quali saranno così invogliate a percorrerli a tutte le ore della giornata. Gli spazi verdi, che rientrano nella categoria degli spazi pubblici, sono dunque essenziali al fine del buon funzionamento del quartiere non solo dal punto di vista della pianificazione urbana, ma anche perché contribuiscono a creare un senso di appartenenza al luogo, cercando sempre di **costruire una comunità** [Yeung, 2021]. Essi, inoltre, contribuiscono a

ridurre lo stress, incoraggiare l'esercizio e a migliorare la salute fisica e mentale degli abitanti, costruendo così un quartiere vivibile e sano per tutti. Non solo i parchi sono però considerati spazi verdi; spesso infatti, al fine di promuovere la diversità, di cui si è scritto ampiamente prima, i **cortili delle scuole**, che vengono utilizzati dai bambini durante la mattina, divengono orti comunali o parchi giochi al di fuori dell'orario scolastico usufruibili da tutti [Goldberg, 2021]. Essi, dunque, con un'ampia rete di ciclabili ed un insieme di infrastrutture pedonali garantiscono all'interno del quartiere un viaggio breve, pratico e vantaggioso per i residenti di tutte le età della città.

L'idea della città dei 15 minuti mira, perciò, a creare una **città multi hub** che garantisce agli individui luoghi di lavoro, di divertimento, mobilità lenta ed anche accesso ad **alloggi abbordabili**. Infatti, per quanto riguarda quest'ultimo elemento, si vogliono promuovere alloggi a prezzi accessibili in ogni quartiere in cui tutti hanno la stessa possibilità di affittare un appartamento, indipendentemente dal loro reddito. In questo modo è possibile avere un mix diversificato di nuovi abitanti e si può parlare di una **zonizzazione inclusiva**, in cui vengono erogati anche incentivi per gli sviluppi di edilizia accessibile a tutti [C40 Cities Climate Leadership Group, C40 Knowledge Hub, 2020].



28. Schema che mette in luce i principi della città dei 15 minuti



A ciò che è stato descritto precedentemente, con lo schema citato, si vuole aggiungere solo che con la città dei 15 minuti si ha la possibilità di realizzare una **viabilità diversificata** che possa far coesistere le automobili e i pedoni. Infatti, l'idea è quella di creare una viabilità esterna al quartiere solo per le automobili che inquinano e creano rumore, e prevedere, invece, una rete più sicura legata alla mobilità lenta all'interno dello stesso. Queste due reti di viabilità devono però essere ben collegate tra di loro al fine di non isolare il quartiere stesso. Nella parte esterna dello stesso si dovrebbero, infine, considerare delle **aree di parcheggio** in cui parcheggiare l'auto prima di entrare nella zona pedonale di vicinato.

L'idea del futuro, dunque, è quella di progettare una "città dei 15 minuti" che si avvicini al tema della prossimità per creare spazi sempre più inclusivi, equi e sostenibili. Occorre progettare come afferma Carta [2021] città aumentate o meglio, **città policentriche**, in cui diverse polarità della città vengono collegate tra di loro al fine di funzionare.

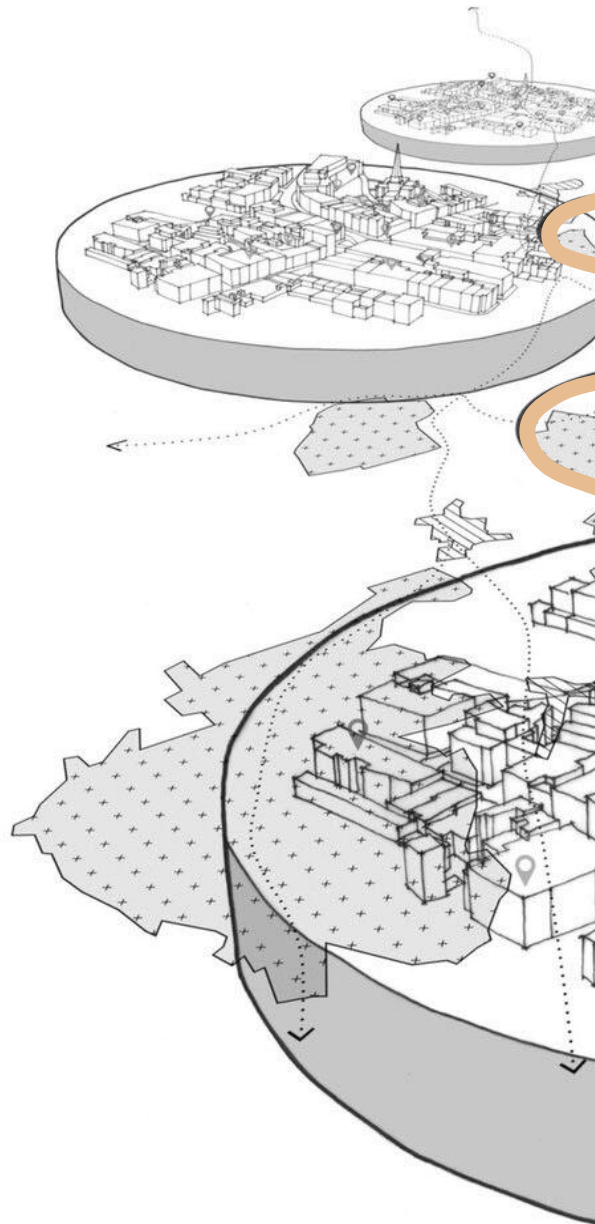
“

Si deve progettare città policentriche e resilienti, con un più adeguato metabolismo circolare di tutte le funzioni, con una maggiore vicinanza delle persone ai luoghi della produzione e ai servizi. Sono quelle che io chiamo "città aumentate", capaci di amplificare la vita comunitaria senza divorare risorse: città più sensienti per capire prima e meglio i problemi, più creative per trovare risposte nuove, più intelligenti per ridurre i costi, più resilienti per adattarsi ai cambiamenti, più produttive per tornare a generare benessere, più collaborative per coinvolgere tutti e più circolari per ridurre gli sprechi ed eliminare gli scarti.

”

Carta, 2021

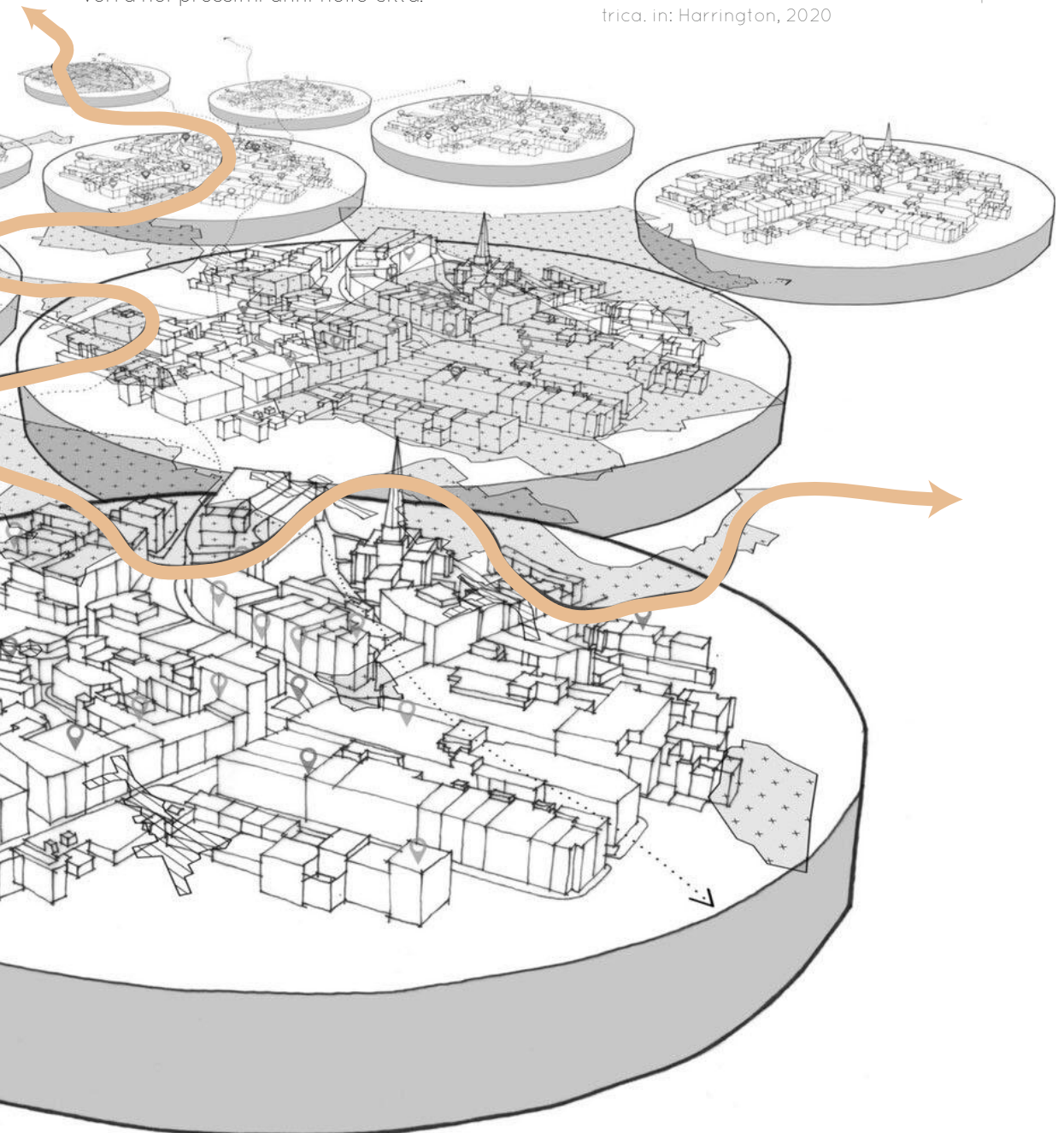
La sfida è, dunque, quella di realizzare una città policentrica che mantenga il suo **organizzazione unitario centrale**, ma che nello stesso tempo contenga delle cellule, ossia delle unità urbane, che si differenziano e che ricercano la propria identità attraverso degli elementi essenziali interni che le contraddistinguono per qualità, ricchezza di contenuti e di relazioni umane. Per questo, la *città dei 15 minuti*, non va vista solo come l'opportunità di dotare maggiormente le città o le periferie di servizi primari o secondari, ma deve essere finalizzata in particolare alla realizzazione di una





comunità urbana fondata sulla riconversione ecologica, sulla riqualificazione ambientale, sulle relazioni di prossimità, sull'integrazione di tutte le principali funzioni ed attività della vita quotidiana, favorendo così la solidarietà e l'inclusione sociale nel quartiere [Lironi, 2021]. È importante ricordare che questo cambiamento non può avvenire da un giorno all'altro all'interno delle città che hanno una struttura solida da anni; l'importante però è cominciare ad applicare queste politiche per creare le basi della trasformazione che avverrà nei prossimi anni nelle città.

29. Schema che descrive l'idea della città policentrica. in: Harrington, 2020



## 1.5 CRITICHE AL NUOVO CONCETTO DI “CITTÀ DEI 15 MINUTI”

Sebbene, ad oggi, la “città dei 15 minuti” rappresenta la soluzione migliore per rigenerare le città a fronte della crisi ambientale e sanitaria che il Paese ha dovuto affrontare negli ultimi anni, non tutti concordano sull'efficienza di questo nuovo modello urbanistico. Infatti, ci sono molte **critiche** che sono sorte contro la città dei 15 minuti.

In primo luogo, una criticità riscontrata nella città dei 15 minuti è quella che riguarda la necessità di **trasformare il tessuto urbano** delle città europee ed americane al fine di ottenere dei risultati positivi per il raggiungimento della prossimità. Infatti, in molti casi, gli interventi che servirebbero per la conversione della struttura urbana delle città sono così complessi e stravolgenti che non possono essere attuati, altrimenti altererebbero la solidità del tessuto urbanistico del passato. Inoltre, significherebbe invertire la direzione della pianificazione urbana delle città degli ultimi 70 anni. A questo, è da aggiungere anche che tutti gli esempi in cui la città dei 15 minuti è stata applicata, rappresentano o delle realtà molto piccole in cui la prossimità è già di per sé alla base della struttura del quartiere oppure situazioni in cui l'area dell'intervento è di nuova costruzione ed è ancora tutta da progettare [Ratti, 2021]. Un esempio è il quartiere di **Rione XX Testaccio** a Roma in cui la sociologa Irene Ranaldi ha sottolineato che *“tutto ciò di cui i locali potrebbero aver bisogno è raggiungibile a piedi”* [Ranaldi, 2021 citata in Giuli, 2022].

“**Le persone camminano e interagiscono in luoghi come questa piazza, dove tutte le classi sociali di Testaccio si mescolano nel corso della giornata, portando a spasso i loro cani, guardando i loro bambini giocare, scendendo a chiacchierare con un vicino.**”

Ranaldi, 2021

Un quartiere, dunque, che sebbene sia stato progettato nell'Ottocento rispecchia i caratteri della città dei 15 minuti. Questo per sottolineare ancora una volta che la **prossimità**

non è un concetto nuovo, ma è solo stato ripreso negli ultimi anni. All'epoca poi, quando il quartiere di Testaccio venne riprogettato dopo la bonifica del 1870, le città erano pianificate con aree residenziali situate il più vicino possibile ai luoghi di lavoro e ai servizi concentrati [Giuli, 2022]. Questi quartieri, dunque, ancora oggi sono più avvantaggiati rispetto ad altri che invece per raggiungere un servizio primario ci impiegano molto tempo. Quando la distribuzione dei servizi poi non si presenta in modo equo sul territorio, significa che non offre a tutti le stesse opportunità.



30. Mercato del Testaccio, Roma. in: Ranaldi, 2021

Un'altra problematicità individuata con la promozione della città dei 15 minuti è quella legata alla possibilità di trovare tutto ciò di cui si ha **bisogno** in **prossimità** della propria abitazione, ossia il fulcro della politica di trasformazione di Carlos Moreno. Secondo alcuni studiosi tra cui Ratti [2021], la vita che si vuole proporre con questa nuova idea, ovvero quella definita dal pendolarismo sostenibile, dai ritmi rallentati che seguono i tempi delle persone e dei servizi in prossimità, è priva di entusiasmo ed euforia che di solito caratterizza la dimensione umana della città. Infatti, le persone sono invogliate ad evadere dai confini del quartiere per cercare sempre qualcosa di nuovo che gli dia nuovi stimoli; è grazie perciò a teatri, cinema, ristoranti, bar, stadi e medio-grandi strutture commerciali che si mantiene vivo il calore e l'entusiasmo delle persone e che si contribuisce a dare vitalità alla città [Ratti, 2021].

“**Ridurre la città ad una serie di unità autosufficienti attraversabili in quindici minuti non minerebbe quelle caratteristiche di interdipendenza e specializzazione che le rendono così avvincenti?**”

”

Ratti, 2021

Legato a questo ultimo concetto descritto, si può far riferimento ad un'ulteriore critica che è emersa durante i vari dibattiti in cui si è parlato della città dei 15 minuti. Infatti, si pensa che questa nuova politica incrementi l'**emarginazione** delle persone che vivono nei quartieri più svantaggiati. Molti studiosi temono, infatti, che portando tutte le funzioni e i servizi di cui si ha bisogno vicino alla residenza si promuova una *gentrificazione*, ossia una progressiva trasformazione della composizione socioculturale ed un aumento dei prezzi delle abitazioni nel quartiere, arrivando ad una rivalutazione dell'area. Questo accade perché il quartiere diviene il nuovo catalizzatore e l'elemento attrattivo all'interno della città. Un ulteriore problema derivante dalla gentrificazione è il graduale **isolamento** e **segregazione** di questi quartieri che diventano aree non accessibili a tutti con il passare del tempo. **Edward Glaeser**, dell'Università di Harvard, si è espresso chiaramente contro la città dei 15 minuti. Egli afferma che tale concetto concentra l'attenzione sulle persone con un reddito medio-alto, che spesso vivono già in quartieri che offrono molte opportunità, spesso anche sopra la media; la sua idea è quella di rendere le città più vivibili non solo per i ricchi, ma per tutte le persone, anche quelle in difficoltà [Glaeser, 2021]. Per questo, Glaeser chiede di abbandonare l'idea della città dei 15 minuti, soprattutto dopo il periodo pandemico, in quanto questo concetto sta portando ad una profonda distanza sociale tra i quartieri.

“**È un'enclave, un ghetto, una suddivisione. Tutte le città dovrebbero essere arcipelaghi di quartieri, ma questi quartieri devono essere collegati. Le città dovrebbero essere macchine per connettere gli**

**esseri umani: ricchi e poveri, neri e bianchi, giovani e anziani. Altrimenti, falliscono nella loro missione più elementare e non riescono a essere luoghi di opportunità.**

”

Glaeser, 2021

A questa idea di gentrificazione e di emarginazione dei quartieri risponde anche un designer urbano, **Jay Pitter**, il quale durante la conferenza di *Citylab 2021* a Toronto affermò che solo attraverso la costruzione di piste ciclabili o il miglioramento dei percorsi pedonali non si riuscirà ad invertire la segregazione che da anni è incorporata nella pianificazione urbana delle città, anche perché spesso è anche la comunità a non accettare questi tipi di interventi che talvolta possono dimostrarsi molto distruttivi [O'Sullivan, 2021].

“**Quello che vediamo già all'interno delle comunità emarginate è la resistenza a cose che in realtà sono davvero meravigliose e benefiche, come più percorribilità o piste ciclabili. Il motivo per cui vediamo questa resistenza è perché questo tipo di approcci, sebbene sia positivo per noi e per l'ambiente, spesso stimolano anche la gentrificazione. E quindi le comunità sono molto nervose per questo.**

”

Pitter, 2021 citato in O'Sullivan, 2021

“**Sono un sostenitore dell'iperlocale, perché sicuramente abbiamo bisogno di città più resilienti e resistenti ai cambiamenti climatici. Tuttavia, sono contrario a questo concetto. Non tiene conto delle**

**storie di disuguaglianza urbana, imposta intenzionalmente da approcci di pianificazione tecnocratica e coloniale, come i quartieri segregati, la profonda iniquità dei servizi e la polizia discriminatoria dei nostri spazi pubblici.**

”

Pitter, 2021 citato in O'Sullivan, 2021

A fronte di tutte queste affermazioni, si può introdurre un'altra critica legata al fatto che il modello della città dei 15 minuti **non** può essere **utilizzato** in tutte le città in quanto non è sempre equo per le opportunità che offre. Viene visto, infatti, come un paradigma urbano che è molto più adatto alle città europee piuttosto che ai contesti globali del Sud o del Nord America. Infatti, è possibile immaginare questo tipo di modello applicato in città come Parigi, Barcellona, Copenaghen, Brooklyn, Manhattan, Boston e Cambridge; quello che risulta difficile è invece immaginarsi di raggiungere lo stesso obiettivo di reinvenzione nelle **periferie tentacolari** dove vive la maggior parte degli americani. Questo perché in queste ultime si può raggiungere qualche servizio primario solo superando il limite dei 15 minuti e per di più in automobile. Ciò che ne deriva è, dunque, che il modello della città dei 15 minuti si basa solo su **osservazioni dirette** dello spazio trascurando, invece, gli aspetti culturali e socioeconomici, quali demografia, occupazione e reddito, che determinano il corretto funzionamento del progetto [Florida, Ratti, 2021]. In questo caso, dunque, si può parlare di **disuguaglianze economiche e geografiche**, in quanto il modello di città dei 15 minuti viene applicato principalmente a quartieri urbani benestanti in cui le persone sono invogliate a percorrere le strade, mentre nelle parti più svantaggiate della città gli abitanti non si sentono sicuri e dunque escono solo per svolgere le loro funzioni essenziali [Florida, Ratti, 2021].

Talvolta però anche se il modello della **città dei 15 minuti** presenta alcune grandi lacune che devono ancora trovare un proprio risvolto pratico nella pianificazione urbana, è necessario affermare che esso rappresenta per alcune città una vera e propria opportunità di ripresa rispetto alle crisi che esse stanno vivendo e che negli anni hanno contribuito a creare quartieri sempre meno vivibili, ghetti

pericolosi in cui domina la **criminalità**. Esistono molti esempi di zone periferiche, infatti, soprattutto nelle grandi metropoli, in cui le persone escono di casa solo per svolgere le funzioni essenziali e si sentono sempre in pericolo ogni volta che varcano la soglia di casa per uscire. Questo fenomeno coinvolge soprattutto i quartieri abbandonati in cui i controlli sono molto limitati, le persone vivono in condizioni di estrema povertà, la loro qualità della vita è ridotta al minimo, l'igiene è molto scarsa e regna la delinquenza, specialmente minorile. Spesso in alcuni di essi si registra un elevato traffico d'armi, di droga ed omicidi che si verificano all'ordine del giorno. È bene, dunque, partire da queste aree degradate delle città per applicare il nuovo modello sociale che ha come obiettivo quello della **sostenibilità** e di attuare un **miglioramento sociale** della qualità della vita delle persone. Non è necessario stravolgere completamente i piani urbanistici dei Comuni per progettare dei nuovi quartieri; è sufficiente partire con delle piccole politiche inclusive che hanno come obiettivo la rinascita e la rigenerazione delle aree degradate. Si definiscono in questo modo delle nuove "isole" di transito, collegate con il resto della città e non isolate rispetto al centro che possono essere percorse in serenità dalle persone. L'idea generale è, dunque, quella di creare dei luoghi più **salubri, inclusivi e sicuri** per i cittadini in cui ognuno ha le stesse opportunità di crescita, le stesse offerte di servizi e di lavoro e non è semplicemente abbandonato ed isolato in aree completamente dimenticate da tutti. Per questo motivo, la filosofia alla base della città dei 15 minuti è quella di far divenire queste zone periferiche delle nuove centralità in cui si deve generare anche una nuova **comunità** costituita da persone che hanno culture, storie, tradizioni ed abitudini differenti, ma che cercano di collaborare e partecipare in modo attivo nella città al fine di curare e mantenere gli spazi pubblici della stessa nel tempo. Inoltre, con queste nuove polarità funzionali che si possono creare, si può passare da un modello monocentrico in cui tutto gravita verso il centro, che spesso caratterizza le città contemporanee, ad uno **policentrico**, in cui queste centralità creano delle relazioni tra di esse e funzionano autonomamente senza per forza far riferimento al centro. Così facendo, anche le aree più lontane e periferiche avranno la possibilità di divenire luoghi sicuri ed inclusivi per le persone, le quali ad oggi hanno paura ad uscire di casa e lo fanno solo se strettamente necessario.

## 1.6 DOMANDE DI RICERCA ANALIZZABILI MEDIANTE I CASI STUDIO

Al fine di comprendere quali siano le caratteristiche necessarie per progettare delle “città dei 15 minuti” ed inclini alle politiche della prossimità, è bene porsi all’inizio dell’analisi delle **domande di ricerca** che definiscono delle linee guida per indagare il tema di progetto. Esse verranno poi esplorate nel capitolo successivo grazie all’analisi di quattro casi studio nelle città di Parigi, Barcellona, Melbourne e Milano. È da considerare che gli esempi presi in esame sono molto differenti uno dall’altro e dunque per questo motivo anche le domande di ricerca cercano di cogliere diverse sfumature. Le risposte che si ricaveranno alla fine di questa analisi saranno necessarie nella fase finale della ricerca in cui si prova ad applicare in modo concreto il concetto della prossimità nella periferia sud di Mantova. Le domande di ricerca, dunque, rappresentano il **punto di partenza** per l’analisi, sia teorica che pratica, e devono individuare tutte le caratteristiche necessarie affinché la prossimità possa divenire una strategia progettuale futura. Le domande vengono così sintetizzate:

- 1 Come il modello della “città dei 15 minuti” e della prossimità può incentivare e promuovere le politiche della **sostenibilità** ed in particolare l’obiettivo 3 e 11 dell’Agenda 2030?
- 2 Quali sono i **servizi** necessari in prossimità al fine di realizzare delle città diversificate? Hanno tutti la stessa importanza o è necessario differenziarli a seconda di quali sono primari e quali invece secondari?
- 3 Può risultare vantaggioso il **coinvolgimento** e la partecipazione attiva dei cittadini nelle politiche di pianificazione della città e nella parte di cura e di mantenimento della stessa?
- 4 Quali possono essere le strategie e gli strumenti da adottare per migliorare la **qualità** dei luoghi e delle vite delle persone che vivono e lavorano nelle città?
- 5 Quale è il vantaggio di andare nella direzione di realizzare delle **città policentriche** che possono funzionare in modo singolare ed autonomo senza la necessità di essere dirette in modo forzato verso un centro?

Queste rappresentano, dunque, le possibili domande di ricerca ipotizzate al fine di comprendere quali siano le peculiarità e le caratteristiche che si devono garantire per la progettazione di una **città delle prossimità** e dei **15 minuti**, utili nella fase successiva per trovare le risposte al progetto. Esistono però altre questioni che possono essere prese in considerazione e che fanno da sfondo al tema della prossimità. In particolare, esse possono essere così definite:

- Quali soluzioni possono essere adottate al fine di garantire un certo livello di **sicurezza** per i cittadini all’interno delle città ed in particolare nelle aree periferiche?
- Quale è la funzione da attribuire ai **piani terra** affinché essi divengano dei catalizzatori che attirano ed invogliano le persone a passeggiare e trascorre del tempo nella città?
- Come si può incentivare l’utilizzo della **mobilità lenta**, come i mezzi di trasporto pubblici o le biciclette, a discapito di quella veloce, dominata dall’automobile, al fine di ridurre l’inquinamento delle città?
- Quale è la differenza tra le **città compatte**, con un’alta concentrazione di attività e densità, e le **città dispersive** caratterizzate da una bassa densità e da pochi servizi?
- Quali sono i vantaggi di realizzare delle città **diversificate** che permettono di avere tutto ciò di cui si ha bisogno in prossimità e facilmente raggiungibile?
- Affinché la città della prossimità possa funzionare è necessario rispettare i **15 minuti di percorrenza** oppure si tratta di un valore che può variare in relazione al contesto in cui viene applicato?

Queste ultime, dunque, mettono in luce altre caratteristiche che la città della prossimità dovrebbe garantire e promuovere al fine di realizzare delle città a misura d’uomo. Attraverso la risposta a queste domande di ricerca, si vuole infatti progettare delle città che siano più sicure, salubri, accessibili ed inclusive per tutti, dai più piccoli ai più anziani, e che rispecchino gli ideali anche della sostenibilità e della resilienza. In questo modo, si migliora la qualità dell’ambiente e della salute mentale e fisica dei cittadini, i quali saranno invogliati ad uscire all’aria aperta.



## BIBLIOGRAFIA TEMATICA

- Alessandria F., (2021), *I servizi di prossimità nella città dei 15 minuti*. in: Il Bolive. Università di Padova - <https://ilbolive.unipd.it/news/servizi-prossimita-citta-15-minuti> - ultimo accesso ottobre 2022
- Arduino L., (2020), *L'importanza del piano terra degli edifici*. in: Lidia Arduino - <https://coachdellabitare.com/2020/07/13/limportanza-del-piano-terra-degli-edifici/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Arrò L., (2017), *L'impegno di Jahn Gehl per città più vivibili: il caso di Copenhagen*. in: Architetturaecosostenibile - <https://www.architetturaecosostenibile.it/architettura/progetti/jan-gehl-citta-copenhagen-857> - ultimo accesso ottobre 2022
- Bertoncin M. et al., (2015), *La prossimità: una chiave geografica per interpretare i progetti di sviluppo*. in: Geotema, n. 48, maggio-agosto 2015, pp. 55-62
- Bianchi A., (2021), *La città di prossimità*. in: Gente e territorio - <https://www.genteeterritorio.it/la-citta-di-prossimita/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Carta M., (2021), *Le città aumentate. Dieci gesti barriera per il futuro*. Trento: Il margine
- Comelli E., (2021), *Carlos Moreno e la "città dei 15 minuti": con la mia idea Parigi diventa più sostenibile*. in: Corriere della sera - <https://www.corriere.it/economia/economia-del-futuro/notizie/carlos-moreno-citta-15-minuti-la-mia-idea-parigi-diventa-piu-sostenibile-14a513ec-2c09-11ec-98f9-fbd4bdd13a87.shtml> - ultimo accesso settembre 2022
- Evangelista V., (2016), *Dinamiche co-evolutive di prossimità. Un'analisi regionale in ambito geo-sanitari*. in: Bollettino della società geografica italiana, Volume IX, n. 3-4, Serie XIII, luglio-dicembre 2016, pp. 365-384
- Evangelopoulos E., (2014), *Neighborhoods. Proximity to daily needs and walkability in form-based codes*. Tesi di laurea Magistrale in pianificazione urbana e regionale, dicembre 2014. San Luis Obispo: Faculty of California Polytechnic State University
- Florida R., Ratti C., (2021), *The 15 minute city meets human needs but leaves desires wanting. Here's why*. in: World economic forum - <https://www.weforum.org/agenda/2021/11/15minute-city-falls-short/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Gehl J., (1996), *Life between buildings: using public space*. Copenhagen: Arkitektens Forlag
- Giuli A., (2022), *Roma diventerà davvero una città dai 15 minuti?*. in: la svolta - <https://www.lasvolta.it/1434/roma-diventera-davvero-una-citta-da-15-minuti> - ultimo accesso settembre 2022
- Glaeser E., (2021), *The 15-minute city is a dead end-cities must be places of opportunity for everyone*. in: LSE - <https://blogs.lse.ac.uk/covid19/2021/05/28/the-15-minute-city-is-a-dead-end-cities-must-be-places-of-opportunity-for-everyone/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Goldberg D. A., (2022), *Implementing 15 minute cities: where to start?*. in: National association of realtors - <https://www.nar.realtor/on-common-ground/implementing-15-minute-cities-where-to-start> - ultimo accesso ottobre 2022
- Grubovic L., (2002), *Urban Task Force*. in: Spatium, Volume 8, gennaio 2002, pp. 37-40
- Harrington H., (2020), *Is the 15 minute city having its 15 minutes of fame, or is it here to stay?*. in: PDP, LDN - <https://pdplondon.com/think-blog/is-the-15-minute-city-having-its-15-minutes-of-fame> - ultimo accesso ottobre 2022
- Hixson H., Lindsay G., (2021), *What you need to know about: 15 minute cities*. in: NewCities - <https://newcities.org/what-you-need-to-know-about-15-minute-cities/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Huizenga C., Majo M., (2016), *Proximity City - improving access, avoiding transport*. in: Urbanet - <https://www.urbanet.info/proximity-city-improving-access-avoiding-transport/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Hospers G.J., (2006), *Jane Jacobs: her life and work*. in: European Planning Studies, Volume 14, n. 6, 2006, pp. 723-732
- Iravani H., Rao V., (2019), *Health benefits of New Urbanism*. in: CNU - <https://www.cnu.edu/>



org/publicsquare/2019/02/04/health-benefits-new-urbanism - ultimo accesso ottobre 2022

Jacobs J., (1961), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*. Torino: Giulio Einaudi Editore S.p.A., 2009

Janin Rivolin Yoccoz U., (2013), *Un modello di equilibrio spaziale*. in: Gaeta L., Janin Rivolin Yoccoz U., Mazza L., (A CURA DI), *Governo del territorio e pianificazione spaziale*. Novara: Città Studi, pp. 165-182

Kress C., (2016), *Beyond "Complete Urbanization." Uncertainty, the New "Urban - Rural Connectivity", and the Garden City Model*. in: Joelho, n. 7, dicembre 2016, pp. 72-83

Kucharek J. C., (2021), *Carlos Moreno: 15 minutes to save the world*. in: Ribaj - <https://www.ribaj.com/culture/profile-carlos-moreno-15-minute-city-obel-award-planning> - ultimo accesso ottobre 2022

*La Città dei 15 minuti, l'idea di Parigi che tenta l'Italia*. Ansa. 2021 - [https://www.ansa.it/canale\\_ambiente/notizie/vivere\\_green/2021/10/24/infrastrutturecitta-15-minuti-idea-parigi-che-tenta-italia\\_ee20eda2-f000-4271-acb3-b9e655c0aff8.html](https://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/vivere_green/2021/10/24/infrastrutturecitta-15-minuti-idea-parigi-che-tenta-italia_ee20eda2-f000-4271-acb3-b9e655c0aff8.html) - ultimo accesso ottobre 2022

Lironi S., (2021), *Vivere bene nella "città dei 15 minuti"*. in: Ecopolis - <https://ecopolis.legambiente.padova.it/vivere-bene-nella-città-dei-15-minuti/> - ultimo accesso ottobre 2022

Manzini E., (2021), *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*. Milano: EGEA S.p.a

Mehaffy M. W., Porta S., O. Romice, (2014), *The "neighborhood unit" on trial: A case study in the impacts of urban morphology*. in: *Journal of Urbanism International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, Volume 8, n. 2, maggio 2014, pp. 199-217

Mehaffy M. W., (2015), *Urban Form and Greenhouse Gas Emissions: Findings, Strategies, and Design Decision Support Technologies*. in: *Architecture and the Built Environment*, n. 14, novembre 2015. Rotterdam: Sirene Ontwerpers

Moreno C., (2019), *The 15 minutes city: for a*

*new chrono-urbanism*. in: Carlos Moreno - <https://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/> - ultimo accesso settembre 2022

Moreno C., (2020), *Living in proximity. The 15 minute city*. in: Barcelona Metropolis - <https://www.barcelona.cat/metropolis/en/contents/living-proximity-the-15-minute-city> - ultimo accesso ottobre 2022

Mumford L., (1954), *The Neighborhood and the Neighborhood Unit*. in: *Town Planning Review*, Volume 24, n. 4, pp. 256-270

O'Sullivan F., (2021), *Where the "15 minute city" falls short*. in: Bloomberg - <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-02/the-downsides-of-a-15-minute-city> - ultimo accesso ottobre 2022

Perry C., (1929), *The Neighborhood Unit. From The Regional Plan of New York and its Environs (1929)*. in: T. LeGates R., Stout F., (2011), *The city reader*. Londra: Routledge

Overstreet K., (2021), *Exploring New Urbanism Principles in the 21st Century*. in: Archdaily - <https://www.archdaily.com/963314/exploring-new-urbanism-principles-in-the-21st-century> - ultimo accesso ottobre 2022

Pertusini G., (2021), *Living differently: how does a 15-minute city work?*. in: RICS - <https://ww3.rics.org/uk/en/modus/built-environment/homes-and-communities/living-differently-how-does-a-15-minute-city-work.html> - ultimo accesso ottobre 2022

Ranaldi I., (2021), *Testaccio cento anni dopo: da quartiere operaio a "food and beverage district"*. in: *La voce di New York* - <https://lavocedinewyork.com/news/primo-piano/cronaca-italiana/2021/12/05/testaccio-cento-anni-dopo-da-quartiere-operaio-a-food-and-beverage-district/> - ultimo accesso ottobre 2022

Rasero F., (2020), *Città dei 15 minuti, un modello urbano sostenibile basato sulla prossimità*. <https://www.ehabitat.it/2020/12/07/città-dei-15-minuti-modello-urbano-sostenibile-prossimità/> - ultimo accesso ottobre 2022

Ratti C., (2021), *Carlo Ratti: La città dei quindici*

minuti. *Pro e contro del quartiere autosufficiente*. in: Corriere della sera - [https://corriereinnovazione.corriere.it/cards/carlo-ratti-la-citta-quindici-minuti-pro-contro-quartiere-autosufficiente/citta-suddivisa-quartieri\\_principale.shtml](https://corriereinnovazione.corriere.it/cards/carlo-ratti-la-citta-quindici-minuti-pro-contro-quartiere-autosufficiente/citta-suddivisa-quartieri_principale.shtml) - ultimo accesso ottobre 2022

Sharif A., (2011), *Raymond Unwin: Town Planning in Practice (1909)*. <http://architecturareandurbanism.blogspot.com/2011/11/raymond-unwin-town-planning-in-practice.html> - ultimo accesso ottobre 2022

Sharifi A., (2016), *From Garden City to Eco-urbanism: the quest for sustainable neighborhood development*. in: Sustainable cities and society, Volume 20, gennaio 2016, pp. 1-16

Sisson P., (2020), *How the "15 minute city" could help post-pandemic recovery*. 16 luglio 2020, in: Bloomberg - <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-07-15/mayors-tout-the-15-minute-city-as-covid-recovery> - ultimo accesso ottobre 2022

Solà A. G., Vilhelmson B., (2018), *Negotiating Proximity in Sustainable Urban Planning: A Swedish Case*. in: Sustainability, Volume 11 (1), n. 1, gennaio 2019

Spada M., (2020), *Introduzione*. in: Biennale dello Spazio Pubblico - <http://www.biennalespaziopubblico.it/2020/05/introduzione/> - ultimo accesso ottobre 2022

Tomer A., Kane J. W., Fishbane L., (2019), *Connecting people by proximity. A better way to plan metro areas*. in: Brookings - <https://www.brookings.edu/blog/the-avenue/2019/06/21/connecting-people-by-proximity-a-better-way-to-plan-metro-areas/> - ultimo accesso ottobre 2022

Toni G., (2020), *La città spontanea. L'urbanistica di Jane Jacobs*. in: Pickwick - <http://www.ilpickwick.it/index.php/arte/item/4294-la-città-spontanea-l'urbanistica-di-jane-jacobs> - ultimo accesso ottobre 2022

Turchi A., (2015), *Jane Jacobs*. [https://issuu.com/agneseturchi/docs/jane\\_jacobs](https://issuu.com/agneseturchi/docs/jane_jacobs) - ultimo accesso ottobre 2022

Turner C., (2008), *The Geography of Hope: A Tour of the World We Need*. Canada: Vintage

Canada

Urban Task Force, (1999), *Towards an Urban Renaissance. Final Report of the Urban Task Force*. Londra: Routledge

*What is New Urbanism?*. CNU. 2021 - <https://www.cnu.org/resources/what-new-urbanism> - ultimo accesso ottobre 2022

*Why every city can benefit from a "15-minute city" vision*. C40 knowledge, C40 Cities Climate Leadership Group. 2020 - [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) - ultimo accesso ottobre 2022

Xu Y., (2021), *What is a 15-Minute City and why is it important?*. in: Chapman Taylor - <https://www.chapmantaylor.com/insights/what-is-a-15-minute-city-and-why-is-it-important> - ultimo accesso ottobre 2022

Yeung P., (2021), *How "15 minute cities" will change the way we socialise*. in: BBC - <https://www.bbc.com/worklife/article/20210214-how-15-minute-cities-will-change-the-way-we-socialise> - ultimo accesso ottobre 2022

Zivarts A., (2021), *The "15 minute city" isn't made for disabled bodies*. in: Bloomberg - <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-22/the-people-that-the-15-minute-city-leave-behind> - ultimo accesso ottobre 2022

*10 Principles of New Urbanism*. Michigan Land Use Institute. 2006 - [http://www.mlui.org/mlui/news-views/articles-from-1995-to-2012.html?archive\\_id=678#.Yrctwi8QMdU](http://www.mlui.org/mlui/news-views/articles-from-1995-to-2012.html?archive_id=678#.Yrctwi8QMdU) - ultimo accesso ottobre 2022

*15 minute city: urban mobility solution to the environment*. Intertraffic. 2021 - <https://www.intertraffic.com/news/15-minute-city-urban-mobility-solution-to-environment/> - ultimo accesso ottobre 2022

**SITOGRAFIA TEMATICA**

<https://urbanai.fr/the-science-behind-the-15-minute-city/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.15minutecity.com/blog/hello> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://startupitalia.eu/2142-20210528-come-sara-la-citta-dei-15-minuti-piu-comoda-piu-sostenibile-piu-ricca-di-relazioni> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.onlinesim.it/blog/citta-sostenibili-tutto-disposizione-15-minuti-come-investire/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.thoughtco.com/new-urbanism-urban-planning-design-movement-1435790> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.confionline.it/detail.aspx?prog=63033> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.analisedellopera.it/effetti-del-buon-governo-in-citta/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.thoughtco.com/jane-jacobs-biography-4154171> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.openpolis.it/aree-urbane-prevalgono-citta-mezzogiorno/> - ultimo accesso ottobre 2022

[https://web.archive.org/web/20140812211252/https://subsite.kk.dk/Nyheder/2012/September/KFF\\_Stroeget\\_50.aspx](https://web.archive.org/web/20140812211252/https://subsite.kk.dk/Nyheder/2012/September/KFF_Stroeget_50.aspx) - ultimo accesso ottobre 2022

<https://aspeniaonline.it/la-citta-dei-15-minuti-tra-opportunita-e-sfide/> - ultimo accesso ottobre 2022





## 02

## indagare la prossimità

## 2.1. INTRODUZIONE AI CASI STUDIO

L'obiettivo di questo secondo capitolo è quello di individuare alcuni casi studio in cui il concetto di "prossimità" e "città dei 15 minuti" è stato applicato. Si è visto nel capitolo precedente come tale concetto non sia nuovo, ma abbia creato maggior interesse negli ultimi anni. Pertanto, al fine di comprendere quali sono i criteri di applicazione e i possibili risultati che si possono raggiungere, si è deciso di prendere in esame quattro casi studio in cui si è applicata questa nuova tendenza. Come è già stato precedentemente anticipato, non è tanto importante il numero di **minuti** che si impiegano per raggiungere un luogo o un'attività, ma è fondamentale invece la possibilità di avere i servizi che si trovano in prossimità e le possibili connessioni che si possono creare tra le **diverse entità** che caratterizzano la città, ed in particolare il quartiere. Per questo motivo, si è deciso di focalizzarsi su alcune esperienze molto differenti tra di loro, non solo perché si trovano geograficamente distanti, ma anche perché mettono a punto interventi e generano esperienze diverse. Esse però, sebbene cerchino di differenziarsi una dall'altra, sono tutte accomunate da degli unici obiettivi, quali: creare città più inclini ai **pedoni** e meno alle automobili; realizzare marciapiedi e strade sicure per le persone che intendono raggiungere i servizi e le attività che si trovano nel loro quartiere; maggiore presenza di servizi, accessibili a tutte le persone, anche a chi presenta qualche difficoltà motoria; piani terra attivi ravvivati dalle attività e dai nuovi servizi; spazi verdi collegati tra di loro che creano un sistema anche con la presenza delle piste ciclabili; ed infine, ma non di minore importanza, la possibilità di creare **città a misura d'uomo**, in cui l'uomo ritorna ad essere al centro della progettazione e pianificazione urbana. Le città che si andranno ad indagare sono: Parigi, Melbourne, Barcellona ed infine Milano. Essendo un concetto che si sta riscoprendo in questo ultimo periodo, non si troveranno descritti nelle prossime pagine tutti progetti già definitivi ed applicati. Infatti, sebbene l'idea e l'obiettivo siano già chiari in tutte le politiche urbanistiche dei

prossimi progetti, ci vorrà ancora tempo per arrivare alla loro esecuzione. La città di Barcellona è già avanti con lo sviluppo di queste proposte, mentre per esempio Milano è ancora in uno stato embrionale. Questo fa capire che il concetto della "città dei 15 minuti" non può essere applicato in egual modo su tutti i tessuti urbani, ma deve essere costruito in base alle necessità e alle vicissitudini di ogni quartiere. Esistono infatti quartieri in cui il concetto è semplice da applicare perché possiede già delle **caratteristiche intrinseche** favorevoli all'applicazione della prossimità; altre, invece, si sono sviluppate inseguendo la linea delle automobili e quindi ora si trovano svantaggiate.





L'obiettivo però, in entrambi i scenari, è quello di fornire maggiori opportunità per tutte le persone che ci vivono, migliorandone la vivibilità, la qualità e la sostenibilità dell'ambiente che circonda gli esseri umani ogni giorno. Inoltre, è necessario ricordare che il cambio di rotta che si vuole attuare all'interno delle città non può avvenire da un giorno all'altro, ma ha bisogno di tempo al fine di essere compreso ed assimilato sia dai cittadini che dalle pubbliche amministrazioni. Si tratta, dunque, di un **cambiamento lento e flessibile** che si adatta alle necessità e alle esigenze delle persone, seguendo il loro ritmo ed abbandonando una volta per tutte quello delle automobili.

01

Parigi: Ville Du Quart d'Heure

02

Barcellona: Superblocchi

03

Melbourne: Quartiere dei 20 minuti

04

Milano: Modelli differenti

01

Parigi: Ville Du Quart d'Heure

04

Milano: Modelli differenti

02

Barcellona: Superblocchi

03

Melbourne: Quartieri dei 20 minuti

Mappa generale

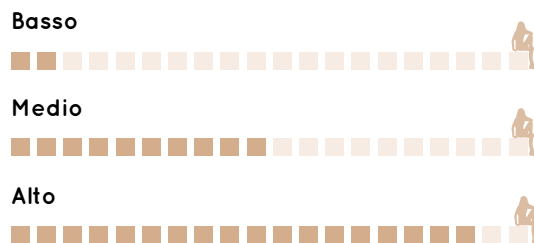
La **curiosità** di capire cosa si intende nella vita reale per città dei “15 minuti” e della prossimità, non solo teoricamente ma anche praticamente, è alla base della mia ricerca dei casi studio. Infatti, questo studio risulta fondamentale in quanto alla fine di tale ricerca teorica si procederà ad una vera e propria progettazione di una parte di città che aspira alla prossimità. La mia volontà è, inoltre, quella di analizzare esperienze differenti dal punto di vista della dimensione, dei criteri utilizzati e degli obiettivi finali raggiunti perché questo mi permette di prendere consapevolezza ed acquisire una sensibilità maggiore sul tema trattato, trasformando le diversità in opportunità progettuali. È necessario comprendere che non esiste un unico modo per progettare una città dei 15 minuti che può essere emulato in tutte le situazioni. Questo deriva anche dal fatto che ogni luogo ha delle proprie peculiarità, una propria identità sociale e culturale, una tradizione che non può essere calpestata oppure dimenticata; le persone devono avere la possibilità di abitare un luogo che sia sicuro, salubre, facilmente accessibile a tutti e che permetta di avere in prossimità, o di raggiungere nelle immediate vicinanze, tutto ciò di cui si ha quotidianamente bisogno. Questo tema, dunque, mi ha appassionato molto in quanto rappresenta una vera e propria opportunità di **trasformazione urbana** per le città a 360 gradi; inoltre, dà l'opportunità alle città di rigenerarsi dopo la crisi sanitaria ed economica che i Paesi stanno vivendo e che sono state accelerate dalla pandemia di COVID-19.

All'inizio di ogni progetto vengono delineate alcune caratteristiche fondamentali dell'intervento, sintetizzate in alcuni **schemi** facilmente **comprensibili**.

Il primo riguarda lo **stato di avanzamento** del progetto che dà un'idea generale dei tempi di realizzazione dell'intervento. Esso può essere:



In secondo luogo, si vuole comprendere anche come sia migliorato, con la realizzazione del progetto, il **coinvolgimento dei cittadini** che abitano il quartiere. Questo fattore è un chiaro indicatore della buona riuscita dell'intervento che permette a sua volta di migliorare la vivibilità dello spazio e di renderlo sicuro. Esso può essere:



Successivamente, si è deciso di sintetizzare con un piccolo simbolo il **tipo di intervento**, al fine di comprendere in quale categoria di progetto esso rientri e quali obiettivi si vuole o si è cercato di raggiungere. Esse sono:



I progetti di seguito descritti però non sono mai fini a sé stessi; infatti, sebbene all'inizio viene fatto un focus solo sull'intervento realizzato o da realizzare, successivamente si analizza lo stesso in relazione con il **quartiere** in cui è inserito e con tutti i servizi presenti al suo interno. Per questo motivo, per ogni intervento, è stata prevista una pagina finale di analisi, in cui si cerca di trovare le risposte alle domande di ricerca precedentemente anticipate. I risultati raggiunti vengono sintetizzati con due grafici:

#attività;  
#tempo.

Il **primo grafico** permette di conoscere quali attività sono presenti nel quartiere e le divide nelle sei categorie, precedentemente descritte: servizi locali, istruzione, tempo libero, residenze, mobilità e lavoro. Nei **servizi locali** sono compresi i supermercati e le strutture sanitarie vicine; nell'**istruzione** rientrano le scuole e tutti i servizi che garantiscono un'opportunità di apprendimento; nel **tempo libero** si includono i parchi ed i parco giochi locali, gli sport e le attività ricreative, gli spazi e le “strade” verdi ed infine gli arti sociali; nelle **residenze** si considerano le diversità abitative, gli alloggi accessibili,



# PARIGI

## 2.2 VILLE DU QUART D'HEURE

“

La città del quarto d'ora non è una bacchetta magica, deve essere adattata alle condizioni locali di ogni città. Parigi è sia una città globale che una città squilibrata tra est e ovest, tra nord e sud. Ci sono riequilibri, soprattutto economici, abitativi e lavorativi da operare.

”

Moreno, 2020

Parigi vuole diventare una città della prossimità dove si può trovare tutto quello che serve ai cittadini a solo 15 minuti da casa. Un obiettivo che richiede di ripensare l'uso di alcune strutture esistenti, per esempio i cortili delle scuole o le "società sportive sociali", e immaginarne nuovi chioschi per i cittadini, facendoli diventare luoghi e servizi pubblici disponibili alle persone in più ore del giorno. Anche altre città, quali Ottawa, Copenaghen o Melbourne, stanno lavorando a questo nuovo piano urbanistico al fine di migliorare la qualità della vita e dell'ambiente, limitandone l'inquinamento derivante dai lunghi viaggi effettuati con le automobili per superare grandi distanze. L'idea che è stata promulgata dalla **città di Parigi** è, dunque, quella di eliminare una città frammentata in cui molte attività dipendono dagli spostamenti in auto o con i mezzi pubblici, andando invece ad incentivare la mobilità lenta e avvicinando le funzioni vitali quali, come è già stato descritto precedentemente, l'alloggio, il lavoro, l'accesso all'assistenza sanitaria, l'approvvigionamento, l'apprendimento e la prosperità. Questo concetto deve essere applicato in modo equo in tutti i 17 quartieri parigini che hanno le proprie caratteristiche, identità e peculiarità. Sebbene, ad oggi, il concetto sia stato provato solo in una parte della capitale, per il futuro, l'obiettivo è quello di intervenire su tutto il territorio parigino al fine di creare una base comune solida per la pianificazione urbana della città. Partendo dal principio però, l'idea è stata concepita originariamente da **Carlos Moreno**, di cui si è parlato precedentemente,

il quale ha avuto la possibilità di sperimentare il suo modello della "città dei 15 minuti" a Parigi con il sostegno della sindaca **Anne Hidalgo**. Infatti, nel 2020 lei ha definito questo concetto come il suo cavallo di battaglia della campagna elettorale per la ricandidatura a capo del Paese. **Anne Hidalgo** è interessata a tutte le politiche che coinvolgono la città da anni ed essendo al suo secondo mandato nelle vesti di sindaco è anche riconosciuta a livello europeo come un personaggio che incentiva la mobilità lenta a discapito degli spostamenti in automobile [Rasero, 2020]. La lista elettorale era chiamata "*Paris en commun*" che poneva e pone tutt'ora al centro l'abitazione di ogni parigino e fa partire da questa un raggio di un quarto d'ora in cui devono essere comprese tutte le funzioni primarie per la vita delle persone come studiare, lavorare, trascorrere il tempo libero all'aria aperta, fare attività fisica ed andare dal medico. Ad oggi la città di Parigi si sta sviluppando sempre più a misura d'uomo, di pedoni e di ciclisti; questo però è possibile grazie a tutte le politiche che si sono sviluppate nel tempo nella città con il progressivo inserimento e adeguamento delle ciclabili nelle vie dei quartieri. Esse, infatti, ad oggi sono diventate il mezzo di spostamento per eccellenza, rapido, sicuro ed efficace nell'ambito urbano, come nella centralissima **Rue de Rivoli** [Rasero, 2020]. Come è già stato anticipato anche precedentemente, la sindaca Anne Hidalgo, già dal primo mandato si era occupata di mobilità lenta promuovendo ogni anno denaro per le iniziative sostenibili a favore dello sviluppo equilibrato della città.

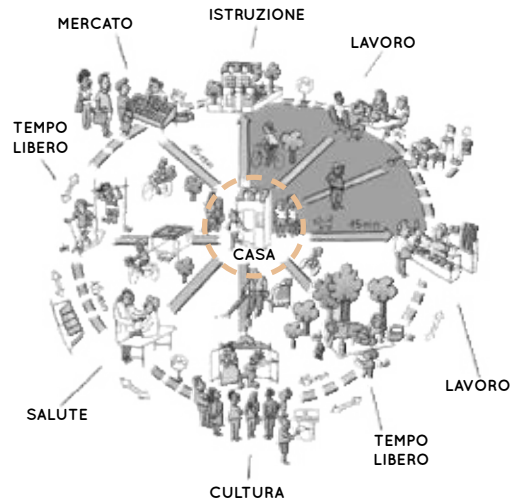
Se i primi **progetti del passato** erano incentrati alla pedonalizzazione delle rive della Senna e di alcune zone del centro, la trasformazione dei cortili delle scuole in parchi per la città e l'abbellimento delle aree pubbliche, i **progetti futuri**, invece, si focalizzano sulla riqualificazione degli *Arrondissement cittadini*, creando nuovi spazi di aggregazione sociale e culturale per le persone, definendo anche spazi di co-working, ambulatori e aree commerciali di prossimità, utilizzando il marchio "Made in Paris", come marchio di marketing [Rasero, 2020]. L'idea, dunque, che si intende applicare alla città di Parigi è quella che permette la riduzione del traffico per aumentare le piste ciclabili, la creazione di nuovi modelli economici per i negozi locali, la costruzione di spazi verdi e la trasformazione delle infrastrutture esistenti. Per questo, l'obiettivo è quello di non costruire o installare da zero nuovi spazi o apparecchiature per ogni distretto, ma si cerca di **trasformare** il più possibile i luoghi esistenti in modo che si possano svolgere più attività in diverse ore del giorno.

“Abbiamo visto che a Parigi i tassi di utilizzo di un edificio sono compresi tra il 30 e il 40%. Ciò significa che tra il 60 e il 70% delle volte l'edificio sarà quasi vuoto. Eppure è lì in ottime condizioni. Quindi, vogliamo utilizzare di più un edificio, per assicurarci che possa ospitare altre attività rispetto a quelle per cui era stato originariamente progettato. Chiamiamo quella cronotopia, un luogo con più usi e ciascuno uso di nuove possibilità.”

Moreno, 2020 citato in Ni Chúláin, Jamet, 2022

Secondo l'idea di Carlos Moreno, gli edifici dismessi andrebbero rigenerati per diventare spazi utilizzabili dalla comunità per le attività quotidiane, per il co-working o per lo svago. Le scuole potrebbero essere luoghi di istruzione durante la settimana, ma divenire spazi per attività culturali nel weekend; una palestra diurna potrebbe essere trasformata in una discoteca nella notte; i caffè potrebbero

ospitare corsi di lingua serali, mentre gli edifici pubblici potrebbero diventare spazi per i concerti nel fine settimana. Ogni edificio, in questo modo, può servire a svariate funzioni a seconda dell'ora del giorno, favorendone la vitalità dello spazio e del quartiere in generale.



33. Schema proposto per rappresentare l'idea della nuova città di Parigi. in: Ansa, 2021

L'idea alla base della rigenerazione della città di Parigi è la stessa di cui si è parlato in precedenza presentando Carlos Moreno. Secondo egli, infatti, le trasformazioni devono avvenire attraverso l'intreccio di tre elementi fondamentali:

- Scuola;
- Cultura;
- Democrazia partecipativa.

Per quanto riguarda la **scuola**, secondo Moreno [2020], essa deve divenire il luogo centrale del quartiere, la capitale. Parigi, infatti, desidera aprire le scuole anche oltre l'orario scolastico al fine di accogliere tutti gli abitanti, sia bambini che adulti, all'interno proponendo attività ricreative, sportive e culturali. Si vuole anche pedonalizzare le vie che portano agli istituti scolastici al fine di permettere una maggiore partecipazione da parte di tutti i cittadini del quartiere. In questo modo si rende le città più attrattive offrendo sempre più attività di svago. In secondo luogo, invece, si vuole promuovere delle "piattaforme artistiche locali" in modo che gli abitanti della città si possano avvicinare alla **cultura locale** diventandone spesso i protagonisti dei distretti. Infine, la **democrazia partecipativa** in cui si vuole attivare una vera e propria partecipazione da parte dei cittadini, in collaborazione anche con le associazioni, creando luoghi di incontro per la comunità.

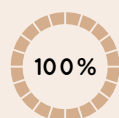
## 2.2.1 II QUARTIERE DI PLACE DES FÊTES



34. Capla Kiosque al centro di Place Des Fêtes. in: Comune di Parigi, 2022

Il quartiere di Place Des Fêtes fu creato nel 1836 e gli venne dato questo nome in quanto il suo scopo era quello di ospitare degli eventi cittadini. Nel 2015-2016, dopo un'ampia partecipazione anche da parte dei cittadini, vennero iniziati i lavori di rigenerazione di questo quartiere ed in particolare della piazza dedicata interamente ai pedoni. In tutto sono stati sfruttati circa 460 m<sup>2</sup> a spazi verdi, 160 m<sup>2</sup> a fioriere e vennero piantati 9 nuovi alberi. Anche un'area di nebulizzazione composta da 7 pali è stata installata per creare un'isola di freschezza, gioco e relax per i cittadini. Inoltre, dalle 6 del mattino nel centro del quartiere c'è il mercato con i pescivendoli, gli orticoltori ed i formaggiai. Nelle vicinanze, dove prima sorgeva la piramide, è stato smantellato tutto per lasciare spazio al **Capla Kiosque**. Esso è un chiosco che accoglie associazioni come i *blabla café* per gli strizzacervelli del cuore o il laboratorio *beat-box* per i bambini delle scuole vicine. Il Capla è un luogo di vita come afferma **Rachida Ben Jilani** in cui si accolgono tutte le iniziative che permettono di ridare vitalità al quartiere. L'obiettivo è quello di coordinare le azioni associative cercando di soddisfare le esigenze

degli abitanti. Le attività che vengono svolte possono essere fatte in forma anonima e completamente gratuite al fine di coinvolgere il maggior numero di persone. In questo modo si riesce a creare delle conversazioni e degli scambi di informazioni tra persone di età differenti. Il progetto della piazza è in linea con il concetto di "Ville du Quart d'Heure" in quanto promuove i luoghi in prossimità alle residenze delle persone. Pur essendo solo un luogo di passaggio, questo spazio rappresenta una **tappa** per i cittadini che vogliono trascorrere del tempo libero all'aperto, soprattutto con i bambini dopo la scuola. Un luogo in cui si predilige la cultura, lo sport, la salute mentale e il gioco per i più piccoli.



100%

progetto  
completato  
nel 2019

90% coinvolgimento



#riqualificazione  
#accessibilità  
#ritmo | tempo  
#spazi verdi  
#polarità



TEMPO LIBERO

1 piazza  
9 alberi  
460 m<sup>2</sup> di spazi verdi  
160 m<sup>2</sup> di fioriere





35. Place Des Fêtes utilizzato oggi da tutte le persone. in: Comune di Parigi, 2022

I residenti vanno e vengono da Place Des Fêtes. Ci sono alcune testimonianze dei cittadini che quotidianamente passeggiano in questa strada.

“ Un luogo di passaggio, di incontri con un’atmosfera piuttosto gioiosa. ”

“ C’è una vera vita di quartiere intorno a questa piazza, e sulla piazza stessa. Tutti si conoscono, la gente si incontra lì, si ferma lì, chiacchiera... È fatto davvero per i pedoni. Senti, senti una macchina? No! Siamo davvero tagliati fuori dal traffico. ”

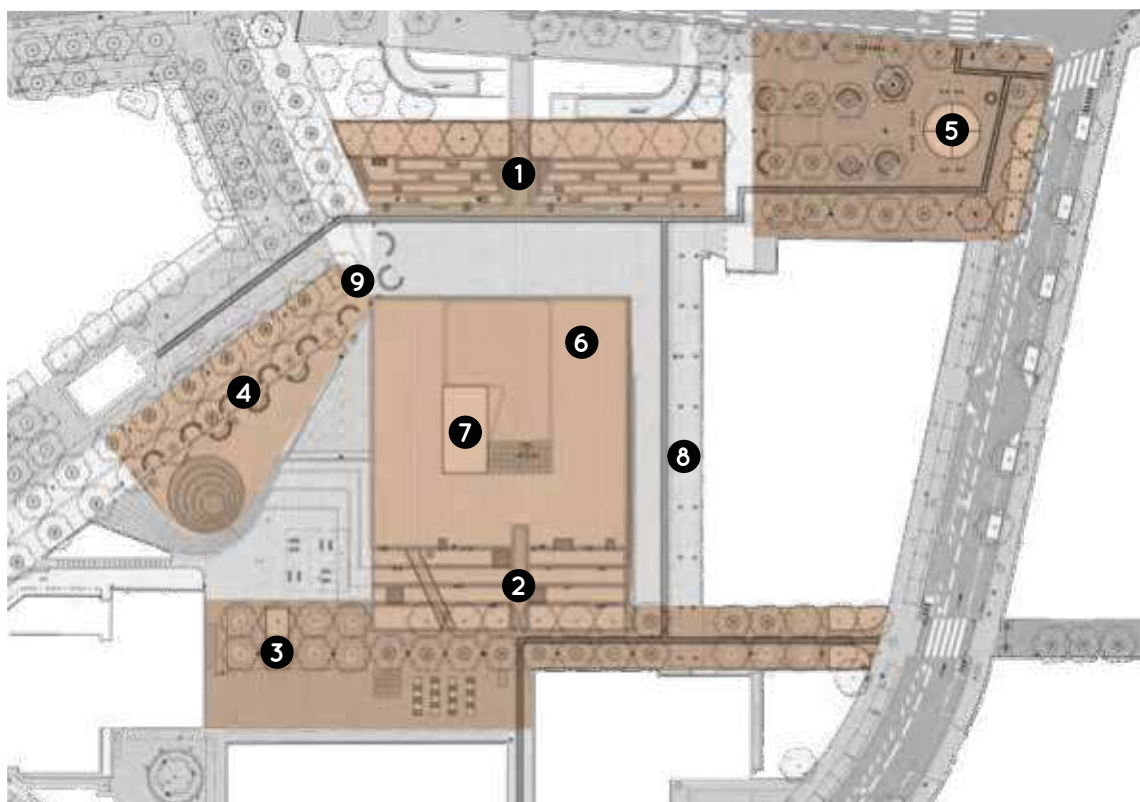
Testimonianze, 2022 citate in Comune di Parigi, 2022



Nello specifico l'intervento della piazza di Place Des Fêtes ha permesso la realizzazione di:

- 1 Terrazze a nord** (belvedere, solarium)  
Realizzazione di terrazze erbose composte da quattro pianerottoli per sedersi o sdraiarsi e per accedere alla parte alta piantumata a tigli;
- 2 Piazza Thulies**  
Piazza che diventa uno spazio conviviale e di gioco. Si tratta di una piazza vegetata con ganci per le biciclette e spazi per il relax. Sono stati piantati 5 alberi;
- 3 Terrazze meridionali**  
Sono pianerottoli vegetali che rappresentano un'isola fresca per l'estate e sono adatti a passeggiare, fare picnic. I ciottoli a terra sono stati poi sostituiti da un prato fiorito;
- 4 Aiuole**  
Lastre con giunti erbose ed aiuole di piante perenni con arbusti bassi rivestono il terreno della piazza centrale. Gli alberi alle estremità sono posizionati dentro a delle fioriere;
- 5 Portico**  
Il portico è provvisto di balaustre al fine di organizzare eventi come mostre, proiezioni, esposizioni artistiche;

- 6 Fontana**  
Realizzazione di un nuovo spazio per la nebulizzazione. Sette alberi contribuiscono a creare un luogo di freschezza, di gioco e relax. In questa parte è stato realizzato anche il pavimento in lastre;
- 7 Chiosco Capla**  
Smantellamento della piramide esistente e dell'uscita di emergenza dal parcheggio. Si crea così uno spazio condiviso e aperto che facilita il meeting e gli eventi al centro della piazza in collaborazione con le associazioni;
- 8 Il filo di Ariane**  
È un percorso che guida le persone ipovedenti in modo che si possano muovere facilmente nello spazio;
- 9 Arredo**  
L'arredo prevede panche, tavoli e sedili ad angolo retto, curvilineo o circolare. Sono tutti realizzati con doghe ed è presente anche un impianto di illuminazione. Il progetto, dunque, ha avuto lo scopo di ripensare uno spazio di passaggio, come lo era questa piazza, al fine di realizzare un luogo conviviale in cui le persone possono trascorrere il tempo libero immersi nel verde e rilassandosi mentre i bambini possono giocare in modo sicuro nella piazza.



36. Pianta generale degli interventi attuati a Place Des Fêtes. in: Comune di Parigi, 2022

## 2.2.2 ANALISI PROSSIMITÀ

Tipologia: *Spazio pubblico*

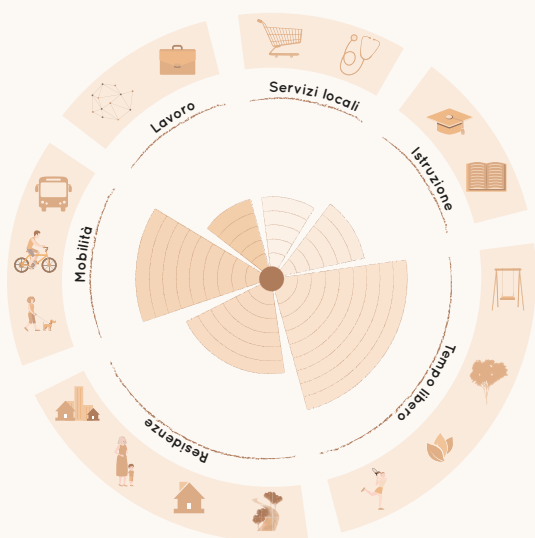
**Ho scelto di inserire questo progetto in quanto mi permette di capire come anche solo la rigenerazione di uno spazio comune all'aperto possa rendere maggiormente attrattivo un quartiere in crisi, il quale viene vissuto così in modo più completo dai cittadini.**

La *prossimità* nel caso di "Place Des Fêtes" è raggiunta attraverso la rigenerazione di una piazza nel quartiere parigino che nel passato veniva utilizzata solo come spazio di passaggio, in quanto non rappresentava un'attrazione per i cittadini. Sebbene in questo esempio non si ha una vera e propria rigenerazione di un quartiere che segue le linee guida della città dei 15 minuti, si può comunque comprendere come anche gli spazi intermedi, come le piazze, i parchi o semplicemente i luoghi di transito,

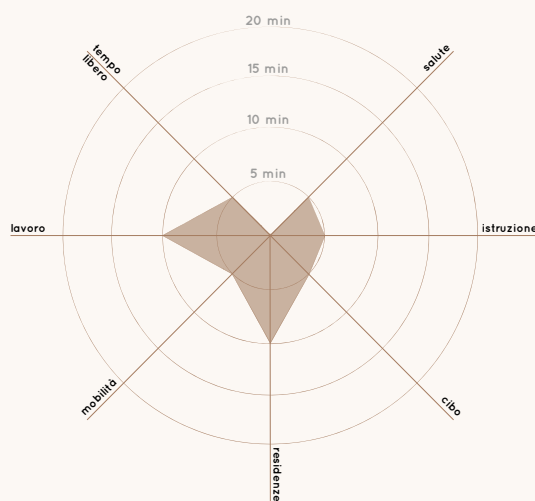
siano fondamentali all'interno di un quartiere al fine di divenire spazi in cui le persone possono passare il loro tempo libero, in prossimità delle scuole, del luogo di lavoro o delle residenze. In questo caso, la piazza diventa un luogo di incontro piacevole, accessibile a tutti, in cui le persone riescono a ristabilire una propria salute fisica e mentale immersi nel verde. Considerando che i casi studio sono interessanti se relazionati allo studio della **struttura** del **quartiere** più in generale, al fine di comprendere i meccanismi della città dei 15 minuti, si considera questa **piazza** come spazio centrale del quartiere parigino; negli schemi sottostanti si cerca di individuare quali siano le attività ed i servizi presenti nelle vicinanze ed inoltre se essi siano facilmente raggiungibili nel tempo di 15 minuti dai cittadini oppure no.

### RISULTATI

#### #attività



#### #tempo



ATTIVITÀ		QUANTITÀ
<b>Servizi locali</b>	Supermercati	9
	Ristoranti	11
	Centri medici	10
<b>Istruzione</b>	Scuole	11
	<b>Tempo libero</b>	Cultura
	Sport	3
	Parchi	4
<b>Connessioni</b>	Autobus	12
	Bike-sharing	1
	Metropolitana	1
	Treno	1

**Lavoro** media freq.  
**Residenza** alta densità

5 MIN	5 MIN	10 MIN
Farmacie	Parcheggio	Biblioteca
Poste	Metro	Parco
Banche	Autobus	Lavoro
Alimentari	Spazi pubblici	Treno
Negozi	Residenze	Hotel
Giardini		
Scuole		
Centri culturali		
Ristoranti		
Teatro		

In questo caso a 15-20 minuti di passeggiata ci si trova già al di fuori del quartiere "Place Des Fêtes".

# BARCELLONA

## 2.3 SUPERBLOCCHI

“ Nelle “superilles”, o “superblocchi”, i bambini sono tornati a giocare in strada. E non solo loro: anche gli adulti approfittano dei nuovi spazi per ritrovarsi nella pausa pranzo sui tavoli e le panche installate. Dove una volta rombavano le auto, ora passeggiano le persone e crescono nuovi alberi.

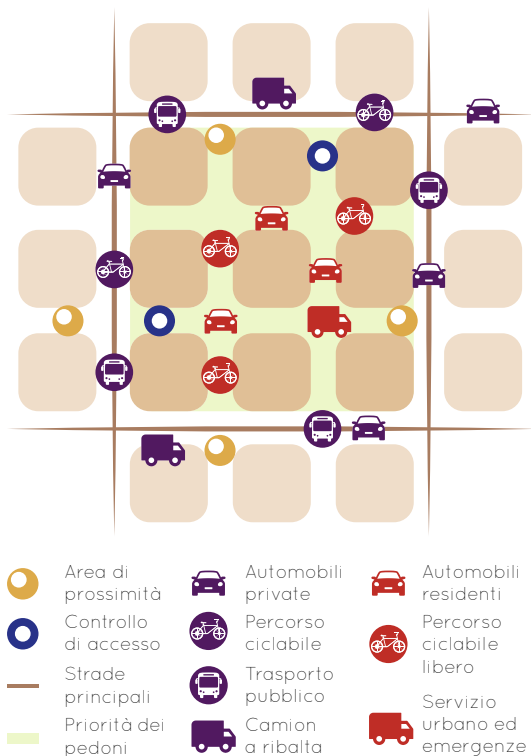
Comelli, 2019



Anche **Barcelona**, dal suo penultimo piano della mobilità urbana realizzato nel 2013, ha messo in atto alcune politiche che richiamano il concetto della “città dei 15 minuti” o quello dei “quartieri dei 20 minuti”, progettando i **superblocks**: con tale termine si intende la definizione di “isolati” prevalentemente pedonali al cui interno possono entrare solo pochi veicoli autorizzati. Tali isole, però, non sono emarginate tra di loro, ma creano delle vere e proprie comunità nella città interrelazionate con l'esterno ed in grado di connettersi e realizzare un grande sistema di prossimità [Rasero, 2020]. **Barcelona** li ha introdotti mediante un progetto finanziato dal governo nel “Piano di mobilità urbana” del 2013-2018 che riconosceva 120 incroci pericolosi da convertire nella città. L'idea di questa iniziativa era quella di ridurre l'inquinamento veicolare e muoversi verso una mobilità sostenibile, migliorando la biodiversità ed incoraggiando la coesione sociale. Sebbene il primo superblocco realizzato a Barcellona sia stato fatto nel **1993** vicino alla Basilica di “Santa Maria del Mar”, nel quartiere storico di El Born, da allora la città non si è mai fermata ed ha continuato a promuovere questi tipi di progetti. Dal 2016, per esempio, il comune di Barcellona ha lavorato insieme all'Agenzia di Ecologia Urbana per migliorare sei superblocks. Ad oggi il comune sta cercando di trasformare una strada in tre nel quartiere L'Eixample, la parte storica progettata da Cerdà; inoltre, a partire dal 2022 gli urbanisti vogliono modificare entro il 2030 21 strade nella parte

ovest della città. L'obiettivo generale del piano della mobilità è quello di arrivare in futuro alla realizzazione di 503 superblocks [Postaria, 2021] e ciò significa che il 60% delle strade precedentemente occupate dalle automobili sarebbero libere ad altri usi. Il modello dei **superblocks**, dunque, è un'innovazione strategica della pianificazione urbana e dei trasporti che mira a recuperare gli spazi pubblici vivibili dalle persone, preservando la biodiversità, riducendo il traffico motorizzato, promuovendo la mobilità sostenibile e fornendo maggiori spazi verdi per gli abitanti del quartiere: tali iniziative aiutano a mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici e migliorano la salute fisica e mentale delle persone. Parlando più nello specifico delle **superilles**, perciò, così vengono chiamati i **superblocks** in catalano, esse hanno una dimensione di 400 x 400 metri, ossia unità territoriali più grandi della semplice densa matrice urbana degli isolati con uno schema rigido a griglia, ma sempre più piccoli rispetto un singolo quartiere; inoltre, al loro interno sono composte da blocchi più piccoli. Esse sono delimitate da strade periferiche aperte al traffico veicolare, mentre quelle che passano nell'isolato sono chiuse al traffico motorizzato, ma aperte ai residenti, al trasporto pubblico, ai disabili, ai veicoli di emergenza e alle biciclette. Così facendo, le aree interne pubbliche vengono sgomberate dal traffico superfluo che crea rumore ed inquinamento, per lasciar spazio invece alla mobilità dolce. Le strade diventano in questo modo dei luoghi comuni in cui le persone

possono stare [Pocacito, 2018].



37. Schema del modello concettuale del superblock che spiega la gerarchia delle infrastrutture e della mobilità. in: Yattal, 2020

Tale strategia di pianificazione urbana ha mostrato molti vantaggi, quali:

- Migliorare la **mobilità sostenibile**, attraverso la creazione di reti e percorsi di trasporto che permettono la riduzione dell'utilizzo delle automobili all'interno delle aree residenziali anche con l'aggiunta di limiti di velocità; si incoraggia inoltre il traffico pedonale e ciclistico attraverso l'aumento delle dimensioni dei marciapiedi e l'estensione delle piste ciclabili; si migliorano le condizioni del trasporto pubblico con linee più veloci e stazioni più frequenti;
- Riquilibrare gli **spazi comuni** della città, cercando di definire dei luoghi occupati all'interno dei superblocks da utilizzare come nuovi spazi pubblici per il tempo libero; ciò aiuta le persone a vivere maggiormente le strade ed incoraggia inoltre lo sviluppo delle piccole imprese locali che acquisiscono una maggiore visibilità lungo i percorsi;
- Prevedere nuovi spazi verdi, giardini e parchi in prossimità delle strade interne che possono migliorare le relazioni che gli abitanti hanno con la flora e la fauna, al fine di preservare la **biodiversità** all'interno della

città;

- Incoraggiare la **partecipazione attiva** della popolazione nell'organizzazione delle attività e dei laboratori di quartiere. Nei superblocks spesso vengono utilizzati i processi partecipativi per creare una maggiore coesione sociale e migliorare le relazioni tra i vicini;
- Ridurre le **emissioni di carbonio**, il rumore e l'inquinamento atmosferico attraverso la diminuzione del traffico veicolare. Si vuole inoltre promuovere il consumo di energia sostenibile per migliorare l'efficienza energetica;
- Promozione di **soluzioni flessibili** all'interno dei superblocks al fine di rendere gli interventi temporanei e facilmente rimovibili nel caso in cui si volesse aprire nuovamente le strade al traffico e riportare l'area allo stato precedente. Questo spesso avviene con l'utilizzo dell'urbanismo tattico che cerca di mettere insieme soluzioni temporanee per capire se possono funzionare all'interno della città [Pocacito, 2018].

Questo modello di pianificazione urbana sembra essere una vera e propria soluzione per il futuro; secondo il sindaco di Barcellona, **Janet Sanz**, il 90% della popolazione è favorevole a misure che incentivano i pedoni, i ciclisti ed i mezzi di trasporto pubblico. Si mira per questo ad una città che contenga spazi pubblici più sani e sostenibili, in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini, i quali sono invogliati ad uscire e stare in compagnia [Intertraffic, 2021]. Ad oggi a Barcellona, esistono ancora aree con molti problemi legati al troppo traffico, alla mancanza di spazi verdi e di aree pedonali; l'idea è quella di convertire queste aree cercando di riattribuire a loro un'identità attraverso, per esempio, la riqualificazione di tutti quegli spazi che ora sono dominati ed utilizzati principalmente dalle automobili, ma che possono divenire invece luoghi che rispecchiano i bisogni dei residenti, a misura d'uomo. Ci sono alcune testimonianze che raccontano come è vivere in questi nuovi isolati; in esse viene descritto un vero e proprio cambiamento che genera dei luoghi di pace, in cui il rumore delle automobili è sostituito con il suono delle risate dei bambini.

“ **Improvvisamente si incontrano i vicini, si può cenare all'aperto, i bambini giocano per strada. Ci piace molto!** ”

Casorrán, 2019 citato in Roberts, 2019



## 2.3.1 SUPERBLOCCO DI SANT ANTONI



38. Superblocco di Sant Antoni che mostra la riqualificazione di uno spazio pubblico. in: Archello, 2019

Il lavoro svolto nel superblocco di Sant Antoni, vicino al Mercato, deriva da un processo iniziato nel febbraio del 2017. Esso è stato realizzato da “Leku Studio” e si concentra su una progettazione incentrata sulle **persone** in modo da offrire ad esse nuove piazze e spazi verdi salubri che si realizzano negli angoli smussati degli incroci dove prima si potevano trovare solo le automobili. Il progetto prevede un’urbanizzazione del superblocco completamente **flessibile e reversibile**, in grado di adattarsi alle esigenze delle persone e del luogo in cui si doveva inserire. Questa modalità è stata preferita in quanto in caso di necessità l’intervento può essere rimosso e l’area può ritornare alle stesse condizioni precedenti. Inoltre, il “Leku Studio” ha definito alcune linee guida per realizzare lo spazio pubblico ricercando un insieme di elementi per l’**arredo urbano** che deriva dal riciclo di materiali e ha definito una segnaletica da utilizzare per comunicare le opportunità dell’area, sfruttando anche il suolo pubblico. Il linguaggio grafico è molto importante in questo caso in quanto sia il colore, sia la maglia e sia il modulo è stato deciso a priori al fine di avere le

basi per la nuova distribuzione degli spazi della piazza e per la disposizione degli elementi urbani. L’azione si sviluppa, dunque, a strati per riprogrammare gli usi, riordinare la mobilità e disegnare un nuovo sistema urbano senza andare a modificarne l’esistente. Viene stabilita una **maglia** di base **reticolare** che ordina e definisce il modulo su cui si posiziona il primo livello caratterizzato da una **piastrella grafica** che, estendendosi sull’asfalto, disegna il modulo e definisce l’ordine di distribuzione degli elementi. Questi moduli sono rappresentati sulla strada in modo differente al fine di definire delle aree di transito: essi sono più grandi e più compatte nella parte dedicata al gioco e ai



100% coinvolgimento



#salute  
#reversibilità  
#versatilità  
#mobilità  
#identità



TEMPO LIBERO

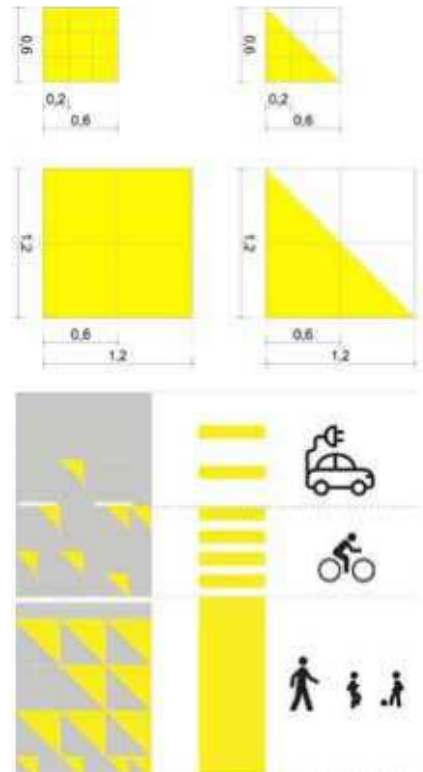
1 piazza  
1 area polivalente  
4 aree sport  
6 aree giochi





39. Prima e dopo dell'intervento in alto; geometria del pavimento in basso a destra. in: Archdaily, 2020

pedoni; diminuiscono, sia per dimensione che per quantità, nell'area destinata alle biciclette ed infine piano piano scompaiono dove transitano le automobili. Questo tipo di geometria è schematizzata nelle rappresentazioni qui a destra. Ripartendo dalla stratificazione, su questo primo livello si posiziona il secondo, quello dell'**arredo urbano** che se combinato può arrivare a determinare 20 soluzioni differenti. Questi elementi sono utilizzati come catalizzatori per le persone, per i nuovi usi oppure a sostegno della **vegetazione**. Quest'ultima costituisce il terzo livello, fornendo un comfort ambientale e una ricchezza biologica e cromatica al paesaggio urbano. I nuovi usi conquistano lo spazio in stretta connessione con le attività dei piani terra ed il ritmo scandito degli alberi. È da considerare che essi creano anche delle nuove relazioni con la **strada** vicino su cui essi affacciano. Infatti, in questo caso, le automobili non sono state allontanate del tutto dall'area, ma lo spazio dedicato ad esse viene semplicemente limitato ad una sola corsia per garantire una convivenza con i pedoni e le biciclette. Inoltre, questa strategia urbana ha reso possibile la progressiva e morbida



estensione del paesaggio all'interno del superblocco, integrando il verde urbano con l'arredo. Questo tipo di progetto è stato molto aperto e partecipato dalle persone della città che hanno aiutato nella vera e propria realizzazione di questo nuovo luogo. Infatti, fin dall'inizio, sono stati coinvolti nell'analisi e nella progettazione i vicini, i commercianti e le organizzazioni locali. La riqualificazione di questo spazio e la sua trasformazione urbana ha provocato un cambiamento di percezione e prospettiva di tale area, che ora non viene visto più solo come uno smusso della strada, ma come un luogo da vivere e da riabitare.

“ Dove prima c'era un'autostrada urbana, ora c'è una strada sana, piena di vita e di verde, dove c'era un incrocio ora c'è una piazza vivibile. ”

“ Il rumore delle auto è stato sostituito da bambini che giocano, conversazioni allegre tra vicini o giochi di scacchi di anziani. La trasformazione continua insieme a questo paesaggio flessibile capace di integrare i nuovi cambiamenti derivati dalla ”

sperimentazione urbana e dall'innovazione sociale. ”

Architects, 2018 citati in Wang, 2020

Come si evince dallo schema sotto riportato, la strategia di progetto prevede la realizzazione di differenti spazi che possono essere utilizzati per diversi scopi ed utilizzi; si individuano luoghi per il gioco, aree di riposo, spazi polivalenti ed attrezzature sportive. Sono inoltre pensati i parcheggi per le biciclette, che divengono i mezzi più utilizzati per la mobilità dei residenti, e le zone di carico e scarico. Così facendo, i **quartieri** diventano luoghi **dinamici** in cui i residenti divengono spesso dei soggetti attivi che desiderano prendersi cura delle strade e degli spazi comuni. Tutto questo, insieme alla riduzione dell'inquinamento, all'aumento degli spazi verdi e la responsabilizzazione dei pedoni e dei ciclisti, garantisce la possibilità di disegnare un nuovo paesaggio urbano sano, verde ed a misura d'uomo. Il superblocco di Sant Antoni, dunque, che comprende le strade di Comte Borrell, Tamarit e Parlament ad oggi ha ridotto l'inquinamento atmosferico di un terzo in termini di presenza di NO<sub>2</sub>. Inoltre, da un'analisi è stata registrata una diminuzione anche del traffico veicolare; nelle vie in cui oggi si estendono le installazioni temporanee la circolazione è stata ridotta dell'82%, con una registrazione di 6.000 veicoli in meno rispetto agli anni passati. Infine, è da considerare che le persone che camminano, giocano e prendono parte delle attività del superblocco sono aumentate del 28%.



40. Rappresentazione schematica del progetto del superblocco di Sant Antoni. in: Biennial internacional de paisaje Barcelona, 2019

## 2.2.2 ANALISI PROSSIMITÀ

Tipologia: Spazio pubblico e mobilità

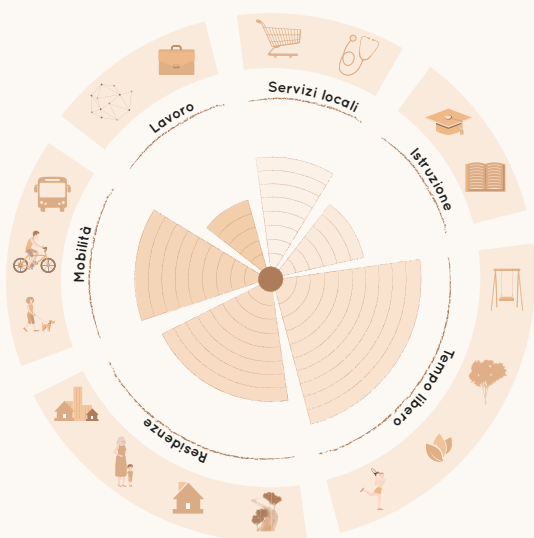
Ho scelto di inserire questo progetto in quanto mi permette di capire come degli incroci, che spesso nelle città divengono degli ingorghi, possano diventare dei luoghi in cui le persone decidono di passare il loro tempo libero in modo sicuro, trovando altre persone con cui condividere pensieri ed esperienze.

La *prossimità* nel caso dei superblocchi, tra cui quello di Sant Antoni, è raggiunta attraverso la riqualificazione degli angoli smusati degli incroci che prima erano governati dalle automobili. Gli interventi finalizzati per la realizzazione di questo superblocco sono avvenuti mediante la partecipazione attiva dei cittadini. Essi, inoltre, richiedono un **doppio cambiamento** di prospettiva al fine di comprendere la prossimità. Il primo richiede di rivedere i servizi di prossimità che devono

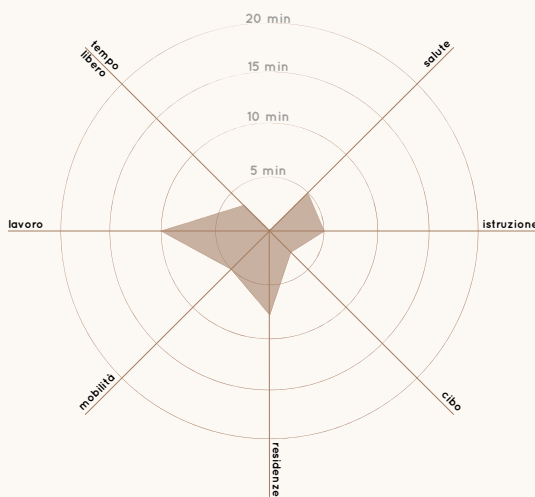
essere in grado, in questa situazione più che mai, di produrre comunità dando concretezza ad una città dei beni comuni. In questo rientra la capacità di riattivare i **piani terra** che ora giocano un ruolo determinante per catturare l'attenzione dei passanti. Il secondo cambiamento necessario è quello che permette di vedere la città non come un unico ecosistema urbano, ma come un sistema composto da molteplici **ecosistemi locali di prossimità** che sono interconnessi tra di loro; in questo modo si può comprendere che la prossimità è in grado di generare un sistema complesso composto da molte unità. In questa analisi si cerca anche di considerare quali sono i servizi che sono presenti in prossimità di questo nuovo spazio non più solo di passaggio, definendo allo stesso tempo anche il tempo impiegato dalle persone per raggiungerlo.

### RISULTATI

#### #attività



#### #tempo



ATTIVITÀ		QUANTITÀ
Servizi locali	Supermercati	8
	Ristoranti	>15
	Centri medici	3
Istruzione	Scuole	10
Tempo libero	Cultura	3
	Sport	5
	Parchi	5
Connessioni	Autobus	>15
	Bike-sharing	9
	Metropolitana	2
	Treno	1

**Lavoro** media freq.  
**Residenza** alta densità

5 MIN	5 MIN	10 MIN
Farmacie	Parcheggio	Lavoro
Alimentari	Mercato	Residenze
Negozi	Lavoro	Treno
Parchi	Residenze	
Scuole	Spazi pubblici	
Biblioteche	Hotel	
Ristoranti	Uffici pubblici	
Sport	Bar	
Autobus	Bike-sharing	
Metro		

In questo caso a **5-10 minuti** di passeggiata si trovano già tutti i servizi di cui le persone necessitano.

# MELBOURNE

## 2.4 QUARTIERI DEI 20 MINUTI

“ Il principio dei 20 minuti di vicinato si basa sulla costruzione di luoghi compatti e percorribili a piedi. Riconosce che i luoghi vivibili sono costruiti a misura d'uomo, principalmente per le persone, incoraggiando gli spostamenti a piedi piuttosto che l'uso dell'automobile. ”



Victoria State Government, 2022

Il **Piano di Melbourne 2017-2050** è il piano a lungo termine realizzato dal governo vittoriano per garantire che la città rimanga vivibile, sostenibile ed accessibile per le persone di tutte le età. Esso rappresenta una strategia di pianificazione urbana e sociale che punta a diminuire le distanze tra vita lavorativa e privata cercando di realizzare dei quartieri decentrati ma ricchi di servizi ed opportunità da sfruttare [Ferraresi, 2021]. Tale piano è guidato dal principio dei “quartieri dei 20 minuti”, che consiste nella possibilità di vivere localmente dando l'opportunità alle persone di soddisfare la maggior parte dei loro bisogni quotidiani a circa 20 minuti da casa a piedi o utilizzando le biciclette ed i mezzi di trasporto sicuri. Queste necessità quotidiane sono i bisogni primari, tra cui rientrano per esempio le scuole, i parchi, i negozi alimentari e i servizi sanitari. A gennaio del **2018**, il Ministro per la Pianificazione ha lanciato un

programma pilota per la realizzazione pratica dei quartieri da 20 minuti in diverse località di Melbourne. Il programma si divide in 5 fasi descritte nello schema sottostante e si svolge in collaborazione con la Heart Foundation, Victoria Walks, Resilient Melbourne e le amministrazioni locali. L'idea è quella di realizzare dei quartieri che possano riacquistare la loro **identità**, in cui le persone riescono a raggiungere a piedi ciò di cui hanno bisogno; ciò si verifica se le aree da percorrere sono compatte e caratterizzate da una grande densità, da un mix diversificato di usi, da una serie di destinazioni e da molteplici opzioni di trasporto pubblico. Le ricerche suggeriscono che questo tipo di **pianificazione** ha molteplici vantaggi, quali una salute fisica e mentale dei cittadini, una maggiore sicurezza e delle forti relazioni sociali. Inoltre, riduce le emissioni ed aumenta la sostenibilità ambientale, economica e sociale.



41. Reinterpretazione dello schema che ripropone le 5 fasi del progetto pilota del piano di Melbourne. in: Victoria State Government, 2022

“ Se in tutta Melbourne esistessero quartieri da 20 minuti, si potrebbero ridurre gli spostamenti di nove milioni di chilometri e ridurre le emissioni giornaliere di gas serra di Melbourne di 370.000 tonnellate.

”

Victoria State Government, 2022

Si può affermare, inoltre, che le politiche delineate all'interno del Piano di Melbourne, che riguardano la realizzazione di quartieri da 20 minuti, sono misure pratiche per creare gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'**Agenda 2030**. Per inciso, essi sono il numero **3**, dedicato alla *salute* e al *benessere*, ed il numero **11**, per la realizzazione di *città e comunità sostenibili*. All'interno del Piano di Melbourne vengono definite le caratteristiche che dovrebbe avere un quartiere per essere considerato di 20 minuti; esse si dimostrano fondamentali per la creazione di luoghi sani, salubri, vivibili e sostenibili. Tali “segni distintivi” sono stabili nella “*Direzione 5.1 del Piano di Melbourne - Creare una città di quartieri da 20 minuti*” in cui si fornisce una base e una serie di misure che si possono adottare per cercare di realizzarli. Essi devono infatti:

- Essere **sicuri, accessibili** e ben collegati per i pedoni ed i ciclisti per attivare un trasporto attivo senza l'utilizzo dell'automobile;
- Offrire **spazi pubblici** e **spazi aperti** di alta qualità usufruibili dai cittadini;
- Fornire **servizi** e **destinazioni** che supportano la vita locale, incentivando le attività di quartiere;
- Facilitare l'accesso ad un **trasporto pubblico** di qualità che colleghi le persone ai posti di lavoro ed ai servizi secondari;
- Fornire alloggi in relazione alla popolazione creando una **densità** tale che permetta di rendere fattibili i servizi locali ed i trasporti;
- Incentivare le attività di quartiere facilitando le economie locali [Victoria State Government, 2022].

Si sottolinea che tali caratteristiche sono state sviluppate in collaborazione con il Dipartimento della Salute e dei Servizi Umani e la Heart Foundation (Victoria). È noto che ogni quartiere presenta delle **peculiarità** differenti e per questo motivo non può essere applicato ad ognuno di essi lo stesso modello di pianificazione; l'idea, però, è quella di definire delle caratteristiche generali che i quartieri

devono possedere al fine di realizzare un quartiere fruibile a tutti. Dopo una serie di ricerche, è stato deciso di utilizzare i **20 minuti** come unità di misura del tempo perché essi indicano il periodo massimo che le persone sono disposte a camminare per soddisfare le loro necessità quotidiane. Queste ultime possono includere diverse funzioni quali per esempio le strutture ed i servizi sanitari locali, le scuole, i negozi, i posti di lavoro, gli spazi per il tempo libero e quelli verdi. Si tratta, quindi, di una passeggiata di **800 metri** che ogni giorno le persone necessitano di compiere dalla propria abitazione fino al servizio e poi il ritorno. Sebbene la bicicletta o il trasporto pubblico locale offrano alle persone opzioni di spostamento differenti per raggiungere funzioni anche più lontane, queste modalità non estendono il **raggio d'azione** percorribile a piedi, il quale rimane sempre di 800 metri, che deve comprendere al suo interno una serie di attività di quartiere [Victoria State Government, 2022].

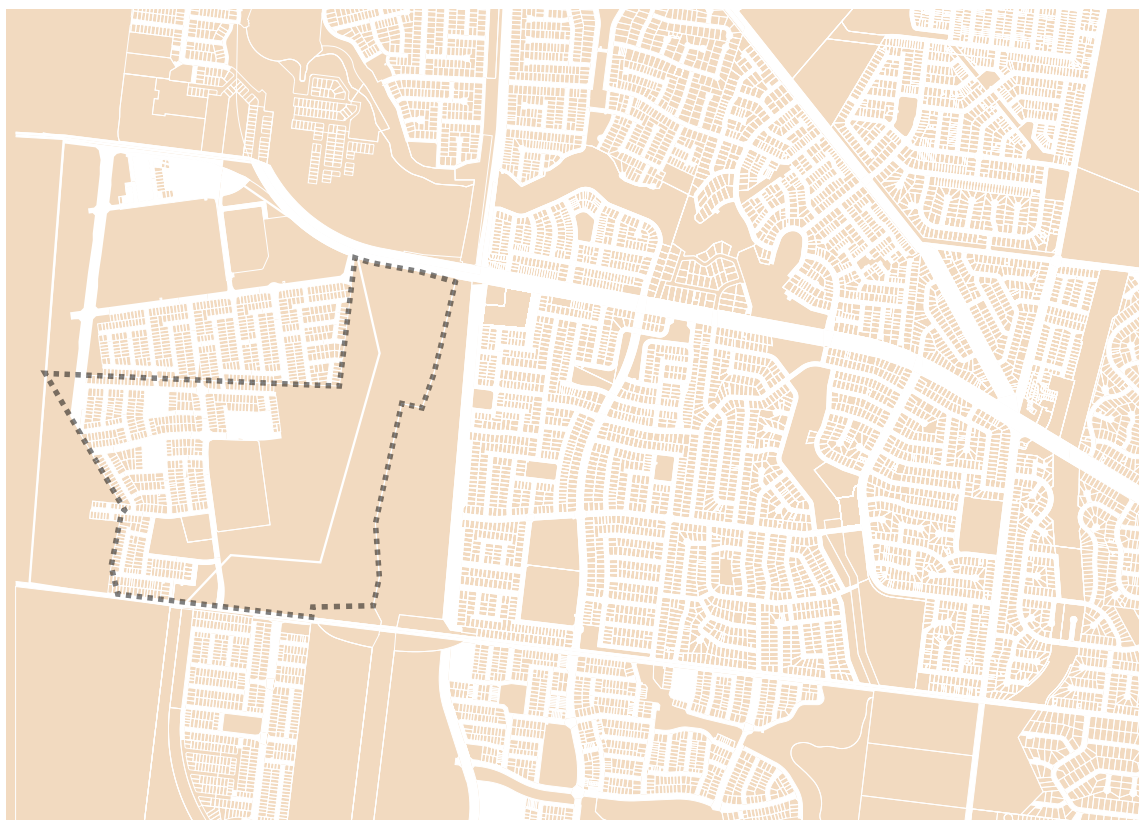


42. Schema che riassume le funzionalità che devono essere presenti entro 800 metri. in: Victoria State Government, 2022

Da questo ne deriva che la strategia che si vuole mettere in atto con il Piano di Melbourne è orientata a far crescere la popolazione e gli alloggi in prossimità dei **centri di quartiere**, i quali rappresentano i luoghi in cui i servizi e le infrastrutture principali delle città si localizzano, che soddisfano a loro volta le esigenze della comunità locale. In questo modo si favorisce la creazione di quartieri ad uso misto e diversificato con anche una maggiore densità. La stessa strategia di pianificazione è adottata anche dalla città di **Portland**, nell'Oregon, il cui piano mira a raggiungere una mobilità sostenibile. Esso però non è ancora stato applicato nella città e quindi non permettere di comprendere la prossimità.



## 2.4.1 IL QUARTIERE DI MAMBOURIN



43. Mappa del quartiere di Mambourin con l'area di progetto. in: Grodach, Kamruzzaman, Harper, 2019

La visione per **Mambourin** è quella di creare un quartiere resiliente di 20 minuti in cui tutte le esigenze quotidiane sono soddisfatte a breve distanza a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici. Esso incorporerà importanti infrastrutture comunitarie, tra cui un centro ricreativo per i residenti, un parco di quartiere, una scuola privata e un centro cittadino contenente spazi per l'istruzione, la salute, l'arte e il commercio, una stazione ferroviaria oltre a realizzare un'area residenziale a media ed alta densità. L'idea alla base della riqualificazione è quella di realizzare un'interrelazione tra il quartiere di Mambourin e quelli adiacenti, che permette così alle comunità locali di spostarsi per soddisfare i loro bisogni necessari. La prima fase di progetto riguarda la **ricerca** che comprende incontri ed interviste con le parti interessate, un'analisi delle politiche sulle strategie di realizzazione delle infrastrutture comunitarie e sull'impiego di usi e strutture temporanee nelle aree verdi ed infine un audit delle infrastrutture comunitarie a Mambourin. Ognuna di queste azioni è fondamentale al fine di migliorare le conoscenze sul quartiere, comprendere le lacune da colmare e identificare

le strategie di progetto. Da questo si evince che le **infrastrutture comunitarie** comprendono strutture e servizi pubblici e privati a livello locale che sono di supporto alla comunità. Si considerano attività legate all'istruzione, alla salute, alla ricreazione e alle arti. Esse, inoltre, possono coinvolgere diverse fasce di una comunità, dai più giovani ai più anziani, e sostenere a loro volta le imprese locali. Attraverso i risultati ricavati dall'analisi dell'**audit**, condotto per 32 diversi tipi di infrastrutture comunitarie classificate in **5 livelli** di bacini di utenza, si classificano le soglie di popolazione adatte ad un centro distrettuale, ad uno sub-regionale, ad uno comunale ed uno intercomunale. I primi due livelli





Livello	Tipo di servizio	Popolazione prevista	IC richiesti	IC disponibili			IC mancanti	
				Esistenti	Proposti	Totali		
1	Parchi del vicinato	6.962	6	1	2	3	3	
	Centro per l'infanzia	6.962	1	0	1	1	0	
	Chiesa	6.962	1	0	0	0	1	
	Centro sociale	6.962	1	0	1	1	0	
	Scuola primaria	6.962	1	0	1	1	0	
	Asilo	6.962	1	0	1	1	0	
	Negozi locali	6.962	2	0	2	2	0	
	Servizi medici e sanitari	6.962	1	0	1	1	0	
	Attrezzature sportive locali	6.962	2	0	1	1	0	
	Ufficio postale	6.962	1	0	0	0	0	
	2	Assistenza agli anziani	7.141	1	0	0	0	1
Scuola cattolica primaria		7.141	1	0	1	1	0	
Centro di salute comunitario		7.141	1	0	0	0	1	
Centro di salute materno-infantile		7.141	1	0	1	1	0	
Stazione dei vigili del fuoco		7.141	1	0	0	0	1	
Scuole secondarie		7.141	1	0	0	0	1	
Parco del quartiere		7.141	1	0	1	1	0	
Campo da tennis		7.141	1	0	1	1	0	
3		Sport all'interno   Centri acquatici	27.924	1	0	0	0	1
		Stazione delle ambulanze	27.924	1	0	0	0	1
	Scuola cattolica secondaria	27.924	1	0	0	0	1	
	Attività artistiche di comunità	27.924	1	0	1	1	0	
	Biblioteche	27.924	1	0	1	1	0	
	Stazione di polizia	27.924	1	0	0	0	1	
4	Complesso strutture di emergenza	85.370	1	0	0	0	1	
	Scuole di specializzazione	85.370	1	0	0	0	1	
	TAFE	85.370	1	0	0	0	1	
5	Ospedale	279.180	2	2	0	2	0	
	Tribunali	279.180	2	1	0	1	1	
	Gallerie d'arte pubbliche	279.180	5	2	0	2	3	
	Parchi regionali	279.180	2	0	0	0	2	
	Università	279.180	2	2	0	2	0	

44. Tabella con i 5 livelli di bacini di utenza ricavata dai risultati dell'audit. in: Grodach, Kamruzzaman, Harper, 2019

(bacini di utenza di 400 m e 800 m) rientrano nella definizione di quartiere di 20 minuti e soddisfano la dimensione della popolazione (10.000-30.000). Gli altri livelli, invece, sono essenziali per supportare le esigenze di ordine superiore per un quartiere di 20 minuti e dovrebbero essere **accessibili** in bicicletta o con i mezzi pubblici. Inoltre, i risultati mostrano che a Mambourin mancherà l'accesso ad alcune infrastrutture comunitarie di livello 1, quali parchi di quartiere e chiesa, anche se verranno realizzati i progetti di cui si è parlato precedentemente. Si registra anche una mancanza di **infrastrutture di livello 2** che dovrebbero essere raggiungibili entro i 20 minuti. Per quanto riguarda i servizi dei livelli 3, 4 e 5 è da considerare che essi si trovano per la maggior parte al di fuori del quartiere; questo è dovuto purtroppo alla mancanza di trasporto pubblico a Mambourin che limita l'accessibilità alle infrastrutture comunitarie. A questa prima fase di analisi, si aggiunge poi la seconda che si occupa del vero e proprio **progetto** del "quartiere dei 20 minuti". Si considera che Mambourin crescerà e cambierà nei prossimi dieci anni e per questo le infrastrutture della città devono adattarsi

Con le abbreviazioni **IC** si intendono le infrastrutture comunitarie presenti nell'area dell'analisi. Nella tabella vengono riassunti i numeri di quante infrastrutture comunitarie sono disponibili all'interno del quartiere al fine di determinare quanti servizi sono mancanti e dovrebbero essere integrati con l'intervento di riqualificazione del quartiere.

a tale crescita urbana. Per questo motivo, sono state identificate tre fasi di sviluppo del progetto: a **breve termine** (1-3 anni), a **medio termine** (3-5 anni) e a **lungo termine** (5-10 o più anni). È stato realizzato uno schema che indica tutte le evoluzioni che verranno apportate alla città considerando anche la fase iniziale di sviluppo prima del completamento dell'infrastruttura a breve termine nel 2022. Nella fase a **breve termine**, che dovrebbe essere completata entro la fine del 2022, Mambourin realizzerà il suo primo sviluppo residenziale (compreso quello a densità medio-alta) insieme ad un centro ricreativo per i residenti, una scuola, uno spazio per vendita al dettaglio e alcuni siti ad uso misto lungo la Blach Forest Road. Nella fase a **medio periodo**, che si dovrebbe concludere alla fine del 2024, il progetto prevede la realizzazione di un'ulteriore attività commerciale nella Main Street e nel centro cittadino, oltre a edifici civici, sviluppi ad uso misto e abitazioni a media ed alta densità. Si potrebbe includere anche un supermercato, un cinema ed altre infrastrutture comunitarie. Nell'ultima fase, ossia quella a **lungo periodo**, che si completerà nel 2028, il progetto fornirà un servizio

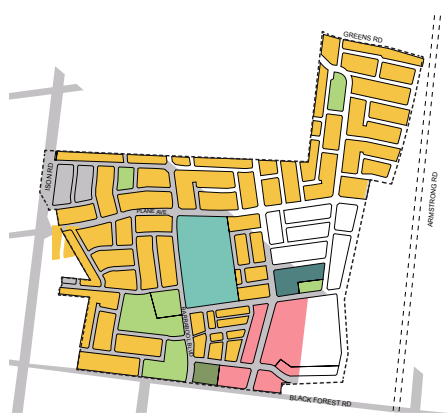
FASE INIZIALE



BREVE TERMINE (1-3 anni)



MEDIO TERMINE (3-5 anni)



LUNGO TERMINE (5-10 anni o più)



- Residenze
- Spazio aperto
- Tempo libero
- Centro sociale
- Scuola privata
- Centro città
- Futuro nodo degli autobus e stazione dei treni

45. Schemi che rappresentano il programma per la riqualificazione del quartiere. in: Grodach, Kamruzzaman, Harper, 2019

di autobus e una stazione ferroviaria. Queste infrastrutture di trasporto miglioreranno l'accessibilità del quartiere, che presenta ad oggi una carenza molto evidente. Molte di esse possono, però, essere risolte mediante degli **interventi temporanei** che permettono di soddisfare le esigenze provvisorie dei residenti al fine, inoltre, di comprendere se tali soluzioni possono divenire durature nel tempo. Spesso questi interventi vengono realizzati nelle aree di connessione tra i primi sviluppi residenziali e le infrastrutture comunitarie proposte, o addirittura sui siti di quest'ultimi. La realizzazione di un **hub** anche se temporaneo, per esempio, aiuta a creare un punto focale all'interno della città attorno a cui si sviluppano altre attività. Esistono differenti tipologie di **attività temporanee** come mercati alimentari, hub di quartiere, attività per l'attivazione dei fronti stradali ed infine la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili per connettere usi temporanei. Sebbene dunque quello di Mambourin è un progetto ancora in fase di sviluppo, esso permette di capire cosa significhi applicare la **prossimità**.

46. Attività temporanee che potrebbero essere realizzate a Mambourin. in: Grodach, Kamruzzaman, Harper, 2019



## 2.2.2 ANALISI PROSSIMITÀ

Tipologia: Spazio pubblico e mobilità

**Ho scelto di inserire questo progetto in quanto, anche se è ancora in fase di sviluppo, mi permette di capire cosa significhi progettare la prossimità all'interno di un quartiere integrando i servizi esistenti con altri, realizzando percorsi ciclabili ed occupando gli spazi interstiziali con attività temporanee.**

La *prossimità* nel caso di Mambourin è stata raggiunta attraverso la realizzazione di un nuovo quartiere. Infatti, mediante l'inserimento di servizi tra cui un centro ricreativo per i residenti, un parco di quartiere, una scuola privata, un centro cittadino contenente spazi per l'istruzione, la salute, l'arte e il commercio, una stazione ferroviaria, una zona residenziale di media ed alta densità, degli spazi verdi ed il miglioramento di percorsi ciclabili e pedonali, si promuove la politica

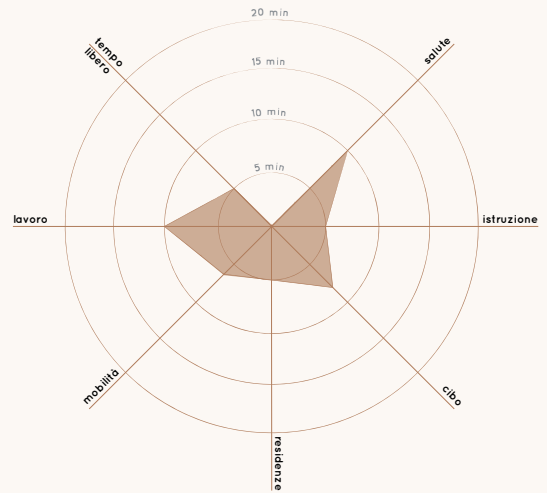
della città dei 15 minuti, in cui tutto è facilmente raggiungibile a piedi o in bicicletta. Inoltre, si cerca di coinvolgere anche la **popolazione** con la realizzazione di attività temporanee che permettono di comprendere se una soluzione può migliorare la qualità della vita del quartiere oppure se si presenta solo come una debolezza. Si intendono per attività temporanee i mercati di quartiere, i chioschi, gli spazi di co-working e altri hub di quartiere. Lo studio della *prossimità* in questo caso viene svolto in **previsione** di quello che sarà in futuro con la realizzazione del nuovo quartiere; infatti, i dati riportati non rispecchiano la realtà, in quanto ad oggi i servizi presenti sono molto scarsi; essi si basano però sul progetto che cercherà di generare un quartiere in cui tutto è facilmente raggiungibile ed accessibile.

### RISULTATI

#### #attività



#### #tempo



ATTIVITÀ		QUANTITÀ
<b>Servizi locali</b>	Supermercati	1
	Ristoranti	3
	Centri medici	1
<b>Istruzione</b>	Scuole	1
	<b>Tempo libero</b>	Cultura
<b>Conessioni</b>	Sport	2
	Parchi	5
	Autobus	1
<b>Residenze</b>	Bike-sharing	0
	Metropolitana	0
	Treno	1

5 MIN	5 MIN	10 MIN
Scuole	Negozi	Ristoranti
Residenze	Centri ricreativi	Mercati
Centro sociale	Spazi pubblici	Treno
Alimentari	Servizi civici	Poste
Autobus	Bar	Cinema
Centri di comunità		Lavoro
		Centri medici

**Lavoro** bassa freq.  
**Residenza** media densità

A **5-10 minuti** di passeggiata si trovano già tutti i servizi di cui le persone necessitano in quanto si sta analizzando un progetto pilota della realizzazione di un nuovo quartiere in cui tutto deve essere facilmente raggiungibile in breve tempo.

# MILANO

## 2.5 DIVERSI MODELLI DI ANALISI

“ La città dei 15 minuti va oltre i 15 minuti. Sembra una contraddizione, ma in realtà politicizzare i 15 minuti significa pianificare anche dove devono essere collocati i servizi. Quelli realmente essenziali sono disponibili nei 15 minuti, altri, come i teatri, possono trovarsi anche oltre questa distanza. ”

Vitale, 2021 citato in Acli, 2021

Milano è una delle poche città italiane che vuole provare ad accogliere l'idea di realizzare una “città dei 15 minuti”. Il sindaco **Beppe Sala**, infatti, sembra aver puntato su questo modello per il futuro in cui ogni abitante può trovare nel raggio di 15 minuti a piedi tutto ciò di cui ha bisogno. Con la pandemia da COVID-19, la città di Milano ha avuto l'opportunità di sperimentare un po' questo modello in quanto i cittadini erano stati costretti a cercare i negozi, i servizi, gli spazi verdi e quelli di socialità proprio sotto casa riscoprendo allo stesso tempo anche una dimensione policentrica della città.

“ Milano sta vivendo il passaggio verso questo nuovo stile di vita proprio grazie ai suoi quartieri che hanno mantenuto una forte identità anche nel cambiamento. Porta Romana e Isola, scelti per le prime due guide, rappresentano bene questo momento. ”

Sala, 2021 citato in Ciucci, 2021

L'idea è, dunque, quella che la “città dei 15 minuti” rappresenti una vera e propria opportunità per la città che può essere raggiunta con le giuste scelte politiche e con un grande senso di partecipazione anche da parte dei cittadini. Una metropoli come quella milanese

deve assomigliare molto più ad una configurazione periferica di quartiere al fine di permettere a tutti i cittadini le stesse opportunità di lavoro e di vita quotidiana. È chiaro che il centro deve esistere, ma deve instaurare un insieme di relazioni con tutti i quartieri che lo circondano, arrivando a creare una **visione policentrica** in cui tutto è connesso. Tale visione permetterebbe di superare la divisione molto evidente che si riscontra tra la periferia e il centro della città raggiungendo così un maggiore equilibrio tra i quartieri. Ogni quartiere deve essere integrato con il resto offrendo spazi di co-working pubblici, servizi alla persona, consultori, spazi per la salute e luoghi di lavoro in cui si sono dislocate le imprese. Per far sì che ciò funzioni, si deve poi combinare il tutto con un **sistema di mobilità** che rispetti l'ambiente e che segua le politiche della sostenibilità [Farina, 2021]. Le parole chiave che devono essere sviluppate per questo modello futuro milanese sono il policentrismo, la prossimità e l'ibridazione. Inoltre, la possibilità di lavorare alla scala del quartiere permette di introdurre altre definizioni come quella di densità, vicinanza e diversità. Questi fattori sono stati verificati sulla città di Milano attraverso una serie di analisi del tessuto urbano che ha permesso di comprendere quale è la situazione urbana su cui la **prossimità** si potrebbe applicare. Ad oggi esistono pochi progetti realizzati che fanno comprendere come realizzare i quartieri dei 15 minuti a Milano; esistono però dei dati che contribuiscono ad immaginarne una visione futura.

## 2.5.1 Analisi svolte da Systematica

Le prime analisi sono state svolte dall'unità di ricerca **Transform Transport** di **Systematica** per indagare le caratteristiche intrinseche della città. In primo luogo, si sono fatti degli studi per comprendere la distribuzione dei servizi nei quartieri; si descrive la presenza di almeno un servizio per ciascuna **macrocategoria** (alimentazione, salute, spazi aperti, sport, istruzione, lavoro, cultura, tempo libero e mobilità), mediante il metodo della **tassellazione di Voronoi** che consente di leggere la città come un arazzo di centri urbani locali a diversi livelli di accesso [Abdelfattah et al., 2020].



47. Schema che rappresenta la tassellazione della città mediante il metodo di Voronoi. in: Abdelfattah et al., 2020

Tutti i poligoni in rosa hanno una dimensione che permette di essere percorsa **a piedi** in 15 minuti; quelli in arancione in 15 minuti **in bicicletta**; quelli in azzurro, invece, non possono essere raggiunti con le due modalità descritte precedentemente. Da questo schema si evince anche che i quartieri centrali sono caratterizzati dalla presenza di centri locali con un'alta densità e dunque sono più facilmente raggiungibili a piedi in 15 minuti, mentre quelli periferici hanno pochi centri locali e dunque una densità bassa che è difficile da percorrere nel tempo prestabilito. Numerosi **distretti centrali** si distinguono per avere un'elevata prossimità, densità e diversità, tra cui Porta Garibaldi, Porta Nuova, Porta Venezia e Brera. Inoltre, se si analizza uno di questi quartieri centrali raggiungibili a piede si scopre che è composto da circa 330

negozi (50% del totale), 170 bar/ristoranti e 90 supermercati (il 40% dei servizi). Questo tipo di informazioni possono essere utilizzate come modello per la possibile applicazione della città dei 15 minuti uguale per tutte le persone che vi ci vivono [Abdelfattah et al., 2020]. Considerando ancora una volta la superficie della città di colore azzurro, ossia quella caratterizzata da centri locali poco densi e con distanze lunghe da percorrere, si nota infine che i residenti rappresentano solo il 27% dei cittadini, in quanto la maggior parte dei milanesi (43%) vive nelle aree in cui vi è un'alta densità e dunque una maggiore prossimità dei servizi primari. Si deve, perciò, partire e porre maggiore attenzione alle aree in cui sono disponibili solo pochi servizi al fine di comprendere quale strategia utilizzare per renderli maggiormente accessibili e fruibili a tutti [Abdelfattah et al., 2020].

“ Un'alta densità di servizi va parzialmente di pari passo con un'alta densità di residenti. ”

Abdelfattah et al., 2020

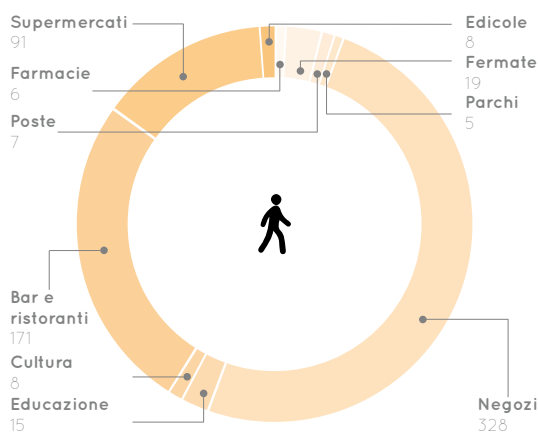
Successivamente anche un altro studio è stato condotto sui quartieri della città di Milano considerando la **divisione tipica** dei **servizi** nelle tre grandi categorie di accessibilità, ossia a piedi, in bicicletta ed in macchina. Dall'analisi risulta che nelle **aree ad elevata densità**, ossia quelle facilmente raggiungibili in 15 minuti a piedi, i negozi al dettaglio e no rappresentano il 50% dei servizi, a discapito invece delle aree meno accessibili in cui essi rappresentano solo il 33%. In questi grafici salta all'occhio anche un'altra percentuale, ossia quella di negozi alimentari, bar e ristoranti pari al 40-45%; essa risalta in quanto è pressoché uguale in tutte e tre le categorie di accessibilità. Anche per altre tipologie di servizi non si riscontrano numerose variazioni, tranne per i parchi, i quali per quantità e qualità si trovano maggiormente collocati nelle zone periferiche della città [Abdelfattah et al., 2020].

“ A Milano una micro-centralità tipo percorribile entro 15 minuti a piedi è generalmente composta da 330 negozi (il 50% del totale) e da 170 bar/ristoranti e 90 supermercati ”



(che rappresentano circa il 40% sul totale dei servizi). Questo risultato dovrebbe essere utilizzato come dato di partenza per riprogrammare la città e garantire ai residenti un'accessibilità più equa ai principali servizi.

Abdelfattah et al., 2020



48. Schema con i servizi raggiungibili entro i 15 minuti a piedi. in: Abdelfattah et al., 2020

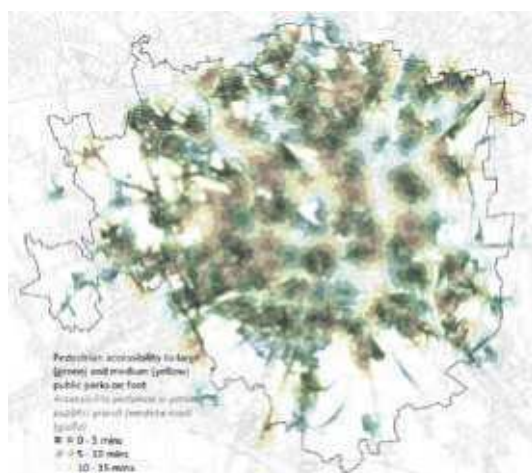
Un'ulteriore **analisi** sviluppata da Systematica è quella **isocrona** in relazione allo studio degli spazi verdi della città. L'esigenza di questo ulteriore ricerca è nata dal fatto che la comunità stava riscoprendo l'importanza degli spazi aperti e di aggregazione in quanto essi spesso determinano un impatto positivo sulla vita delle persone. L'iniziativa di Systematica intitolata "Accesso alle aree verdi e alla sfera pubblica", pubblicata nel 2020, ha posto attenzione sulla carenza di questi spazi verdi facilmente raggiungibili nella città di Milano e ha mostrato come sia necessario l'aumento e la regolazione di essi nelle aree milanesi più critiche [Harrouk, 2020].

“**La distribuzione delle aree verdi e degli spazi pubblici non è affatto omogenea e più della metà della popolazione milanese vive in aree dove le aree ricreative sono scarse.**”

Abdelfattah et al., 2020

Attraverso i dati, ricavati durante il sondaggio cittadino, si può affermare che l'estensione complessiva dello spazio pubblico di

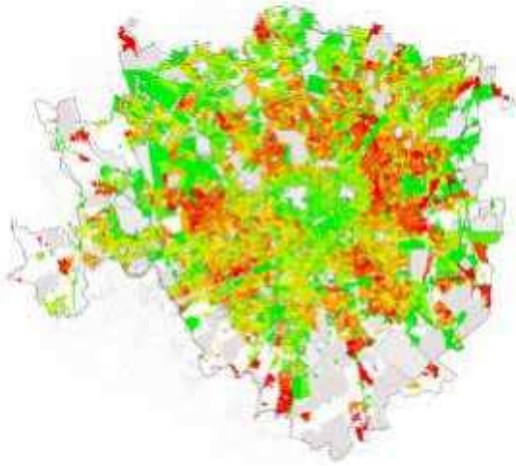
Milano arriva a **21.000.000** m<sup>2</sup>, il cui solo **11%** è occupato da parchi e giardini. Per verificare la distribuzione di questi spazi all'interno della città è stata fatta un'analisi che intendeva identificare le aree urbane in relazione ai residenti che abitano a meno di 15 minuti da uno spazio ricreativo. Da questa lettura emerge sia il numero di persone in grado di raggiungere quotidianamente questi luoghi ricreativi in poco tempo, sia le aree urbane che invece non sono dotate di servizi e non danno la possibilità ai residenti di uscire di casa e sfruttare gli spazi all'aperto [Bazzoni et al., 2020]. La mappa sotto riportata mostra, inoltre, che i **parchi pubblici di media e grande dimensione** non coprono tutte le aree della città.



49. Mappa che rappresenta la distribuzione degli spazi verdi in relazione al tempo. in: Bazzoni et al., 2020

A questa ricerca si è aggiunta un'ulteriore indagine sulla classificazione degli spazi ricreativi raggiungibili in 15 minuti dalle persone identificando le zone più critiche in prossimità della tangenziale esterna, con estensioni episodiche lungo le assiali nord-est, sud-est e ovest [Harrouk, 2020]. Successivamente, considerando i parchi come gli elementi più importanti che devono essere presenti nei quartieri è stata realizzata una **mappa del rischio di affollamento** che teneva conto della dimensione e della vicinanza degli spazi verdi alle aree residenziali in funzione sempre dei 15 minuti. In primo luogo, si è indagata la dotazione di aree ricreative all'interno di un raggio di 15 minuti da ogni cella censuaria; successivamente si è analizzata, invece, la popolazione residente in ognuna di essa definendo una **scala cromatica** che indica la quantità complessiva di aree ricreative a disposizione di ogni cittadino in prossimità [Bazzoni et al., 2020].





50. Mappa che rappresenta la densità abitativa in relazione agli spazi ricreativi in 15 minuti. in: Bazzoni et al., 2020



Dalla mappa precedente si comprende, quindi, la distribuzione degli spazi ricreativi nella città e a sua volta anche degli **abitanti** che vi ci vivono: 653.000 milanesi nelle aree meno servite; 293.000 in quelle mediamente servite; 294.000 nelle altamente servite. Si nota, dunque, che la **popolazione** si concentra maggiormente nelle zone più periferiche della città, in cui i servizi non sono presenti nell'immediata prossimità e ci si deve spostare al di fuori del quartiere per raggiungerli [Bazzoni et al., 2020].

“ La metodologia adottata permette di ottenere una lettura di sintesi del territorio comunale che associa la densità abitativa con la disponibilità di aree ricreative entro i 15 minuti da ogni cella censuaria.

”

Bazzoni et al., 2020

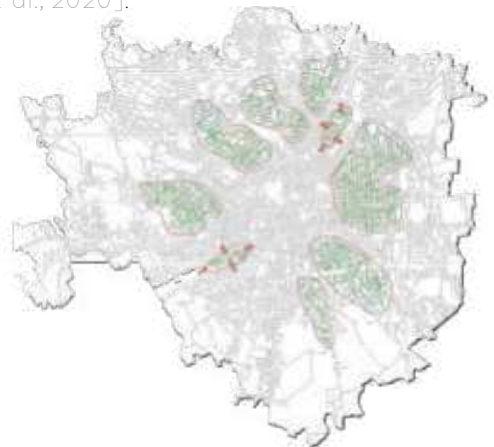
A questo punto l'ultima analisi condotta da Systematica è stata quella legata all'individuazione degli spazi pubblici nelle aree meno

diffuse, ma con un elevato numero di popolazione residente. Nella mappa seguente sono indagate 8 zone principali con dotazioni meno capillari che interessano 25 quartieri della città al fine di comprendere come incrementare le aree pubbliche in base alla disponibilità urbana. L'idea è quella di offrire a ciascun cittadino un totale di **1.000 m<sup>2</sup> di spazio pubblico** entro **15 minuti** dalla propria abitazione al fine di avere tutto ciò di cui necessitano vicino casa [Bazzoni et al., 2020].



51. Mappa che identifica le 8 zone per lo sviluppo degli spazi aperti. in: Bazzoni et al., 2020

In questa visione di creazione di nuovi spazi pubblici si deve considerare anche la fitta rete di strade locali, indicate in verde nella mappa successiva. L'idea è quella di **chiudere** una serie di **strade locali al traffico**, inizialmente in modo temporaneo o solo nei fine settimana, al fine di permettere la realizzazione di spazi di aggregazione sicuri nelle aree poco servite. Nel futuro gli interventi potrebbero divenire permanenti all'interno della città al fine di garantire zone sicure e più eque per tutti i cittadini milanesi [Bazzoni et al., 2020].



52. Mappa della visione strategica della città. in: Bazzoni et al., 2020

## 2.5.2 NIL - Nuclei d'identità locale

Un'altra indagine che si può considerare come strategia per avvicinare le città al tema della prossimità è quella che la città di Milano vuole introdurre nel **PGT 2030** (Piano di Governo del Territorio), ossia l'analisi dei nuclei d'identità locale. Questi ultimi, abbreviati come **NIL**, rappresentano delle aree definibili come quartieri di Milano in cui si può riconoscere quartieri storici e di progetto, tutti molto diversi tra di loro. Essi sono identificati come un insieme di ambiti interconnessi tra di loro mediante le infrastrutture, i servizi per la mobilità ed il verde. Gli ambiti individuati sono 88 e sono suddivisi in 9 comuni.

“ Sono sistemi di vitalità urbana: concentrazioni di attività commerciali locali, giardini, luoghi di aggregazione, servizi: ma sono anche 88 nuclei di identità locale da potenziare e progettare ed attraverso cui organizzare piccoli e grandi servizi. ”

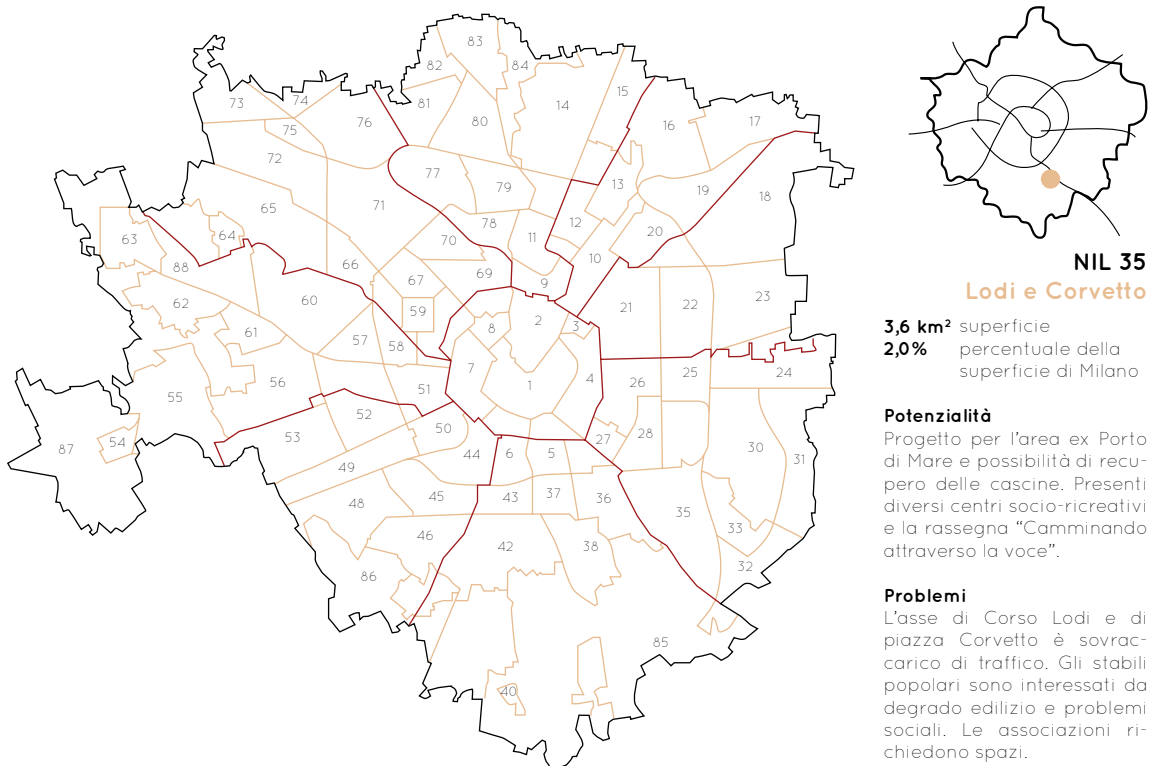
Comune di Milano, 2020

Per ognuno di questi ambiti viene costruita una scheda che serve per definire un atlante territoriale che può essere consultato per la programmazione dei servizi e per la conoscenza dei quartieri, i quali evidenziano caratteristiche ed identità molto differenti. I dati raccolti vengono poi rappresentati graficamente e restituiti in un sistema informativo che è in costante aggiornamento e facilmente consultabile da tutti. Le **schede NIL** rappresentano, dunque, uno strumento dinamico, analitico-progettuale in grado di fornire, attraverso le sei sezioni tematiche, una visione che considera le componenti **so-ciodemografiche** e **territoriali**. È da considerare, inoltre, che le schede contengono informazioni provenienti da fonti anagrafiche e censuarie eterogenee che vengono relazionate con i dati di tipo geografico territoriale [Comune di Milano, 2020]. Si prende come esempio per tutta la spiegazione dei nuclei d'identità locale la **scheda NIL 35**, che comprende l'area di Lodi e Corvetto.

### Prima sezione

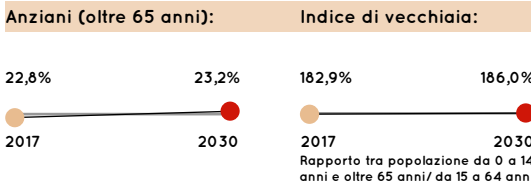
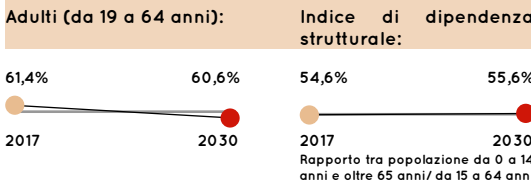
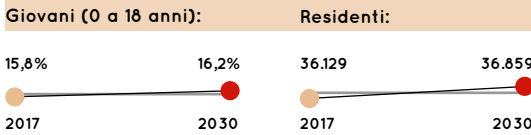
La sezione iniziale è quella che indaga la **popolazione residente** attraverso l'articolazione di “indicatori descrittivi della realtà locale”, i quali considerano sia lo stato attuale sia quello previsionale, al fine di comprendere

53. Tavola d'inquadramento con indicazione del NIL 35 utilizzato per l'analisi. in: Comune di Milano, 2020



l'evoluzione demografica nel tempo. Tutti questi dati sono, inoltre, relazionati ai diversi tessuti urbani per comprenderne l'impatto. I principali indicatori analizzati sono legati, dunque, alla **struttura demografica** e riguardano la divisione della popolazione per età e gruppi sociali presenti maggiormente.

10.036 ab/km<sup>2</sup> Densità abitativa      19.980 Famiglie      27,0% Popolazione straniera



54. Suddivisione della popolazione per età e gruppi sociali. in: Comune di Milano, 2020

**Seconda sezione**

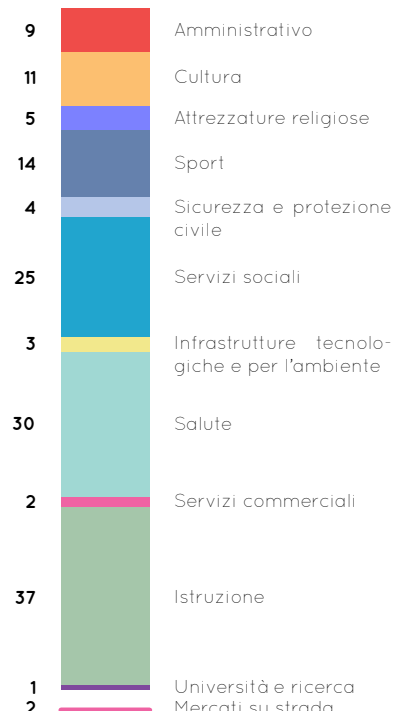
L'analisi dei servizi, invece, viene descritta nella seconda sezione della scheda, graficamente rappresentata mediante una cartografia che mostra la distribuzione spaziale dei servizi presenti e la quantità degli stessi. È riportata anche la **percentuale** di dotazione di ogni categoria di funzione rispetto alla totalità di essi presenti nel NIL. Si può notare, inoltre, che la quantità dei servizi considera sia quelli **areali** (che interessano tutta un'area o un intero edificio) sia quelli **puntuali** (che considerano solo una porzione di edificio), anche se poi la quantificazione in m<sup>2</sup> è definita considerando solo gli *areali*. Esistono poi anche molti *servizi sussidiari* che però anche essi non vengono considerati nei m<sup>2</sup> dei servizi [Comune di Milano, 2020]. Nel caso del **NIL 35** i dati generali sono i seguenti:

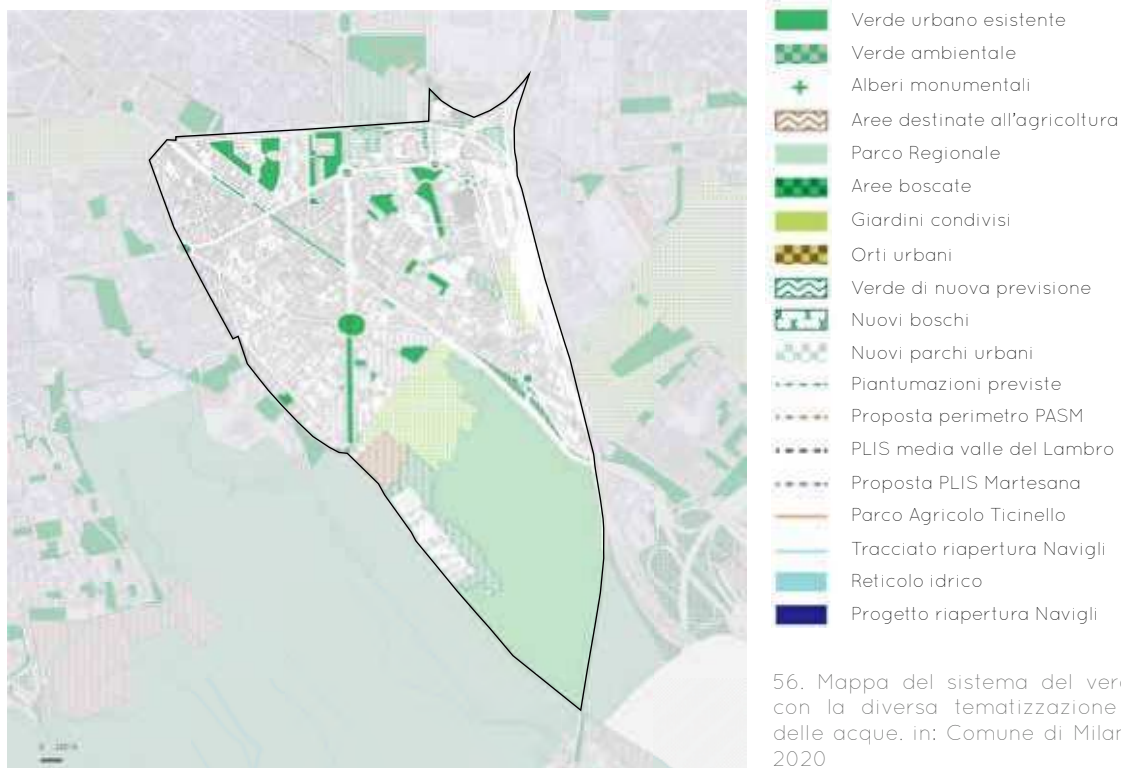
170.656 m<sup>2</sup> Area a servizi      4,7% Superficie NIL      4,7 m<sup>2</sup>/ab Densità

I servizi esistenti sono suddivisi in **categorie** tra cui amministrativo, cultura, attrezzature religiose, sport, sicurezza e protezione civile, servizi sociali, infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente, salute, servizi commerciali, istruzione ed università e ricerca. Esse rispecchiano le categorie presenti anche nel Piano dei servizi. In questo NIL i **servizi più diffusi** sono quelli legati all'istruzione, alla salute ed ai servizi sociali.



55. Mappa dei servizi esistenti del NIL 35. in: Comune di Milano, 2020





56. Mappa del sistema del verde con la diversa tematizzazione e delle acque. in: Comune di Milano, 2020

### Terza sezione

La terza sezione della scheda NIL, come si vede nella mappa sopra, è legata invece al **sistema del verde e delle acque**; in questo caso si vuole trovare una correlazione tra lo spazio verde del quartiere e il costruito, considerando anche le diverse componenti dello stesso. La superficie di **verde urbano** complessivo dell'unità è di 177.455 m<sup>2</sup>, che rappresenta il 77% della superficie complessiva. Inoltre, il sistema del verde viene diviso in differenti categorie e per ognuna di esse si può misurarne la **quantità**: 56 alberi monumentali; 6.147 alberi; 9.545 filari; 431 m<sup>2</sup> di orti urbani e 40.134 m<sup>2</sup> destinati all'agricoltura. Inoltre, da questi dati è possibile comprendere che l'area è prevalentemente occupata da un altro verde, quello del Parco Regionale, che misura 925.401 m<sup>2</sup> [Comune di Milano, 2020].

### Quarta sezione

In questa sezione vengono riportate le reti infrastrutturali, le aree pedonali e quelle ad **alta accessibilità**. Mediante questa scheda è possibile verificare il livello di fruibilità degli spazi aperti definendone così il grado di accessibilità [Comune di Milano, 2020]. Per prima cosa viene indagata la **mobilità**, la quale caratterizza la città di Milano per la sua efficienza e comprende la rete metropolitana, ferroviaria e ciclabile. Anche le zone a limitazione

30 vengono considerate in questa analisi in quanto sono facilmente fruibili ed accessibili ai pedoni insieme alle aree pedonali. Avendo poi anche la necessità di considerare la **previsione della mobilità**, è interessante vedere in questa mappa anche le infrastrutture che sono ancora in fase di progetto o addirittura in programma. Dallo studio viene evidenziata la presenza di 4 fermate metropolitane e 1 ferroviaria; non è presente, invece, nessuna postazione di bike-sharing.

1.843.674 m<sup>2</sup>  
Area ad alta accessibilità

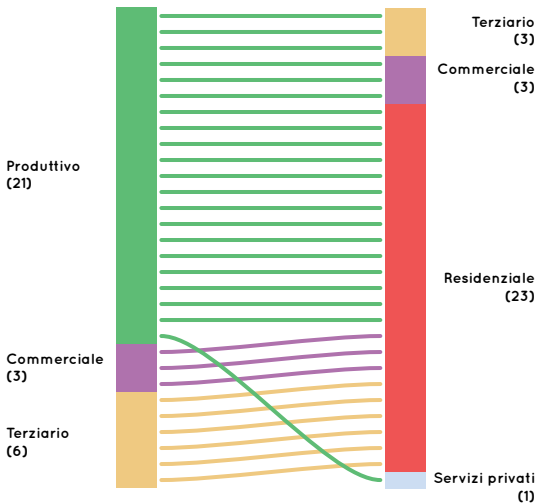
50,6%  
della superficie NIL

143.295 m<sup>2</sup>  
Zona 30 previste

### Quinta sezione

Nella quinta sezione vengono individuate le aree che sono soggette a trasformazioni o che sono più propense al cambiamento urbanistico e edilizio. In questo modo, dunque, è possibile verificare gli stati di avanzamento dei progetti di **rigenerazione** all'interno dei NIL. Con il grafico riportato nella pagina accanto si cerca di dimostrare quale è la tendenza di trasformazione degli spazi e come essi vengano riutilizzati, avendo quindi la possibilità di ospitare nuove funzioni. Ad esempio, gli spazi commerciali e terziari solitamente vengono convertiti in residenziali; quelli produttivi possono divenire spazi per il terziario, il commerciale o il residenziale. In alcuni casi esso però può essere trasformato in un luogo per un servizio privato riservato.





57. Schema che indica la trasformazione urbanistica ed edilizia del quartiere. in: Comune di Milano, 2020

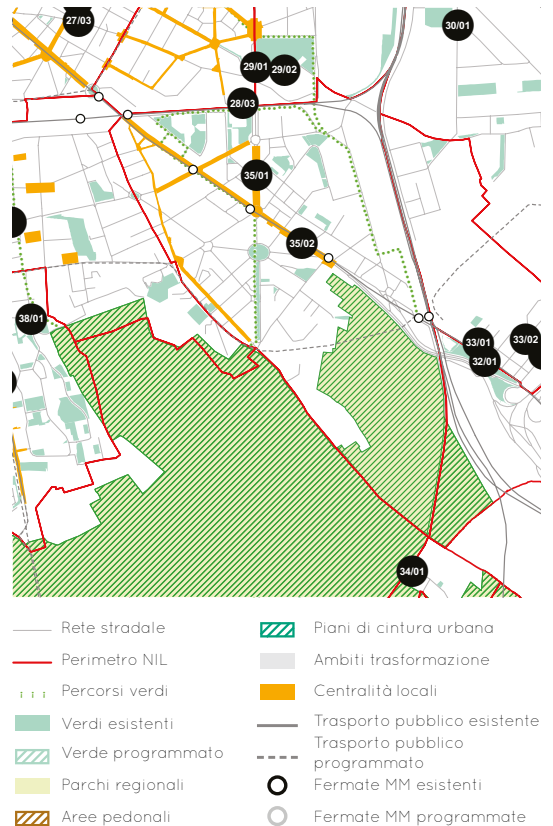
**Sesta sezione**

Nell'ultima sezione si analizzano, infine, le **opere pubbliche** sia di iniziativa privata sia in programmazione dell'amministrazione facendo riferimento alla tipologia di intervento e allo stato di attuazione. Tale studio è fondamentale in quanto permette di comprendere lo stato di avanzamento delle previsioni dei servizi e delle infrastrutture. I servizi considerati sono i seguenti:

- Edifici pubblici**
- Viabilità**
- Scuole e Biblioteche**
- Luoghi religiosi**
- Ambiente**
- Servizi sociali**
- Teatri e musei**
- Mobilità dolce**
- Sport**
- Servizi abitativi**
- Piazza**
- Trasporto pubblico**

I **NIL**, a fronte di ciò che è stato descritto precedentemente, rappresentano perciò il punto di partenza per la città di Milano per la riqualificazione dei "quartieri lenti" sempre più inclini alla prossimità, in cui tutto è facilmente raggiungibile ed accessibile. La strategia di progetto dei nuclei di identità locale è quella di trasformare gli spazi periferici di passaggio in veri e propri quartieri con una loro **identità** riconoscibile e identificabile. Gli spazi pubblici, di aggregazione e i vuoti urbani divengono in questo modo le **nuove centralità** dei nuclei. Nelle analisi legati ai NIL, si trova anche una parte dedicata alla **progettazione** di queste aree per cercare di migliorarne la qualità dello spazio e della vita delle persone che vi ci abitano e vivono quotidianamente.

Infatti, nell'area di interesse, per esempio, del **NIL 35** è in fase di programmazione un **progetto** per la riqualificazione del sotto-viadotto con una certa attenzione anche agli spazi pubblici coperti, ai sistemi di accessi e ai percorsi ciclabili del Parco Sud. Questo perché il NIL in questione fa parte di un ambito di rinnovamento urbano e dunque prevede la riqualificazione generale dell'assetto infrastrutturale esistente interno alla zona.



58. Mappa delle infrastrutture e degli spazi verdi nel NIL 35. in: Comune di Milano, 2020

Tale progetto, così come molti altri ancora in fase di sviluppo, intende dunque migliorare le infrastrutture delle **aree periferiche milanesi** al fine di collegarle in modo più efficace non solo al centro della città, ma anche alle altre polarità. Creando nuove centralità locali, potenziando il trasporto pubblico esistente, realizzando nuove fermate e migliorando i percorsi per raggiungere gli spazi verdi in prossimità delle abitazioni dei cittadini, gli ambiti saranno sfruttati dalle persone le quali sono anche più invogliate a stare all'aria aperta. Infine, si può affermare che i NIL rappresentano la trasposizione del concetto di **città dei 15 minuti** di Parigi, che però viene applicato ad una realtà in cui la prossimità è già di per sé presente, ma non sempre sfruttata.

## 2.5.3 PIAZZALE BACONE E VIE LIMITROFE



59. Piazzale Bacone con panchine e grafiche a terra per delimitare l'area dei pedoni. in: urbanfile, 2021

La riqualificazione del **piazzale Bacone** nel distretto di Loreto e delle vie limitrofe (via Spontini, Monteverdi, Matteucci e Paracelso), avviata nel 2021, rientra nel progetto “Piazze Aperte” del Comune di Milano che negli ultimi anni si sta interessando al tema della prossimità e delle città a misura d'uomo. Il progetto di trasformazione è articolato in due tempi: in primo luogo si è provveduto a migliorare la qualità e la fruibilità degli spazi pubblici, l'accesso alle scuole ed ai negozi e la sicurezza stradale anche dei pedoni. Successivamente, invece, verrà eseguita la **seconda fase** di riqualificazione strutturale che comprende anche la connessione da corso Buenos Aires e piazza Lima a piazza Piola, il riordino della viabilità e la connessione ciclabile completa, oltre alla rimozione dei binari tranviari non più utilizzati. L'intervento è stato attivato in seguito alla richiesta che è stata presentata al Comune di Milano nel 2019 in cui si richiedeva di rigenerare le piazze e le strade della città mediante le modalità dell'**urbanistica tattica**, ossia quella legata ai cambiamenti veloci, sperimentali, temporanei in cui si fa uso prevalentemente della segnaletica, della colorazione

dell'asfalto e dell'utilizzo di elementi di arredo urbano facilmente rimovibili, se necessario. Nello specifico il **progetto** ha previsto l'ampliamento dei marciapiedi, degli attraversamenti e degli spazi pedonali, la limitazione della velocità a 30 km/h, l'istituzione del senso unico in via Spontini, la riorganizzazione della sosta auto, le corsie ciclabili e la posa di elementi di arredo urbano tra cui 14 panchine, un tavolo da ping-pong, tre tavoli da pic-nic, otto rastrelliere per bici e 24 piantine in vaso. Infine, anche la **pavimentazione** è stata colorata per definire un nuovo spazio di aggregazione nella città. Più nel dettaglio, parlando di via Spontini, la variazione della sosta **da in linea a lisca di pesce** ha permesso



100% coinvolgimento



#inclusione  
#sostenibilità  
#piani terra  
#sicurezza  
#prospettiva

**TEMPO LIBERO**  
14 panchine  
3 tavoli da pic-nic  
24 piantine in vaso  
8 rastrelliere





60. Tavoli da pic-nic, tavoli da ping-pong e panchine per far rivivere lo spazio alle persone. in: urbanfile, 2021

il recupero di posti auto ed ha, inoltre, consentito l'ampliamento dei marciapiedi nel piazzale ed agli incroci, garantendo così una maggiore sicurezza degli attraversamenti stradali ed una migliore accessibilità alle scuole ed ai negozi limitrofi. La colorazione della pavimentazione, infine, è stata l'ultimo step realizzato in corrispondenza dell'ingresso dei bambini a scuola, così come è era già stato fatto anche in Piazza Sicilia, via Venini, viale Molise e via Toce. È importante ricordare che per avere la prossimità si ha bisogno sempre di una **comunità attiva** che intenda collaborare e partecipare alle iniziative al fine di mantenere viva la città. In questo caso, per esempio, alcuni cittadini hanno firmato un patto, intitolato "*Liberi Passi in piazzale Bacone*", con il quale si impegneranno a prendersi cura, animare e rivitalizzare il nuovo piazzale proponendo letture teatrali, giochi nello spazio pubblico, cinema e teatro all'aperto. Così facendo, le persone saranno invogliate ad uscire e utilizzare i servizi di prossimità cercando anche di prendere parte alle iniziative del quartiere. Ad oggi i patti di collaborazioni firmati con l'amministrazione comunale sono 90; grazie



ad essi si sono potuti realizzare molti progetti e condividere le responsabilità che essi comportavano. I principali ambiti toccati da questi patti sono quelli della cura e della rigenerazione urbana, come nel caso delle piazze aperte, la pulizia da atti vandalici e graffiti, la creazione di giardini condivisi, le attività sociali e molto altro. Le **38 piazze tattiche** che Milano è riuscito a realizzare al suo interno, dunque, diventano un punto di riferimento nel disegno della città dei 15 minuti; l'idea è infatti quella di estendere ed aumentare gli angoli di colore che hanno dipinto in modo temporaneo la città al fine di realizzare almeno una nuova piazza nel raggio di 15 minuti (800 metri) dall'abitazione di ogni cittadino.

“**In soli tre anni Sala e la sua giunta, per restituire le strade ai cittadini, hanno fatto più di quanto nella maggior parte delle città si sia realizzato in decenni. E ora l'amministrazione è in una posizione molto forte per creare nuove**

**connessioni tra le comunità di ogni quartiere, ponendo ancor di più la città a servizio dei suoi abitanti.**”

Sadik-Khan, 2022 citato in Venni, 2022

L'obiettivo è, dunque, quello di valorizzare lo spazio pubblico come **luogo di aggregazione** al centro di ogni quartiere, incentivando la pedonalità e la mobilità sostenibile a sostegno dell'ambiente e garantendo allo stesso tempo una qualità di vita adeguata per le persone che vi ci vivono. Tutti questi interventi che sono stati attuati nel Piazzale Bacone e nelle vie limitrofe sono temporanei in quanto si vuole prima di tutto verificare l'efficacia dell'iniziativa e avere la possibilità di rimuovere le installazioni in caso di necessità senza provocare danni al luogo. L'idea, però, è che questi progetti diventino un giorno **permanenti** all'interno dei quartieri così da renderli più sicuri ed accessibili a tutti, dai più piccoli ai più anziani, facendo di conseguenza ripartire l'economia dei negozi ai piani terra che spesso vengono trascurati in quanto si trovano in zone di passaggio e non ben collegate con gli altri luoghi della città.

61. Prima e dopo del piazzale Bacone con gli interventi di urbanistica tattica. in: urbanfile, 2021



## 2.2.2 ANALISI PROSSIMITÀ

Tipologia: Spazio pubblico e mobilità

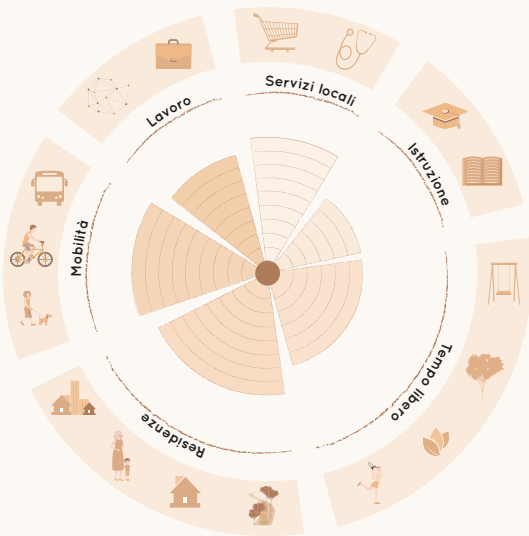
Ho scelto di inserire questo progetto perché solo attraverso l'inserimento di alcuni elementi temporanei uno spazio che prima era solo di passaggio e destinato alle automobili ritorna ad essere un luogo vissuto dalle persone, in quanto sicuro e salubre, in cui le persone decidono di passare il loro tempo.

La *prossimità* nel caso di piazzale Bacone e delle vie limitrofe è raggiunta attraverso la riqualificazione di un incrocio e di vie che prima erano considerate pericolose e non sicure per le persone e per questo utilizzate prevalentemente dalle automobili come zone di parcheggio. Gli **interventi** attuati, sebbene siano **temporanei**, quali l'inserimento di panchine, tavoli da pic-nic e da ping-pong, hanno permesso di ridare vita a questi spazi facendoli diventare luoghi di aggregazione

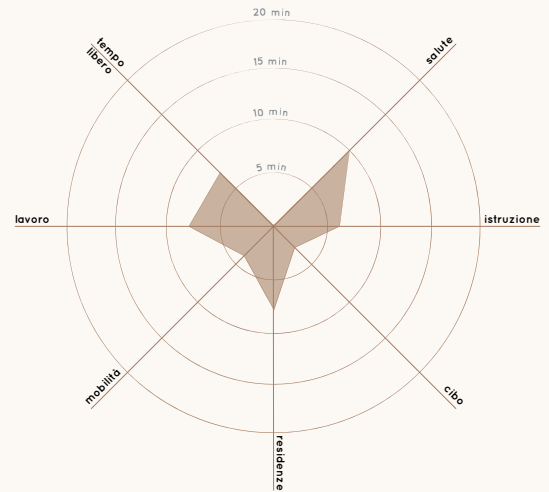
per le persone che per raggiungere i loro servizi in prossimità possono passare da questo luogo e sedersi oppure stare a chiacchierare con i vicini al centro del luogo. Questo spazio centrale diventa, dunque, la **nuova polarità** del quartiere che riesce a ridistribuire tutti gli spazi attorno ad esso così da poterli sfruttare in modo sicuro e facilmente accessibile a tutti. Da questo intervento ne traggono vantaggio anche i negozi ed i servizi vicini, come per esempio bar e ristoranti, i quali riescono a rilanciare la loro **economia** grazie alla maggior quantità di popolazione che ogni giorno decide di recarsi in questo luogo. In questo modo, la città torna ad essere a misura d'uomo, in cui prevalgono i pedoni rispetto alle automobili e dove le persone sono felici di passeggiare e conoscere i loro vicini che prima non incontravano mai.

### RISULTATI

#### #attività



#### #tempo



ATTIVITÀ	QUANTITÀ	
<b>Servizi locali</b>	Supermercati	15
	Ristoranti	>15
	Centri medici	6
<b>Istruzione</b>	Scuole	13
	Cultura	11
<b>Tempo libero</b>	Sport	5
	Parchi	2
	<b>Conessioni</b>	Autobus
	Bike-sharing	10
	Metropolitana	4
	Treno	1

**Lavoro** alta freq.  
**Residenza** alta densità

<b>5 MIN</b>	<b>5 MIN</b>	<b>10 MIN</b>
Farmacie	Parcheggio	Parchi
Alimentari	Residenze	Sport
Negozi	Spazi pubblici	Treno
Scuole	Uffici pubblici	Tram
Ristoranti	Bar pubblici	Centri medici
Bar	Musei	
Autobus	Banche	<b>15 MIN</b>
Metro	Lavoro	Biblioteche
Bike-sharing		
Hotel		

In questo caso a **5-10 minuti** di passeggiata si trovano già tutti i servizi di cui le persone necessitano.




## 2.6 ELEMENTI RILEVANTI E CONCETTI CHIAVE PORTATI ALLA LUCE DALLE ANALISI SUI CASI STUDI

A questo punto della ricerca e a fronte dell'analisi dei casi studio sopra descritti ed analizzati, è necessario definire gli elementi fondamentali che devono essere utilizzati per realizzare o migliorare le città in funzione del tema della prossimità. Come si evince dai casi studio, non esiste un'unica soluzione per attuare la **prossimità**, in quanto essa è molto condizionata dalle caratteristiche morfologiche e dal tessuto urbano. Questo si è visto in modo evidente nelle città prese come esempio di Parigi, di Barcellona e di Milano, in cui il tessuto urbano è già molto denso e quindi caratterizzato da un'elevata densità edilizia e diversità dei servizi proposti; per questo motivo, gli interventi che sono stati realizzati in tali metropoli non prevedevano la riorganizzazione dell'interno quartiere con l'inserimento di nuovi edifici o spazi pubblici; piuttosto, l'idea alla base di tutti e tre i progetti descritti era quella della **riqualificazione** degli **spazi** già esistenti, ma che creavano delle barriere all'interno del quartiere, per esempio gli incroci, e che non permettevano la corretta fruizione dei luoghi e dei servizi adiacenti. Dunque, la prossimità in questi casi non è stata progettata ed introdotta, ma essendo già esistente grazie alla morfologia urbana, è stata semplicemente migliorata e potenziata con l'inserimento di nuovi percorsi ciclo-pedonali, l'allargamento dei marciapiedi, la realizzazione di chioschi temporanei, l'utilizzo della segnaletica colorata per definire gli spazi pedonali, l'utilizzo di arredi facilmente rimovibili e la rivitalizzazione degli spazi verdi. Perciò, la prossimità è stata, in questi esempi, raggiunta grazie alla valorizzazione di spazi marginali della città che sono, dopo l'intervento, divenuti **nuove polarità** del quartiere e **luoghi di aggregazione** in cui le persone possono stare, chiacchierare o semplicemente passeggiare in sicurezza. Tutto questo, però, non è altrettanto semplice da ottenere nelle città caratterizzate da una bassa densità edilizia e in cui i servizi si trovano molto lontani dalle residenze dei cittadini. Nell'esempio di Melbourne, infatti, è possibile osservare come la città stia cercando un modo di applicare il concetto della prossimità non partendo da ciò che già esiste, ma **progettando un quartiere nuovo** che possa garantire una maggiore fruizione delle attività da parte dei cittadini ed in un raggio di 20 minuti a piedi. In questo esempio,

ancora in fase preliminare, dunque, si vuole creare un quartiere che contenga tutti i servizi di cui le persone quotidianamente necessitano, come per esempio le scuole, i centri sociali, le residenze, gli hub temporanei ed altre attività di cui le persone hanno bisogno. Si vuole, inoltre, migliorare la **mobilità** del nuovo quartiere, attraverso l'inserimento di fermate dell'autobus e del treno, al fine di migliorarne l'accessibilità e la connessione con il resto del Paese. Ciò che risalta in questo ultimo esempio è, però, la difficoltà di applicare il **concetto della prossimità** ad una città in cui i servizi si trovano in scarsa quantità e solitamente lontani dalle residenze delle persone. L'unica soluzione è quella, dunque, a differenza degli altri tre progetti, di riprogettare e ripensare la città in **chiave prosemica**, in quanto la riqualificazione di solo alcuni spazi non sarebbe esaustiva e non comporterebbe nessun miglioramento della stessa.

A partire, dunque, da queste considerazioni generali si vuole però comprendere quali siano le caratteristiche fondamentali che si devono avere in una città affinché la **prossimità** possa divenire una **strategia** di rigenerazione urbana. Per questo motivo, si vuole iniziare dall'analisi delle **parole chiave** che sono state utilizzate per identificare ogni caso studio.

### Parole chiave

 **Accessibilità:** con il termine si intende garantire l'**opportunità** a tutti i cittadini, giovani ed anziani, di raggiungere facilmente e senza ostacoli un luogo a piedi, in bicicletta o con i mezzi di trasporto; questo permette di avere lo stesso livello di accessibilità per tutti, anche per chi ha delle difficoltà motorie. Lo stesso termine assume un significato simile anche quando si parla di **alloggi**: nei quartieri si devono, infatti, assicurare degli affitti misti per rendere le residenze accessibili a più persone con disponibilità differenti.

 **Connessione:** i tessuti urbani sono caratterizzati dalla presenza di strade e percorsi che creano la maglia delle infrastrutture. Al fine di promuovere la prossimità, tali **collegamenti** devono essere ripensati e sfruttati maggiormente a favore del pedone e non delle automobili. Infatti, fino ad oggi le infrastrutture sono state progettate dedicando sempre più spazio alle strade carrabili e meno ai

marciapiedi. La “città della prossimità” vuole, invece, ribaltare questa logica e realizzare **città a misura d'uomo** in cui il pedone torna ad essere il soggetto principale.

**Densità:** si intende con questo termine il numero di persone residente per chilometro quadrato del quartiere. Affinché la prossimità funzioni all'interno della città, è necessario garantire una **densità ottimale** in grado di sostenere una varietà di attività commerciali all'interno del quartiere ed il trasporto pubblico. Con una **densità alta** è più facile raggiungere la prossimità rispetto ad una **bassa** in cui si rischia di avere dispersione di attività;

**Diversità:** si intende non solo la varietà di servizi che devono essere presenti o proposti in prossimità, ma fa riferimento anche alla diversità delle persone che frequentano questi spazi e che li rendono eterogenei. Gli usi misti del suolo e le **funzioni differenti** permettono di avere opportunità culturali, educative, lavorative ed abitative così da soddisfare le esigenze che i cittadini hanno e vogliono sfruttare in prossimità. La **diversità** nella **popolazione** vuole considerare le diverse culture, tradizioni e identità al fine di evitare la suddivisione in ceti sociali differenti e la successiva creazione di zone di città meno sicure rispetto ad altre.

**Gerarchia:** non tutti i servizi che sono presenti in prossimità hanno la stessa importanza. Infatti, esistono **funzioni primarie** che si devono trovare nell'iperprossimità, in quanto fortemente necessarie e facilmente raggiungibili dalle persone a piedi o in bicicletta, ed altre **funzioni secondarie**, invece, che possono trovarsi anche a distanze più ampie. Nella prima categoria rientrano per esempio il lavoro, i negozi, l'assistenza sanitaria, l'istruzione, le strutture culturali, sport, tempo libero e parchi.

**Identità:** attraverso la valorizzazione e l'applicazione della prossimità si vuole cercare di **rigenerare** e far rivivere parti di città che da anni si trovano in condizioni di stallo e che sono considerate dai cittadini che ci abitano solo come luoghi di passaggio e privi di identità. Applicando il concetto di una città in cui tutto è facilmente raggiungibile ed accessibile e in cui si ha una varietà di servizi che può soddisfare le esigenze primarie delle persone,

questi spazi marginali diventeranno dei **luoghi identitari** indispensabili per il funzionamento del quartiere.

**Inclusione:** con questo termine si fa riferimento in particolare alla **popolazione**. Affinché la prossimità funzioni si necessita di una comunità forte in grado di comprendere i cambiamenti e di essere parte attiva di essi. Tutti, però, devono essere inclusi e considerati all'interno delle politiche della città e devono avere l'opportunità di esprimere il proprio pensiero. In questo modo, creando una **comunità inclusiva**, e che al tempo stesso collabora, si avranno degli spazi pubblici nel quartiere ben curati e sicuri per tutti i cittadini.

**Mobilità:** anche questo termine rappresenta un punto focale nella progettazione della prossimità. L'idea è quella di valorizzare sempre di più i viaggi brevi incentivando la **mobilità lenta**, ossia a piedi, in bicicletta o se necessario con i mezzi di trasporto per raggiungere un luogo di interesse, cercando di abbandonare l'automobile. Inoltre, la mobilità dovrà essere strutturata su reti a **maglie strette** per il quartiere in cui si deve prediligere quella lenta, e a **maglie larghe**, al fuori di esso, per mantenere le relazioni con le altre parti della città.

**Piani terra:** per ottenere dei quartieri più vivibili è necessario promuovere anche i piani terra degli edifici, i quali spesso sono in stato di degrado, chiusi ed abbandonati soprattutto nelle zone periferiche. Se, invece, essi vengono resi **più attrattivi** riescono ad attirare molte persone e le stimolano anche a continuare la passeggiata nel quartiere, invece che preferire tornare subito a casa. Questa strategia può essere utilizzata anche dai bar e dai ristoranti, i quali espandendosi anche all'esterno possono avere più interazione con le persone e possono riuscire a rilanciare la loro **economia**.

**Polarità:** con questo termine si intende la possibilità di costruire **nuove centralità identitarie** (economiche o funzionali) all'interno dei quartieri in grado di attirare e coinvolgere i cittadini per promuovere così la prossimità. Tale strategia fa riferimento al concetto più generale del **policentrismo**, il quale definisce un sistema che connette centri di diversa natura non con un unico punto, ma con tutti quelli

identificati. Se ciò avviene anche nelle città, i nodi più importanti saranno interconnessi tra di loro e potranno definire dei legami sicuri e stabili.

**Prospettiva:** tutti gli interventi che vengono realizzati per raggiungere la prossimità devono essere eseguiti considerando una **visione** ed uno **sviluppo futuro** della città. Per questo motivo, i cambiamenti e le trasformazioni dovranno avvenire nelle città giorno dopo giorno al fine di rigenerare tutti quegli spazi che versano ormai in condizioni non ottimali e che necessitano di una nuova vita. Si cerca di promuovere i **principi dell'inclusione**, della **sostenibilità** e della **resilienza** fondamentali al fine di pensare una visione futura.

**Qualità:** la chiave dell'iperprossimità è quella legata alla qualità della vita delle persone che mira al suo **miglioramento** con strategie puntuali, quali per esempio l'accorciamento delle distanze che ogni giorno esse devono percorrere, il miglioramento degli spazi pubblici, l'incentivazione della mobilità sostenibile e l'incremento dei servizi di cui hanno bisogno vicino alla propria residenza. Tutti questi fattori influenzano positivamente la qualità della vita delle persone che sono disposte ad uscire di casa per **trascorrere del tempo** nel loro quartiere.

**Reversibilità:** visto che ad oggi le strategie per ottenere una città della prossimità sono ancora molto sperimentali, quasi tutti gli interventi che vengono realizzati sono **temporanei**, in quanto si vuole prima di tutto verificare e testare l'efficacia di queste strategie prima di renderle permanenti. Dunque, si preferisce realizzare progetti reversibili con materiali leggeri che possono **essere rimossi** per ogni evenienza e senza recare danni al luogo in cui erano stati installati.

**Ritmo | tempo:** il termine fa riferimento al ritmo che deve essere seguito all'interno della "città della prossimità", ossia quello degli **esseri umani**. Sebbene le città moderne siano state progettate con un ritmo frenetico, che cerca di seguire le automobili e fa perdere tempo alle persone che devono spostarsi perché rimangono intrappolate negli ingorghi, ad oggi è necessario fare un cambio di rotta e cominciare a dare maggiore importanza ai **pedoni** e alla **mobilità lenta**, risparmiando di

conseguenza alle persone il tempo degli spostamenti.

**Riqualficazione:** il concetto della prossimità non è nuovo, anzi è sempre esistito e spesso si trova alla **base** di molti **tessuti urbani** che costituiscono le città moderne. Negli anni, però, questa prossimità è stata persa in quanto le persone preferivano spostarsi per cercare i servizi di cui necessitavano, abbandonando così gli spazi della città che con il tempo sono divenuti marginali; ad oggi, dunque, la prossimità intende riscoprire questi spazi ed edifici, riqualficandoli e rigenerandoli per farli diventare dei **nuovi centri** del quartiere.

**Salute:** realizzando spazi aperti e verdi di qualità migliore, avvicinando i servizi alle residenze e incentivando la mobilità lenta, le persone gioveranno di un miglioramento della loro **salute fisica e mentale**, in quanto saranno in costante movimento ogni giorno anche se per brevi tratti. Inoltre, con la progettazione di spazi pubblici più salubri si potrà ridurre lo stress che interessa le persone ogni giorno. Questa considerazione è di notevole importanza soprattutto considerando la **pandemia** da COVID-19 che ha provocato notevoli disturbi alle persone che sono state costrette al lockdown.

**Sicurezza:** affinché le città vengano vissute quotidianamente devono essere sicure per tutti, dai più **piccoli** ai più **anziani**; questo può avvenire incoraggiando gli spostamenti a piedi o in bicicletta rispetto a quelli in automobile. Inoltre, allargando i marciapiedi, prevedendo delle pedonalizzazioni temporanee, rigenerando gli spazi pubblici, incentivando le attività ed i servizi del quartiere, promuovendo eventi locali e favorendo un uso misto di funzioni e di alloggi è possibile **riportare le persone** a vivere le periferie della città anche quando le serrande dei negozi sono abbassate, definendo così degli spazi sicuri.

**Sostenibilità:** essendo la prossimità una possibile soluzione futura per la ripartenza delle città, essa deve considerare anche il programma d'azione della sostenibilità realizzato in questi anni, ossia quello dell'**Agenda 2030**. Essa cita nei suoi obiettivi per lo sviluppo sostenibile del pianeta due aspetti che si legano anche alla prossimità: quello legato alla salute e al benessere (numero 3) e quello della città



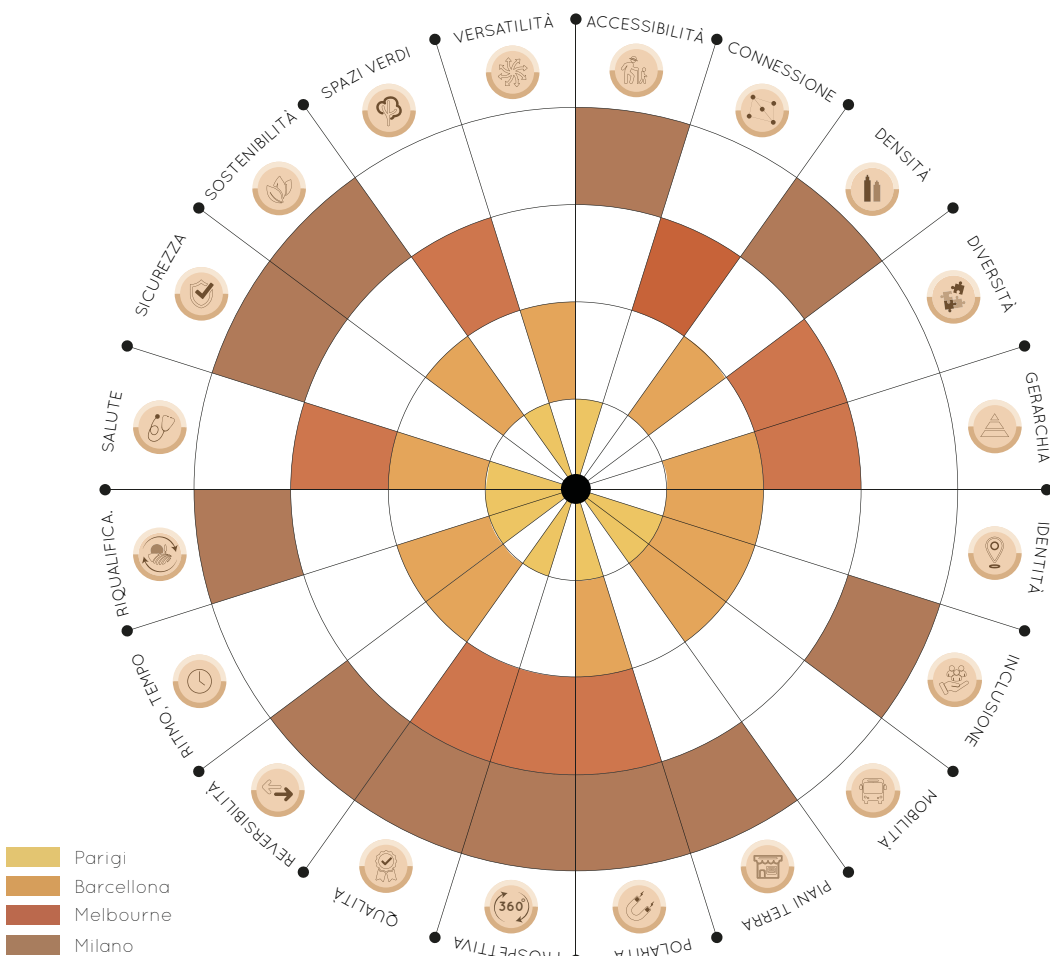
e comunità sostenibile (numero 11). Favorendo la mobilità lenta e sostenibile, la maggior fruizione degli spazi aperti salubri e tutti gli altri obiettivi della città della prossimità, si può auspicare ad una ripresa delle città più sostenibile.

**Spazi verdi:** con la prossimità si vuole aumentare la quantità degli spazi verdi e degli ambienti nella città affinché essi attirino le persone e le involino a camminare ed andare in bicicletta. Avendo più verde si ha un miglioramento della **salute mentale** delle persone che porta ad una riduzione dello stress ed incoraggia a sua volta l'esercizio fisico. Gli spazi verdi inoltre contribuiscono a ridurre l'**inquinamento atmosferico** e far sì che migliori la qualità dell'aria che si respira nei quartieri. Spesso essi assumono anche una **funzione sociale** in quanto divengono luoghi di incontro tra le persone che stringono con il tempo dei rapporti molto profondi.

**Versatilità:** la prossimità **non** può essere **esportata** in egual modo e misura in tutte le città, in quanto essa deve considerare le condizioni geografiche, morfologiche, demografiche e culturali del luogo in cui viene applicata. Per questo motivo, ogni intervento è diverso da un altro e rispetta le caratteristiche del luogo e delle persone che lo vivono. Questo perché talvolta la prossimità richiede un **cambiamento culturale** più che urbanistico.

Nello schema sottostante, si sono sintetizzate le parole chiave incontrate nell'analisi dei casi studio. Esse descrivono le caratteristiche principali della "città della prossimità" e per questo possono essere assegnate e ripetute, così come è stato fatto nel grafico, a più di un esempio. Essendo però che **ogni caso studio** è **diversamente** dall'altro, ci sono delle parole chiave che sono predominanti in alcune situazioni e meno in altre.

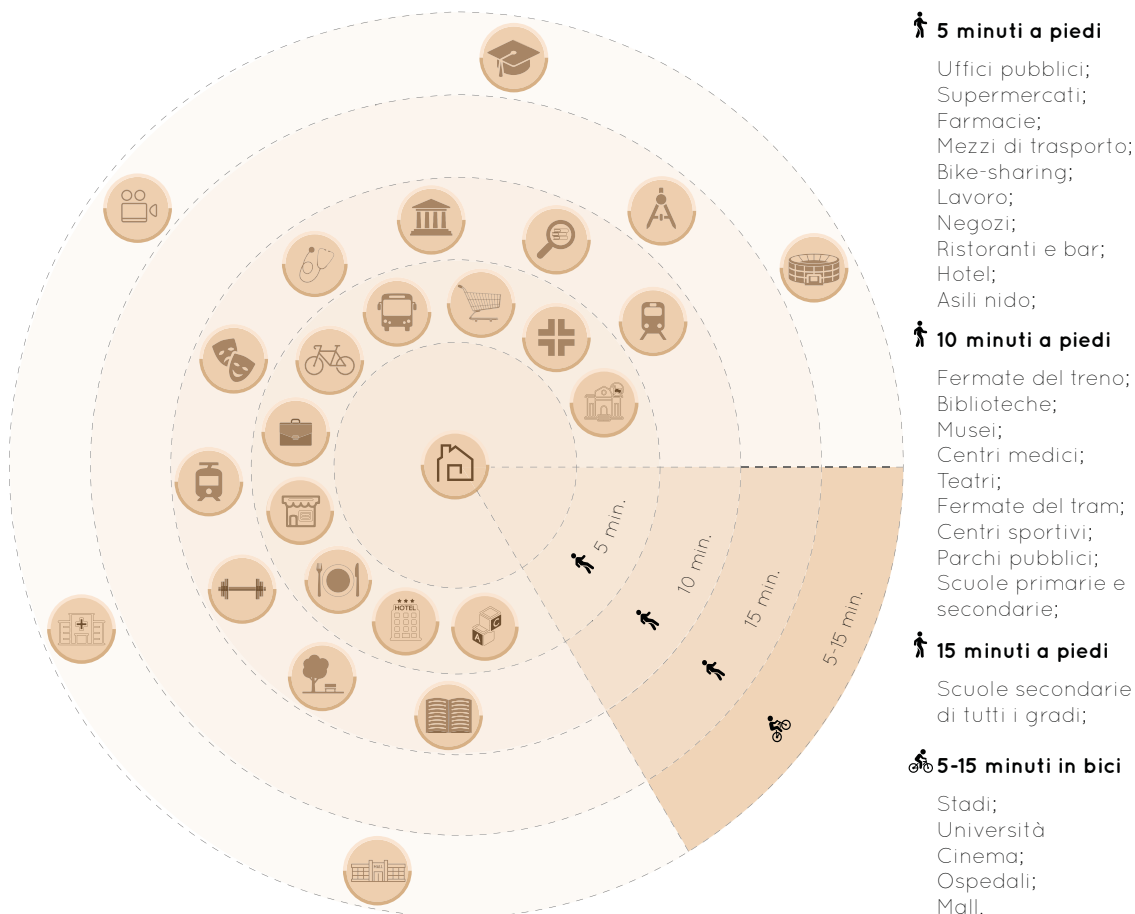
62. Schema che rappresenta le parole chiave relate ai casi studio descritti precedentemente



Inoltre, si vuole focalizzare l'attenzione in particolare su due parole chiave descritte precedentemente di notevole importanza quando si parla di prossimità, ossia la **diversità** e la **gerarchia**. Infatti, affinché la prossimità funzioni all'interno dei quartieri è necessario garantire una mixità di usi e servizi che le persone possono sfruttare e raggiungere facilmente durante il giorno. Con questa ultima considerazione si fa riferimento anche al concetto della "città dei 15 minuti" in cui tutte le distanze percorse (a piedi, in bicicletta o con i mezzi di trasporto) vengono relazionate al tempo impiegato per attraversarle. A partire, dunque, dai casi studio della città di Parigi, Barcellona, Melbourne e Milano si vuole provare a creare una relazione tra i **servizi presenti** nelle vicinanze degli interventi considerati ed il **tempo** impiegato per raggiungerli. Da questo se ne ricava quali siano i **servizi primari** e fondamentali, che solitamente rientrano nelle categorie del vivere, lavorare, fornire, curare, imparare e godere, e quali invece **secondari**. Di quest'ultima divisione fanno parte tutte le attività di cui

le persone non necessitano quotidianamente e che quindi si possono trovare al di fuori del **raggio** che esse sono disposte a percorrere a piedi o in bicicletta. Sebbene in tale analisi vengono considerati i minuti precisi al fine di categorizzare i servizi, è importante ricordare che il fattore **tempo** è relativo. Infatti, gli urbanisti hanno definito come standard il tempo massimo di 15 minuti per raggiungere un punto **B** da un punto **A**; questa indicazione però può variare a seconda delle caratteristiche del tessuto urbano della città, della densità edilizia e delle persone. Nel caso di Melbourne, per esempio, i progetti per i nuovi quartieri tengono in considerazione la distanza di 20 minuti, in quanto secondo alcune indagini condotte essa indica "il tempo massimo che le persone sono disposte a camminare per accedere alle necessità quotidiane a livello locale". Al fattore **tempo**, nel grafico sotto riportato, si vuole inoltre aggiungere un'ulteriore peculiarità, ossia la corrispondenza che esso ha con i **metri** che le persone riescono a percorrere in tale unità di misura temporale. Per esempio, in 5 minuti a piedi

63. Schema che indica come dovrebbe essere la relazione tra i servizi e il tempo per raggiungerli



le persone possono percorrere 400 metri; in 10 minuti a piedi 800 metri; in 15 minuti a piedi 1.200 metri; in 5 minuti in bicicletta 1.600 metri; infine, in 15 minuti in bicicletta fino a 4.800 metri. Nel grafico però i **5 e 15 minuti in bicicletta** sono stati considerati **insieme** in quanto nei casi studio analizzati quasi tutti i servizi si trovano in prossimità e facilmente raggiungibili a piedi entro i 15 minuti.



Esistono, dunque, realtà molto differenti tra di loro in cui il concetto della prossimità, e di conseguenza del tempo, possono radicarsi. Ciò che è certo però, è che le persone decidono di camminare solo se nel quartiere si creano opportunità differenti. È da aggiungere anche che in questa analisi non è stato considerato il caso studio di **Mambourin** a Melbourne in quanto, trattandosi di una progettazione di un quartiere completamente nuovo e in cui tutti i servizi necessari si trovano attualmente molto lontani dall'area di intervento, esso andrebbe ad influenzare negativamente il risultato finale della ricerca svolta. Anche gli altri casi studio, però, condizionano in particolare modo la ricerca dei servizi necessari in prossimità; infatti, le città di **Parigi, Barcellona e Milano** sono delle metropoli in cui il tessuto urbano, grazie all'elevata densità ed alle connessioni brevi e ben collegate tra di loro, favorisce già di per sé le interazioni tra le diverse parti. Questo è molto evidente nel grafico rappresentato nella pagina a fianco in cui si può notare come i servizi principali si distribuiscano nei primi due cerchi concentrici, corrispondenti ai 5-10 minuti a piedi. Le poche altre attività sono secondarie invece, ed essendo non sempre necessarie ai residenti di un quartiere si possono raggiungere in 5-15 minuti in bicicletta. Partendo, dunque, da queste considerazioni ricavate dai casi studio ed altre analisi che ho interpretato personalmente, si sono definite in modo chiaro delle categorie di servizi,

principali e secondari, che saranno utili al fine di progettare la prossimità nel caso studio della periferia sud di Mantova, descritto nel prossimo capitolo.

## SERVIZI

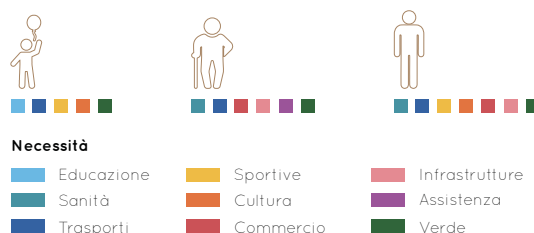
### Servizi primari

- Uffici pubblici;
- Supermercati;
- Farmacie;
- Mezzi di trasporto;
- Bike-sharing;
- Lavoro;
- Negozi;
- Ristoranti e bar;
- Hotel;
- Asili nido;
- Fermate del treno;
- Biblioteche;
- Musei;
- Centri medici;
- Teatri;
- Fermate del tram;
- Centri sportivi;
- Parchi giochi;
- Scuole primarie e secondarie;
- Centro diurno per anziani.

### Servizi secondari

- Stadi;
- Università;
- Cinema;
- Ospedali,
- Centri commerciali (mall);
- Scuole secondarie di secondo grado;
- Parcheggi;
- Centri di distribuzione logistica.

Si conferma infine, con questo schema, che rientrano nelle **attività principali** tutte quelle appartenenti alle 5 categorie definite da Carlos Moreno e descritte precedentemente. Dunque, se in una città vengono distribuiti in modo efficace tutti questi servizi, è possibile che alcune aree tornino non solo ad essere abitate, ma di conseguenza anche vissute quotidianamente dalle persone. Perciò esiste una vasta scelta di servizi che possono essere proposti; l'importante è ricordare che essi devono rispettare le necessità di tutti, dai più **piccoli** ai più **anziani**, le quali talvolta non coincidono a causa della differenza di età.



In conclusione, si può affermare che la **prossimità** è condizionata da molti fattori esterni, come si evince dall'analisi dei casi studio. Sebbene essa non sia una soluzione strategica sempre applicabile, a causa delle differenti caratteristiche del luogo che si vuole rigenerare, essa rappresenta comunque una possibilità di **rinascita** delle città contemporanee.

## 2.7 I TEMI DI PROGETTO CHE SOSTEN- GONO LA PROSSIMITÀ

A fronte di quello che è stato indagato nelle pagine precedenti, si vuole riportare a questo punto alcune **riflessioni** che sono state maturate durante l'analisi del concetto della "città della prossimità", considerando tutti gli elementi che sono stati evidenziati anche durante l'indagine sui casi studio. Come si è compreso, la **prossimità** rappresenta una possibile soluzione per far rivivere le città ed è necessaria al fine di creare degli ambienti sempre più salubri, sicuri e sostenibili per le persone. Essa prevede, come è stato più volte scritto, che tutte le attività ed i servizi di cui le persone necessitano si trovino all'interno di un raggio facilmente percorribile a piedi o in bicicletta. Affinché tale concetto possa trovare la sua applicabilità nelle città, però, si deve cercare di mettere insieme i diversi elementi urbani e creare delle combinazioni e relazioni che possono durare nel tempo. Si fa riferimento in questo caso al **policentrismo**, il quale rappresenta il primo tema di progetto da approfondire. Con tale termine si intende la possibilità di creare all'interno del tessuto urbano più centralità che si distribuiscono e si organizzano in modo autonomo nel territorio e allo stesso tempo cercano di interagire tra di loro al fine di creare delle connessioni tra i diversi ambiti urbani della città. Il modello **monocentrico** in cui si ha una forza centripeta verso il centro, viene dunque sostituito con quello **policentrico** in cui si definiscono più polarità che possono funzionare singolarmente, sebbene esse facciano parte di una rete urbana più ampia. Lavorando in questa direzione perciò, si vuole cercare di realizzare un progetto che consideri all'interno del territorio molte centralità interconnesse che hanno la stessa importanza e che possono realizzare una fitta rete di relazioni tra di loro più o meno dense a seconda anche della dimensione del sistema interessato. È da considerare però che ogni **centralità urbana** rappresenta un'identità, in quanto possiede caratteristiche morfologiche, storiche, culturali e sociali molto differenti dalle altre; per questo motivo, il concetto della prossimità non può essere applicato in ognuna di esse in modo uguale, ma deve tenere presente anche delle varie peculiarità che la definiscono. Grazie all'analisi dei casi studio, per esempio, si è notato come la **diversità** e la **densità** rappresentino delle caratteristiche del tessuto urbano fondamentali da considerare per far sì che il concetto della prossimità sia applicato correttamente. Infatti, a partire

dalle **analisi** delle **densità edilizie** si può comprendere quale sia la conformazione morfologica del tessuto urbano e di conseguenza come il costruito si distribuisca nel territorio caratterizzandolo. A questa si lega, perciò, il secondo tema di progetto, ossia quello che considera lo studio della **crescita insediativa** delle città. Esso permette di verificare il processo di crescita dei sistemi urbani facendo riferimento all'aumento quantitativo delle strutture che si insediano ed ai volumi che le definiscono. In particolare, si considera nello sviluppo dell'espansione urbana gli edifici residenziali, commerciali ed industriali che si disperdono nel territorio in funzione di determinati fattori politici, economici, sociali e demografici. Al fine di rendere poi questa analisi esaustiva si fa spesso riferimento anche alla **crescita demografica** della comunità locale che il processo insediativo porta con sé. La **densità edilizia** che si ricava attraverso questa analisi, però, non è l'unico elemento da considerare per la realizzazione di una "città della prossimità"; essa, infatti, funziona se è combinata anche alla **diversità**. Nelle pagine precedenti è stato più volte citato come nel raggio facilmente raggiungibile dalle persone a piedi o in bicicletta si debbano trovare tutti i servizi primari di cui i cittadini hanno bisogno; è da considerare però, che non tutte le attività hanno la stessa importanza e per questo possono e devono essere distribuite nel territorio in modo differente. A partire, dunque, da questa considerazione, all'interno delle città è necessario fare delle analisi che individuano quali siano i servizi presenti in prossimità delle residenze e quali invece potrebbero essere integrati al fine di offrire maggiori opportunità per i cittadini. Tale studio rappresenta, in questo modo, il punto di partenza per il terzo tema di progetto, quello legato alla **sostenibilità urbana**. Infatti, a partire da queste ricerche si vuole definire quali siano gli elementi che possono essere inseriti nelle città contemporanee affinché si ottenga un miglioramento qualitativo misurabile degli ambienti e delle vite delle persone a breve e lungo periodo; esso viene solitamente ottenuto attraverso azioni a livello ambientale, economiche e sociali. Più nello specifico, lo scopo di questa tematica è quello di attivare delle politiche e delle strategie di progetto che siano inclini alla realizzazione di città sostenibili ed agli obiettivi definiti nell'Agenda 2030. Si è deciso di porre attenzione sulla sostenibilità perché ad oggi essa, così come la prossimità, rappresenta una possibile soluzione per la riqualificazione e lo sviluppo delle città.

Durante lo studio della prossimità si è compreso che essa è imprescindibile dalla sostenibilità, e viceversa. Infatti, le politiche legate alla concentrazione nello spazio di funzioni diversificate, alla densità insediativa, all'accessibilità e alla qualità degli spazi pubblici rientrano nelle strategie di progetto di entrambe le città che si vogliono ottenere. Dunque, questi **tre temi di progetto** rappresentano il filo conduttore per la progettazione delle nuove città in cui la prossimità diviene la strategia da seguire. Essi, però, non devono essere trattati come tre tematiche separate, ma devono integrarsi e mescolarsi all'interno del tessuto urbano al fine di produrre delle nuove centralità interconnesse tra di loro che definiscono legami deboli e forti a seconda degli elementi con cui si legano. Così facendo, le nuove polarità diventano dei veri e propri **sistemi urbani**, ossia delle unità territoriali con confini variabili in grado di modificarsi e adattarsi alle caratteristiche del luogo, in cui si utilizza la prossimità come strumento per la nuova pianificazione urbanistica. Perciò, a questo punto è possibile affermare che la **prossimità** può essere applicata in diversi modi e definire diverse sfumature. Attraverso di essa si cerca di promuovere degli interventi che considerino una visione ed uno sviluppo futuro della città, promuovendo anche i capisaldi della prossimità che sono l'inclusione, la sicurezza, la salubrità, la sostenibilità e la resilienza. Per quanto riguarda l'**inclusione** si può affermare che l'idea alla base della prossimità è quella di rigenerare all'interno della città degli spazi pubblici in cui le persone possano stare, chiacchierare e condividere esperienze con gli altri cittadini. Questo serve per creare una **comunità forte** in cui tutte le persone sono considerate ed apprezzate; esse, però, devono essere parte attiva all'interno delle politiche della città e devono dare il loro contributo e collaborare con gli altri al fine di mantenere degli spazi pubblici ben curati e sicuri. La **sicurezza**, perciò, rappresenta il secondo caposaldo importante della prossimità; infatti, affinché le persone, dai più piccoli ai più anziani, si sentano sicure ad attraversare la città durante la loro quotidianità, si deve garantire la presenza di servizi primari in prossimità e di usi diversificati del suolo all'interno della città, per favorire così un flusso di persone costante. Inoltre, si deve migliorare l'accessibilità degli spazi pubblici, le segnaletiche e la mobilità lenta al fine di permettere, anche a chi ha capacità motorie ridotte, di raggiungere i servizi di cui necessitano. Così, dunque, anche le connessioni, i percorsi

ed i collegamenti infrastrutturali rappresentano un elemento da considerare e progettare al fine di migliorare la sicurezza delle città. Il terzo obiettivo importante che si vuole raggiungere con la prossimità è, invece, la **salubrità**; l'idea, infatti, è quella di migliorare la qualità dei luoghi in cui le persone vivono quotidianamente riqualificando gli spazi pubblici presenti ed incrementando la quantità di quelli verdi che ad oggi si trovano nascosti nelle città e non ben collegati tra di loro. Migliorare la qualità dell'ambiente significa incrementare anche quella delle persone che ci vivono, giovando spesso alla loro salute fisica e mentale. Questo fattore è molto importante da considerare in quanto con la pandemia da COVID-19 gli esseri umani hanno sofferto molto del lockdown e di conseguenza anche la loro salute è peggiorata. Si vuole, perciò, dedicare maggiori spazi pubblici aperti alle persone al fine di permettere loro di riacquistare l'equilibrio interiore. Il benessere e la salute delle persone sono due ideali incentivati anche dall'obiettivo numero 3 dell'Agenda 2030, un programma d'azione per la promozione della **sostenibilità** delle città da attuare entro il 2030. Tale termine, infatti, va di pari passo con le politiche della prossimità ed intende pianificare delle città future che si basano sulla mobilità lenta, i mezzi di trasporto pubblici e sostenibili, sulla fruizione degli spazi aperti verdi e salubri e sulla salute delle persone. Le città sostenibili, però, per essere tali devono anche essere **resilienti**; questo termine definisce, infine, l'ultimo caposaldo della prossimità. Infatti, la resilienza rappresenta la capacità delle città di rigenerarsi e di progettare delle risposte sociali, economiche ed ambientali innovative e future che le permettono di resistere ai cambiamenti urbani e al passare del tempo. Le città resilienti, dunque, sono dei sistemi urbani che si adattano alle esigenze del luogo e talvolta rispondono ai suoi cambiamenti mediante applicazioni sostenibili, salubri e sicure. Perciò, la **prossimità** rappresenta ad oggi un insieme di tante politiche che sono già in parte in atto nelle città contemporanee e che devono essere messe a sistema al fine di progettare delle città sempre più sostenibili, resilienti, salubri, inclusive e sicure. Come è stato descritto nelle pagine precedenti, non esiste un modello che può essere applicato a tutte le situazioni urbane; esiste però la possibilità di progettare delle città che abbiano una sensibilità verso questi temi e che li possano applicare in diversi modi al fine di raggiungere lo stesso obiettivo finale di **prossimità**.



## BIBLIOGRAFIA TEMATICA

Abdelfattah L. et al., (2020), *Living local: Mapping Milan micro-centers*. Milano: Systematica

Bazzoni F. et al., (2020), *Access to green areas and public realm: the case of Milan*. Milano: Systematica

Ciucci C., (2021), *La promessa di Sala di trasformare Milano nella "città dei 15 minuti": a che punto siamo?*. <https://www.mitomorrow.it/milano-verra/milano-citta-dei-15-minuti/> - ultimo accesso ottobre 2022

Comelli E., (2019), *A Barcellona rivoluzione dei "superblocchi": niente auto nel 60% delle strade*. in: il sole 24 ore - [https://www.ilsole24ore.com/art/a-barcellona-rivoluzione-superblocchi-niente-auto-60per cento-strade-ACZ1lto?refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/a-barcellona-rivoluzione-superblocchi-niente-auto-60per cento-strade-ACZ1lto?refresh_ce=1) - ultimo accesso ottobre 2022

Farina P., (2021), *Sala. La città in 15 minuti. Opportunità con grande senso di partecipazione*. <https://www.radiolombardia.it/2021/02/13/sala-la-citta-in-15-minuti-opportunita-con-grande-senso-di-partecipazione/> - ultimo accesso ottobre 2022

Ferraresi G., (2021), *I quartieri dei 20 minuti. Il benessere della persona al centro della città*. in: meer - <https://www.meer.com/it/67843-i-quartieri-dei-20-minuti> - ultimo accesso ottobre 2022

Grodach C., Kamruzzaman L., Harper L., (2019), *20-minute neighbourhood. Living locally research*. in: Monash University - <https://www.monash.edu/mada/research/20-minute-neighbourhoods> - ultimo accesso ottobre 2022

Harrouk C., (2020), *Systematica Releases First Assessment on Milan Public Realm, Green Areas and Gathering Places*. in: Archdaily - <https://www.archdaily.com/941723/systematica-releases-first-assessment-on-milan-public-realm-green-areas-and-gathering-places> - ultimo accesso ottobre 2022

*La città dei 15 minuti*. Acli. 2021 - <https://www.aclimilano.it/la-citta-dei-15-minuti-2/> - ultimo accesso ottobre 2022

*La Città dei 15 minuti, l'idea di Parigi che tenta l'Italia*. Ansa. 2021 - [https://www.ansa.it/canale\\_ambiente/notizie/vivere\\_green](https://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/vivere_green)

[/2021/10/24/infrastrutturecitta-15-minuti-idea-parigi-che-tenta-italia\\_ee20eda2-f000-4271-acb3-b9e655c0aff8.html](https://www.paris.fr/pages/le-quartier-place-des-fetes-au-rythme-de-la-ville-du-quart-d-heure-20081) - ultimo accesso ottobre 2022

*Le quartier place des Fêtes au rythme de la ville du quart d'heure*. Comune di Parigi. 2022 - <https://www.paris.fr/pages/le-quartier-place-des-fetes-au-rythme-de-la-ville-du-quart-d-heure-20081> - ultimo accesso ottobre 2022

Moreno C., (2020), *Living in proximity. The 15 minute city*. in: Barcelona Metropolis - <https://www.barcelona.cat/metropolis/en/contents/living-proximity-the-15-minute-city> - ultimo accesso ottobre 2022

Ní Chúláin A., Davlashyan N., (2021), *What is a "15-minute city" and how will it change how we live, work and socialise?*. <https://www.euronews.com/next/2021/09/16/what-are-15-minute-cities-and-how-will-they-change-how-we-live-work-and-socialise> - ultimo accesso ottobre 2022

*Nuclei di Identità Locale (NIL)*. Comune di Milano. 2022 - <https://www.pgt.comune.milano.it/psschede-dei-nil-nuclei-di-identita-locale/nuclei-di-identita-locale-nil> - ultimo accesso ottobre 2022

Postaria R., (2021), *Superblock (Superilla) Barcelona-a city redefined*. <https://www.citiesforum.org/news/superblock-superilla-barcelona-a-city-redefined/> - ultimo accesso ottobre 2022

Rasero F., (2020), *Città dei 15 minuti, un modello urbano sostenibile basato sulla prossimità*. <https://www.ehabitat.it/2020/12/07/citta-dei-15-minuti-modello-urbano-sostenibile-prossimita/> - ultimo accesso ottobre 2022

Roberts D., (2019), *Barcelona wants to build 500 superblocks. Here's what it learned from the first ones*. in: vox - <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18273894/barcelona-urban-planning-superblocks-poblenou> - ultimo accesso ottobre 2022

Venni F., *Le piazze senza auto, Milano rilancia: "Puntiamo ad averne una per quartiere". Ecco dove*. in: La Repubblica - [https://milano.repubblica.it/cronaca/2022/07/14/news/avanti\\_con\\_le\\_piazze\\_senza\\_auto\\_puntiamo\\_a\\_](https://milano.repubblica.it/cronaca/2022/07/14/news/avanti_con_le_piazze_senza_auto_puntiamo_a_)

[una\\_per\\_quartiere-357716861/](#) - ultimo accesso ottobre 2022

*Plan Melbourne 2017-2050*. Victoria State Government. 2022 - <https://www.planmelbourne.vic.gov.au> - ultimo accesso ottobre 2022

Wang L., (2020), *Superblock of Sant Antoni reclaims Barcelona streets for pedestrians*. <https://inhabitat.com/superblock-of-sant-antoni-reclaims-barcelona-streets-for-pedestrians/> - ultimo accesso ottobre 2022

*15 minute city: urban mobility solution to the environment*. Intertraffic. 2021 - <https://www.intertraffic.com/news/15-minute-city-urban-mobility-solution-to-environment/> - ultimo accesso ottobre 2022

*Barcelona's neighbourhood transformation program*. Pocacito. 2018 - [https://pocacito.eu/sites/default/files/Superblocks\\_Barcelona.pdf](https://pocacito.eu/sites/default/files/Superblocks_Barcelona.pdf)

**SITOGRAFIA TEMATICA**

<https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37> - ultimo accesso ottobre 2022

[https://www.theplan.it/eng/whats\\_on/the-15-minute-city-milan-focuses-on-its-suburbs-for-a-polycentric-future](https://www.theplan.it/eng/whats_on/the-15-minute-city-milan-focuses-on-its-suburbs-for-a-polycentric-future) - ultimo accesso ottobre 2022

**SITOGRAFIA CASI STUDIO**

**PROGETTO 1: IL QUARTIERE DI PLACE DES FÊTES**

<https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-sept-mois-de-travaux-pour-relooker-la-place-des-fetes-01-04-2019-8043966.php> - ultimo accesso ottobre 2022

**PROGETTO 2: SUPERBLOCCO DI SANT ANTONI**

<https://archello.com/it/story/79060/attachments/photos-videos/3> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://archello.com/it/project/superblock>

[-of-sant-antoni](#) - ultimo accesso ottobre 2022

<https://landscape.coac.net/superilla-saint-antoni> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.archdaily.com/938244/superblock-of-sant-antoni-leku-studio> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.rivistabc.com/eixample-di-barcellona-avanti-tutta-verso-una-citta-car-free/> - ultimo accesso ottobre 2022

[https://ajuntament.barcelona.cat/qualitativa/en/noticia/the-sant-antoni-superblock-cuts-traffic-circulation-by-82\\_893622](https://ajuntament.barcelona.cat/qualitativa/en/noticia/the-sant-antoni-superblock-cuts-traffic-circulation-by-82_893622) - ultimo accesso ottobre 2022

<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/content/sant-antoni> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://inhabitat.com/cra-unveils-designs-for-biotic-a-high-tech-district-in-brazil/> - ultimo accesso ottobre 2022

**PROGETTO 3: IL QUARTIERE DI MAMBOURIN**

<https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne/20-minute-neighbourhoods> - ultimo accesso ottobre 2022

**PROGETTO 4: PIAZZALE BACONE E LE VIE LIMITROFE**

<https://blog.urbanfile.org/2021/08/17/milano-loreto-piazze-aperte-piazzale-bacone-quasi-sistemato/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.comune.milano.it/web/patti-di-collaborazione/i-patti-nei-municipi/patti-del-municipio-3/piazza-bacone-piazze-aperte> - ultimo accesso ottobre 2022

[https://milano.repubblica.it/cronaca/2022/07/14/news/avanti\\_con\\_le\\_piazze\\_senza\\_auto\\_puntiamo\\_a\\_una\\_per\\_quartiere-357716861/](https://milano.repubblica.it/cronaca/2022/07/14/news/avanti_con_le_piazze_senza_auto_puntiamo_a_una_per_quartiere-357716861/) - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.milanotoday.it/attualita/piazzale-bacone-lavori-progetto.html> - ultimo accesso ottobre 2022



**01**

**conoscere la prossimità**

**02**

**indagare la prossimità**

**03**

**mettere a terra la prossimità**

**04**

**futuro della prossimità**

**05**

**tavole di progetto**

**06**

**fonti**

## 03

## mettere a terra la prossimità

## 3.1. CASO STUDIO: PERIFERIA SUD DELLA CITTÀ DI MANTOVA

Fino ad ora si è descritta la prossimità solamente in termini concettuali e teorici. L'obiettivo di questo terzo capitolo, invece, è quello di comprendere realmente cosa significhi **"mettere a terra"** la prossimità al fine di capire come applicare i concetti teorici alla realtà, definendo delle aree della città che possano funzionare anche autonomamente rispetto al centro della stessa e riescano a soddisfare, nelle immediate vicinanze, i bisogni necessari delle persone che vivono quotidianamente questi luoghi. Per questo motivo, ho scelto come caso applicativo della mia ricerca la periferia sud della città di Mantova, la quale si presenta come una corona che racchiude tutta la parte meridionale della città. L'area oggetto dell'intervento si estende dai margini del quartiere di Belfiore e di Borgo Angeli, bagnati dalle acque del Lago Superiore, fino al limite di Fiera Catena, bagnato

invece dalle acque del Lago Inferiore. In questa corona che si espande da una parte all'altra del territorio mantovano sono compresi anche altri quartieri, quali Dosso del Corso, Borgochiesanuova, Pompilio, Due Pini, Te Brunetti, Valletta Valsecchi e la zona del Migliaretto. Nella mia ricerca ho deciso però di non definire l'area di analisi urbana considerando semplicemente i perimetri dei quartieri, ma di cercare nel territorio alcune permanenze e tracce del passato che potessero aiutarci a comprendere meglio il tessuto urbanistico della città. Per questo motivo, il limite della corona che descrive l'area di intervento a nord è definito dalla permanenza storica della ferrovia che collega la città di Mantova con la zona periferica al di là del Lago Inferiore e quindi caratterizzata dai quartieri di Lunetta, Frassino, Borgovirgiliana ed altri piccoli centri; mentre, il limite sud della stessa è delimitato da alcune tracce storiche del passato e dalla presenza della Tangenziale sud che descrive un limite netto con il resto del territorio; in quest'ultima parte si comprende anche un pezzo della campagna mantovana. Considerando, dunque, quest'area è possibile ripensare tali luoghi, ipotizzando dei nuovi sistemi di prossimità urbana che possano essere di supporto al centro storico della città e che riescano ad offrire ai cittadini tutti i servizi primari e secondari necessari per soddisfare i loro bisogni.

64. Mappa che mostra l'area della periferia sud di Mantova con indicazione dei quartieri



## Perché Mantova e la sua periferia?

Mantova è conosciuta in tutto il mondo come una città dove la storia e l'arte sono in continuo dialogo con la modernità dei linguaggi creativi. Divenuta nel 2008 sito del Patrimonio mondiale dell'UNESCO, essa rappresenta un'eccezionale testimonianza della cultura del Rinascimento italiano ed europeo. La città si estende su una penisola fra i laghi Superiore, di Mezzo ed Inferiore, formati dal fiume Mincio, e comprende anche la parte periferica che si espande in prossimità del centro storico della città.

Nella mia ricerca ho deciso di focalizzarmi sullo studio della periferia mantovana in quanto spesso viene considerata come una **zona d'ombra** che si colloca al di là della ferrovia in netto contrasto con il centro storico della città; un luogo privo di storia, di significato e d'identità. Non solo nel caso mantovano, però, il termine "periferia" assume questa accezione negativa. Infatti, partendo dalla definizione che viene offerta dal dizionario della Treccani, per periferia si intende:

“**L'insieme dei quartieri di una città più lontani dal centro che oltre a indicare la collocazione nel tessuto urbano, aggiunge spesso una connotazione riduttiva, di squallore e desolazione.**

”

Treccani, 2022

Si tratta, quindi, di un'area che ha cominciato ad urbanizzarsi ed a popolarsi in seguito ai processi di espansione urbana e di crescita demografica e che a causa del mancato controllo ha definito una zona marginale al di fuori del centro della città in cui prevale il degrado, l'emarginazione e che racchiude una serie di **stereotipi negativi**. Infatti, mentre il centro storico della città rappresenta il cuore del tessuto urbano in cui sono presenti e facilmente raggiungibili tutti i servizi e le infrastrutture di cui le persone necessitano, le periferie, invece, sono costituite da più nuclei distaccati tra loro che vengono considerati luoghi molto poveri dal punto di vista di ciò che offrono, meno organizzati e spesso pericolosi in cui prevale la disuguaglianza sociale.

Partendo da queste considerazioni è opportuno, dunque, ripensare le periferie come luoghi attrattivi da far rivivere. Questo perché esse rappresentano delle realtà molto più complesse ed articolate rispetto a quello che spesso emerge dalla loro analisi. Infatti, ognuna di esse si presenta in modo differente ed è eterogenea per storia, funzione e composizione sociale. Ciò dipende dal fatto che nelle periferie vivono e lavorano persone molto diverse tra di loro che hanno **cultura e tradizioni** differenti e che spesso influenzano il loro modo di "abitare". Per questo motivo, ogni zona marginale ha la sua potenzialità e la sua identità che deve essere ricercata non solo nel luogo, ma anche nelle persone che vi ci vivono [Scandurra, 2019].

Anche nel caso di Mantova, la **periferia sud** si presenta come una realtà quasi contrapposta a quella del centro storico, nella quale sono collocati solo pochi servizi pubblici usufruibili dai cittadini e in cui si nota un'espansione urbana principalmente residenziale e commerciale della città, in quanto quella industriale è dislocata principalmente al di là del Lago. Ciò che si può osservare, anche con il lavoro di analisi di seguito riportato, è che in questa area periferica si concentrano e si mescolano centralità consolidate con quelle di nuova creazione, aree di valore paesaggistico in prossimità di quelle in via di trasformazione, aree residenziali in contrasto con quelle di edilizia popolare o in prossimità di aree commerciali. Quello che rende affascinante e allo stesso avvincente questo luogo è, dunque, la possibilità di trovare nelle vicinanze situazioni urbane differenti, che introducono svariati fattori che non possono essere applicati in modo omogeneo in ogni contesto, ma devono considerare e rispettare le peculiarità e le caratteristiche del luogo. Per questo, ogni spazio interstiziale o di risulta, ogni edificio abbandonato, ogni luogo di degrado rappresenta un'opportunità di rigenerazione e riqualificazione urbana utilizzando il potenziale che in esse si nasconde e dando la possibilità di creare dei luoghi complessi che danno vita a dei **sistemi di prossimità urbana** interconnessi tra di loro che possano funzionare in modo autonomo rispetto al centro della città.

“**Sono proprio le periferie la città del futuro, quelle dove si concentra l'energia umana.**

”

Piano, 2014



### 3.2. IL POLICENTRISMO DELLA PERIFERIA SUD DI MANTOVA

A partire dalle complessità che il **tema della prossimità** si porta dietro, è opportuno identificare alcuni temi di progetto che possano aiutare a comprendere, in modo del tutto esaustivo, il concetto in modo applicativo. Il **policentrismo** rappresenta per questo motivo, la prima strategia messa in atto per la lettura in modo critico della complessità del tessuto urbano. Per prima cosa, però, è importante comprendere cosa si intende con tale termine.

“  
**Il policentrismo è un principio di sviluppo territoriale che si manifesta in un'area che contiene due o più centri e in cui popolazione e occupazione non siano concentrati in un'area ristretta, ma sostanzialmente diffusi.**  
 ”

Rauhut, 2016 citato in Tagliavento, 2020

Con questo termine, dunque, si identifica la possibilità di avere l'integrazione di **più centralità** che si organizzano al loro interno con attività complementari che possono giovare all'intera città. Tale modello organizzativo caratterizza in particolar modo le aree metropolitane contemporanee e contrasta l'organizzazione territoriale tradizionale del **monocentrismo** basato invece su un rapporto centro-periferia, il cui centro diviene dominante rispetto alla concentrazione delle funzioni politiche, economiche, culturali e commerciali. Dunque, ad una struttura storicamente monocentrica del passato se ne propone una più ampia ed organizzata in senso policentrico [Suarez-Villa, Walrod, 1997 in Colleoni, Scolari, 2017]. È possibile affermare però che non esiste un'unica definizione di **policentrismo**, in quanto possono essere definite due categorizzazioni: una che fa riferimento all'aspetto **morfologico** e, dunque, si concentra sulla dimensione della popolazione, del tasso di occupazione e della combinazione dell'uso del suolo; un'altra, invece, che si basa sull'approccio funzionale e sottolinea principalmente lo scambio di attività e il metabolismo del tessuto, ossia che considera le attività umane [AboElatta, Abozeid, 2021]. Ad oggi, il **policentrismo**,

inoltre, rappresenta uno strumento di pianificazione urbana molto utilizzato in quanto dà la possibilità di raggiungere gli scopi della sostenibilità urbana e dell'obiettivo 11 dell'Agenda 2030. Si presenta, dunque, come un modello in grado di rendere molto attrattivo e competitivo un sistema urbano e capace di promuovere uno **sviluppo territoriale equilibrato**. In questo modo il policentrismo crea delle zone dinamiche di integrazione, distribuite in modo omogeneo nel territorio, costituite da reti di regioni metropolitane di facile accesso e da città e zone rurali di differenti dimensioni ad esse collegate; ciò accade anche nella **periferia sud di Mantova** dove il centro storico della città cerca di creare delle relazioni e delle interazioni con gli altri quartieri più periferici e con la zona rurale adiacente. A questo punto, perciò, è possibile affermare che il modello policentrico si basa essenzialmente su due dimensioni: una **areale** e una **reticolare**. Nel primo caso si fa riferimento alla presenza nel territorio urbano di più centralità che hanno una propria identità economica, ambientale, culturale e sociale; nel secondo, invece, si intende considerare non solo la distribuzione policentrica sul territorio, ma anche tutte le possibili interazioni e connessioni che si possono generare mettendo in relazione queste polarità. Esse possono essere di diversa natura ed anche di differente entità e si possono dividere in: **fisiche/materiali** ed **immateriali**. Le prime, quelle *materiali*, fanno riferimento all'accessibilità, ossia alla possibilità di passare fisicamente da un polo ad un altro considerando le infrastrutture lineari, le linee ferroviarie, gli aeroporti o i porti, oppure alla tipologia di scambio che fa riferimento alle persone, i beni e le merci. Le seconde invece, quelle *immateriali*, fanno riferimento a delle dinamiche di rete che sono in grado di connettere le diverse entità territoriali attraverso le relazioni che si creano mediante le attività sociali, economiche ed ambientali. Inoltre, questa rete di polarità che si crea deve essere anche confrontata con la composizione del tessuto urbano che contiene gli elementi identitari del territorio, i quali rappresentano le **permanenze storiche** dello stesso, come ad esempio le infrastrutture lineari, le linee ferroviarie o i corsi d'acqua del territorio; solo così si riesce a rendere evidenti le relazioni, materiali e no, tra i nodi delle reti e gli elementi cardine del territorio [Frederick, 2004]. Se però si vuole che tale rapporto di relazioni funzioni all'interno del territorio si deve anche considerare un altro concetto molto importante, ossia quello della

**prossimità.** È opportuno, infatti, che essa sussista al fine di creare delle relazioni solide e stabili tra i diversi poli interessati, i quali riescono ad interagire meglio in questa condizione gli uni con gli altri; talvolta, esistono però delle aree urbane non relazionate tra di loro che riescono a funzionare, anche se posizionate distanti, spesso grazie ad origini storiche o geografiche [Catalino et al., 2020]. Il tema del **policentrismo** rappresenta così una connessione tra i poli che più è elevata e più definisce una “rete”, rappresentata concettualmente da un insieme di aste e nodi intorno ai quali si sviluppano insediamenti urbani e si localizzano servizi ed attrezzature necessarie alle polarità. Tale semplificazione è stata messa in atto anche da Munari [1992], il quale decise di rappresentare le città attraverso la schematizzazione con 21 puntini neri; egli cerca di trovare e stabilire molte delle relazioni, dei rapporti formali, dei collegamenti e dei raggruppamenti tra di esse, mediante l'utilizzo di linee rette o curve. Da questo se ne ricava uno schema che, a mio avviso, sintetizza il concetto del policentrismo che si verifica a Mantova tra il centro della città e la periferia sud.



65. Schema che rappresenta in modo concettuale il policentrismo. in: Munari, 1992

“**Uno dei più semplici modi di collegare i punti tra loro, è quello di unire ogni punto a un unico centro che può essere all'interno del gruppo o all'esterno.**

”

Munari, 1992

Perciò, il **policentrismo** rappresenta, come è stato brevemente accennato prima, l'antitesi del **monocentrismo** in cui si “contempla la presenza di un unico ed ampio centro caratterizzato da una quota di abitanti dominante rispetto al territorio circostante” [Rauhut, 2016, in Tagliavento, 2020]. Quest'ultimo è contraddistinto da una **forza centripeta** in cui si denota una concentrazione, una prevalenza ed una singolarità di servizi, di lavoro e di agglomerazione produttiva. Ciò che, invece, si vuole ottenere con il policentrismo, è una struttura urbana articolata di polarità economicamente importanti che contribuiscano ad un funzionamento equilibrato dell'intera area, dunque più incline ad una **forza centrifuga**. Tali centralità, però, non devono essere necessariamente uguali, ma anzi, attraverso la differenziazione di funzionalità e al diverso peso di insediamento, devono restituire un sistema gerarchico dei poli a qualsiasi scala [Rauhut, 2016, in Tagliavento, 2020]. Infatti, è necessario ricordare che il policentrismo acquisisce significati diversi in relazione alla scala a cui è analizzato, in quanto definisce un concetto **multiscalare**, ossia che funziona a livello locale, regionale e nazionale. Quello che si vuole far emergere da questa analisi è, dunque, la possibilità di realizzare nel futuro dei modelli urbani policentrici in grado di sviluppare dei poli urbani che non condividono le stesse caratteristiche, ma che mettendosi insieme riescono a creare una rete solida di relazioni e a completarsi. Ciò avviene anche nel caso studio mantovano in cui il policentrismo è rappresentato dal centro storico della città e dai quartieri che si trovano nella periferia sud di Mantova. Ogni **quartiere** ha delle proprie caratteristiche e peculiarità derivanti da diversi fattori storici, geografici, sociali, culturali e morfologici; per questo motivo, essi rappresentano delle diverse centralità all'interno del territorio mantovano collegate tra di loro mediante delle **connessioni materiali e fisiche**, quali strade e linee ferroviarie, che rappresentano delle tracce e delle permanenze della storia. È da considerare che queste infrastrutture talvolta uniscono due centralità, mentre altre volte disgiungono questi potenziali poli attrattori, ma rappresentano comunque i mezzi necessari per la realizzazione di un reticolo resistente per la crescita. Con questo modello di sviluppo urbano policentrico, dunque, le città possono diventare degli snodi di reti sempre più capaci di catalizzare e creare nuove energie per l'innovazione e la crescita urbana e di trasferirla a loro volta a ciò che le circonda, migliorandone la qualità della vita.

### 3.2.1 PERMANENZE STORICHE

Al fine di capire la strategia necessaria da applicare per lo sviluppo di un modello urbano policentrico nella città di Mantova, ed in particolare nella periferia, è necessario partire dall'analizzare le **permanenze storiche** della città che sono diventate delle tracce solide nel territorio che hanno influenzato la conseguente crescita urbana. Lo scopo di questa prima fase di analisi è, dunque, quello di comprendere quali sono gli elementi puntuali e lineari di antica formazione che ancora oggi resistono al passare degli anni. Per inciso, si considerano elementi **puntuali** gli edifici, mentre **lineari** le infrastrutture. La **lettura delle permanenze** è avvenuta sovrapponendo la carta topografica IGM 1954 ad un'ortofoto attuale al fine di conoscere le trasformazioni avvenute rispetto il passato; si è deciso di utilizzare tale soglia storica in quanto è la prima che presenta una permanenza puntuale e lineare consistente e che permette in seguito di eseguire un'analisi più dettagliata sul tema del policentrismo. Prima di questa, la stessa operazione era stata eseguita con la **mappa storica** della città del **1800** e con la carta topografica IGM 1935, ma entrambe mostravano permanenze in ambito periurbano limitate ad elementi puntuali singoli e non abbastanza solidi da poter pensare ad una visione policentrica della città. Una nota importante da fare è che nella IGM 1935 erano già presenti le infrastrutture lineari, quali strade e linee ferroviarie, che ancora tutt'oggi sono presenti. È stata perciò effettuata un'analisi sul **"grado di permanenze"** tenendo conto della permanenza delle infrastrutture divise a loro volta in strade principali, secondarie, piccole o strade di campi e sulla permanenza degli edifici categorizzati solo se presentavano un alto grado di permanenza. Tale processo rappresenta una base che permetterà in seguito di comprendere la crescita insediativa ed inoltre di capire quando la periferia sud di Mantova ha cominciato a diventare parte integrante della città. È possibile vedere, infatti, come nella prima mappa del **1800** la periferia non esisteva, ma erano presenti solo alcune corti rurali che si espandevano nella campagna circostante; questo era dovuto anche dalla presenza della fortezza tutta attorno alla città che non permetteva in questo modo nessun tipo di dialogo tra città e periferia. Solo alcune **infrastrutture** sono rimaste più o meno invariate rispetto a questa mappa insieme anche al nucleo di antica formazione di Borgo Angeli e di Fiera Catena, anche se hanno subito

in seguito qualche variazione. Questa mappa storica era per questi motivi non utilizzabile in quanto dalla stessa non era possibile ricavare molte informazioni sull'ambiente periurbano. Successivamente, dunque, si è analizzata la carta topografica IGM 1935. Anche in questo caso, come è già stato scritto, non riusciva a restituire un'immagine solida della periferia sud di Mantova, in quanto le



66. Mappa storica. 1800. in: Arcanum, 2022



68. Cartografia alla scala 1:25.000. in: IGM, 1954



permanenze erano limitate alle infrastrutture lineari e a pochi elementi puntuali dispersi all'interno del territorio rurale mantovano. Per questo motivo, si è deciso infine di fare una sovrapposizione tra la carta topografica **IGM 1954** e l'ortofoto del 2018; in essa, infatti, è possibile vedere come la periferia abbia cominciato ad espandersi urbanizzando il territorio della campagna. In quest'ultima, inoltre,

è possibile notare come l'assetto urbano sia stato fortemente condizionato dalle infrastrutture della mobilità che hanno contribuito a creare un modello insediativo di diffusione localizzata che ha continuato ad espandersi fino ad oggi. In questa analisi, per comprendere il policentrismo, si è deciso di analizzare anche le permanenze storiche del centro, molto più predominanti rispetto la periferia.



67. Cartografia alla scala 1:25.000. in: IGM, 1935



69. Ortofoto. 2018. in: Geoportale, 2022

## PERMANENZE STORICHE

[-----] Delimitazione area progetto

### Elementi areali

[Area gialla] Area a coltura agricola

### Elementi lineari

[Linea nera spessa] Strade principali e ferrovie |  
[Linea nera spessa] Argini principali con alto grado di permanenza

[Linea nera media] Strade secondarie | Argine secondario

[Linea tratteggiata] Divisione dei campi

[Linea nera sottile] Strade piccole, elementi lineari e percorsi

[Linea nera spessa] Strade principali e ferrovie |  
[Linea nera spessa] Argini principali con alto grado di permanenza

[Linea nera media] Strade secondarie | Argine secondario

[Linea nera sottile] Strade piccole, elementi lineari e percorsi

### Elementi puntuali

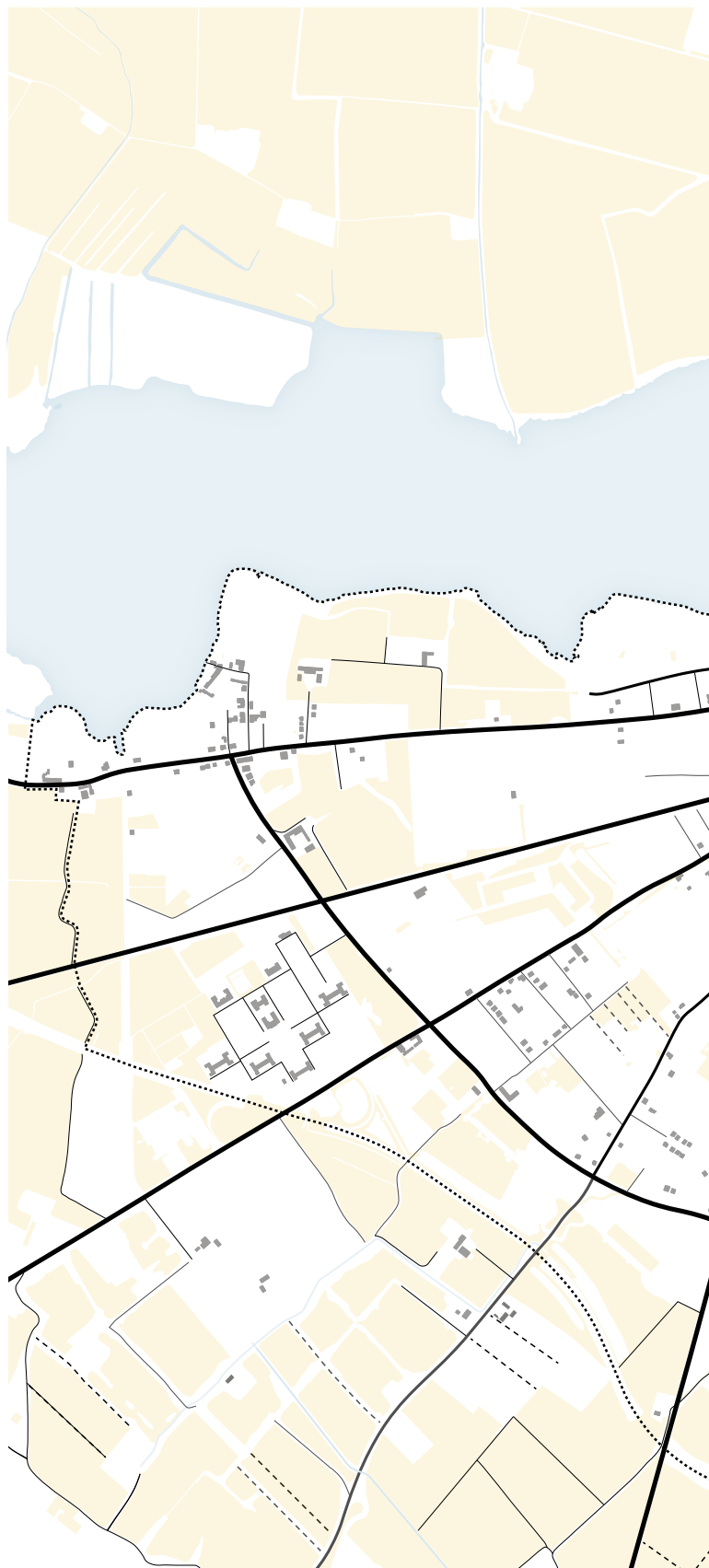
[Quadrato grigio] Edifici caratterizzati da un alto grado di permanenza

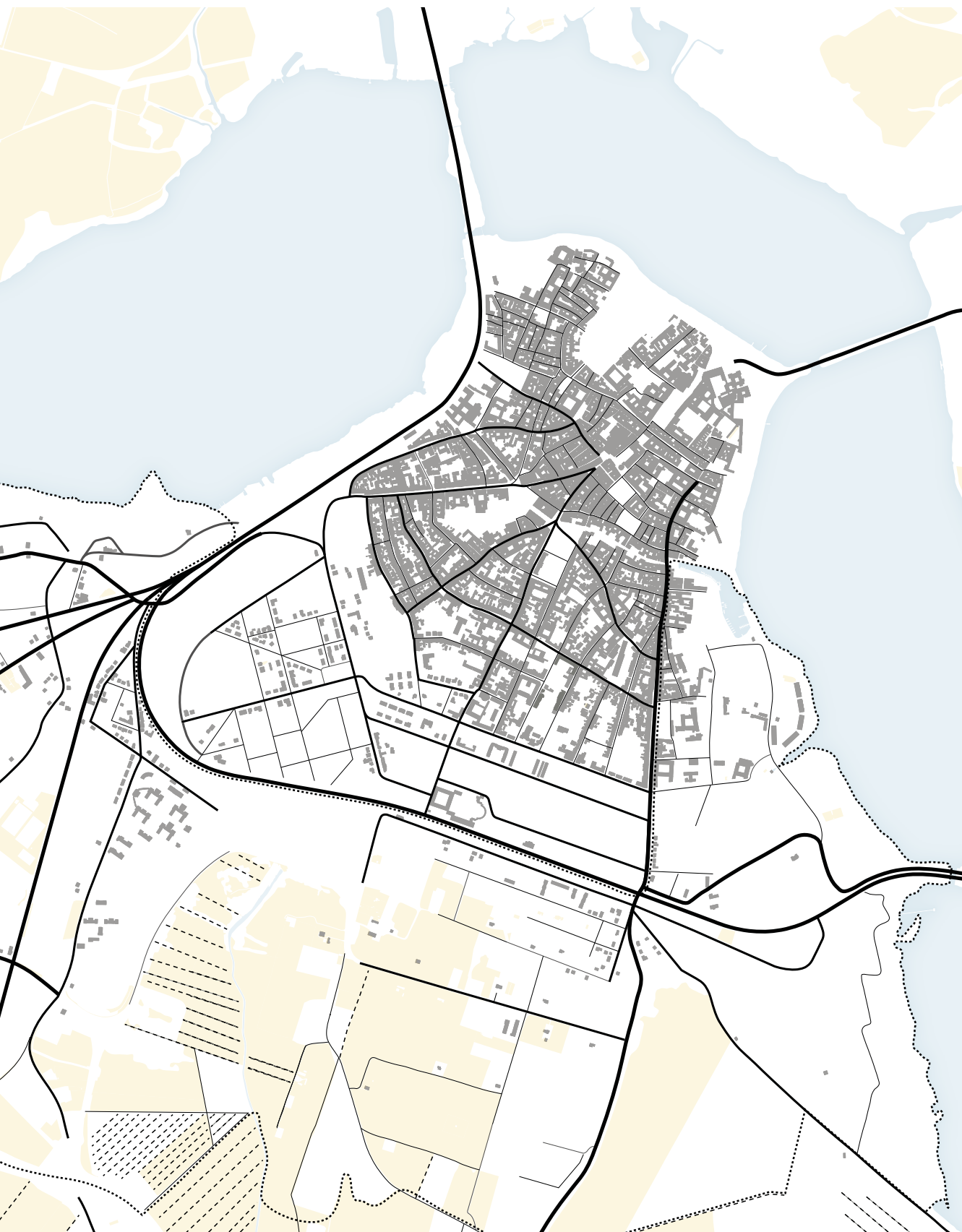
### Elementi di acqua

[Area azzurra] Corpi e corsi d'acqua del lago e sistemi idrici

In questa rappresentazione delle permanenze è possibile notare una differenza sostanziale tra il **centro** della città, ormai già consolidato in questi anni, e la **periferia** invece ancora in fase di crescita. Da questa mappa, inoltre, si evince come le **infrastrutture** rappresentino delle vere e proprie permanenze storiche, soprattutto quelle delle linee ferroviarie, esattamente uguali rispetto al passato, che determinano la struttura del tessuto urbano. Anche i **corsi d'acqua** ed il **lago** hanno mantenuto quasi interamente la loro forma ed il loro percorso. In questa visione, dunque, la periferia si presenta ancora come una zona prevalentemente **rurale** che però comincia ad individuare alcuni elementi puntuali, che sebbene ancora limitati, definiscono delle centralità attorno alle quali si svilupperanno in seguito i quartieri.

0 km 0,25 0,5 1 km

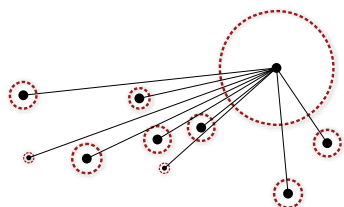




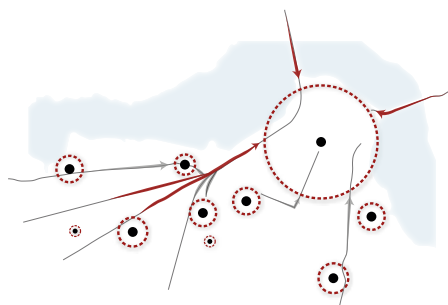


### 3.2.2 MAPPA GENERALE DEL POLICENTRISMO

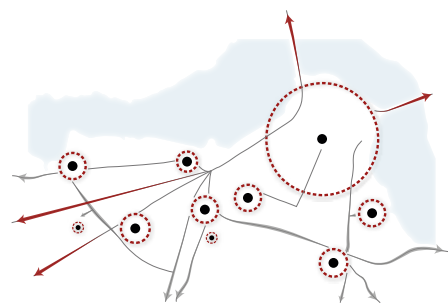
La mia strategia utilizzata per arrivare alla definizione del **policentrismo** nella periferia di Mantova è stata quella di partire dalla visione di cui si è parlato prima di Munari [1992] in cui le centralità vengono concettualizzate con dei cerchi connessi tra loro.



Partendo poi dall'**analisi delle permanenze**, si può comprendere come le infrastrutture siano elementi essenziali per collegare i piccoli centri del periurbano di Mantova con il centro storico della città. È importante capire che esse possono essere elementi di connessioni anche tra i piccoli centri interni ed esterni, e la campagna attorno.

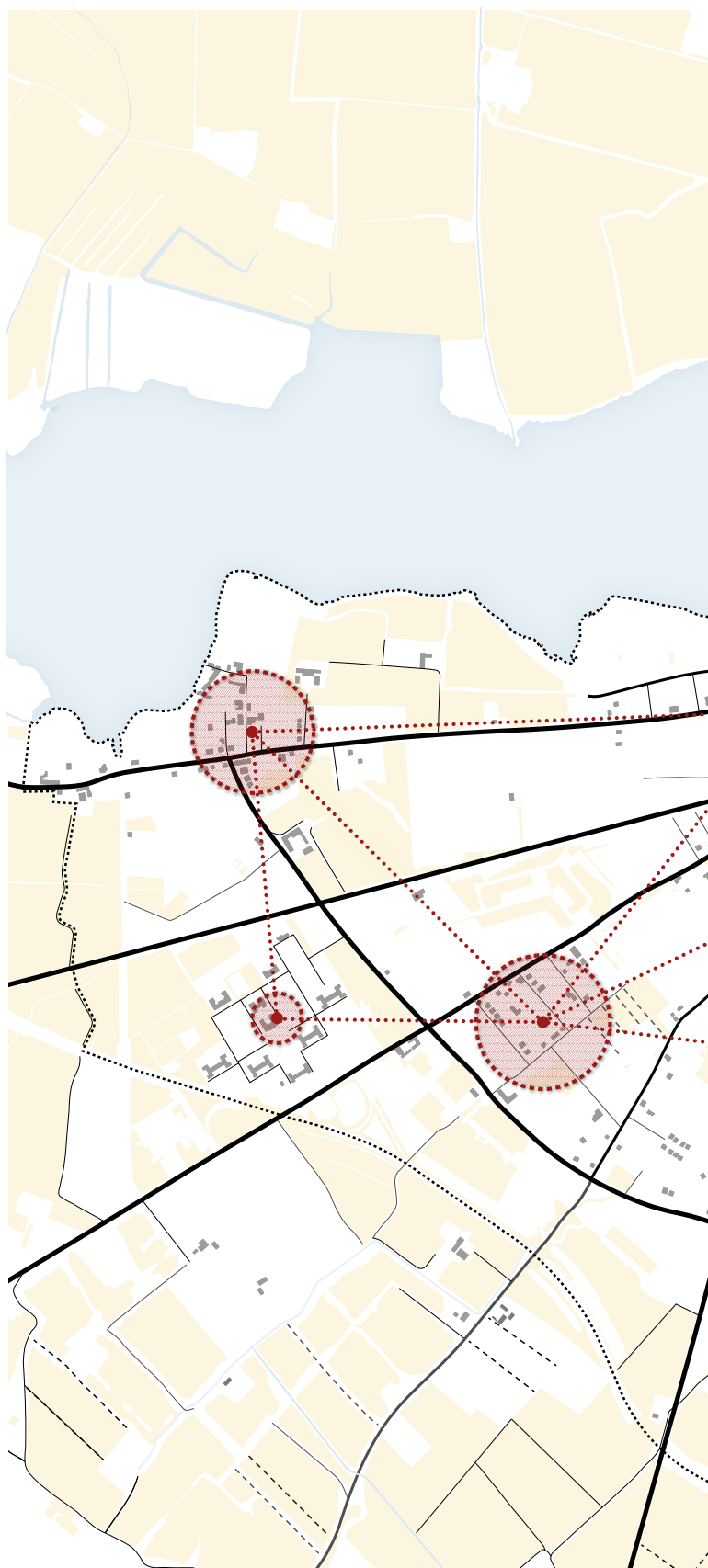


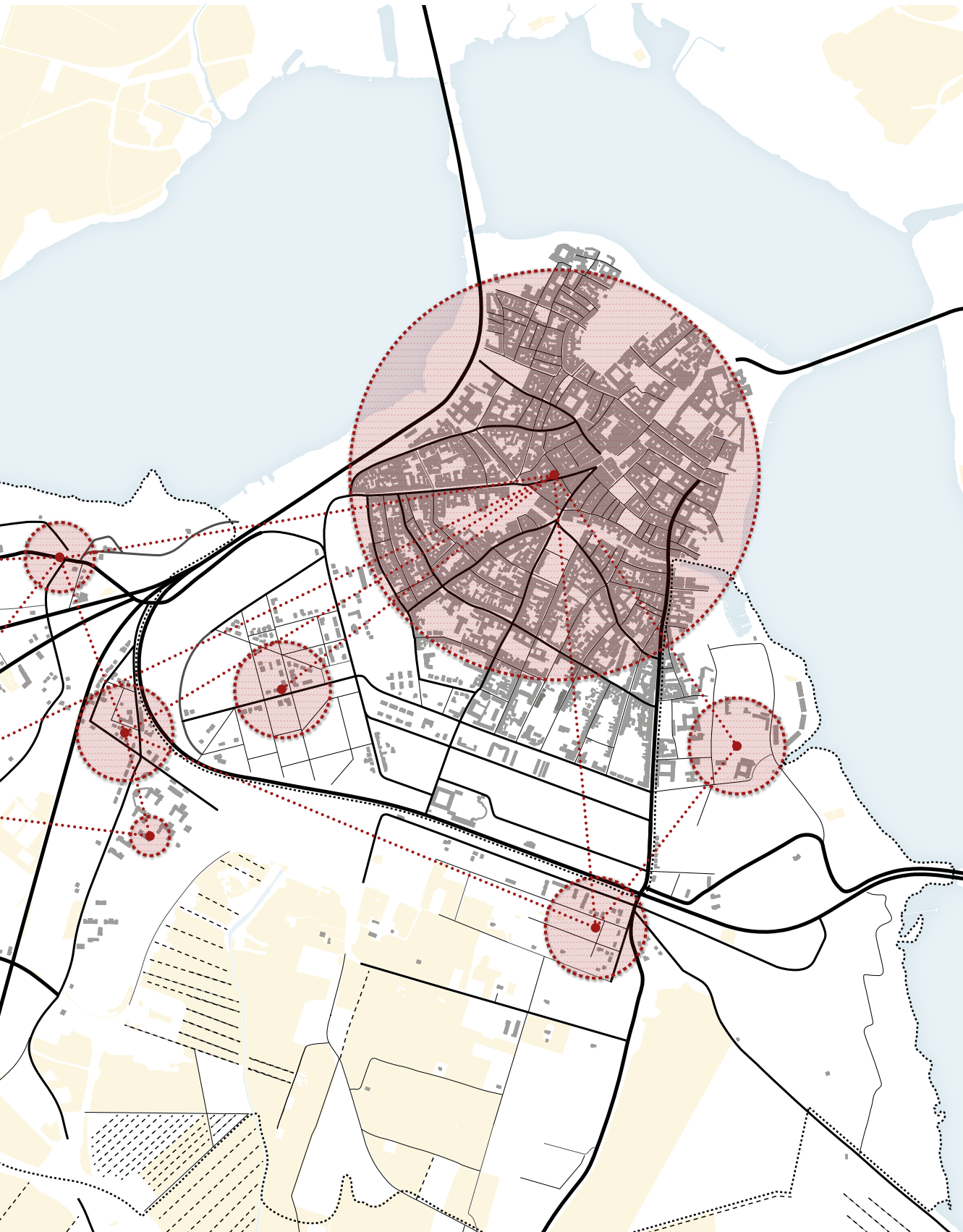
Connessioni tra i quartieri ed il centro storico



Altre connessioni tra i quartieri e la campagna

0 km 0,25 0,5 1 km





### 3.3. LA CRESCITA INSEDIATIVA DELLA PERIFERIA SUD DI MANTOVA

La seconda analisi sviluppata nella periferia sud di Mantova, necessaria a focalizzarsi sul tema della prossimità, è quella riguardante lo studio dei **processi di crescita** del sistema urbano che fanno riferimento all'aumento quantitativo delle strutture insediative periferiche. Tale sviluppo considera l'espansione urbana di edifici residenziali, commerciali ed industriali, che vengono dislocati nel territorio in relazione a differenti fattori politici, economici, sociali e spesso anche demografici. Infatti, è da considerare che spesso alla crescita insediativa si associa anche una crescita demografica della comunità locale. Ciò che è possibile cogliere dalla ricerca effettuata è che questo fenomeno di espansione urbana chiamato "urban sprawl" avviene in modo disordinato, talvolta caotico, ed incontrollato nella zona periferica [Patanè, 2018], mentre nel centro storico della città si presenta un **insediativo accentrato** attorno ad un punto nodale, anche se questo ultimo caso non rientra nell'analisi svolta. Questa crescita determina, dunque, la distribuzione non compatta della periferia che si mostra come un insieme di nuove "centralità funzionali" interconnesse tra di loro, come si è visto nell'analisi del policentrismo storico. Perciò, il fenomeno dell'*urban sprawl* considera la possibilità di realizzare una bassa densità abitativa oltre i confini della città in modo non coordinato e pianificato; proprio come accade nella periferia sud della città di Mantova, che si estende al di là della linea ferroviaria, la **mancanza di una pianificazione** del tessuto urbano ha portato negli anni ad un uso elevato del suolo per la costruzione di edifici residenziali singoli ed isolati, andando a consumare così il terreno agricolo e naturale circostante e causando a sua volta anche un incremento dell'inquinamento [Garosi, 2022]. Di seguito sono riportate le analisi svolte al fine di comprendere come si sia evoluta la periferia mantovana considerando che essa è un'area in continua trasformazione e che sebbene abbia mostrato un rallentamento rispetto al passato non si è ancora fermata. La **lettura** della periferia è avvenuta, infine, attraverso la sovrapposizione della Carta tecnica Regionale del 1982 e del 1994, l'ortofoto del 2003 e la Carta tecnica Regionale del 2016 alla soglia storica del 2016; essa ha restituito in questo modo l'immagine dei processi di crescita e di trasformazione che hanno interessato il territorio mantovano

negli anni. Per capire quali strumenti siano stati utilizzati per questa analisi è opportuno fare un inciso. La **Carta tecnica Regionale** è la carta topografica in scala 1:10.000 con il miglior dettaglio in grado di rappresentare l'intero territorio regionale Lombardo. La prima edizione della CTR deriva dalle riprese del volo denominato "Regione Lombardia", effettuato negli anni 1980-1982; successivamente,



70. Carta tecnica Regionale: edizione storica 1980-1994 in: Geoportale, 2022



72. Ortofoto. 2003. in: Geoportale, 2022



vennero eseguiti degli aggiornamenti della stessa nel 1991, nel 1994 e nel 2016. Il secondo strumento utilizzato, invece, è un'ortofoto realizzata nel 2003 del territorio Lombardo, ossia una composizione di fotogrammi che è stata geometricamente corretta e georeferenziata. Essendo essa una mappa misurabile, inoltre, può essere considerata come una carta geografica in scala uniforme per tutte

le aree. A questo punto perciò è possibile passare alla fase applicativa di questa analisi in cui emerge che le più grandi trasformazioni della periferia sud mantovana sono avvenute negli ultimi 40 anni, in quanto prima quest'area al di là delle linee ferroviarie **non** era molto **urbanizzata** ed era soprattutto **rurale**.



in scala 1:10.000. 1982. in:



71. Carta tecnica Regionale: edizione storica 1980-1994 in scala 1:10.000. 1994. in: Geoportale, 2022

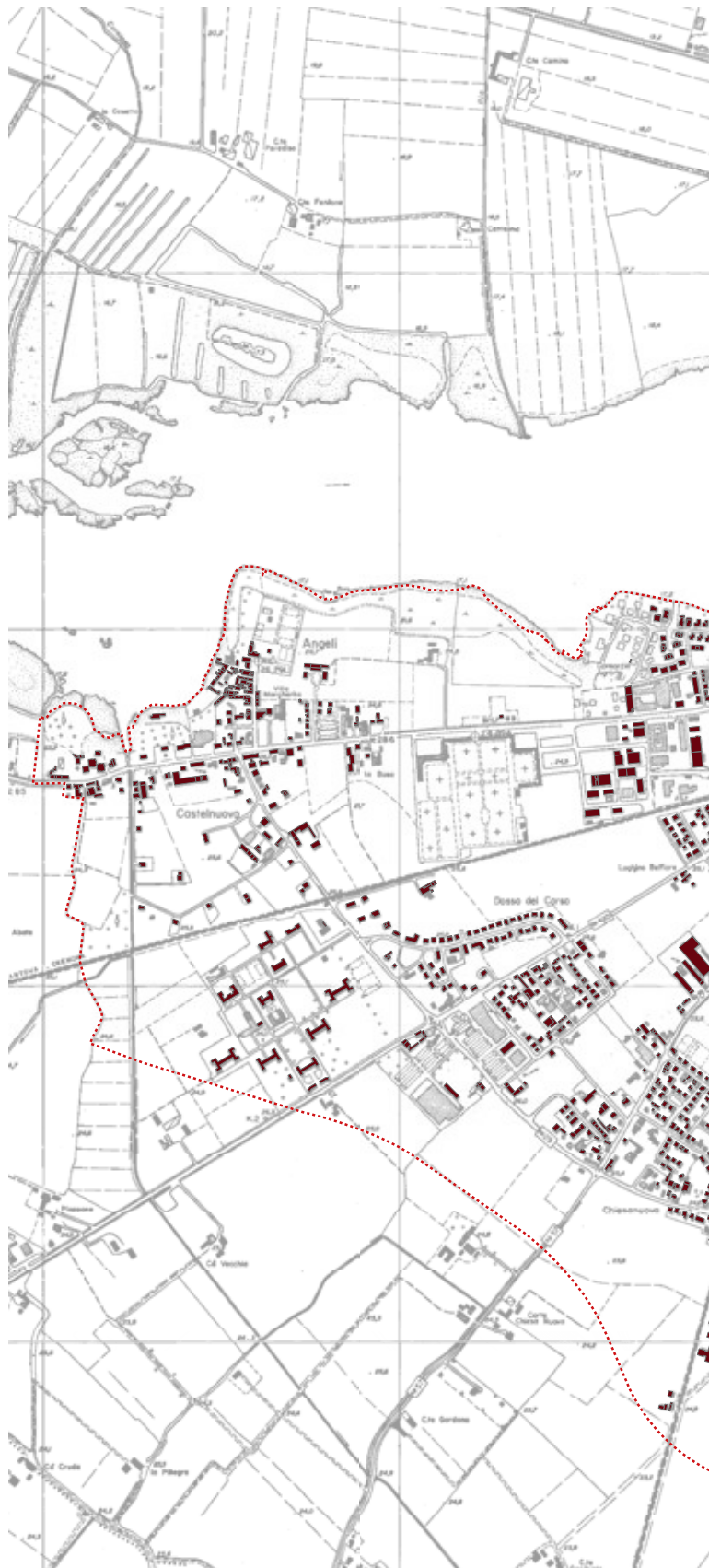


73. Carta tecnica Regionale in scala 1:10.000. 2016. in: Geoportale, 2022

## 3.3.1 CTR, 1982

1982

Con la sovrapposizione della Carta Tecnica Regionale del 1982 alla soglia storica del 2016 è possibile notare come nella **prima fase di crescita** del territorio si abbia un processo di espansione urbana che è avvenuto soprattutto mediante l'insediamento di edifici residenziali e commerciali di nuova costruzione. Questi ultimi sono localizzati principalmente a Belfiore in cui si trovano edifici commerciali di piccola e media grandezza. Quelli residenziali, invece, sono stati dislocati in prevalenza attorno ai **nuclei esistenti** che già negli anni precedenti avevano cominciato a formarsi, quali per esempio il nucleo di antica formazione di Borgo Angeli e quello di Fiera Catena, l'Ospedale "Carlo Poma" e il distretto sanitario di Mantova; tutti gli altri insediamenti sono avvenuti, invece, seguendo le infrastrutture della mobilità, soprattutto le **linee ferroviarie**, che hanno condizionato l'evoluzione e l'espansione del territorio periferico. È interessante notare anche che il quartiere di **Fiera Catena** si consolida già in questi anni e dunque subirà solo qualche aggiornamento negli anni successivi.



0 km 0,25 0,5 1 km





## 3.3.2 CTR, 1994

 1994

Con la sovrapposizione della Carta Tecnica Regionale del 1994 alla soglia storica del 2016 è possibile notare come nella **seconda fase di crescita** del territorio si abbia un processo di espansione urbana più rallentato rispetto quello precedente, in quanto parte del territorio periferico è già stato urbanizzato e dunque vengono insediate poche unità. In questa fase comincia a formarsi, per esempio, la nuova parte residenziale del quartiere di **Borgo Angeli**, separata dal nucleo di antica formazione da Via Cremona; si espande la parte residenziale del quartiere di **Belfiore**; si nota un ampliamento, principalmente commerciale, nella zona di **Borghiesanuova** in prossimità della linea ferroviaria; comincia anche a svilupparsi la parte commerciale tra Pompilio e Te Brunetti. Tutto il resto, invece, si presenta solo come una serie di aggiunte che vengono fatte sul territorio, alcune attorno a dei nuclei già esistenti, mentre altre dislocate in modo disordinato nella campagna. In questo processo, è da considerare il quartiere di **Pompilio**, il quale invece, con la sua parte residenziale e l'Ospedale, sembra consolidarsi e mantenere quasi interamente la sua struttura, subendo solo alcune trasformazioni e modifiche.





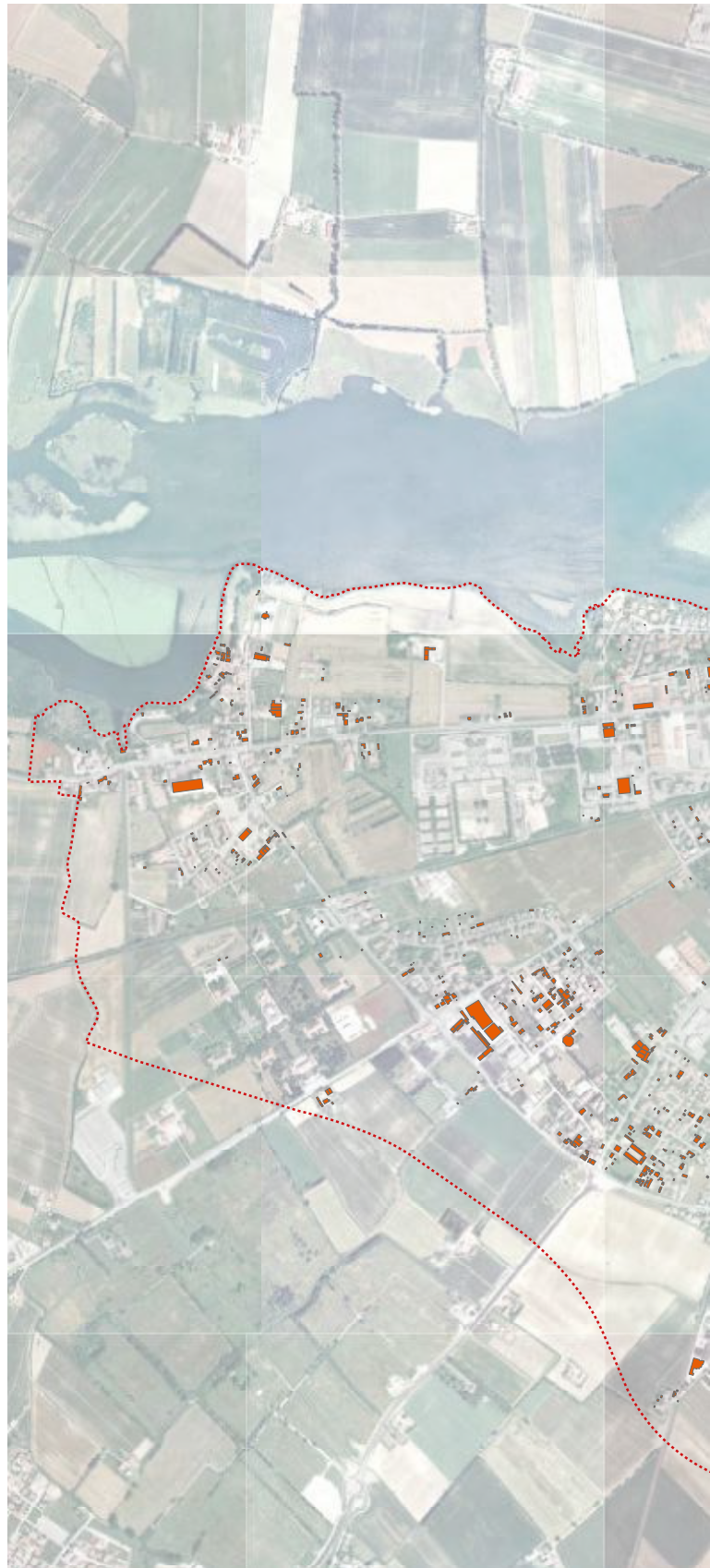



## 3.3.3 ORTOFOTO, 2003

2003

Con la sovrapposizione dell'ortofoto del 2003 alla soglia storica del 2016 è possibile notare come nella **terza fase di crescita** del territorio si abbia una tendenza continua e progressiva all'espansione urbana. Infatti, si può vedere in questa fase come la periferia cominci a trasformarsi e ad arricchirsi di nuovi edifici residenziali e commerciali instaurando così un equilibrio. In questa fase è da notare che molti insediamenti che erano presenti anche nelle precedenti CTR sono stati trasformati in nuove potenzialità per la periferia, modificando così il tessuto urbano. A **Belfiore**, per esempio, sono stati aggiunti edifici commerciali di piccola e media grandezza che si integrano e modificano quelli già esistenti; a **Borgo Angeli**, invece, si nota un incremento prevalentemente residenziale di piccola entità; a **Valletta Valsecchi**, si aggiungono solo poche costruzioni di media grandezza. La crescita maggiore si verifica solo nei quartieri di **Dosso del Corso** e **Borgochiesanuova** in cui si aggiungono molti edifici residenziali e commerciali di differenti entità. Infine, nella zona del **Migliaretto** e del quartiere di **Te Brunetti** si ha un'espansione molto rallentata in cui si insediano solo pochi edifici in modo disordinato e non pianificato.

0 km 0,25 0,5 1 km









## 3.3.4 CTR, 2016

 2016

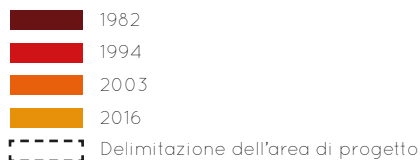
Infine, con la sovrapposizione della Carta tecnica Regionale del 2016 alla soglia storica dello stesso anno è possibile arrivare alla **quarta** ed ultima **fase** di crescita del territorio analizzata. Sebbene negli ultimi anni, fino ad oggi, la crescita degli edifici è rallentata ma non si è fermata, è possibile affermare che nel 2016 si ha un consolidamento degli insediamenti della zona periferica in cui si possono individuare principalmente delle trasformazioni che si verificano in prossimità dell'esistente più che un vero e proprio "urban sprawl" in modo disordinato e caotico come all'inizio del processo di crescita. Infatti, si può vedere principalmente un incremento di edifici commerciali e dedicati ai servizi nella zona a sud del quartiere di **Belfiore** e nell'area tra **Pompilio** e **Te Brunetti**; un incremento di edifici ad alta densità nel quartiere di **Dosso del Corso** e **Borgochiesanuova**; l'aggiunta di qualche edificio a media grandezza a **Fiera Catena**. Si è deciso di utilizzare questa ultima soglia storica in quanto le trasformazioni e le modifiche che si sono attuate negli anni successivi non sono così significative da alterare il tessuto urbano della periferia mantovana.



0 km 0,25 0,5 1 km



### 3.3.5 MAPPA GENERALE DELLA CRESCITA INSEDIATIVA

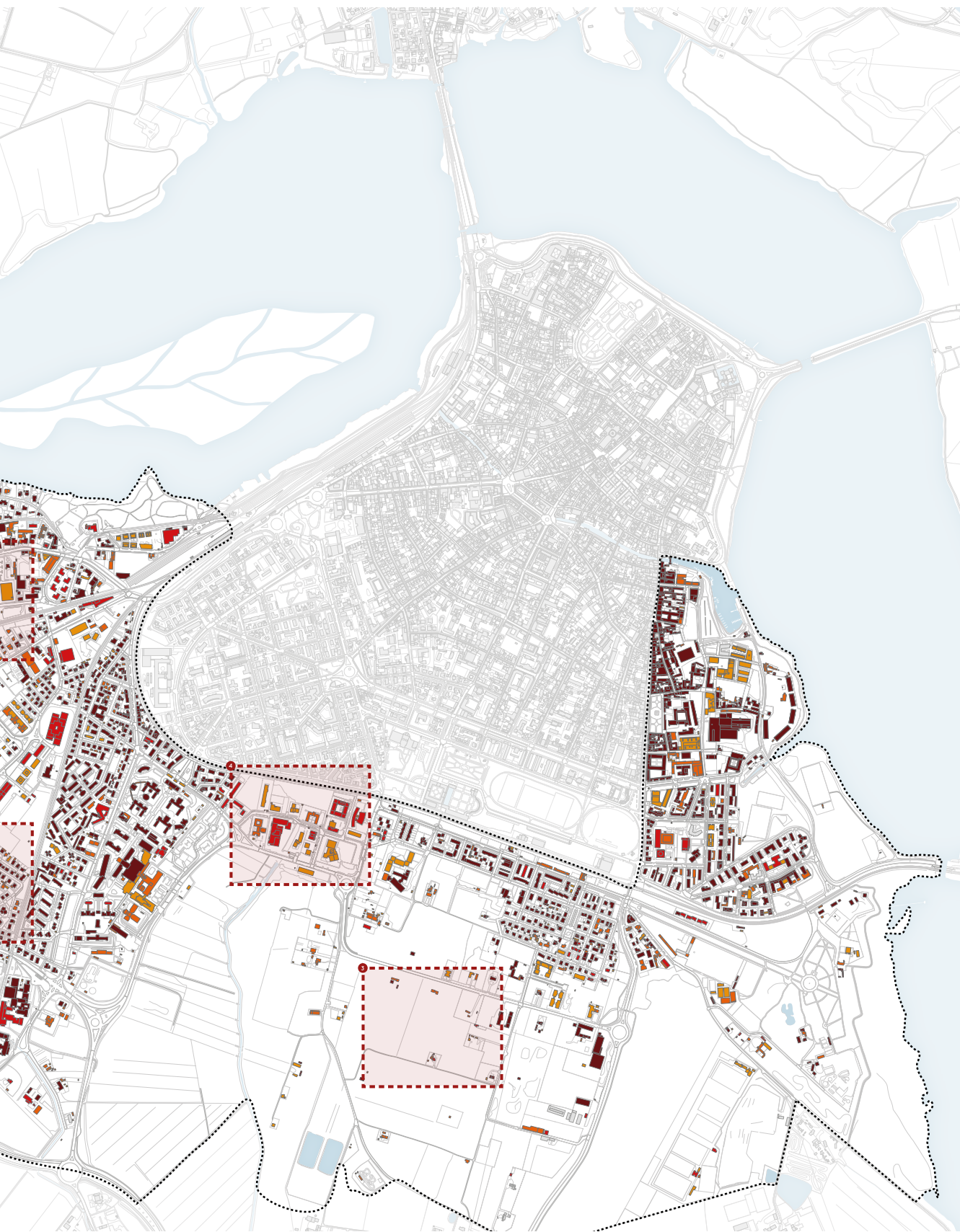


In questa **mappa interpretativa** si sono raggruppate tutte le soglie storiche analizzate precedentemente in modo separato. Tale visione generale del sistema periferico è necessaria al fine di comprendere l'evoluzione del tessuto urbano. Esistono infatti quartieri che hanno mantenuto negli anni la loro matrice storica che risale a prima del 1982, come per esempio **Borgo Angeli** e **Fiera Catena**, che ha determinato il successivo sviluppo urbano attorno ad essa; tutti gli altri quartieri, invece, si sono sviluppati a partire dalle **infrastrutture**, stradali e ferroviarie, che erano presenti e che determinavano una divisione sul territorio e da alcune **entità fisiche** già consolidate nel 1982, come per esempio l'Ospedale "Carlo Poma" oppure il distretto sanitario di Mantova. A partire da queste **permanenze storiche** la città ha cominciato a prendere forma e ad espandersi fino ad arrivare alla configurazione urbana attuale. Se però ci si sofferma ad analizzare nello specifico la struttura e la modalità spaziale di tutte le componenti che hanno generato il tessuto urbano mantovano è possibile scoprire che esistono differenti forme e tendenze di crescita in una città che dipendono da differenti fattori anche morfologici descritti di seguito.

0 km 0,25 0,5 1 km



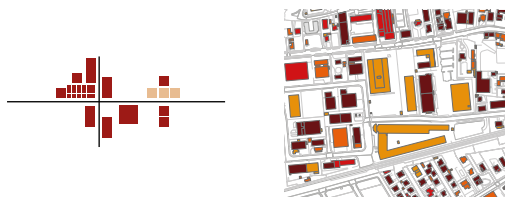




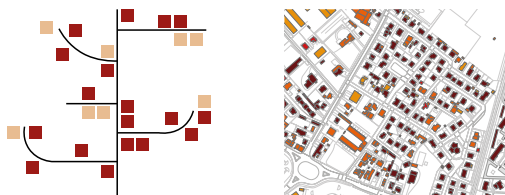
### 3.3.6 MORFOLOGIE TERRITORIALI

Considerando la crescita insediativa avvenuta nella periferia sud di Mantova, si vogliono indagare le diverse morfologie che si sono sovrapposte negli anni nel territorio fino ad arrivare alla configurazione attuale. Si può dire in dettaglio che gli elementi costitutivi del tessuto urbano sono formati da materiali urbani tradizionali che caratterizzano il territorio e che si formano secondo nuove forme di articolazione, nuove modalità d'uso ed infine seguendo differenti dinamiche che dipendono da fattori morfologici, storici e geografici. Tale configurazione della struttura e della modalità spaziale delle componenti del territorio viene definita mediante una classificazione che viene chiamata **“territori morfologici”** [Indovina, Fregolent, Savino, 2005]. Nell'analisi della periferia sud di Mantova alcuni di questi sono presenti, quali:

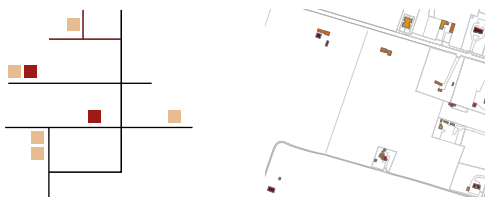
**1 Nuovi insediamenti:** Con questo termine si intende la realizzazione di nuovi spazi della produzione che creano nuove organizzazioni spaziali con la presenza di nuovi usi ed attività attraverso processi unitari di urbanizzazione e edificazione. Nel caso della periferia mantovana questa descrizione coincide con la zona prettamente commerciale che si è sviluppata nel quartiere di *Belfiore*, in cui attorno ad essa nel tempo si sono costruite nuove residenze.



**2 Urbanizzazioni:** Con questo termine si intendono le forme di insediamento tipologiche caratterizzate dalla presenza di organizzazioni residenziali di bassa densità basate su abitazioni unifamiliari, quali isolati, aggregazioni, a schiera. L'urbanizzazione avviene in modo differente per dimensione e qualità. Nel caso della periferia di Mantova questa descrizione coincide con l'area strettamente residenziale di *Borgochiesanuova* in cui si possono notare residenze singole disposte in isolati.



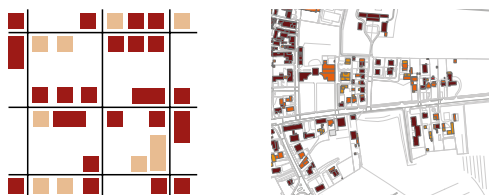
**3 Insediamenti puntuali:** Con questo termine si intende l'occupazione isolata o puntuale dei terreni agricoli con abitazioni e edifici di carattere principalmente rurale spesso convertiti in residenze. Si tratta principalmente di un insediamento di carattere individuale che non necessita di nessuna urbanizzazione, ma si verifica in modo puntuale. Nel caso della periferia sud di Mantova esso si verifica nella parte rurale di *Te Brunetti*, nella quale sono locate alcune residenze agricole completamente immerse nella campagna.



**4 Mutazioni:** Con questo termine si intende la localizzazione di nuovi insediamenti direzionali, per il tempo libero, servizi ed attrezzature che potrebbero costituire degli elementi essenziali per la localizzazione di nuove attività ed abitazioni. Nel caso della periferia mantovana questa descrizione coincide con l'area dedicata ai servizi, completamente isolata dalle residenze, che si trova in mezzo tra *Pompilio* e *Te Brunetti*.



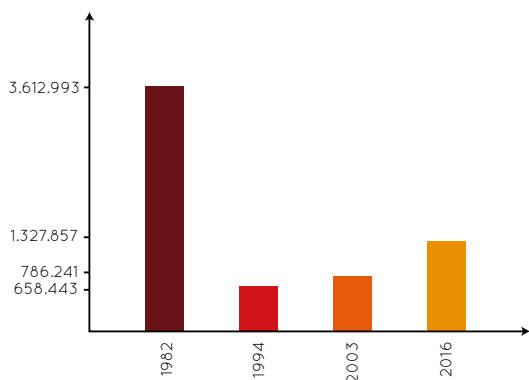
**5 Diffusione:** Con questo termine si intende la progressiva occupazione lungo i bordi dei percorsi vicinali o delle strade locali attraverso un uso misto di abitazioni, di servizi per il tempo libero con forme più o meno compatte nel territorio. Rispetto al metodo dei *filamenti* si ha una condizione di continuità e di uso diversificato dei suoli. Nel caso della periferia mantovana la descrizione coincide con l'area compresa tra *Borgo Angeli* e *Belfiore* con abitazioni che si insediano lungo via Cremona.



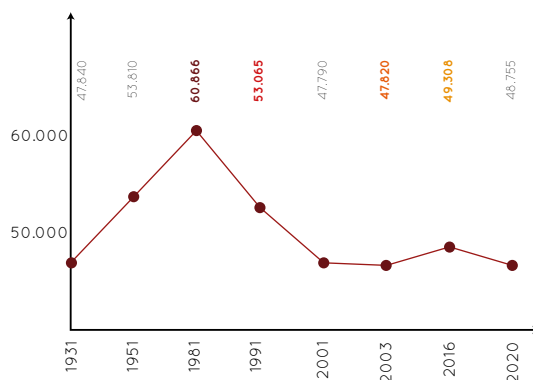


### 3.3.7 DATI STATISTICI LEGATI ALLA CRESCITA INSEDIATIVA

Al fine di comprendere al meglio la crescita insediativa che ha interessato la periferia di Mantova dal 1982 fino al 2016, si è deciso di prendere in considerazione anche i  **volumi**  degli edifici che sono stati realizzati in quest'area anno dopo anno. Si deve precisare che i dati qui sintetizzati sono stati ricavati mediante il calcolo delle volumetrie dei poligoni della città di Mantova definiti attraverso l'utilizzo del software di ArcGis Pro. A partire da questo, come si può notare dal grafico sottostante, l'incremento volumetrico maggiore risale al 1982; tale fenomeno avviene perché, essendo questo anno la prima soglia storica a cui si fa riferimento, esso contiene le informazioni relative agli edifici realizzati non solo nel 1982, ma anche in tutti gli anni antecedenti ad esso. Perciò, il volume calcolato a questa soglia storica è molto alto ed è uguale a **3.612.993 m<sup>3</sup>**. Tra il 1982 e il 1994, invece, gli edifici costruiti sono molto pochi rispetto al passato; per questo si arriva a calcolare un volume complessivo di soli **648.553 m<sup>3</sup>**. Sebbene negli anni successivi gli insediamenti continuarono ad aumentare, tale incremento non è molto evidente; infatti, nel 2003 il volume complessivo era di **786.241 m<sup>3</sup>** e nel 2016 di **1.327.857 m<sup>3</sup>**. È importante sottolineare che si è deciso di analizzare la crescita insediativa periferica fino a questa soglia in quanto tra il 2016 ed oggi i cambiamenti riportati in termini di costruzioni e di volumetrie edilizie sono molto ridotti e non presentano caratteri rilevanti per il fine ultimo dell'indagine. Però, attraverso questa ricerca è comunque possibile comprendere come la periferia di Mantova abbia continuato, anche se in modo lento e non repentino, a svilupparsi ed incrementare anno dopo anno mostrando delle trasformazioni, non sempre evidenti, della periferia.



A questa analisi se ne aggiunge un'altra legata alla **crescita demografica**. Mentre per quella delle volumetrie si è considerata solo l'area di intervento, ossia quella della periferia, nel caso della crescita della popolazione si è deciso di analizzare l'andamento demografico storico di tutta la città di Mantova, in quanto i dati fanno riferimento ai censimenti **ISTAT** che sono stati condotti dal 1871 fino al 2022. Essi erano realizzati con una cadenza decennale a partire dal 1861 fino al 2011, ad eccezione del 1891 e del 1941 che, per alcune difficoltà economiche e belliche del Paese, non sono stati eseguiti. Dal 2018 in poi l'attività di censimento, invece, è diventata permanente e dunque le rilevazioni censuarie hanno cominciato ad essere realizzate con cadenza annuale e non più decennale. A questo, si aggiunge anche una seconda differenza tra i due censimenti, legata alla **metodologia**; infatti nel primo censimento, ossia quello tradizionale, si effettuava una rilevazione puntuale di tutti gli individui e le famiglie della città; nel secondo, invece, ci si basa sulla combinazione di rilevazioni campionarie e dati provenienti da fonte amministrativa trattati statisticamente. Nella seguente ricerca, si è ritenuto opportuno considerare solo alcune di queste soglie storiche al fine di comprendere l'andamento demografico. A partire dal 1931 fino al 1981 la città ha subito un notevole incremento della popolazione, passando da **47.840** abitanti a **60.866**. Questo picco è l'unico però che si è registrato nello storico mantovano, in quanto dal 1981 al 2001 la popolazione ha iniziato a scendere notevolmente arrivando fino a contare **47.790** abitanti, addirittura 50 in meno rispetto al 1931. Da qui in poi la popolazione è rimasta pressoché costante, contando al 2020 **48.755** abitanti e non subendo più grandi modifiche. L'unico piccolo aumento si è verificato nel 2016 con **49.308** abitanti, variazione che è scesa subito nell'arco temporale di 4 anni.



74. Grafici della crescita volumetrica e demografica della periferia sud di Mantova

### 3.3.8 DENSITÀ EDILIZIA

L'analisi della **densità edilizia** del sistema insediativo è stata svolta in quanto serve per comprendere il carico complessivo di edificazione che grava sull'area di progetto; essa si riferisce a zone omogenee sul territorio ed è in grado di identificare le aree più dense e quelle meno dense della città. La divisione è stata fatta in principio partendo dai dati delle **sezioni censuarie ISTAT** che dividono il territorio secondo la loro densità indicata con un differente gradiente a seconda dell'intensità. Si passa, infatti, dalle aree gialle chiare, ossia quelle con valori di densità bassi compresi tra 0 e 1, fino ad arrivare ad aree marrone scuro, con valori maggiori di 5, ossia molto dense. Ogni sezione è contraddistinta poi con un numero identificativo che permette di riconoscerla, al quale è associata anche un'area, un volume ed una densità. La media tra tutte le densità definisce quella totale edilizia dell'intero quartiere. In questa analisi sono state considerate le sezioni censuarie dei comuni di Belfiore, Borgo Angeli, Dosso del Corso, Borgochiesanuova, Due Pini, Pompilio, Te Brunetti, Valletta Valsecchi e Fiera Catena, ossia quelli che rientrano nell'area di progetto e che determinano la densità complessiva dell'area. Si può notare come **Fiera Catena** e **Valletta Valsecchi**, essendo quartieri

molto vicini al centro, sono caratterizzati da sezioni con un gradiente di densità molto alto, che varia tra i 3,00 ed i 4,00, con alcune aree anche maggiori al 5,00; nei quartieri di **Dosso del Corso** e **Borgochiesanuova** invece, essendo essi già in periferia, le densità edilizie sono molto basse e per questo i valori variano dallo 0 al 2,00. Questo è dovuto alla presenza di aree non edificate o abitazioni prevalentemente singole che prevedono l'insediamento di pochi abitanti. Si è scelto come esempio per descrivere il procedimento il quartiere di **Dosso del Corso**, rappresentato con tutte le sue sezioni censuarie nello zoom della mappa nella pagina seguente. Sono riportate inoltre anche due tabelle. La prima presenta tutta la lista delle sezioni numerate del quartiere con i valori ad esse associate; in questa, oltre ad essere presente quello della densità edilizia, c'è anche un'indicazione delle **destinazioni d'uso** degli edifici e la loro classificazione nelle due categorie principali, residenziale e produttivo; tutte le altre attività, che non rientrano in esse, sono racchiuse invece nella colonna "altro". La seconda tabella, invece, riporta tutte le medie delle densità calcolate nella tabella precedente; in questa sono descritti anche gli altri quartieri al fine di far comprendere quale è l'andamento generale della densità dell'area, divisa in edilizia, residenziale e produttiva.

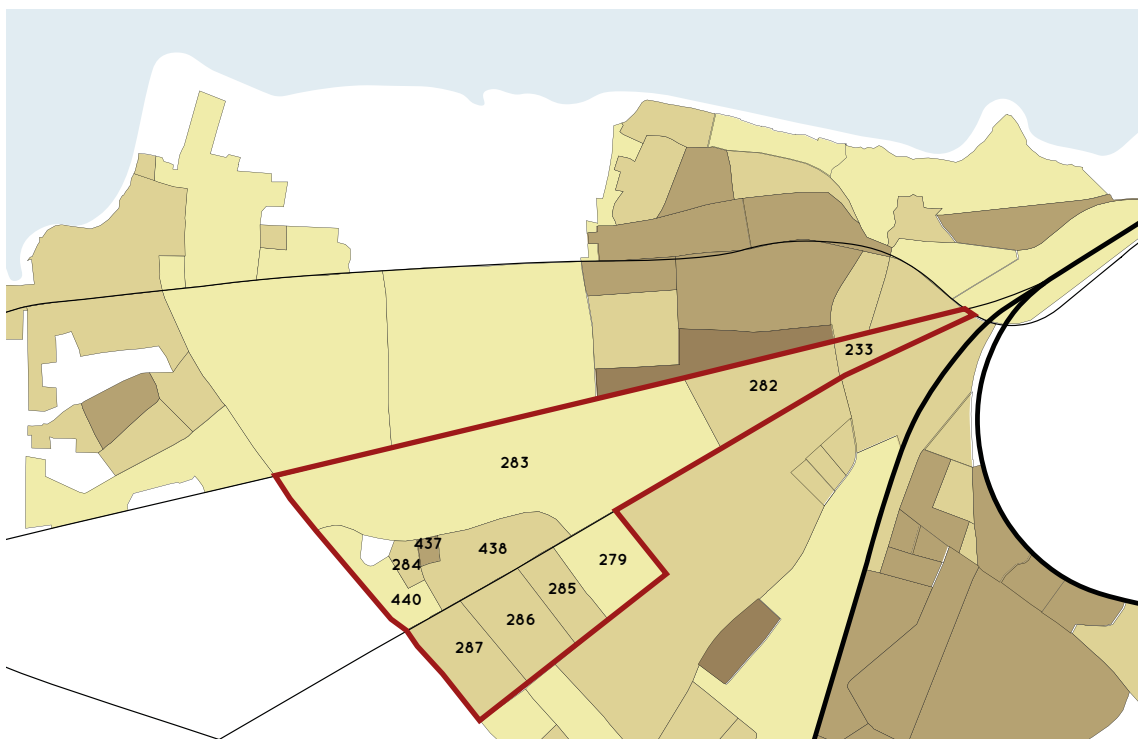


75. Rappresentazione della densità edilizia nella periferia sud di Mantova

## Esempio di Dosso del Corso

Sezioni	Area (m <sup>2</sup> )	Volume (m <sup>3</sup> )	Densità (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )	% Residenza	% Produttivo	% Altro
233	15.812	18.980	1,20	53,2	46,8	0,0
279	32.306	24.804	0,77	100,0	0,0	0,0
282	41.503	46.844	1,13	100,0	0,0	0,0
283	194.306	125.058	0,64	61,22	0,0	38,78
284	5.462	6.459	1,18	100,0	0,0	0,0
285	18.948	30.248	1,60	99,8	0,0	0,2
286	32.447	53.506	1,65	100,0	0,0	0,0
287	33.761	52.889	1,57	85,5	0,0	14,5
437	2.617	6.695	2,56	100,0	0,0	0,0
438	36.601	41.843	1,14	68,9	0,0	31,1
439	3.6180		0,00	-	-	-
440	22.5341	9.592	0,87	100,0	0,0	0,0

Quartieri	Densità edilizia totale (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )	Densità residenziale media (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )	Densità produttiva media (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )	Densità altro media (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )
Belfiore	1,42	2,19	2,94	1,39
Borgoangeli	0,77	1,49	3,25	0,66
Dosso del Corso	1,67	1,47	1,59	0,51
Borgochiesanuova	1,13	1,76	2,83	0,65
Due Pini	2,11	3,67	0,00	0,00
Pompilio	2,21	3,38	1,69	2,12
Te Brunetti	0,63	0,95	0,00	1,04
Valletta Valecchi	2,16	6,31	0,00	0,18
Fiera Catena	2,52	5,61	0,00	1,98



76. Rappresentazione del quartiere di Dosso del Corso e delle sezioni censuarie ISTAT

### 3.3.9 CONTRIBUTO DELL'URBANISTICA ALLA CRESCITA INSEDIATIVA

L'analisi della crescita insediativa, descritta nel capitolo precedente, fa riferimento ai processi di crescita che negli anni la periferia e la città di Mantova hanno subito, fino ad arrivare alla conformazione odierna. È da considerare, però, che tale crescita non è avvenuta in modo casuale nel territorio, ma è stata regolamentata da una serie di **pianificazioni urbanistiche** che si sono susseguite negli anni e che hanno influenzato lo sviluppo della città. A partire da tale considerazione, è necessario perciò comprendere quali siano state le politiche urbanistiche attivate all'interno del territorio mantovano e che lo hanno caratterizzato fino ad oggi. Attraverso vari documenti è stato, quindi, possibile ripercorre gli strumenti di piano nelle diverse fasi dello sviluppo; nello specifico sono quelle:

1. di ampliamento della città nel periodo dell'**unificazione** del Paese;
2. di crescita rallentata **tra le due guerre**;
3. dello sviluppo urbano iniziato dopo la **Seconda guerra mondiale** con l'industrializzazione;
4. della competizione tra le città cominciata con l'istituzione delle **Regioni** e con l'apertura dei mercati globali.

La scelta di ricostruire la sequenza degli strumenti urbanistici è necessaria nel caso della città di Mantova in quanto il primo Piano regolatore generale è stato adottato solo nel **1959**. Per questo motivo, è necessario ricostruire tutta la storia precedente dell'urbanistica che si estende anche ai piani parziali di riqualificazione dei quartieri centrali urbani e ai diversi tentativi di arrivare a definire un piano generale sino a quello relativo alla *città vecchia* adottato in coincidenza con la legge urbanistica nazionale del 1942. Questa sequenza cronologica permette di capire le diverse difficoltà che, per un lungo periodo di tempo, hanno impedito di pensare ad una visione d'insieme per la città di Mantova; perciò, si può affermare che la sua conformazione attuale è stata fortemente segnata non solo dal suo particolare contesto geografico, ma soprattutto dalla storia passata.

Mantova nel **periodo** dello splendore **gonzaghiano** era una città unica nel territorio che aveva costruito prima il suolo e poi il suo nucleo storico circondato dalle acque del Minicio. I Gonzaga avevano deciso di sfruttare questo ultimo elemento non solo come difesa per la città nel momento di eventuali aggressioni, ma anche come risorsa per scopi civili

all'interno della stessa e per irrigare e coltivare la campagna tutta attorno per soddisfare i bisogni alimentari della popolazione. Successivamente, alla fine del regno dei Gonzaga, all'incirca nel 1815, Mantova diviene insieme a Peschiera, Verona e Legnago uno degli avamposti militari del quadrilatero delle **città fortificate**. Anche in questo caso, il ruolo assunto dalla città influenzerà di molto la struttura e l'evoluzione futura della popolazione e del luogo. Tale periodo finisce però nel **1866**, quando con l'annessione al Regno d'Italia, Mantova perde il ruolo di città fortezza e l'ambiente climatico e il ristagno delle acque, che erano considerati durante il periodo militare degli ottimi elementi di difesa, divengono grossi ostacoli al progresso economico, sociale ed urbanistico della città. Mantova si presenta in questo momento storico come una città chiusa tra le mura e con un territorio caratterizzato dalla presenza di servitù militari che creano un ulteriore ostacolo al processo di crescita insediativa della città, anche nell'espansione verso la campagna [Rombolà, 2006]. Negli anni successivi, a causa della **legge piemontese n. 3748** del 19/10/1859, estesa su tutto il Regno d'Italia, la quale impediva di costruire edifici all'interno delle mura se non ad un minimo di 10 metri da esse, Mantova ebbe una crescita insediativa molto rallentata al di là delle mura rispetto alle altre città, anche molto vicine. Questo è stato dovuto alla lenta cessione dei territori fortificati, delle servitù militari e alle demolizioni delle fortificazioni che sono durate dal 1870 fino al 1942, ritardando così le opere di bonifica, le attività edilizie ed industriali della città. Tutto questo ritardo aveva contribuito anche a creare delle cattive condizioni igienico-sanitarie per i cittadini della città; infatti, in tale periodo si era registrata una popolazione molto debole dal punto di vista sociale e sanitario, con un'alta percentuale di morti causata dalla malaria. Perciò, in questi anni le **vicende urbanistiche** erano state incentrate particolarmente sul tema delle demolizioni che cercavano di eliminare sia il degrado igienico di molti quartieri urbani sia di creare dei luoghi di lavoro per i disoccupati; dunque, in questi anni, tra il 1886 ed il 1893, si ottengono i primi piani di risanamento della città legati all'emergenza sanitaria. Essi proponevano otto progetti che interessavano l'area centrale dell'ex ghetto e che prevedevano la demolizione di gruppi di case ed aperture di nuove strade. Anche in questo caso ci fu un iter molto tormentato, pieno di ripensamenti e di rare realizzazioni [Rombolà, 2006]. Intorno al 1920, dopo il periodo

di stasi avuto **tra le due guerre**, si ha avuto una ripresa delle attività economiche ed edilizie di Mantova e si è cominciato a pensare ad una espansione della città nella parte a sud delle demolizioni delle mura in cui si era già avviata la bonifica dei territori del Paiolo e l'abolizione di parte delle servitù militari. Si apre, perciò, in questo periodo una nuova fase lenta e controversa che porterà alla realizzazione nel **1921** di un **primo Piano regolatore generale** solo della parte di città storica in cui si prevedono particolarmente gli allargamenti stradali, nuovi accessi, attraversamenti e la creazione di nuove strade. In questo contesto viene anche fatta una proposta per la realizzazione di un anello di circoscrizione lungo le sponde interne dei laghi, suggerimento che sarà ripreso anche nei successivi piani del 1942 e del 1959. Nella storia della pianificazione urbanistica della città esiste però un passaggio fondamentale da considerare che è rappresentato dall'adozione dei **piani di ampliamento** del **1923** e del **1926**. I due piani sono stati studiati in contemporanea e oltre a presentare l'azzonamento e il disegno d'insieme della città, definiscono la larghezza delle strade, l'anticipazione di una serie di espansioni e l'allineamento dei corpi di fabbrica [Rombolà, 2006]. Tuttavia, i presupposti per la realizzazione del primo piano erano il completamento dei lavori di bonifica del quarto lago di Mantova, ossia il Paiolo posto a sud-ovest della città storica. Solo nel 1928 si avrà però finalmente il prosciugamento e il livellamento di Valletta Paiolo e delle aree attorno a palazzo Te; così in questi anni comincia il processo di espansione della città che durerà fino agli anni '60'. L'evento di questi due piani di ampliamento solleva una grande reazione ed è per questo che nel **1934** viene istituito un **concorso nazionale di idee** che aveva lo scopo di raccogliere delle progettualità, in campo della viabilità, del miglioramento igienico, delle comunicazioni e dei trasporti ed infine architettonico, da utilizzare per la redazione del piano regolatore ufficiale. A partire da queste idee emerse e dai piani precedenti, l'ufficio tecnico elabora il Piano regolatore di massima della città che riguarda sia la parte storica della città che il suo ampliamento. Verrà adottato però solo "lo stralcio del Piano regolatore di massima edilizio e di risanamento della città di Mantova riguardante la sistemazione interna della vecchia città" [Rombolà, 2006]. Questo perché il piano di ampliamento presentato non prevedeva ancora le misure necessarie ed aveva molte imprecisioni. Solo **l'8 gennaio 1942** viene finalmente emanato

il Regio decreto d'approvazione del primo **Piano regolatore edilizio** della città ai sensi della legge 2359/1865. Esso viene adottato lo stesso anno in cui entra in vigore la Legge urbanistica nazionale che sancisce e definisce lo strumento del "Piano regolatore generale" rendendo il piano regolatore edilizio già obsoleto. È da considerare anche che nel frattempo, la popolazione che era rimasta per tutto l'800 stazionaria a 30.000 abitanti, con i due piani di ampliamento italici del territorio comunale di Mantova, quello del 1925 e del 1943, era cresciuta fino ad arrivare nel 1951 a **53.810 abitanti** [Rombolà, 2006]. La crescita è dovuta anche al fatto che negli anni si sono aggiunti nel territorio mantovano altri comuni limitrofi, tra cui quelli dell'area di progetto, che hanno fatto crescere gli insediamenti. Con la fine della Seconda guerra mondiale anche la città di Mantova si pone il problema di come svilupparsi economicamente e di come occuparsi dell'espansione degli insediamenti. A questo proposito, un momento significativo è segnato dal **piano regolatore generale** dell'architetto Piero **Bottoni** nel **1959**, nel quale si comincia a riflettere in termini di inquadramento più generale rispetto al passato in cui si può dedurre il sistema delle relazioni tra gli insediamenti urbani ad ampia scala. Il disegno di piano si basava, perciò, su una previsione di sviluppo socio-economico conseguente ad un processo di industrializzazione e di espansione edilizia con l'idea di avere un raddoppio della popolazione in un tempo massimo di 25 anni. Il piano rifiutava inoltre la crescita naturale degli insediamenti, in quanto voleva predisporre la costruzione di "nuovi pezzi di città" che fossero in contrapposizione al centro storico [Rombolà, 2006]. Le **aree di completamento** erano quelle a sud della città in corrispondenza degli edifici sviluppati verso la campagna e lungo le principali vie di comunicazione, in particolare nei quartieri di Valletta Valsecchi, Valletta Paiolo, Pompilio-Belgioioso, Dosso del Corso e Borgochiesanuova. Tale ampliamento è da considerare interessante, in quanto racchiude i quartieri della mia area di analisi territoriale e mi fa comprendere quando tali aree hanno cominciato nello specifico a sviluppare gli insediamenti urbani. Il piano prevedeva infine la tutela di un'ampia fascia di verde lungo la sponda sinistra dei laghi e riconfermava, invece, le soluzioni della viabilità dei laghi sull'altra sponda che erano già state ipotizzate nei piani precedenti. Alla fine degli anni '60 si comincia a considerare l'impossibilità della totale realizzazione del piano del 1959;



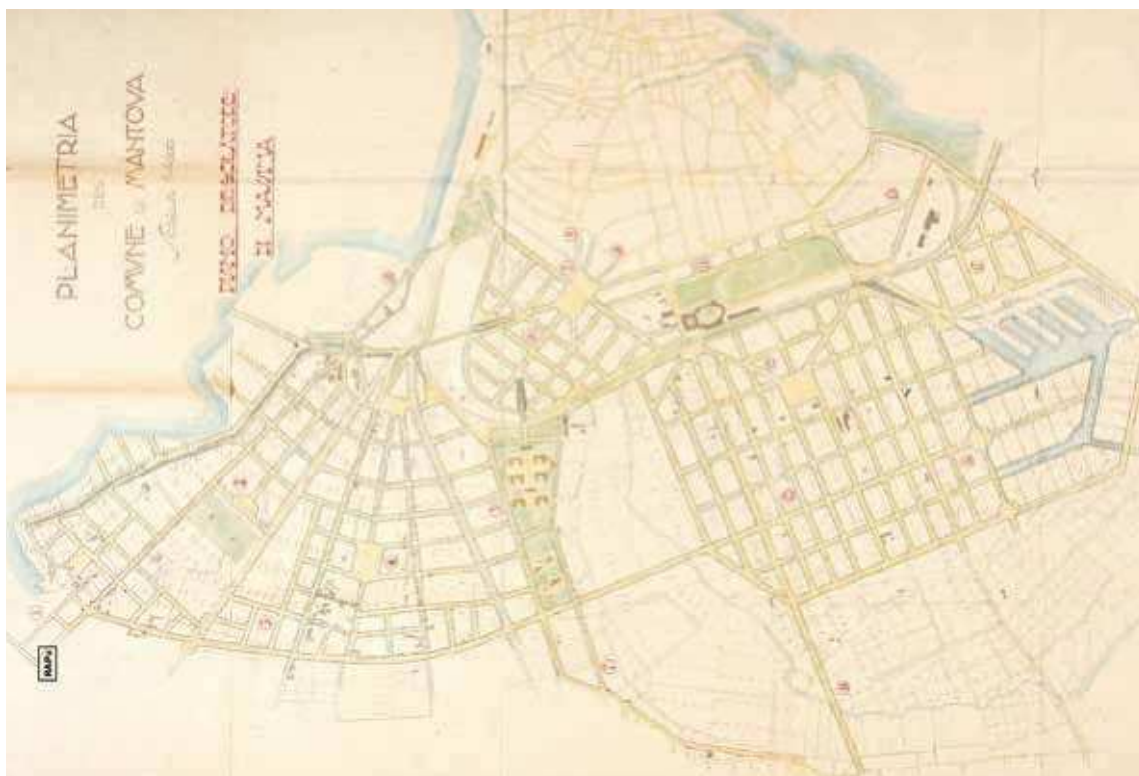
per cui si predispone un ridimensionamento del PRG, il quale deve essere rivisto in quanto era stata introdotta la **legge n. 765** del 06/08/67 che portava delle modifiche e delle integrazioni alla Legge Urbanistica; essa introduceva gli oneri di urbanizzazione ed i decreti interministeriali n. 1404 e n. 1444. Il primo prevedeva l'ampiezza delle "protezioni" stradali nelle zone di espansione e rurali; il secondo introduceva, invece, gli standard urbanistici. L'incarico per la realizzazione della **prima Variante generale** del PRG, dunque, venne affidata all'architetto Silvano Tintori nel 1975 e approvata dalla Regione Lombardia nel **1984**. L'idea alla base di questa variante è quella di privilegiare la tutela dei valori storici e culturali per conservare il centro storico e riqualificare gli spazi aperti della città come elementi di potenziamento della stessa. Inoltre, la città storica viene suddivisa in cinque zone omogenee per forma urbana ed epoca di costruzione e per ognuna di esse la Variante individua una serie di interventi da attuare mediante dei piani particolareggiati. Infine, si intende contenere l'utilizzo del suolo al fine di mantenerlo allo stato naturale o agricolo ed evitare sprechi. Questa politica non ha però funzionato in quanto a Mantova, così come in altre città capoluogo, si stava vivendo un fenomeno di **decentramento produttivo ed insediativo** evidenziato dalla veloce contrazione della popolazione: gli abitanti si distribuivano, infatti, nei comuni vicini soprattutto in prossimità dei margini dei confini amministrativi di Mantova [Rombolà, 2006]. A partire dagli anni '90 la pianificazione urbanistica comincia a concentrarsi su alcuni temi principali, quali: le questioni ambientali legate alla gestione delle risorse naturali, storico-culturali ed economico-sociale; le problematiche legate alla mobilità e alla gestione del traffico; l'espansione urbana; ed infine, la riappropriazione di un ruolo centrale per le aree urbane al fine di essere luoghi di innovazione economica e culturale. In questa visione si vuole, dunque, riproporre un modello di città integrata in una rete di relazioni economiche e infrastrutturali che cerca di collegarsi con le altre polarità urbane. In questo periodo sono due gli strumenti che definiscono queste strategie di sviluppo e sono: il **Piano Territoriale di area vasta** (1991-1994) e il **Piano territoriale di coordinamento provinciale** (1993-2003). Queste tematiche trovano la loro applicazione negli anni 2000 con l'approvazione del Documento direttore e vengono successivamente confermate con il Piano dei servizi e la nuova variante generale.

Infatti, nel 2001 la **legge 1** della **Regione Lombardia** introduce delle novità sulle tematiche delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico. Viene introdotto per questo il **Piano dei servizi** che prevede nuove modalità di lettura della crescita insediativa ed introduce valutazioni relative all'accessibilità e alle prestazioni dei servizi [Rombolà, 2006]. Il primo a Mantova viene realizzato nel 2002 dal Politecnico di Milano; nello stesso tempo, venne anche realizzata la **Variante generale** del Piano regolatore. Il **Piano dei servizi** voleva cercare di ridurre la quantità di servizi nel centro storico rafforzandone la funzione residenziale ed, inoltre, voleva inserire nuovi servizi per migliorarne la qualità urbana nei quartieri periferici che erano stati individuati come nuove centralità. Si voleva, infine, prevedere dei percorsi specifici che valorizzassero le tracce del sistema difensivo mantovano. La **Variante generale**, invece, oltre a adeguare il piano regolatore alle nuove norme urbanistiche, intendeva introdurre nuovi criteri di azionamento al fine di identificare un mix funzionale che avesse degli effetti rivitalizzanti sul territorio urbanizzato [Rombolà, 2006]. Successivamente, la legge Regionale per il governo del territorio n. 12 del 2005 ha riformato lo strumento di pianificazione comunale definendo il **Piano di Governo del Territorio** (PGT) il quale include il Piano dei servizi, il Documento di Piano ed infine il Piano delle Regole. La città di Mantova ha approvato questo strumento urbanistico il 21/11/2012 e ad oggi è ancora vigente questo sul territorio mantovano.

Questa sequenza cronologica dei vari strumenti urbanistici, che hanno definito e caratterizzato il territorio, è necessaria al fine di comprendere come si è evoluta la pianificazione dal 1883 fino ad oggi e quali impatti, positivi o negativi, ha avuto sulla crescita insediativa e anche demografica della città di Mantova ed in particolare sulla periferia sud. Si è visto, infatti, che l'area periferica, oggetto di studio ed analisi, ha cominciato ad essere integrata nelle politiche di pianificazione solo a partire dal **piano regolatore generale Bottoni del 1959**. A partire da questo sono state poi istituite varie politiche e strumenti urbanistici che prevedevano una visione più **policentrica** e **centrifuga** della città che considerasse anche le aree urbane adiacenti come delle polarità da caratterizzare ed incrementare, lasciandosi invece alle spalle la visione **monocentrica** e **centripeta** che aveva caratterizzato la città di Mantova durante gli anni delle fortificazioni.



77. Piano regolatore generale interno in scala 1:4.000. 1921. in: Rombolà, 2006



78. Piano regolatore esterno di massima dei territori a sud e ad ovest della città (Borgo Belfiore, Angeli, Dosso del Corso, Te e Virgilio) in scala 1:4.000. 1926. in: Rombolà, 2006



79. Piano regolatore generale di massima relativo alla sistemazione della città vecchia in scala 1:2.000. 1942. in: Rombolà, 2006

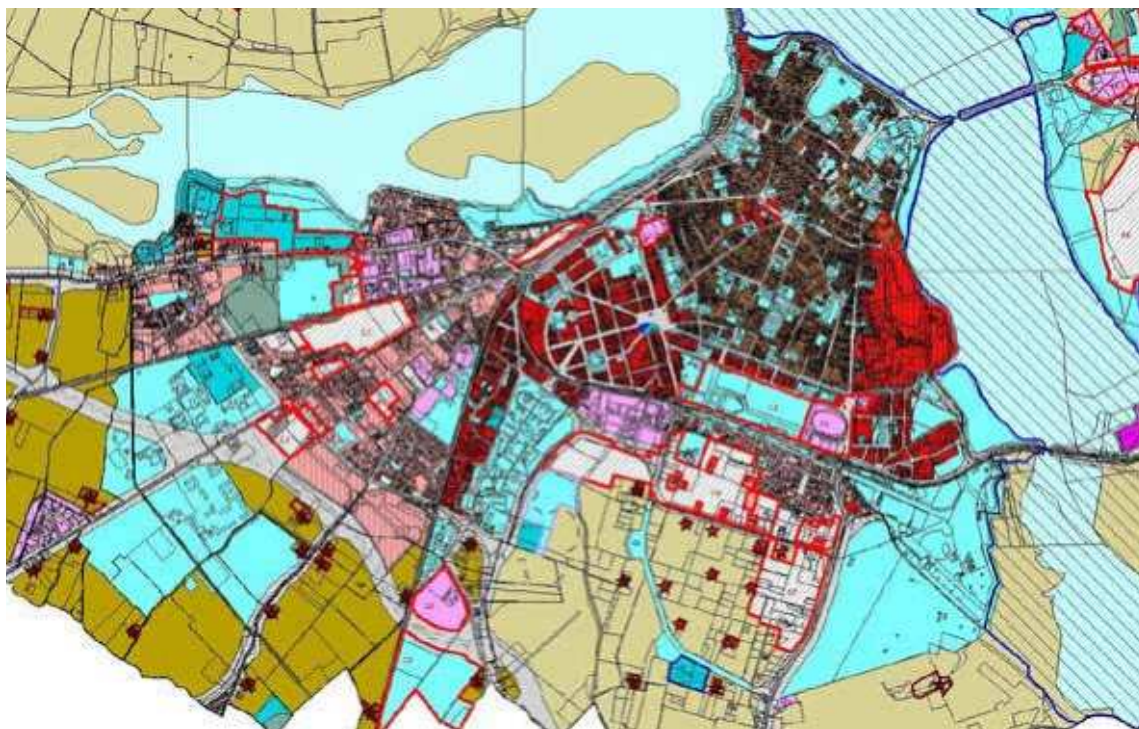


80. Piano regolatore generale del comune di Mantova in scala 1:5.000. 1959. in: Rombolà, 2006





81. Variante del Piano regolatore generale vigente in scala 1:5000 (A6). 1975. in: Rombolà, 2006



82. Piano dei servizi in scala 1:10.000. 2004. in: Rombolà, 2006

### 3.4 LA SOSTENIBILITÀ URBANA NELLA PERIFERIA SUD DI MANTOVA

Un'altra analisi, che permette di comprendere le complessità che il tema della prossimità si porta dietro, è quella legata allo studio della **sostenibilità urbana**, in parte attualmente applicata alla città di Mantova ed in particolare alla sua periferia. Prima di considerare nello specifico l'analisi svolta è necessario comprendere che cosa si intende con questo termine.

“**La sostenibilità urbana può essere pensata come il miglioramento misurabile del benessere umano a breve e a lungo termine ottenuto attraverso azioni a livello ambientale, economiche e dimensioni sociali.**”

Ferrini, 2019

Si può dunque affermare, partendo dalla citazione sopra riportata, che attraverso la **sostenibilità urbana** si vuole cercare di migliorare le città contemporanee mediante l'attivazione di piani strategici che permettano di progettare le città avendo una visione futura delle stesse. Inoltre, l'idea di creare città sostenibili è alla base delle politiche urbane, ambientali e territoriali già da molti anni sia in ambito europeo che nazionale [Ferrini, 2019]. Tale concetto si lega molto anche agli ideali alla base della progettazione della “città della prossimità”.

“**Una città sostenibile è una forma urbana compatta, relativamente densamente popolata e a uso misto che crea guadagni di efficienza. Offre ambienti urbani sicuri e salubri, dove sia le persone che la natura possono prosperare, e offre ai residenti alloggi a prezzi accessibili, una vita di strada vivace e spazi pubblici sicuri e di alta qualità. Una città sostenibile offre un**

**accesso inclusivo all'assistenza sanitaria, all'istruzione e ai posti di lavoro, raggiungibili a piedi o con mezzi di trasporto brevi e convenienti, perfettamente integrati con percorsi pedonali e ciclabili.**”

Green Building Council Italia, 2021

Questa definizione di **città sostenibile** corrisponde a quella che nei capitoli precedenti è stata attribuita alla **città della prossimità**. Infatti, la concentrazione nello spazio di funzioni diversificate, la densità insediativa e le necessità legate all'accessibilità, sono i principali fili conduttori di un processo di trasformazione del territorio che fa convogliare in un unico centro tutte le politiche a favore del miglioramento della città. Si deve ricordare che non è possibile ottenere città sostenibili senza rispettare gli ideali della prossimità o viceversa. A partire da queste considerazioni, dunque, si è deciso di analizzare tutte le **politiche** e le **strategie**, inclini al tema della sostenibilità urbana, che ad oggi sono attive o in programma nella periferia sud di Mantova. Si è per prima cosa consultato il **PGT**, Piano di Governo del Territorio, che è lo strumento attraverso il quale l'Amministrazione comunale pianifica lo sviluppo urbanistico del territorio a lungo termine. Esso si compone di tre diversi documenti:

- **Documento di piano:** che contiene gli elementi conoscitivi del territorio e le linee di sviluppo che l'amministrazione comunale intende perseguire;
- **Piano dei servizi:** che riguarda le modalità di inserimento delle attrezzature di interesse pubblico o generale nel quadro insediativo;
- **Piano delle regole:** che considera gli aspetti regolamentativi e gli elementi di qualità della città costruita.

Di questi, si è analizzato nello specifico, al fine ultimo della ricerca, il **Piano dei servizi** e quello delle **regole**. Il primo rappresenta uno strumento principalmente di programmazione che ha lo scopo di individuare tutte le strutture di interesse pubblico o strutture pubbliche di cui il comune necessita, tenendo in considerazione sia la popolazione residente nel comune o che gravita in esso sia quella prevista per il futuro dal documento di piano. Il **Piano dei servizi**, dunque, è un piano strategico a lungo termine per le città che programma la previsione e la gestione



delle aree pubbliche, elabora gli elementi di pianificazione e di gestione dei servizi ed infine interagisce con gli altri strumenti di politica territoriale, tra cui il piano di mobilità sostenibile. Dunque, la lettura di questo documento permette di conoscere la visione futura che l'amministrazione immagina per la periferia di Mantova. Per l'analisi di seguito riportata è stato deciso in particolare di consultare solo alcuni documenti al suo interno, tra cui il **"Sistema dei servizi"** e quello della **"Mobilità sostenibile"**, citata precedentemente [Comune di Mantova, 2012]. Nel primo elaborato sono individuati tutti i servizi presenti nella città, tra i quali quelli:

- per l'assistenza all'infanzia e l'istruzione obbligatoria;
- per l'istruzione superiore, universitaria e la ricerca scientifica;
- per la sicurezza pubblica;
- per lo sport, lo spettacolo, la cultura, le persone ed il tempo libero;
- per l'alloggio e l'ospitalità di categorie bisognose;
- per la mobilità;
- per la salute e le attrezzature sanitarie;
- per gli uffici e le altre strutture da destinare a enti pubblici e para-pubblici.

Tra questi rientrano anche il verde pubblico naturale ed attrezzato, i corridoi ecologici, il sistema infrastrutturale e le fasce di rispetto che proteggono le aree di particolare interesse generale. Il documento del **"Sistema dei servizi"** è stato, perciò, utilizzato come punto di partenza in questa ricerca per definire quali servizi sono già presenti e quali invece possono essere stressati o aggiunti in favore della prossimità. A questi, al fine di avere una lettura più completa del territorio, si è deciso di aggiungere anche tutti quelli **immateriali**, ossia quei servizi dedicati alle attività sociali e di aggregazione per le persone, mappando gli spazi che ad oggi li contengono; rientrano in questi anche gli **"attori"**, cioè tutte quelle **associazioni** che svolgono attività sociali in supporto agli abitanti della periferia. È da considerare che queste informazioni derivano da un'analisi diretta sul territorio e non da un documento come per tutte le altre attività descritte. Nel piano dei servizi poi, di cui si è parlato precedentemente, rientra anche quello molto importante della **"Mobilità sostenibile"**. Esso ha lo scopo di mappare il sistema di mobilità che caratterizza il territorio ed in particolare le reti e le fermate ferroviarie, il trasporto pubblico locale, i porti per la navigazione, le aree per la mobilità e la sosta, tutte le limitazioni per il traffico e le postazioni

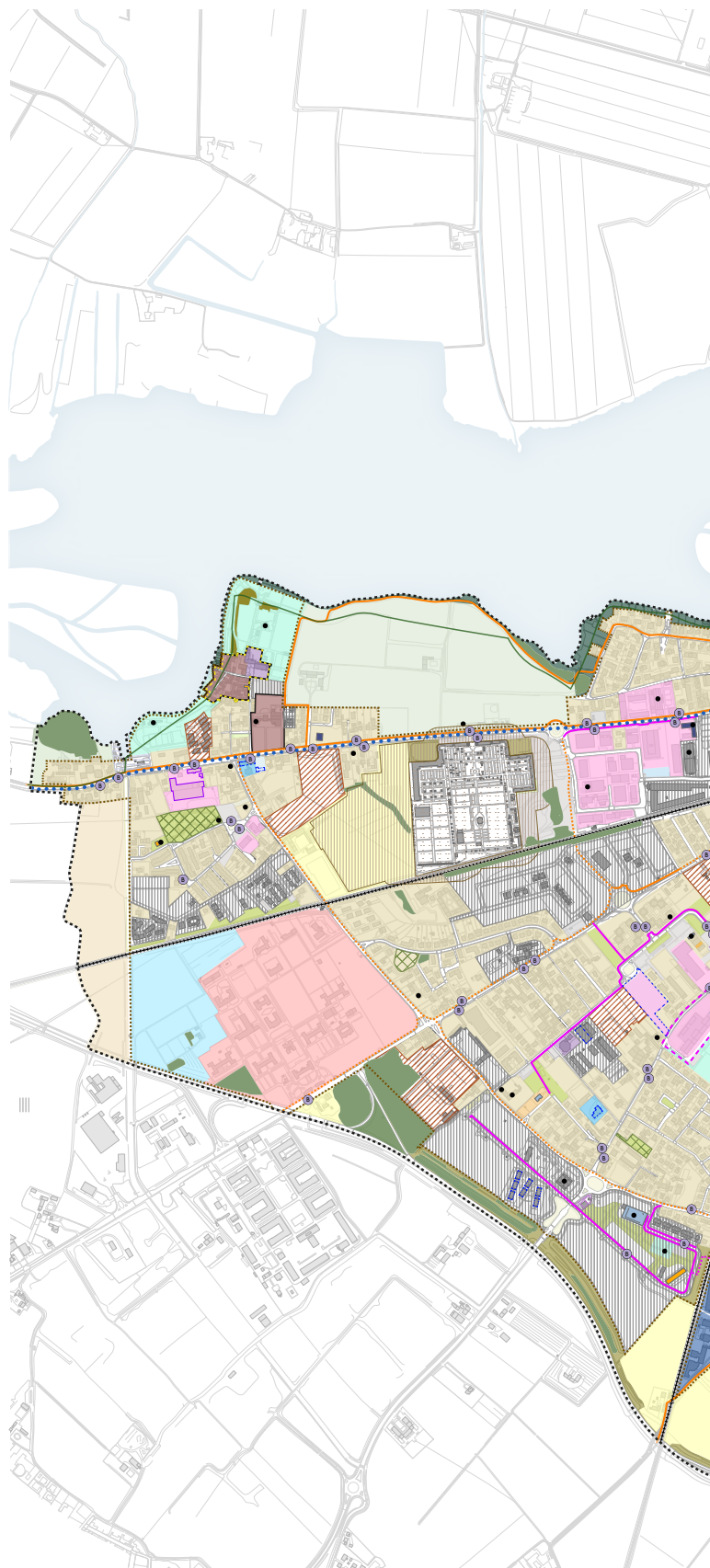
di bike-sharing. Inoltre, sono individuati i percorsi ciclo-pedonali di fruizione paesistica e quelli urbani e di quartieri, suddivisi in tre categorie: esistenti, in programmazione e in progetto o proposti. Attraverso questa divisione si può comprendere, perciò, che il **piano della mobilità**, e più in generale quello dei servizi, ha una visione futura della città molto ampia in quanto prevede una programmazione che considera l'evoluzione urbana nel tempo e definisce così delle soluzioni sempre più sostenibili. Il secondo strumento utilizzato, derivante dal PGT, è il **piano delle regole**. Esso rappresenta uno strumento di controllo della qualità urbana e territoriale che disciplina l'intero territorio comunale ad esclusione degli ambiti di trasformazione ed espansione previsti nel documento di piano. Il **piano delle regole** è stato utilizzato nell'analisi della prossimità in quanto definisce:

- l'ambito del tessuto urbano consolidato;
- gli immobili assoggettati a tutela;
- gli edifici e le aree a rischio di compromissione o degrado;
- le caratteristiche fisico-morfologiche che caratterizzano l'esistente.

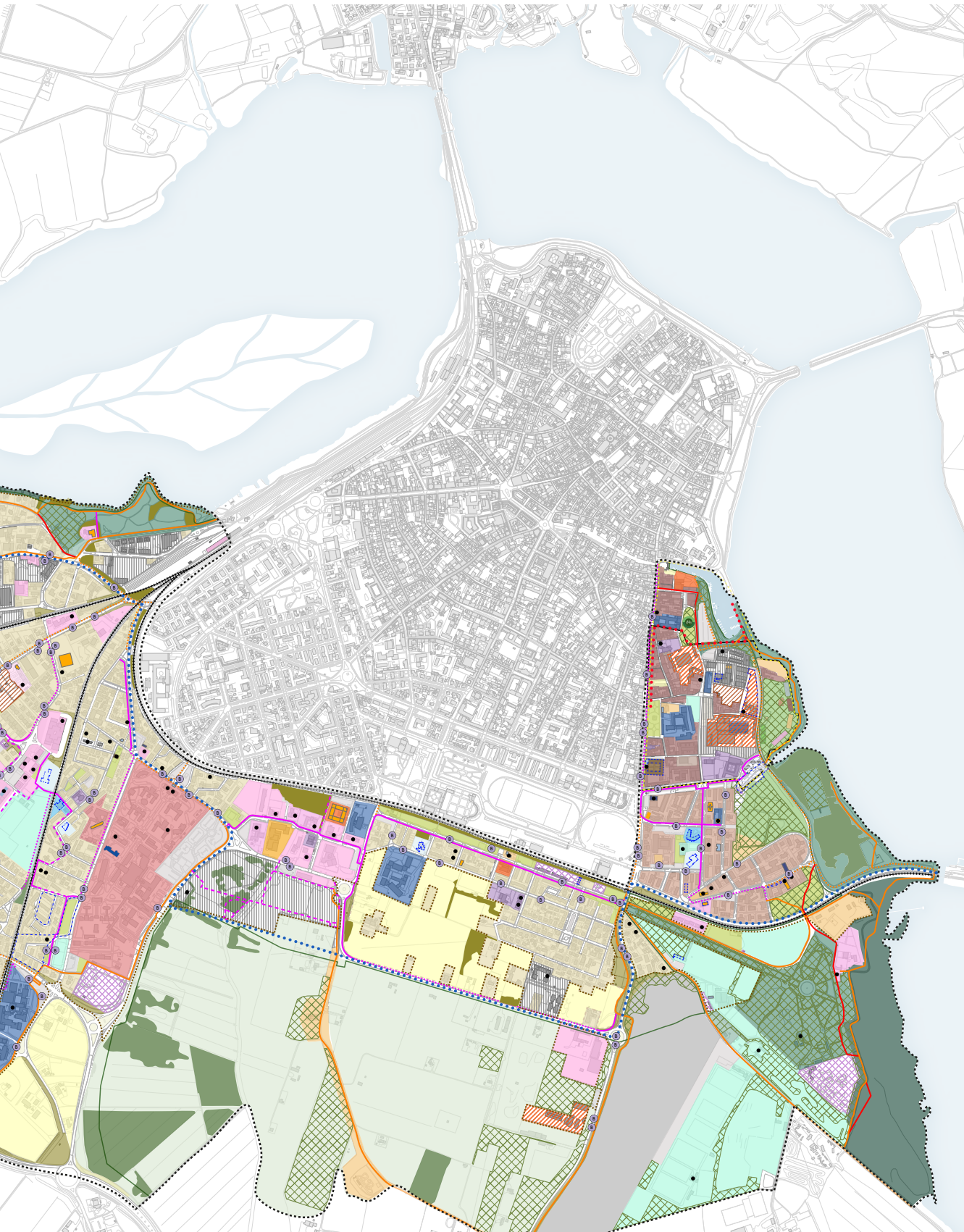
A queste si aggiunge anche l'individuazione di aree destinate all'agricoltura, di valore paesaggistico-ambientale ed ecologico e quelle non soggette a trasformazione urbanistica. In particolare, per l'analisi svolta, si è fatto affidamento al documento compreso nel piano che riguarda le **"Modalità di intervento per destinazioni d'uso"**, il quale permette di focalizzarsi sul sistema insediativo consolidato e sul territorio agricolo circostante, ponendo particolare attenzione alle aree in cui sono previste delle **trasformazioni**. Anche in questo caso è possibile avere una previsione a lungo termine delle modifiche che saranno attuate sul tessuto urbano e delle varie politiche già programmate; per esempio, ci sono aree soggette a piani di completamento in ambito urbano, ambiti dismessi o degradati da assoggettare a recupero o riqualificazione, comparti assoggettati a strumento attuativo approvato o a titolo edilizio convenzionato. Tutte queste possibilità di **trasformazione** rappresentano un punto di partenza nell'area di progetto in quanto definiscono delle zone che necessitano di essere sviluppate e che devono per questo essere integrate con nuove politiche urbanistiche. La lettura della **sostenibilità urbana** prevede, dunque, la combinazione di elementi differenti che devono interagire tra di loro per permettere di realizzare delle città più sostenibili, che cercano di perseguire anche gli obiettivi prefissati dall'Agenda 2030.

### 3.4.1 MAPPA GENERALE DELLA SOSTENIBILITÀ URBANA

La **sostenibilità urbana** è rappresentata in questa mappa mediante l'inserimento di elementi che derivano da documenti contenuti nel piano dei servizi e quello delle regole, ai quali si aggiungono anche informazioni ricavate da indagini dirette. Tali elementi sono stati suddivisi in questa analisi in tre differenti categorie che rispecchiano le loro peculiarità: insediamento urbano, paesaggio ed infrastrutture. Nella prima categoria, quella dell'**insediamento urbano**, sono rappresentati tutti gli elementi che caratterizzano la struttura della città. In particolare, si individuano i servizi materiali e immateriali, il sistema consolidato urbano, i nuclei di antica formazione e tutte le trasformazioni che sono applicate al tessuto urbano consolidato. Nella seconda categoria, dedicata al **paesaggio**, sono racchiusi, invece, gli elementi che caratterizzano il territorio con particolare attenzione alle tutele che lo preservano. Rientrano in questa divisione le diverse tipologie di verde, gli habitat naturali e semi-naturali, le aree agricole di particolare valore produttivo e paesistico, i punti di approdo turistici e le protezioni definite dall'UNESCO. Infine, nell'ultima categoria, ossia quella delle **infrastrutture**, rientrano tutti gli elementi che si legano al tema della mobilità come per esempio i percorsi ciclabili, le fermate degli autobus, la rete ferroviaria, le fermate di bike-sharing e le aree di limitazione 30. Nelle pagine seguenti tali categorie sono riportate **separatamente** al fine di mostrare in modo chiaro e dettagliato la visione della sostenibilità urbana nella periferia sud di Mantova.






0 km 0,25 0,5 1 km








### 3.4.2 INSEDIAMENTO URBANO






#### Sistema urbano consolidato

-  Perimetro dei nuclei di antica formazione A3 | Aree con caratteristiche di continuità con l'area Unesco; A4 | Borgo Angeli
-  Aree residenziali di antica formazione
-  Perimetro del tessuto urbano consolidato

#### Tessuti consolidati al di fuori del nucleo antico

-  Area residenziale di Valletta Valsecchi
-  Altre aree residenziali
-  Aree per attività economiche





#### Trasformazione del tessuto consolidato

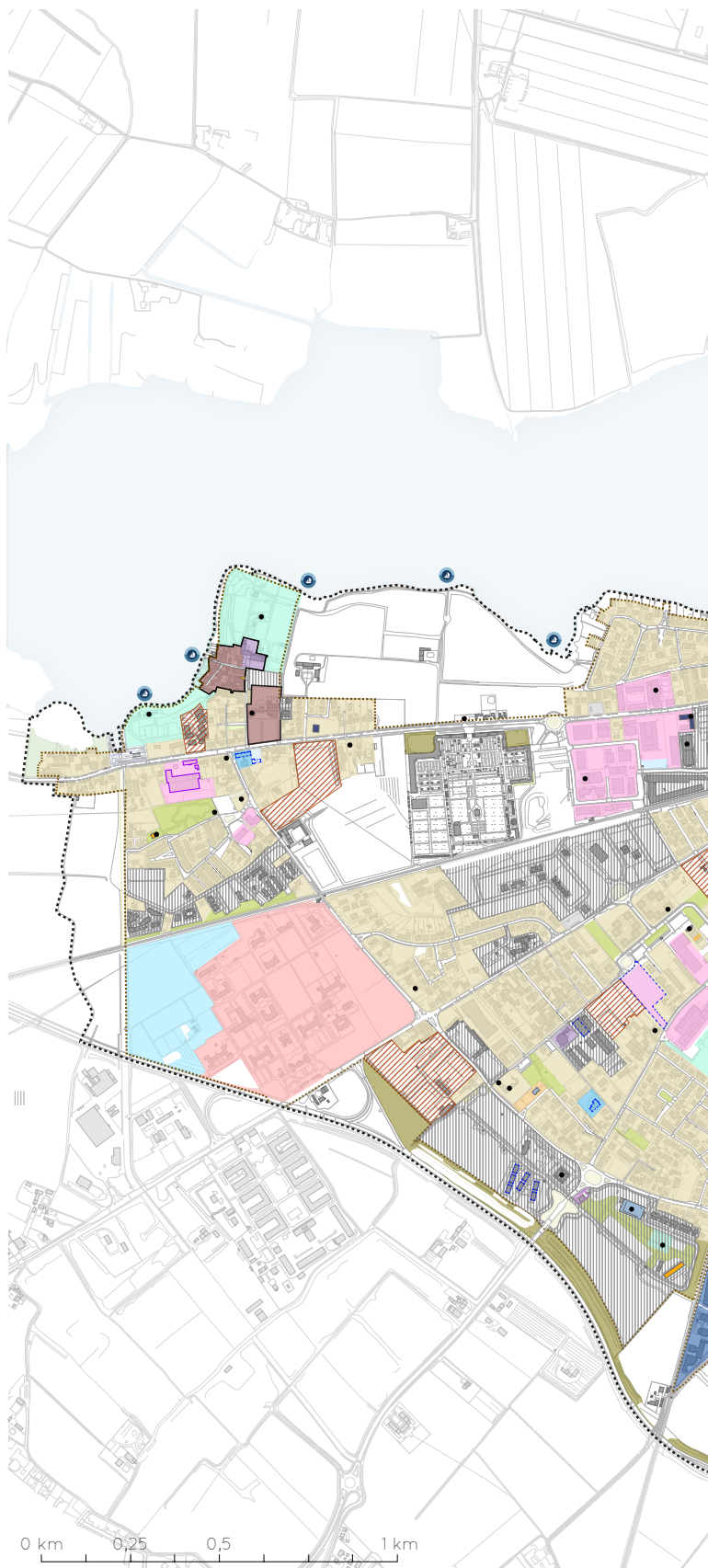
-  Aree soggette ad uno strumento di attuazione approvato o a titolo edilizio
-  Piano di completamento urbano
-  Aree dismesse o degradate da riqualificare e rigenerare
-  Edifici produttivi da riconvertire
-  Aree con progetto attivo approvate dal Comune

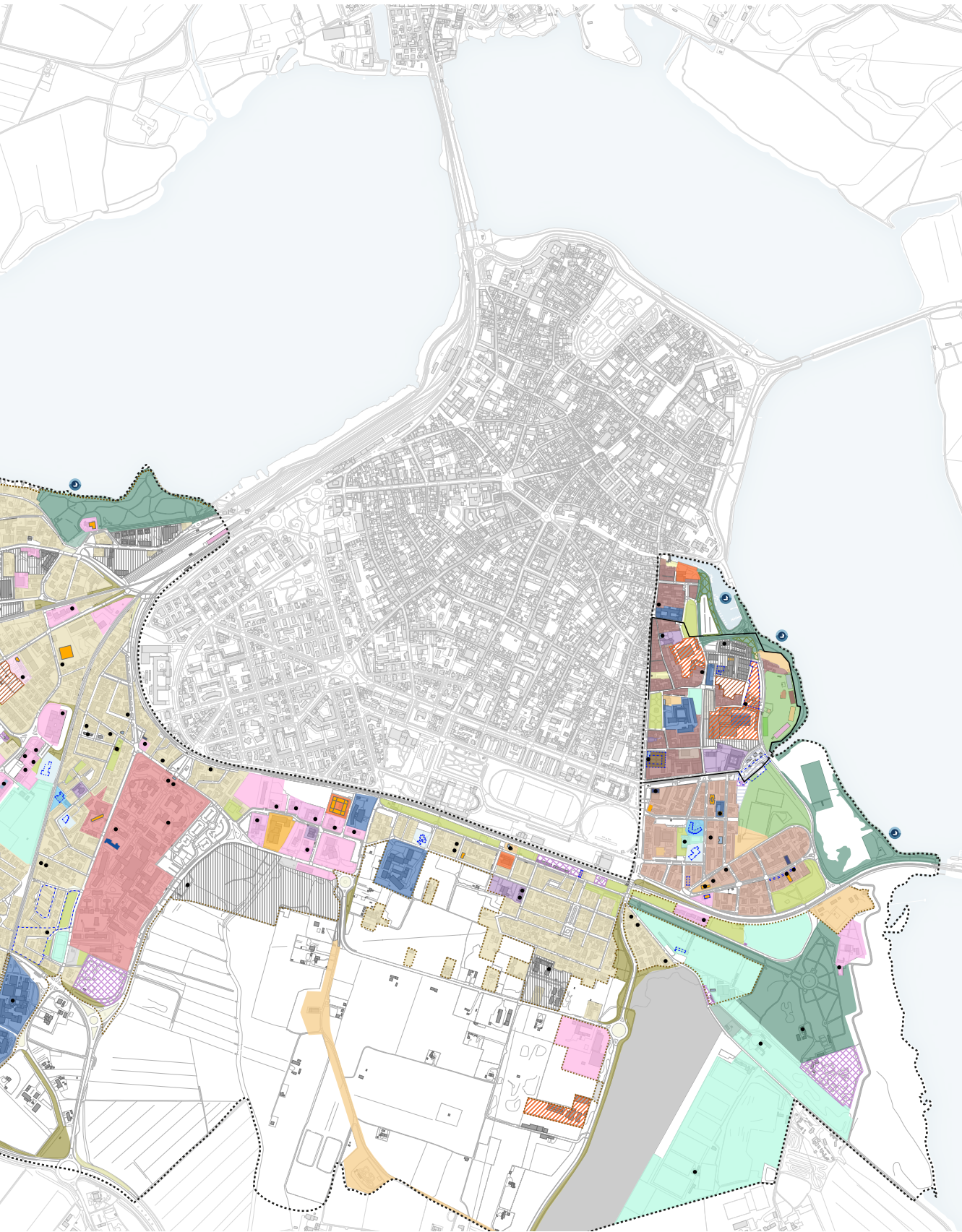
#### Aree ed attrezzature di interesse pubblico

-  Asili nido
-  Scuole primarie
-  Scuole secondarie di secondo grado
-  Università
-  Ricerca scientifica e centri di ricerca
-  Sviluppo, formazione, innovazione, impresa
-  Sicurezza
-  Istituzioni amministrative e giudiziarie
-  Altre cariche pubbliche o di interesse pub.
-  Servizi per la cultura
-  Teatri
-  Librerie ed archivi
-  Servizi per il tempo libero e il turismo
-  Attrezzature sportive
-  Verde urbano
-  Verde territoriale
-  Verde di quartiere
-  Verde di arredo urbano
-  Verde di mitigazione ambientale
-  Eliporto
-  Ospedale o centri sanitari
-  Sede centrale, distretti e servizi ASL
-  Case di cura per anziani
-  Altri servizi sanitari e sociali
-  Attrezzature religiose
-  Infrastrutture tecnologiche
-  Opere idrauliche
-  Cimitero

#### Servizi immateriali

-  Attori (associazioni)
-  Spazi per le attività sociali
-  Spazi di aggregazione
-  Attività commerciali della comunità







### 3.4.3 PAESAGGIO

#### Terreno agricolo

- Aree agricole di valore paesaggistico
- Aree agricole di valore produttivo
- Aree agricole di interazione
- Aree agricole soggette a trasformazione

#### Aree di non trasformazione

- Laghi e corsi d'acqua principali
- Habitat naturali e semi-naturali
- Punti di approdo turistico

#### Tutela del paesaggio ed altre protezioni

- Core zone Unesco
- Buffer zone Unesco
- Parco Regionale del Mincio
- Buffer zone del cimitero

#### Tipi di vegetazione

- Bosco
- Giardini
- Alberi

Questa mappa vuole mostrare più nel dettaglio tutti gli elementi che caratterizzano il **paesaggio** della periferia. Essa, infatti, mette in evidenza una relazione molto forte tra la parte urbanizzata e quella invece rurale che rende la periferia un luogo completamente differente dal centro della città. Ponendo attenzione sulla parte rurale, inoltre, si nota come essa sia caratterizzata sia da aree agricole che possiedono valori paesaggistici, produttivi o di interazione, sia da altre soggette a **trasformazione**, ossia aree che possono essere modificate nel tempo ed essere dedicate ad altre attività. A queste si contrappongono anche le aree di **non trasformazione** che essendo soggette a piani di tutela non possono essere modificate; ciò avviene per esempio nelle zone che rientrano nella Core e nella Buffer zone dell'UNESCO, nella buffer del Cimitero e nelle zone di habitat naturali e semi-naturali. Infine, per definire al meglio quale sia il paesaggio della periferia si è deciso di aggiungere anche le aree dedicate ai **boschi**, ai **giardini** e in cui si registra una presenza di **alberi**. Come si vede dalla mappa, questi elementi spesso si concentrano in prossimità dei laghi e nelle zone di valore paesistico.

0 km 0,25 0,5 1 km


















### 3.4.4 INFRASTRUTTURE

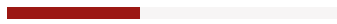



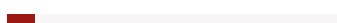

#### Trasporto pubblico locale

-  Fermate della linea GAU
-  Bike-sharing

#### Sistemi infrastrutturali

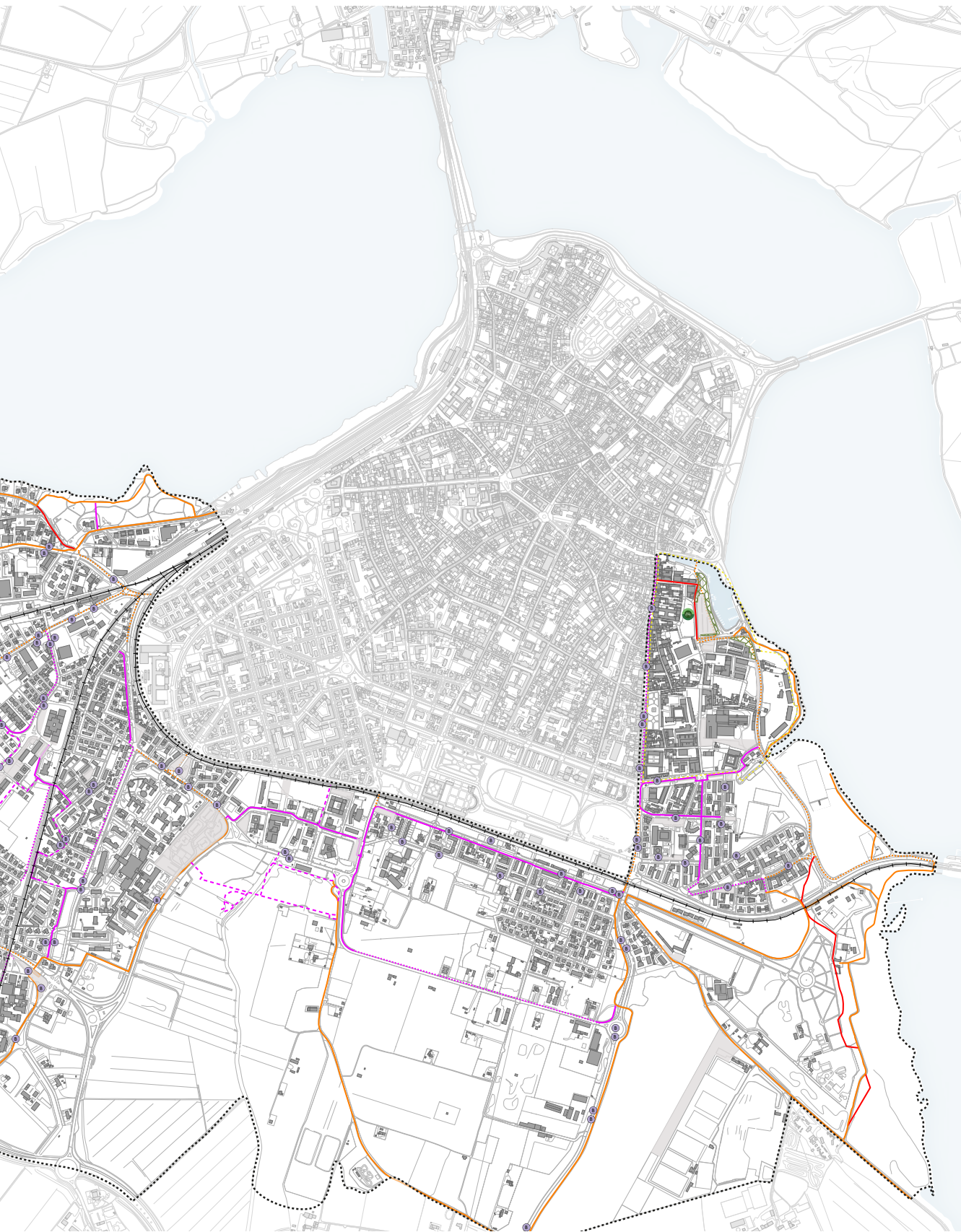
-  Ferrovia
-  Percorsi ciclabili e pedonali esistenti per la fruizione del paesaggio
-  Percorsi ciclabili e pedonali pianificati per la fruizione del paesaggio
-  Percorsi ciclabili e pedonali urbani e di quartiere esistenti
-  Percorsi ciclabili e pedonali urbani e di quartiere pianificati
-  Percorsi ciclabili e pedonali urbani e di quartiere programmati
-  Altri percorsi ciclabili e pedonali esistenti
-  Aree con limitazioni 30
-  Parcheggi e aree di sosta

In questa mappa è possibile vedere le diverse **infrastrutture** che si distribuiscono all'interno della periferia mantovana, tra cui per esempio la ferrovia e i percorsi pedonali e ciclabili. È interessante mostrare che di quest'ultimi non è rappresentato solo il percorso esistente, ma si evidenziano anche quelli programmati o solamente pianificati. Questo permette di intuire che le politiche che si vogliono attuare tengono conto anche di una visione futura della città legata al continuo miglioramento e alla sostenibilità. Inoltre, essendo le infrastrutture degli elementi che si radicano e determinano la conformazione del territorio, si sono voluti riportare alcuni dati derivanti da delle analisi personali che ne indicano la loro **estensione**. I primi tre elementi rappresentano delle aree, mentre i secondi tre solo degli elementi lineari.

Parcheggio		151.559 m <sup>2</sup>
Area pedonale		134.324 m <sup>2</sup>
Zona 30   ZTL		324.920 m <sup>2</sup>
Percorsi ciclo-pedonali		34.126 m
Linea ferroviaria		5.659 m
Linee autobus		51.491 m

0 km 0,25 0,5 1 km

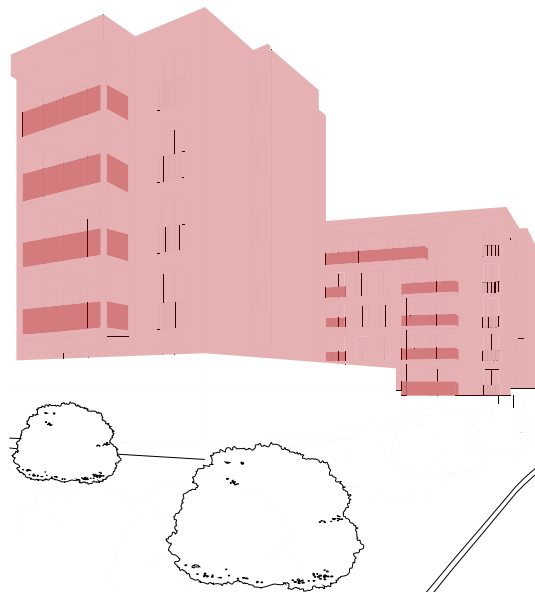




### 3.5 CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ DELLA PERIFERIA SUD DI MANTOVA

Al fine di comprendere quale sia la **strategia progettuale** adeguata da applicare nella periferia di Mantova per favorire la prossimità e tutto ciò che essa ne comporta, è necessario definire quali siano le caratteristiche che contraddistinguono questo tessuto urbano e che a volte lo valorizzano mentre altre lo sminuiscono. Questa analisi è stata eseguita dopo quella del policentrismo, della crescita insediativa e della sostenibilità urbana in quanto prima di tutto è stato necessario indagare il tessuto urbano in tutte le sue peculiarità derivanti anche da delle **permanenze storiche**, puntuali e lineari, molto forti che hanno determinato la crescita e la struttura del territorio stesso e di conseguenza anche quella della popolazione. Inoltre, attraverso lo studio della **sostenibilità urbana** si è potuto conoscere tutte le politiche che sono in atto o che sono programmate in futuro nell'area di progetto, le quali permettono di comprendere quale sia la direzione che si vuole intraprendere per raggiungere i nuovi obiettivi di prossimità e di sostenibilità. Dunque, a partire da queste analisi si sono individuate all'interno del territorio delle **criticità** e delle **opportunità** che permettono di intuire realmente le necessità dell'area e che rappresentano il punto di partenza per la vera e propria fase di progettazione. Iniziando dai concetti più in generale, per **criticità** si intende una condizione che a causa di differenti fattori critici presenta delle problematiche che influenzano le situazioni. A partire da questa definizione, dunque, si sono individuate all'interno della periferia mantovana tutte quelle situazioni che rappresentano, per essa e per chi ci abita, delle difficoltà e che talvolta ne influenzano il modo di vivere. Le aree degradate o dismesse, gli edifici abbandonati, i percorsi pedonali e ciclabili non sicuri, la mancanza di servizi primari, l'omogeneità residenziale, l'abusivismo, gli atti vandalici, il degrado dello spazio pubblico e le infrastrutture che dividono il territorio in parti non omogenee di città, rappresentano delle criticità per la periferia di Mantova in quanto, come spesso accade, evidenziano una condizione di **degrado urbano** e **disagio sociale** che rendono queste aree non sicure anche per le persone che vi ci vivono o che si vogliono trasferire. Spicca come elemento di degrado, per esempio, il **complesso Ex Robinie** nel quartiere di Borgochiesanuova, a sud-ovest del centro storico, composto da

sette palazzine più una torre che sono state costruite a partire dal 2008, ma non sono mai state terminate. Per questo nel tempo sono divenute oggetto di occupazione abusiva e atti vandalici che hanno portato ad una situazione di degrado e di insicurezza sempre più marcata. Ad oggi solo **due** delle sette **palazzine** e la **torre** sono in fase di recupero in quanto supportate da progetti di privati; le altre **cinque**, invece, versano ancora in una condizione di estremo abbandono, sia per quanto riguarda i corpi di fabbrica sia per le aree esterne in cui si ha un'elevata sporcizia ed incuria.

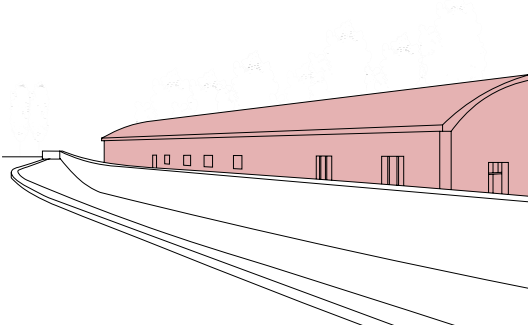


83. Rappresentazione del complesso Ex Robinie

Questo complesso, però, può essere visto anche come un'**opportunità** in quanto recentemente è stato proposto un progetto, intitolato "PINQUA", che si inserisce nel percorso già avviato dall'amministrazione comunale e dai vari soggetti privati per migliorare la qualità della vita nel quartiere di Borgochiesanuova e di Due Pini. Ciò che ci interessa in questo caso della proposta progettuale è l'idea della riqualificazione di 77 alloggi in stato di degrado che possono essere messi a disposizione per tutti gli abitanti a prezzi accessibili. Sebbene però, tale iniziativa definisce un'opportunità futura per il quartiere, ad oggi tale complesso rappresenta ancora un'importante **criticità**. Lo stesso avviene con le aree dismesse **Ex Ceramica** di Fiera Catena localizzate in prossimità delle sponde del Lago Inferiore. Anche in questo caso, sebbene sia già in atto il progetto "Mantova Hub" che prevede la riqualificazione degli edifici dismessi e degradati del territorio di mezzo,



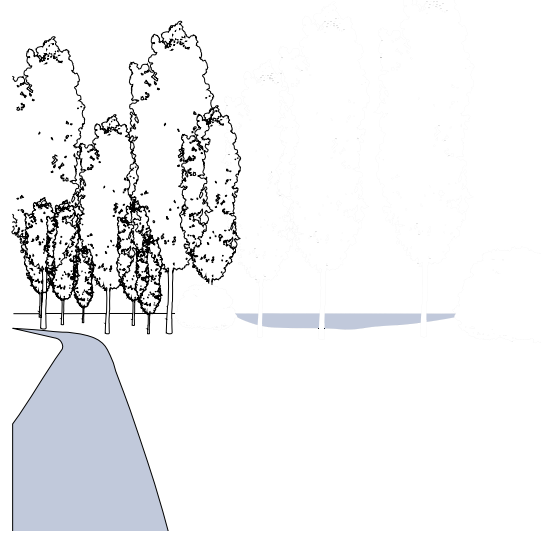
questi ultimi rappresentano ancora una forte **criticità** per il territorio mantovano in quanto definiscono un'area della città completamente degradata ed abbandonata. Anche in questo esempio si ha, dunque, una compresenza di elementi di criticità ed opportunità che possono interagire tra di loro nella progettazione successiva.



84. Rappresentazione delle aree dismesse Ex Ceramica di Fiera Catena

Esistono poi altre situazioni puntuali difficili e critiche, spesso legate anche a questioni di sicurezza in cui le persone si sentono in pericolo. Uno dei tanti casi è rappresentato per esempio dal **sottopasso** che collega Te Brunetti con l'area adiacente a Palazzo Te. In questa situazione, sebbene l'area esterna al passaggio sia stata riqualificata recentemente e sia ben tenuta, il collegamento al di sotto della ferrovia è molto buio, soprattutto nelle ore notturne, e dunque difficilmente percorribile in quanto considerato un **luogo non tanto sicuro** dalle persone. Come è stato accennato prima però, esistono anche molte **opportunità** che la periferia di Mantova ha da offrire, specialmente per quanto riguarda i progetti futuri. Anche in questo caso è necessario capire cosa significa in termini generali questo vocabolo; per **opportunità** si intende, infatti, una condizione o circostanza appropriata e vantaggiosa al concretizzarsi di un'azione. A partire da questo significato, traslato in termini urbanistici ed in particolare nell'area di progetto, si sono identificate nel territorio tutte le situazioni urbane favorevoli al miglioramento della qualità di vita del quartiere che possono essere sfruttate anche come **potenzialità** durante la fase successiva di progetto. La presenza di aree soggette ad un piano di completamento o di uno strumento di attuazione approvato, di aree agricole di interazione, di percorsi pedonali e ciclabili esistenti e futuri, i progetti pianificati dall'amministrazione comunale, le tutele sul paesaggio ed infine la

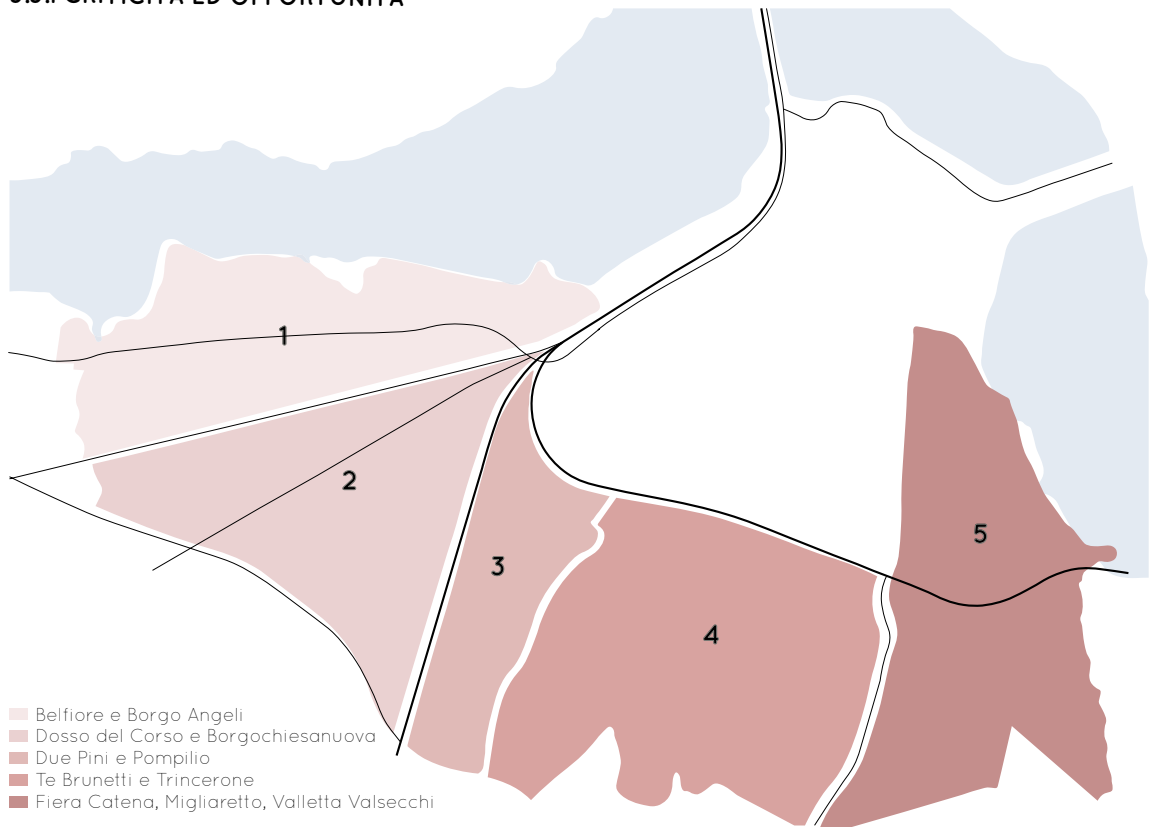
presenza delle infrastrutture che collegano la periferia a tutto ciò che le circonda è da considerarsi un'opportunità da sfruttare in quanto in grado di far rivivere parti di città che attualmente sembrano spente e migliorare di conseguenza anche la qualità della vita che in essa si instaura. Per comprendere al meglio come sono state individuate le opportunità della zona durante l'analisi si vuole perciò riportare qualche esempio efficace. Il **percorso ciclabile panoramico** che inizia a Borgo Angeli e prosegue a Belfiore, passando per il parco Calistenico e quello di Belfiore, rappresenta un esempio di come un semplice percorso immerso nella vegetazione possa divenire un'opportunità per le persone che decidono di trascorrere il loro tempo libero all'aria aperta. In questo caso, la peculiarità è che il percorso si trova in prossimità del Lago e dunque riesce a connettere diversi elementi del paesaggio tra di loro, creando un'armonia.



85. Rappresentazione del percorso ciclabile panoramico tra Borgo Angeli e Belfiore

Inoltre, le **opportunità** si legano soprattutto a progetti che sono in programma e che dovranno essere realizzati negli anni. Esse comprendono principalmente aree o edifici degradati, dismessi ed in stato di abbandono che devono essere **riqualificati** al fine di proporre nuovi programmi all'interno della città. Questo avviene, per esempio, per la riqualificazione della scuola primaria Collodi a Pompilio e l'asilo nido con la scuola primaria Rodari a Te Brunetti. Tali soluzioni rappresentano solo alcuni esempi delle criticità e delle opportunità che si sono identificate nel territorio della periferia mantovana; tutte le altre sono descritte nelle pagine successive.

## 3.5.1 CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ



86. Schema che rappresenta la divisione in quartieri per l'analisi delle criticità ed opportunità

Per l'analisi delle criticità e delle opportunità si sono identificate nel territorio **5 aree urbane** che combinano assieme i quartieri della città, ossia le unità amministrative definite in modo statistico, che rappresentano il punto di partenza per la definizione successiva dei sistemi urbani di prossimità. Tale divisione, non identifica già degli ambiti che condividono le stesse peculiarità, ma considera solo le **permanenze storiche** del tessuto urbano che rappresentano delle vere e proprie tracce del passato da rispettare; nel caso della periferia sud di Mantova sono le linee ferroviarie e quelle stradali a definire l'assetto del territorio da anni. A partire, dunque, da queste considerazioni, la **prima area** che si individua è quella che considera i quartieri di Belfiore e Borgo Angeli in quanto entrambi affacciano sulle sponde del Lago Superiore e sono delimitati a sud dalla linea ferroviaria. Questo primo sistema è diviso a sua volta dalla provinciale via Cremona, una strada molto trafficata che tiene separate due parti molto diverse degli stessi quartieri. La **seconda area**, invece, tiene insieme i quartieri di Dosso del Corso e Borgochiesanuova; anche in questo caso, il sistema urbano è delimitato in modo netto dalle due linee ferroviarie e dalla

Tangenziale sud. Questa zona, rispetto alle altre, è quella che ha meno possibilità di espansione nel territorio circostante in quanto è limitata da infrastrutture su tutti e tre i lati. La **terza area** è quella in cui si trova, invece, l'ospedale "Carlo Poma". Essa raggruppa in particolare i quartieri di Due Pini e Pompilio delimitati anch'essi da due linee ferroviarie: una che li divide dal quartiere di Borgochiesanuova e una, invece, che li separa dal centro della città. Quest'ultima divisione caratterizza anche la **quarta area**, ossia quella di Te Brunetti e dell'area del Trincerone; in questa si combinano principalmente le zone residenziali con quelle di valore paesistico. Infine, la **quinta area** è quella che considera tre quartieri molto differenti tra di loro, cioè Fiera Catena, Valletta Valsecchi e la zona del Migliaretto. In questo caso non è stata considerata la linea ferroviaria di mezzo come elemento di separazione in quanto si voleva mettere in relazioni i quartieri più urbanizzati che risentono della loro posizione vicino al centro con quello invece più rurale di Migliaretto. A partire da questi 5 ambiti si sono stilate delle liste di criticità ed opportunità che diventano un punto di partenza per la scelta dell'area di progetto nella fase successiva.

Inoltre, dato che molte delle criticità e delle opportunità che si riscontrano sono presenti in più di un quartiere, si è deciso di definire all'inizio una **lista generale** che consideri le caratteristiche comuni di tutta l'area di progetto; successivamente, invece, sono state divise

tutte le criticità e le opportunità specifiche per ogni area urbana individuata. Le prime generali sono contraddistinte da una **lettera**, mentre le altre, divise per aree, con un **numero**. Questo permette, dunque, una lettura più chiara della tavola delle criticità ed opportunità.

## Caratteristiche generali di tutta l'area della periferia di Mantova

<b>criticità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>a</b> Area molto vasta con mancanza di servizi pubblici primari e secondari per i cittadini all'interno dell'area di analisi, comprese le scuole per i bambini del quartiere;</li> <li><b>b</b> Mancanza di aree verdi e parchi in prossimità dell'area residenziale e di collegamenti tra di essi;</li> <li><b>c</b> Area prevalentemente residenziale con poche aree commerciali;</li> <li><b>d</b> Assenza di stazioni di bike-sharing;</li> <li><b>e</b> Nessuna limitazione della zona Z30 (solo a Valletta Valsecchi, Fiera Catena e Borgo Angeli);</li> <li><b>f</b> Piste ciclabili e pedonali scarsamente collegate in tutta la periferia;</li> <li><b>g</b> Scarsa permanenza storica rispetto al passato.</li> </ul>	<b>opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>a</b> Presenza della linea di autobus "GAU" che attraversa il quartiere e ferma anche in prossimità dei servizi;</li> <li><b>b</b> Presenza di piste ciclabili e pedonali completate, pianificate e programmate;</li> <li><b>c</b> Presenza di un gran numero di servizi immateriali a servizio dei cittadini dei quartieri;</li> <li><b>d</b> Presenza di aree soggette a strumento attuativo approvato o a titolo edilizio convenzionato;</li> <li><b>e</b> Presenza di aree agricole di valore produttivo;</li> <li><b>f</b> Presenza di aree agricole di interazione utilizzabili in futuro;</li> <li><b>g</b> Presenza della Buffer zone Unesco che comprende alcune parti dell'area di progetto;</li> <li><b>h</b> Presenza del Parco Regionale del Mincio;</li> <li><b>i</b> Presenza di aree soggette al piano di completamento urbano;</li> <li><b>l</b> Presenza di aree dedicate a impianti sportivi per i cittadini;</li> <li><b>m</b> Alcuni imbarcaderi bagnati dalle acque del lago con anche ormeggi per barche.</li> </ul>
------------------	---	--------------------	---

### 1. Area di Belfiore e Borgo Angeli

<b>criticità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>1</b> Presenza della SS10 Padana Inferiore (Via Cremona), strada a scorrimento veloce, che divide i quartieri di Belfiore e Borgo Angeli in due parti; nel caso di Belfiore divide l'area commerciale da quella residenziale, mentre nel caso di Borgo Angeli divide il nucleo vecchio da quello nuovo;</li> <li><b>2</b> Presenza del cimitero di Borgo Angeli, che definisce anche un'area di protezione inutilizzabile intorno ad esso;</li> <li><b>3</b> Pochi passaggi a livello che permettono di andare dai quartieri Belfiore e Borgo Angeli al Dosso del Corso e alle zone limitrofe;</li> <li><b>4</b> Area a sud del quartiere di Belfiore prevalentemente industriale e commerciale completamente separata dalla parte residenziale del quartiere;</li> <li><b>5</b> Presenza di una pista ciclabile e pedonale che passa lungo via Cremona, molto trafficata e pericolosa;</li> <li><b>6</b> Presenza di un edificio produttivo dismesso ed abbandonato in stato di degrado.</li> </ul>	<b>opportunità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>1</b> Presenza del nucleo antico del quartiere Borgo Angeli (A4);</li> <li><b>2</b> Presenza di due parchi a Belfiore: il Parco di Belfiore e il Parco di Calistenico;</li> <li><b>3</b> Presenza di un edificio produttivo da riqualificare;</li> <li><b>4</b> Presenza di un'area agricola di valore paesaggistico nella parte vecchia di Borgo Angeli;</li> <li><b>5</b> Presenza di una pista ciclabile panoramica che parte da Borgo Angeli e attraversa anche il Parco di Belfiore e il Parco di Calistenico a Belfiore;</li> <li><b>6</b> Presenza di un'area di habitat naturale o seminaturale in prossimità delle sponde del Lago Superiore a Belfiore;</li> <li><b>7</b> Presenza della SS10 Padana Inferiore (Via Cremona), strada a scorrimento veloce, che connette Mantova con Cremona;</li> <li><b>8</b> Area a sud del quartiere Belfiore prevalentemente industriale e commerciale diviso dalla zona residenziale.</li> </ul>
------------------	--	--------------------	---

## 2. Area di Dosso del Corso e Borgochiesanuova

criticità

- 7 Area caratterizzata dalla presenza di 5 edifici incompiuti in stato di degrado e abbandono;
- 8 Area il cui perimetro è delimitato dalla permanenza storica delle linee ferroviarie e dalla presenza della Tangenziale sud;
- 9 Presenza di brevi tratti di pista ciclabile attualmente realizzati e non collegati tra loro all'interno dell'area;
- 10 Presenza di un solo passaggio a livello che collega l'intera area con i quartieri Due Pini e Pompilio, uno con il quartiere Borgo Angeli e uno con il quartiere Belfiore. Questi ultimi due passaggi rappresentano delle permanenze storiche;
- 11 Area destinata a servizi generali di interesse pubblico completamente vuota in prossimità della Tangenziale sud.

opportunità

- 9 Area sottoposta a strumento attuativo approvato, ovvero "PINQUA", per la riqualificazione di 5 edifici;
- 10 Area di antica formazione completamente dedicata ad attività commerciali in prossimità della Tangenziale sud;
- 11 Area sottoposta a strumento attuativo approvato, ovvero "PINQUA", per la realizzazione di una nuova scuola primaria;
- 12 Edifici sottoposti al progetto "Qualità abitare" per la riqualificazione di 2 spazi commerciali di proprietà ALER;
- 13 Edificio sottoposto al progetto "AXEL" per l'installazione dell'impianto fotovoltaico;
- 14 Area destinata a servizi generali di interesse pubblico completamente vuota in prossimità della Tangenziale sud che può essere riutilizzata per promuovere nuove attività.

## 3. Area di Due Pini e Pompilio

criticità

- 12 Area caratterizzata principalmente dalla presenza dell'ospedale "Carlo Poma" e dei relativi servizi;
- 13 Mancanza di collegamenti stradali di attraversamento della ferrovia tra il quartiere di Pompilio e quello di Borgochiesanuova;
- 14 Presenza di brevi tratti di pista ciclabile attualmente realizzati che non sono collegati tra loro all'interno dell'area.

opportunità

- 15 Presenza di due grandi scuole secondarie superiori vicino alla linea ferroviaria;
- 16 Presenza di un'area dedicata alle infrastrutture tecnologiche;
- 17 Area sottoposta a strumento attuativo approvato, ovvero "PINQUA", per il recupero di 13 alloggi all'interno di edifici diversi;
- 18 Area sottoposta a strumento attuativo approvato, ovvero "PINQUA", per la riqualificazione degli spazi comuni del quartiere Due Pini;
- 19 Riqualificazione della Scuola Collodi.

## 4. Area di Te Brunetti e Trincerone

criticità

- 15 Area residenziale completamente separata dall'area commerciale del quartiere;
- 16 Area in gran parte separata dal centro storico di Mantova per la presenza della linea ferroviaria;
- 17 Presenza di edifici e di un'area in stato di abbandono e degrado.

opportunità

- 20 Presenza di un'area commerciale con diversi servizi pubblici secondari per i cittadini;
- 21 Presenza di infrastrutture tecnologiche;
- 22 Presenza di una pista ciclo-pedonale in prossimità della strada del Trincerone;
- 23 Presenza di un'area agricola di valore paesaggistico al di sotto del quartiere Te Brunetti in prossimità del fiume;
- 24 Presenza di un'area degradata soggetta a recupero e rigenerazione nella parte sottostante il quartiere Te Brunetti;
- 25 Riqualificazione della scuola Rodari e creazione di un nuovo asilo.



## 5. Area di Fiera Catena, Valletta Valsecchi e Migliaretto

criticità

- 18 L'area di Migliaretto è divisa da Valletta Valsecchi dalla linea ferroviaria e quindi ha solo due collegamenti stradali e pedonali accessibili;
- 19 Assenza di linee di autobus "GAU" nell'area di Migliaretto;
- 20 Presenza di un eliporto a Migliaretto;
- 21 Presenza di aree ed edifici degradati nel centro di Fiera Catena.

opportunità

- 26 Presenza del bike-sharing a Fiera Catena;
- 27 Presenza di un porto a Fiera Catena;
- 28 Presenza di aree degradate soggette a riqualificazione nel centro di Fiera Catena. Il progetto attivo ad oggi è il "Mantova Hub", che comprende gli edifici in prossimità della riva del Lago;
- 29 Presenza di un'area di habitat naturale e seminaturale nell'area del Migliaretto e adiacente all'argine del Mincio;
- 30 Presenza di infrastrutture tecnologiche;
- 31 Presenza della zona Core Unesco nel nucleo di antica formazione;
- 32 Presenza della limitazione Z30 in Fiera Catena;
- 33 Installazione di un nuovo impianto fotovoltaico sulla Frank School;
- 34 Riqualificazione dell'edificio oggetto del progetto "La scuola genera futuro";
- 35 Realizzazione di un Pump Truck esterno;
- 36 Creazione di hub nelle scuole;
- 37 Presenza di un nucleo antico a Fiera Catena;
- 38 Presenza di una pista ciclabile panoramica;
- 39 Possibilità di usare questo spazio come parco.

Nella mappa riportata nella pagina seguente, dunque, sono state identificate tutte queste **criticità** ed **opportunità** con l'utilizzo di due colori: il rosso per le prime ed il blu per le seconde. Questa divisione permette di comprendere quali siano i punti di debolezza e quali, invece, di forza della periferia sud di Mantova. Talvolta, però, esistono situazioni, come è stato precedentemente illustrato, che presentano in contemporanea una criticità ed un'opportunità; per questi casi, si è deciso di utilizzare due retini sovrapposti che indicano la duplice funzione di quell'area. Considerando ciò che è stato identificato, le criticità si presentano in quantità minore rispetto alle opportunità. Esse, infatti, considerano maggiormente i problemi legati alle infrastrutture e le divisioni nel territorio che tali elementi creano, ai passaggi di livello, alla mancanza di servizi, all'assenza delle stazioni di bike-sharing e delle fermate autobus; dunque, più in generale alla **mobilità**. Per quanto riguarda le opportunità, invece, esse fanno riferimento alla presenza di aree soggette a progetti attivi promossi dal comune di Mantova, tra cui rientrano, per esempio, le aree soggette a piani di completamento e di strumenti di attuazione approvati, di aree

agricole di interazione, di aree commerciali e produttive ed infine di percorsi pedonali e ciclabili esistenti e futuri. Perciò, mentre nel caso delle **criticità** si vuole mettere in luce le debolezze che attualmente sono individuabili nel territorio, per quanto riguarda le **opportunità**, invece, si vuole non solo descrivere ciò che è presente, ma considerare anche quello che è pianificato e programmato per il futuro della periferia da enti pubblici o privati. Questa fase è necessaria per la realizzazione del progetto che si vuole ipotizzare per tale area, in quanto permette di comprendere sia la reale situazione in cui versa la periferia al giorno d'oggi, ma anche le strategie e le visioni future che si vogliono attuare nei quartieri al fine ultimo del miglioramento della qualità della vita delle persone che ci abitano. Perciò la mappa successiva rappresenta il **punto di partenza** per la definizione del progetto ed in particolare di alcuni sistemi di prossimità urbana che si vogliono identificare nel territorio, i quali devono essere collegati come delle polarità e delle centralità nel progetto al fine di creare una periferia ben connessa con ciò che la circonda e che definisce un nuovo policentrismo tra tutti i quartieri ed il centro storico.

### 3.5.2 MAPPA GENERALE DELLE CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ

#### Opportunità

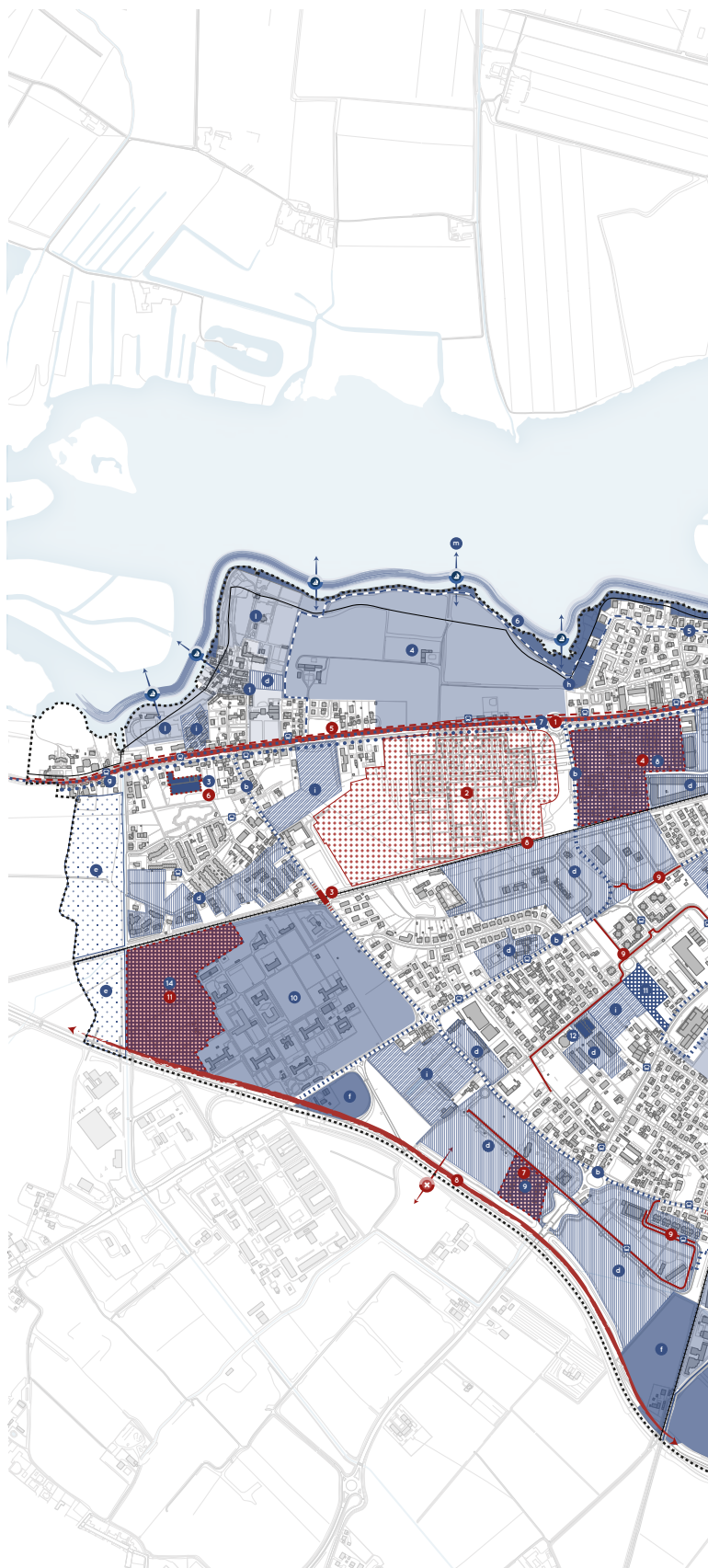
- Nucleo di antica formazione
- Attrezzature sportive
- Area con particolare valore paesistico
- Distretto sanitario
- Aree agricole di interazione
- Habit naturali e semi-naturali
- Edificio da riconvertire
- Aree soggette a uno strumento di attuazione approvato o a un titolo edilizio
- Aree soggette al piano di completamento urbano
- Aree agricole di valore produttivo
- Progetti di riqualificazione attivati dal comune di Mantova
- Core zone UNESCO
- Buffer zone UNESCO
- Infrastrutture tecnologiche
- Parco pubblico
- Parco Regionale del Mincio
- Percorsi ciclo-pedonali esistenti
- Percorsi ciclo-pedonali panoramici
- Percorsi ciclo-pedonali in programma
- Lago
- Porto
- Ormeggi per barche
- Fermate autobus

#### Criticità

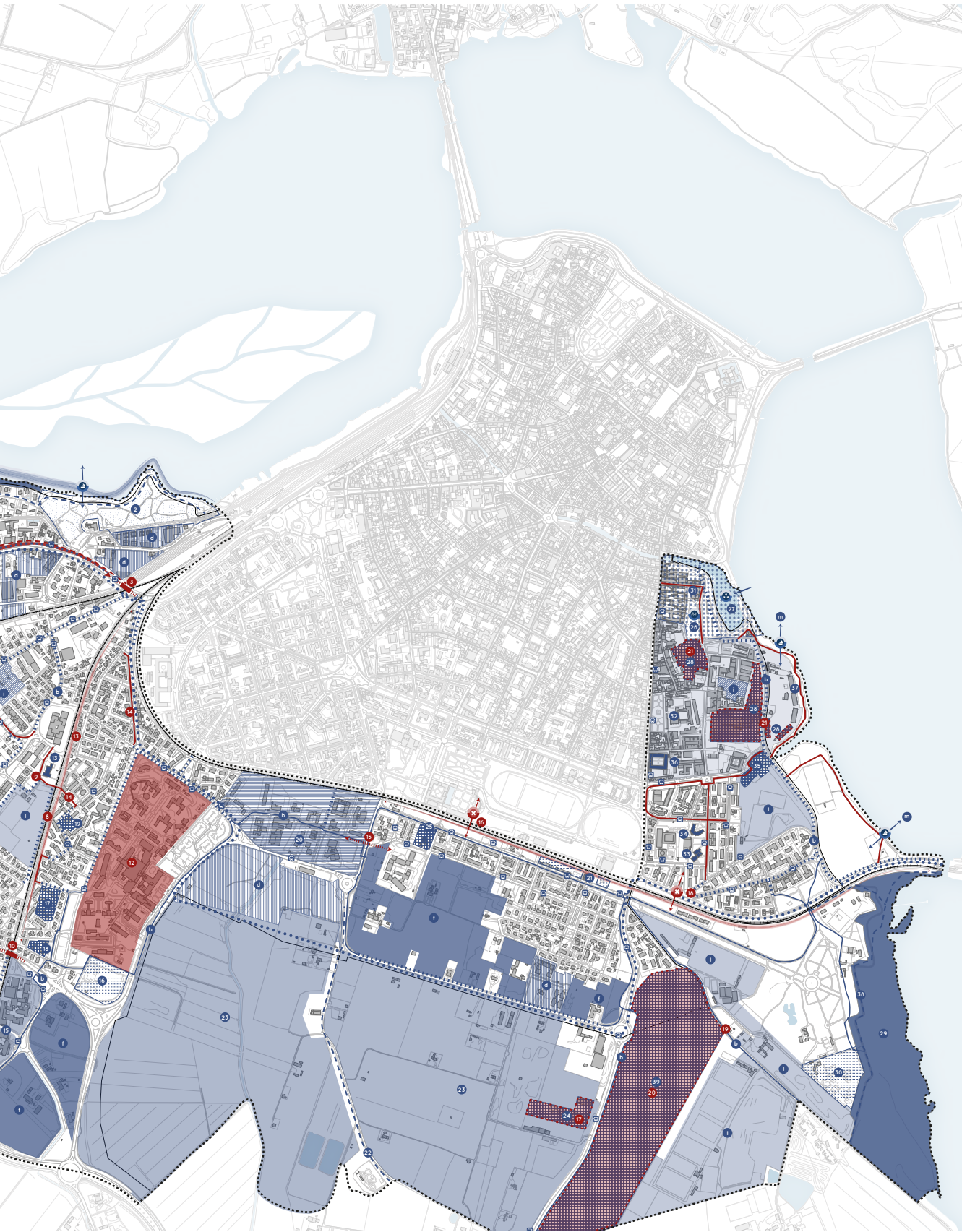
- Distretto sanitario
- Ospedale
- Buffer zone del Cimitero
- Area commerciale | produttiva
- Percorsi ciclo-pedonali interrotti
- Connessione tra zone differenti
- Passaggio a livello
- Infrastrutture
- Problemi lungo la ferrovia
- Passaggi difficili

#### Criticità ed opportunità

- Aree
- Infrastrutture



0 km 0,25 0,5 1 km



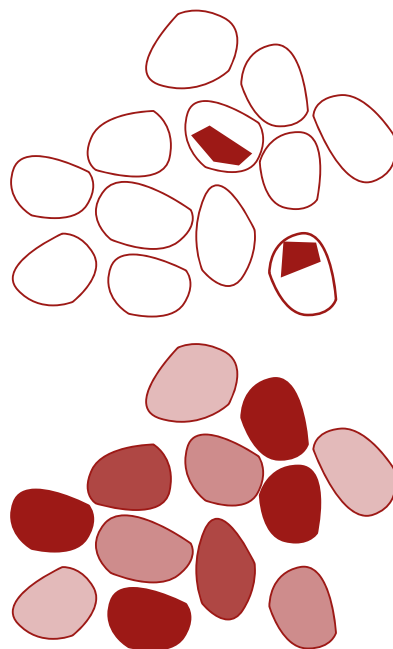


### 3.6 DEFINIZIONE DEI SISTEMI DI PROSSIMITÀ URBANA

Attraverso l'analisi delle criticità e delle opportunità si è compreso come i quartieri inclusi nella periferia sud di Mantova siano molto differenti tra di loro se letti in continuità e definiscono un sistema unitario molto complesso. Al fine di leggere in chiave moderna questi quartieri si decide di definire dei nuovi **sistemi urbani di prossimità** che non coincidono con le unità amministrative considerate fino ad ora, ma definiscono delle nuove unità territoriali in grado di pianificare una progettazione urbanistica futura a livello locale. Per prima cosa, però, è necessario comprendere che cosa si intende in termini generali per **sistemi di prossimità urbana**. Essi rappresentano degli ambiti urbani territoriali che non sono delimitati da dei confini rigidi, ma che vengono circoscritti da bordi variabili in grado di modificarsi, sovrapporsi e sconfinare l'uno nell'altro al fine di adattarsi alle caratteristiche del tessuto urbano in cui vengono definiti. Questi nuovi ambiti si caratterizzano proprio nel **sistema di relazioni** che essi instaurano con ciò che si trova nelle vicinanze, definendo così a loro volta delle nuove centralità urbane. A partire da queste considerazioni si è deciso di prendere come esempio progettuale il caso studio dei NIL di Milano e di conseguenza anche il procedimento utilizzato per la definizione di questi ambiti di interesse. Nel caso milanese, per la determinazione dei nuovi sistemi locali, non si è proceduto alla ricerca di un confine geometrico preciso e rigido, ma si è deciso infatti di individuare dei sistemi di centralità locali che potessero essere riconoscibili, identificabili e nominabili da tutti e che esprimessero delle modalità di relazione e ambienti di vita molto differenti, al fine di comprendere le diversità urbane [Russi, 2009]. Attraverso lo studio dei sistemi locali è possibile definire, inoltre, le tensioni e gli equilibri che si instaurano nel territorio tra i diversi elementi, dando la possibilità di scoprire le ricchezze nascoste, le disparità e le grandi mancanze che le città contemporanee presentano [Russi, 2009]. L'idea, dunque, per la progettazione di questi ambiti, anche nel caso mantovano, è quella di partire dall'**individuazione** di servizi e spazi pubblici, collettivi e di aggregazione in cui le persone possono stare ed esprimere con il tempo delle relazioni fondamentali per la definizione di nuovi sistemi di prossimità. Essi possono essere identificati mediante l'individuazione di luoghi urbani

ad alta frequentazione pedonale e di concentrazioni commerciali locali. In questo modo, si è in grado di verificare quali siano gli ambienti maggiormente frequentati dalle persone ed i servizi necessari per garantire una migliore qualità della vita dei cittadini. Perciò, l'idea alla base della definizione dei **sistemi di prossimità urbana** è quella di individuare delle aree omogenee per caratteristiche architettoniche, morfologiche, spaziali e sociali che definiscono delle relazioni essenziali per la creazione delle nuove polarità periferiche identitarie [Russi 2009, in Pomilio, 2009]. A partire da queste centralità dello spazio pubblico, si vuole ridefinire così il disegno urbano della città creando un sistema di aree di qualità in equilibrio tra di loro e distribuite in modo capillare sul territorio. In questo modo si contribuisce a realizzare una "*città lenta*" basata sulle relazioni di prossimità, di vivibilità dei luoghi dell'abitare e mirata a migliorare la qualità e quantità degli spazi e dei servizi locali in grado di contrapporsi alla "*città veloce*" degli epicentri.

Tutte queste considerazioni sono state necessarie al fine di definire nella periferia sud di Mantova dei **sistemi urbani di prossimità** che potessero funzionare autonomamente rispetto il centro; si è cercato di rappresentarli in modo concettuale partendo dalle unità amministrative e utilizzando come modello quello fornito dalla progettazione dei NIL.

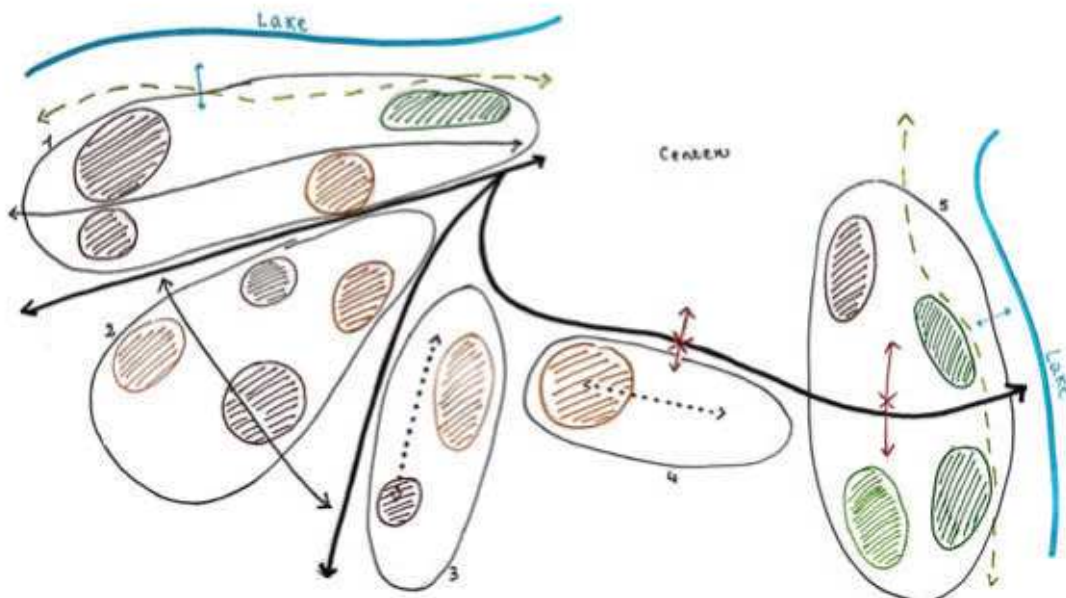


87. Schemi che rappresentano in modo concettuale i NIL della città di Milano. in: Russi, 2009

In particolare, in questi schemi vengono rappresentati in modo concettuali i quartieri della città di Milano, i quali da semplici spazi del vivere quotidiano divengono luoghi con una propria **identità e riconoscibilità**. Lo stesso risultato si vuole ottenere con la città di Mantova, in cui si cerca di identificare degli ambiti urbani che possiedono un proprio centro e che hanno al loro interno tutti i servizi e gli spazi pubblici di cui le persone necessitano. Nel caso della periferia di Mantova,

la definizione dei sistemi di prossimità urbana è stata sviluppata in più fasi partendo in primo luogo dalle **infrastrutture** che sono presenti sul territorio e che rappresentano delle vere e proprie permanenze storiche del territorio; successivamente, si sono considerati pian piano sempre più elementi che potessero creare dei nuovi ambiti locali centrali e identitari. Di seguito sono, perciò, riportate tutte le possibili soluzioni per definire i sistemi locali di prossimità.

### 1 Prima soluzione di sistemi di prossimità urbana



88. Schema a mano del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana

Nella prima soluzione si è deciso, come già anticipato, di utilizzare le **infrastrutture ferroviarie** come primo elemento di separazione dei diversi sistemi urbani di prossimità, che risultano essere per questo motivo solo 5. Successivamente, si è cercato di individuare delle particolarità di ogni area che determinano ad oggi la conformazione e la distribuzione degli elementi sul territorio. Si vuole precisare che, al fine di essere più scrupolosi nell'analisi e descrivere meglio l'area di interesse, si fa riferimento ai singoli quartieri; nell'analisi, però, essi non sono stati presi in esame, in quanto si sono considerati dei confini più flessibili e non rigidi come quelli delle unità amministrative. Nel **primo sistema urbano** individuato, ossia quello in prossimità delle sponde del Lago Superiore che comprende i quartieri di Belfiore e Borgo Angeli, si sono identificati come elementi caratteristici il nucleo di antica formazione e la nuova area residenziale di Borgo Angeli, i servizi dell'area commerciale e produttiva e il parco Calistenico di Belfiore.

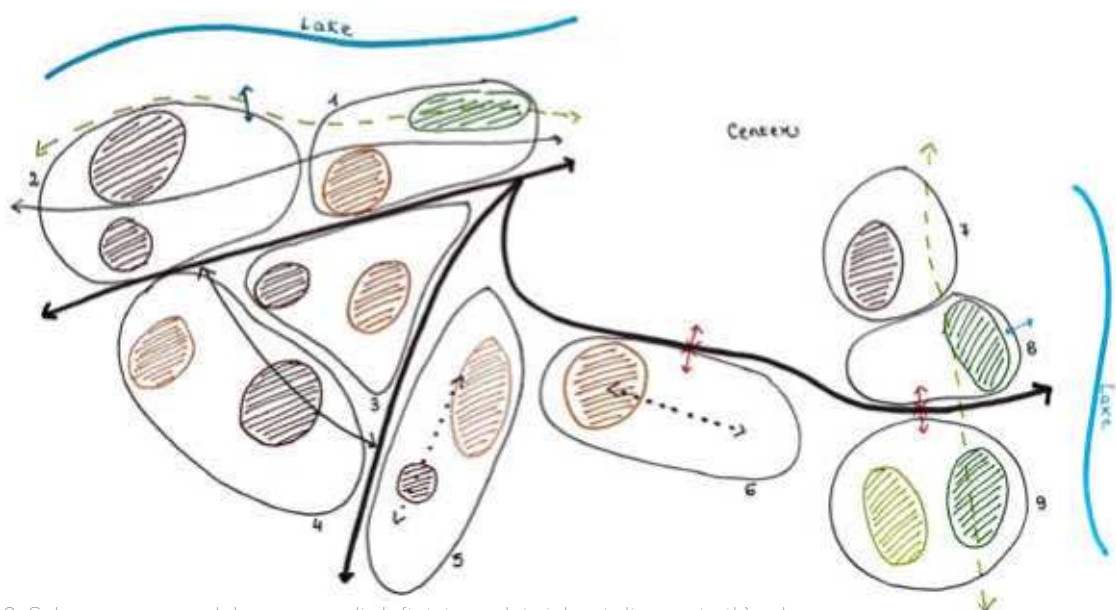
In questo caso una connessione molto forte compresa nell'ambito di interesse è rappresentata dalla strada provinciale Via Cremona. Risulta, invece, una connessione più debole il percorso ciclo-pedonale panoramico che si trova nella parte alta in prossimità del lago. Il **secondo sistema urbano** è quello compreso, invece, tra le due linee ferroviarie e la Tangenziale sud di Mantova, che comprende a sua volta i quartieri di Dosso del Corso e Borgochiesanuova. In questo caso si sono identificate le aree del distretto sanitario, dei servizi commerciali e delle riqualificazioni come parti che possono generare nuove connessioni. Esiste, in questo caso, anche una strada da considerare come un collegamento forte che attraversa trasversalmente l'ambito urbano. Il **terzo sistema urbano**, invece, è caratterizzato dalla presenza dell'Ospedale "Carlo Poma" che già oggi rappresenta una centralità per i quartieri di Pompilio e Due Pini. Anche in questo nuovo ambito si vuole mantenere la sua funzione centrale. Le connessioni che si trovano all'interno, però,



sono deboli in quanto non rappresentano delle connessioni tra due sistemi, ma solo dei collegamenti interni all'ambito locale. Il **quarto sistema urbano** è, invece, quello che comprende solo il quartiere di Te Brunetti. In questo caso la centralità si trova al lato sinistro del sistema ed è rappresentata dalla zona commerciale e produttiva. Anche in questo caso, è da considerare che i collegamenti sono molto deboli internamente e non esiste una connessione tra il centro storico e l'ambito di interesse. Non si riesce in sintesi a collegare queste due polarità. Infine, il **quinto sistema urbano** tiene insieme tre quartieri molto differenti tra di loro, ossia Fiera Catena Valletta Valsecchi e la zona di Migliaretto. In questo caso le **polarità** necessarie per la definizione del sistema sono rappresentate dal nucleo di antica formazione di Fiera

Catena, la zona sportiva e di natura naturalistica di Migliaretto e il parco di Valletta Valsecchi. Il problema in questo ultimo sistema è rappresentato dalle connessioni, in quanto esiste un collegamento molto debole (un percorso ciclo-pedonale panoramico) che collega la zona di Migliaretto con gli altri quartieri adiacenti al Lago Inferiore. Questo perché il sistema è attraversato al centro da una linea ferroviaria. Dunque, tutti questi 5 ambiti rappresentati concettualmente definiscono i nuovi sistemi che se interconnessi tra di loro possono generare delle **nuove polarità ed identità locali**, autonome rispetto il centro storico; è da considerare che presentano alcune problematiche vicino alle linee ferroviarie per quanto riguarda le connessioni. Per questo, è stato deciso di provare un'altra soluzione per la periferia di Mantova.

## 2 Seconda soluzione di sistemi di prossimità urbana



89. Schema a mano del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana

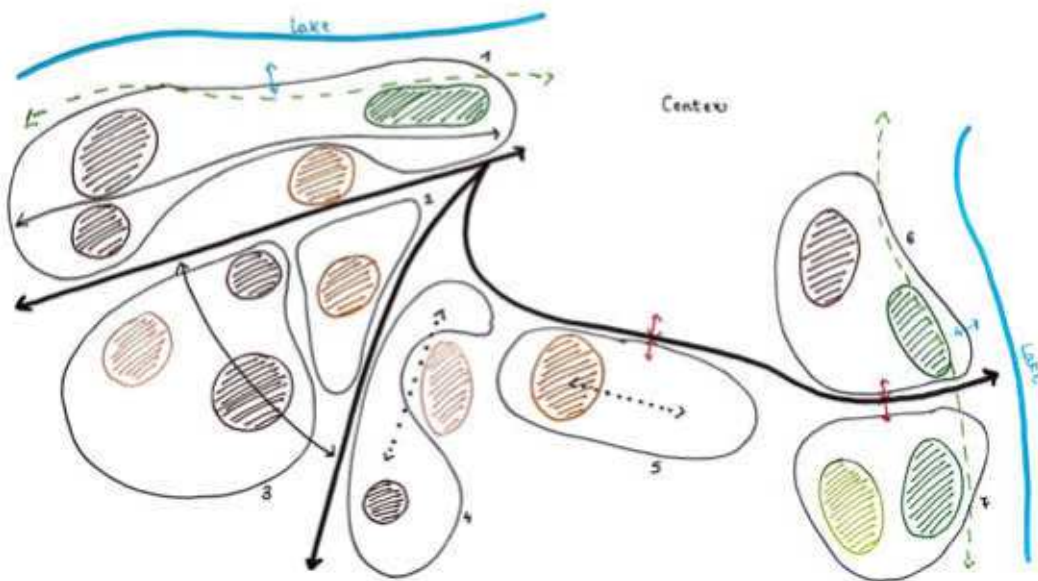
Nella seconda soluzione, invece, si è cercato di frammentare tutti gli elementi che componevano i sistemi di prossimità urbana nella proposta precedente, al fine di comprendere un'altra possibile conformazione del tessuto urbano. In questo caso l'idea è quella di individuare almeno un'**area** di particolare **interesse** all'interno di ogni ambito locale per garantire la possibilità di creare nuove centralità. Nel **primo sistema urbano** individuato, quello che comprende il quartiere di Belfiore, si considerano per esempio come polarità la zona commerciale e il parco pubblico. Nel **secondo sistema urbano**, invece, che comprende il quartiere di Borgo Angeli, si è considerato sia il nucleo di antica formazione

che quello di nuova. Entrambi i sistemi individuati rappresentano un'opportunità in quanto si affacciano sulle sponde del Lago Superiore e sono attraversati da un percorso ciclo-pedonale panoramico. Rispetto alla soluzione precedente però, si è deciso in questo caso di dividere il sistema che conteneva sia Borgo Angeli che Belfiore in due sottosistemi al fine di ottenere **due aree omogenee** per qualità e tipologia di servizio offerto. Infatti, mentre a Belfiore si trova un'area residenziale connessa a quella commerciale-produttiva, nel caso di Borgo Angeli si definisce un'area prettamente residenziale di nuova ed antica formazione. Il **terzo** ed il **quarto sistema urbano** si ottengono mediante la frammentazione

in due dei quartieri di Borgochiesanuova e Dosso del Corso. In questo caso, si è deciso di dividere trasversalmente i quartieri in quanto essi comprendevano servizi e funzioni molto differenti. Infatti, mentre nel terzo sistema urbano, quello in alto, si è compresa l'area caratterizzata principalmente dalle residenze e da pochi servizi locali, nel quarto invece si è considerata l'area del distretto sanitario, dell'area commerciale e quella destinata ai piani di completamento urbano. Dunque, mentre il primo sistema definisce una parte di periferia già di per sé consolidata, nel caso del secondo si rappresenta una zona in via di sviluppo in cui esistono ancora vuoti. Il **quinto sistema urbano**, ossia quello di Pompilio e Due Pini, è rimasto invece invariato rispetto alla soluzione precedente in quanto è già caratterizzato da un'area

residenziale ben consolidata e dalla centralità dell'ospedale "Carlo Poma". Lo stesso accade anche per il **sesto sistema** che comprende Te Brunetti in cui, anche in questo caso, prevalgono le residenze e la zona commerciale a sinistra dello stesso. La frammentazione più evidente di questa seconda soluzione è rappresentata dall'ultimo sistema che è stato suddiviso in tre, uno per il quartiere di Fiera Catena, uno per quello di Valletta Valsecchi ed infine uno per la zona di Migliaretto. Essi sono stati suddivisi in quanto sono, dal punto di vista urbano, molto differenti tra di loro. Infatti, il sistema di **Fiera Catena** e quello di **Valletta Valsecchi** risentono della posizione vicino al centro e al Lago Inferiore, per cui sono ben fornite anche di servizi; quello di **Migliaretto**, invece, è caratterizzato per lo più da attrezzature sportive e da aree verdi.

### 3 Terza soluzione di sistemi di prossimità urbana



90. Schema a mano del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana










Nell'ultima soluzione proposta si è deciso di definire dei sistemi urbani che potessero rispecchiare la nuova conformazione della periferia mantovana. Rispetto ai due precedenti, si sono apportate alcune modifiche al fine di rendere sempre più omogenee le aree di interesse. Nel **primo sistema urbano** si è considerato opportuno mettere insieme la zona residenziale di Belfiore con quella di Borgo Angeli, sia quella di nuova formazione che quella antica; in questa ultima soluzione non si è considerata l'area commerciale in quanto discostava troppo dalle caratteristiche delle altre parti comprese. Il **secondo** ed il **terzo sistema** sono rimasti invariati, mentre si è modificato il **quarto** ed il **quinto**.

In questo caso, si è deciso di considerare l'ospedale "Carlo Poma" e la zona commerciale di Te Brunetti come un'unica centralità a sé stante che può essere raggiunta da tutti i sistemi vicini; mentre le altre parti principalmente residenziali sono state considerate come due entità separate. Infine, nei quartieri di Fiera Catena, Valletta Valsecchi e la zona del Migliaretto si sono definiti **due sistemi**: il primo considera le aree al di là della linea ferroviaria che hanno le stesse caratteristiche anche dal punto di vista dei servizi offerti e rappresentano già un'area consolidata; il secondo, invece, comprende lo spazio pubblico e verde di Migliaretto e perciò non è assimilabile a nessun altro sistema.

### 3.6.1 PROCESSO GRAFICO DI DEFINIZIONE DEI SISTEMI DI PROSSIMITÀ

Lo stesso procedimento, che è stato riportato nelle pagine precedenti per la realizzazione dei nuovi **sistemi di prossimità urbana**, è stato concettualizzato anche graficamente in modo più dettagliato per comprendere tutti i vari passaggi che hanno portato alla definizione

#### LEGENDA

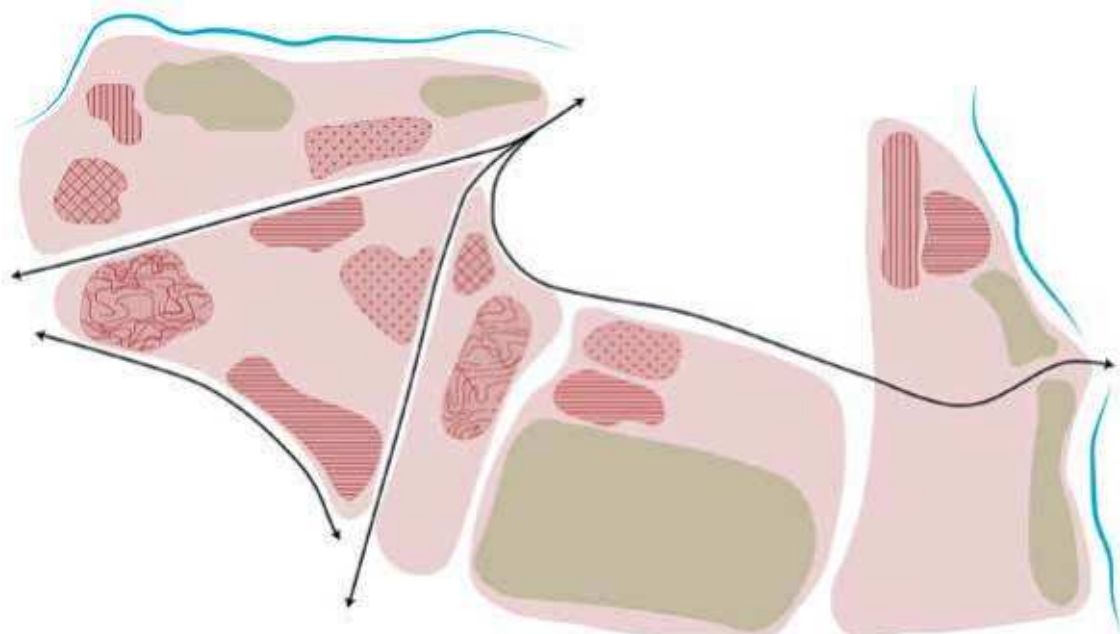
	Area del sistema		Area dedicata alla salute
	Area di valore paesistico		Area commerciale
	Nucleo di antica formazione		Lago
	Area di progetto		Infrastrutture
	Area residenziale		

#### 1 Seguire

Il primo schema rappresentato in modo concettuale è stato quello definito a partire dalle **permanenze storiche** che si possono individuare nel territorio, in particolare le infrastrutture stradali e ferroviarie. Da queste tracce del passato si sono ricavati cinque sistemi di prossimità urbana che cercano di definire una nuova conformazione del tessuto urbanistico. In questo schema sono state identificate con dei retini differenti le varie centralità che possono divenire dei poli importanti all'interno dell'ambito territoriale urbano. Esse sono, per esempio, gli spazi verdi, i nuclei di antica formazione e le aree commerciali e produttive.

di questi ambiti locali. Il **processo** è stato suddiviso, in questo caso, in varie fasi che aiutano a comprendere le diverse azioni che hanno portato alla definizione della soluzione finale necessaria in seguito per decidere l'area di interesse per il progetto. Per creare degli schemi il più concettuale possibile sono stati utilizzati dei colori e dei segni grafici che aiutano a leggere ed interpretare le analisi svolte.

La prima fase del processo, dunque, prevede l'azione del **seguire e rispettare** i segni delle permanenze storiche del terreno, che in questo caso sono le infrastrutture ferroviarie.

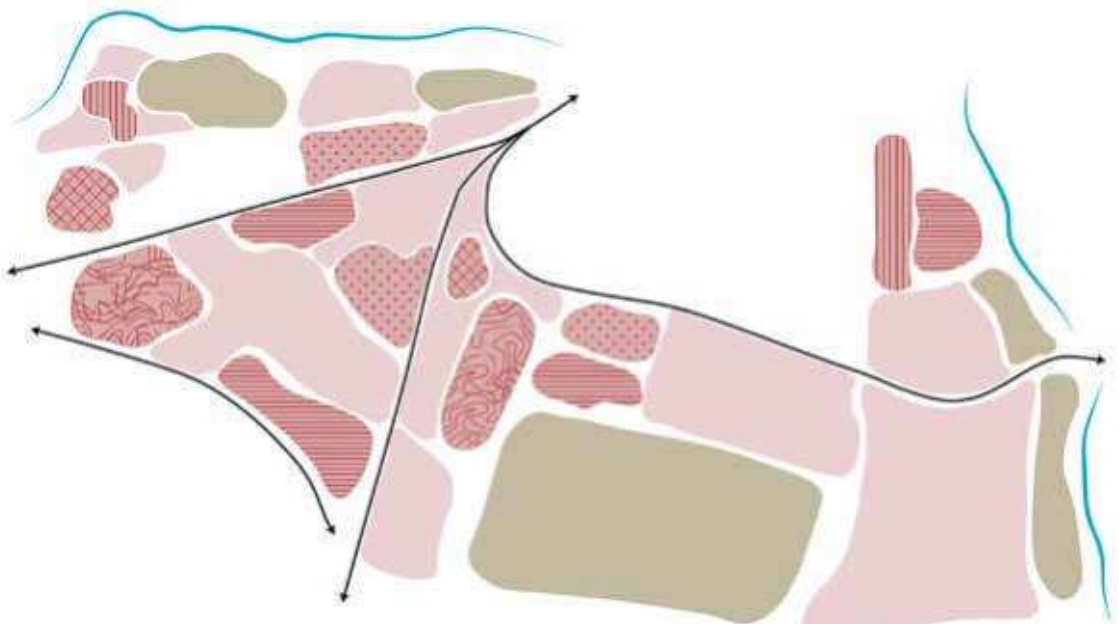


91. Schema del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana

## 2 Frammentare

Il secondo schema rappresentato in modo concettuale deriva dall'interpretazione del primo e dalla sua successiva divisione in **piccoli frammenti** che condividono le stesse funzioni e caratteristiche. Questo aiuta a capire anche come sia diviso il territorio considerando l'uso del suolo e le differenti attività che si instaurano in esso. È possibile identificare, attraverso l'utilizzo di colori e tratteggi differenti aree commerciali e produttive, spazi pubblici ed aree residenziali che ad oggi definiscono la conformazione del territorio. In questo caso, ogni frammento rappresenta un aspetto identitario che deve essere valorizzato in quanto rappresenta una potenzialità.

La seconda fase del processo, dunque, prevede l'azione del **frammentare** in piccoli pezzi il territorio al fine di definire delle peculiarità e delle nuove identità da apprezzare.



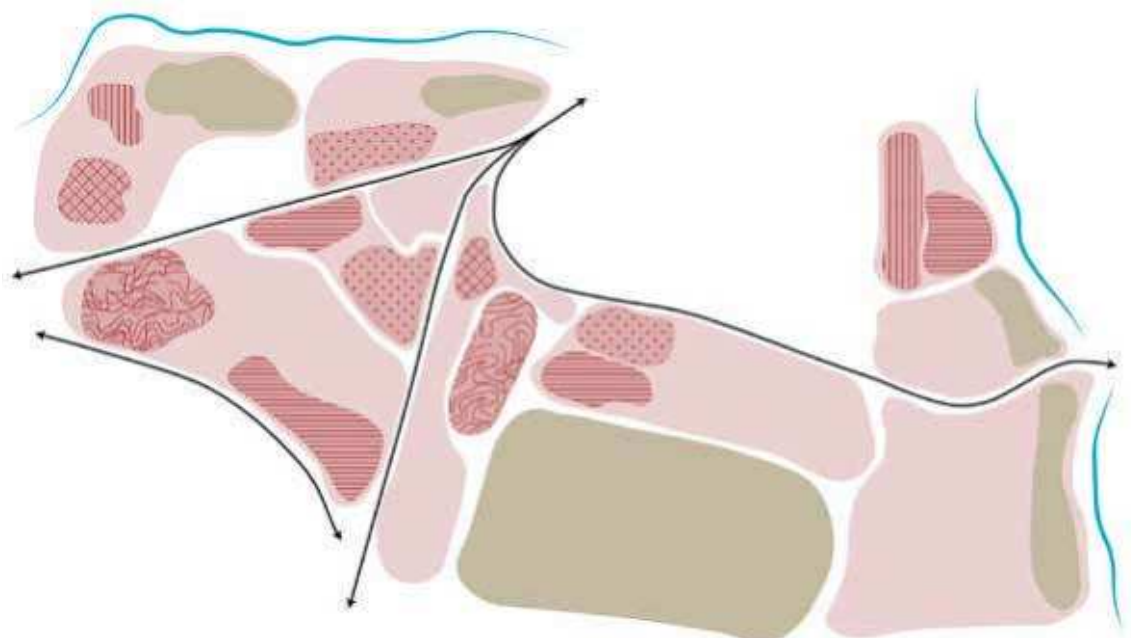
92. Schema del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana



### 3 Combinare

Il terzo schema rappresentato in modo concettuale parte dall'analisi dei due precedenti e cerca di **combinare** in modo esaustivo dei sistemi di prossimità urbana che riescano a soddisfare le nuove necessità della città. In questa nuova conformazione del tessuto urbano si sono cercate di mettere a sistema delle aree che contenessero servizi ed attività differenti al fine di creare non solo ambiti locali omogenei tra di loro, ma che avessero anche delle componenti eterogenee che potessero caratterizzarli e renderli identitari. In questa fase alcune zone sono rimaste al di fuori dei sistemi in quanto rappresentano già di per sé delle vere e proprie identità del territorio.

La terza fase del processo, dunque, prevede l'azione del **combinare** i differenti frammenti ottenuti precedentemente al fine di creare dei sistemi che abbiano una loro identità.

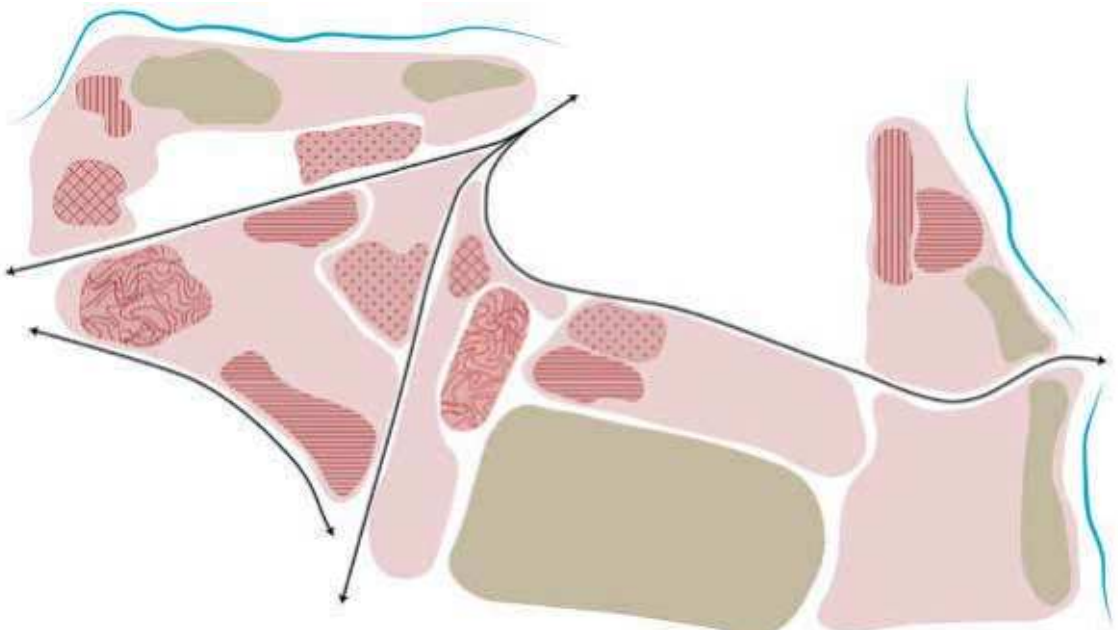


93. Schema del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana

#### 4 Comporre

Il quarto schema rappresentato in modo concettuale considera principalmente il terzo schema e **compone** i sistemi di prossimità urbana definitivi, che sono 7. Essi si costituiscono di tutti gli elementi che il tessuto urbano ha da offrire e li relaziona al fine di realizzare dei nuovi sistemi che possono essere tra di loro interconnessi e determinare delle nuove polarità all'interno della periferia sud di Mantova. È da considerare che in tutti questi schemi le permanenze delle infrastrutture rappresentano un limite per la progettazione, ma allo stesso tempo esse vanno a costituire una sfida nello spazio per creare dei nuovi sistemi di prossimità urbana efficienti.

La quarta fase del processo, dunque, prevede l'azione del **comporre** i nuovi sistemi di prossimità urbana che rappresentano delle proprie caratteristiche che possono essere valorizzate.



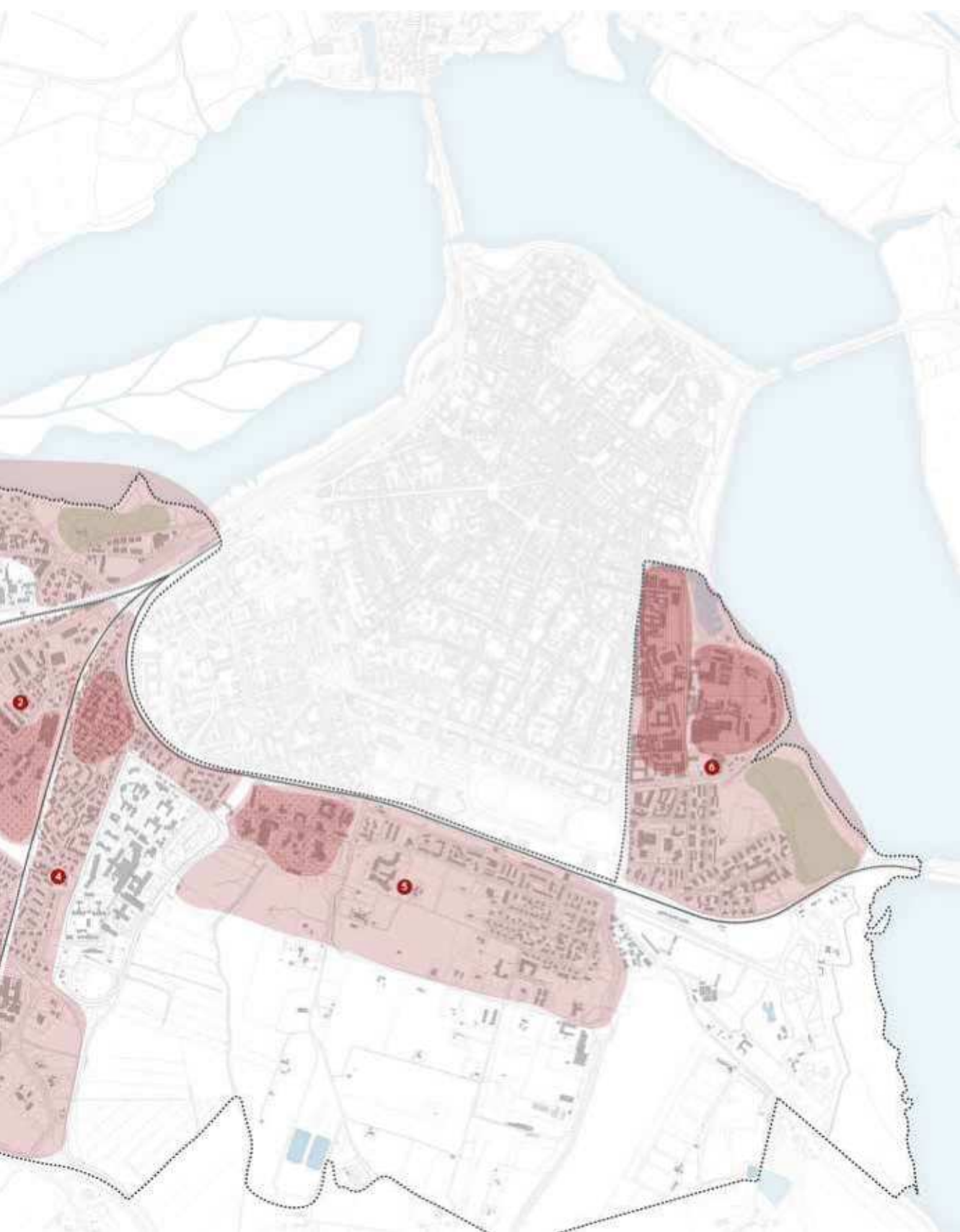
94. Schema del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana

### 3.6.2 MAPPA GENERALE DEI SISTEMI DI PROSSIMITÀ URBANA

Questa mappa vuole mettere in mostra i nuovi **sistemi di prossimità urbana** ottenuti attraverso il processo descritto nelle pagine precedenti. I nuovi ambiti locali identificati sono alla fine 6 e mettono insieme aree del tessuto urbano che condividono le stesse caratteristiche. Il **primo sistema**, per esempio, comprende le aree principalmente residenziali di Belfiore e Borgo Angeli, sia quelle di nuova formazione che quelle di antica ormai consolidate. Il **secondo sistema** mette insieme le residenze ed alcuni servizi di Borgochiesanuova e Dosso del Corso. Il **terzo sistema** racchiude una serie di aree residenziali ed altre in via di espansione in cui sono presenti molti piani di completamento, di attuazione e di progettazione futura. Il **quarto sistema** comprende le zone residenziali di Pompilio e Due Pini, considerando anche qualche servizio che è presente; in questo ultimo non è stato considerato l'Ospedale "Carlo Poma" in quanto si tratta di una centralità a sé stante che caratterizza già di per sé il tessuto urbano. Il quinto **sistema** comprende, invece, l'area residenziale e commerciale di Te Brunetti. In questo caso l'area commerciale caratterizza il quartiere ed è di supporto ad esso; dunque, deve essere considerata. Il **sesto sistema**, ed ultimo, mette insieme i quartieri di Fiera Catena e Valletta Valsecchi che, trovandosi al di sopra della ferrovia, mostrano caratteristiche simili al centro della città e contengono già molti servizi al loro interno.



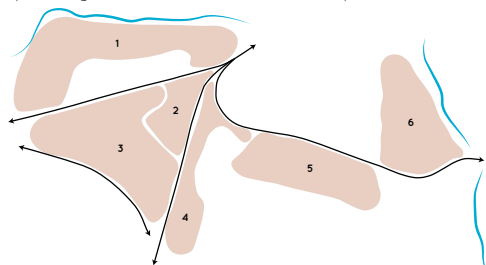
0 km 0,25 0,5 1 km





### 3.7 SWOT ANALISI DEI SISTEMI DI PROSSIMITÀ URBANA

Al fine di comprendere quale sia l'area di interesse migliore da considerare nella fase progettuale successiva, si è deciso di eseguire un'analisi SWOT per ogni nuovo sistema di prossimità; essa rappresenta uno strumento di pianificazione strategica semplice ed efficace che serve ad evidenziare le caratteristiche del luogo di progetto e le relazioni che esso crea con ciò che lo circonda. L'analisi SWOT permette, inoltre, di ragionare sull'obiettivo che si vuole raggiungere tenendo conto dei diversi fattori esterni che potrebbero condizionarla. Attraverso essa è possibile, perciò, definire quali siano i punti di forza (**strengths**), di debolezza (**weakness**), le opportunità (**opportunities**) e le minacce (**threats**) che si presentano in ogni ambito locale. Nello specifico, i **punti di forza** considerano tutte le caratteristiche e le peculiarità specifiche del territorio. Essi sono necessari in quanto rappresentano il punto di partenza per migliorare, nella fase di progetto, la qualità dell'area di interesse e dimostrano cosa funziona e cosa no. I **punti di debolezza**, invece, considerano tutte quelle situazioni che non rendono e non funzionano in modo adeguato nel tessuto urbano. Quando si analizzano i punti deboli è bene chiedersi sempre il perché una certa soluzione non funziona e cosa si potrebbe fare per migliorarla. Per quanto riguarda le **opportunità** si considera prima di tutto l'insieme dei punti di forza, di debolezza e gli eventuali progetti esterni che sono interessati al fine di definire quale è l'obiettivo finale di progetto che si vuole raggiungere. Per ultime vengono riportate anche le **minacce**, ossia tutte quelle situazioni o agenti esterni che potrebbero essere delle minacce per il territorio. Generalmente, esse sono diverse rispetto ai punti di debolezza, in quanto sono causate da fattori esterni non controllabili. Tutte queste considerazioni sono state eseguite di seguito per ogni sistema urbana di prossimità.



95. Schema che indica la divisione in sistemi urbani di prossimità

#### 1 Sistema di prossimità urbana

##### Strengths

1. Vicinanza al Lago Superiore e ai punti di ormeggio;
2. Presenza di aree di valore paesaggistico;
3. Presenza di un percorso panoramico a piedi e in bicicletta;
4. Presenza del nucleo di antica formazione a Borgo Angeli;
5. Presenza di impianti sportivi a Borgo Angeli in prossimità del lago;
6. Presenza del Parco Regionale del Mincio;
7. Presenza del Parco di Belfiore e Calistecnico.

##### Weakness

1. Via Cremona è l'unico collegamento tra Belfiore e Borgo Angeli;
2. Nessuna attività commerciale a Borgo Angeli e poche a Belfiore;
3. Mancanza di spazi verdi in prossimità delle residenze di Borgo Angeli;
4. Nessuna area dedicata al completamento o all'espansione residenziale e non residenziale;
5. Assenza di servizi primari e secondari nell'area, tra cui ad esempio le scuole ed i servizi sanitari.

##### Opportunities

1. Possibilità di creare un collegamento "verde" tra Borgo Angeli e Belfiore, vicino alle rive del Lago Superiore in quanto si ha la presenza di molto spazio verde;
2. Possibilità di valorizzare alcuni resti storici presenti a Borgo Angeli;
3. Possibilità di sfruttare la pista ciclo-pedonale in relazione al lago e alla natura;
4. Possibilità di installare alcune fermate del bike-sharing in collegamento con le aree limitrofe.

##### Threats

1. Rispettare alcuni vincoli in quanto si trova all'interno della zona cuscinetto dell'UNESCO;
2. Presenza dell'area di valore paesaggistico di Borgo Angeli che non può essere utilizzata.

#### 2 Sistema di prossimità urbana

##### Strengths

1. Presenza di alcune aree commerciali;
2. Presenza di un'area dedicata agli impianti sportivi;
3. Presenza di un percorso ciclo-pedonale che collega Belfiore con Dosso del Corso

e Borgochiesanuova;

4. Area ben attrezzata con fermate dell'autobus "GAU";
5. Area in cui è presente un mix di edifici molto diversi per tipologia e funzione;
6. Presenza di servizi e attività immateriali.

#### **Weakness**

1. Solo un'area dedicata a un piano di completamento e quindi poche possibilità di espansione urbana;
2. Pochi spazi verdi e non collegati tra loro o a percorsi ciclo-pedonali;
3. Nessuna permanenza storica di valore da preservare e tutelare;
4. Un solo asilo per l'intera area.

#### **Opportunities**

1. Possibilità di sfruttare aree soggette a un piano di completamento o a uno strumento urbanistico per la creazione di nuove attività;
2. Possibilità di collegare gli spazi verdi esistenti anche con i sistemi urbani limitrofi;
3. Possibilità di installare alcune fermate del bike-sharing in collegamento con le aree limitrofe.

#### **Threats**

1. Area limitata su due lati poiché si trova tra due linee ferroviarie;
2. Area con ancora poche possibilità di espansione.

### **3 Sistema di prossimità urbana**

#### **Strengths**

1. Presenza di un distretto sanitario, che rappresenta una permanenza, completamente isolato dal resto degli edifici e delle abitazioni adiacenti;
2. Presenza di un progetto di pista ciclabile e pedonale che collega Borgo Angeli a Pompilio;
3. Area ben fornita di fermate dell'autobus "GAU";
4. Edifici di edilizia popolare del progetto "PINQUA" per la loro rigenerazione;
5. Presenza di aree agricole di interazione sociale per nuovi interventi o servizi.

#### **Weakness**

1. Presenza di spazi verdi non collegati tra loro e non facilmente accessibili da percorsi ciclabili e pedonali;
2. Presenza di poche attività e servizi immateriali;
3. Nessuna attività o area prevalentemente

commerciale presente in quest'area suburbana;

4. Una sola scuola primaria per l'intera area.

#### **Opportunities**

1. Possibilità di sfruttare aree soggette a un piano di completamento o a uno strumento urbanistico per la creazione di nuove attività;
2. Presenza di un'area di interesse generale in prossimità della Tangenziale sud completamente vuota;
3. Possibilità di installare alcune fermate del bike-sharing;
4. Possibilità di creare una "barriera" verde a protezione del sistema urbano dalla Tangenziale sud;
5. Possibilità di creare un collegamento tra gli spazi verdi esistenti;
6. Riqualificazione di edifici in stato di degrado o di abbandono.

#### **Threats**

1. Area limitata tra la Tangenziale sud e le due linee ferroviarie;
2. L'area residenziale è quasi completamente realizzata e non c'è molto spazio per l'espansione.

### **4 Sistema di prossimità urbana**

#### **Strengths**

1. Presenza della linea di autobus "GAU" che attraversa il quartiere e si ferma anche vicino all'ospedale;
2. Presenza di un gran numero di servizi immateriali al servizio dei cittadini del quartiere principalmente legati alla salute pubblica;
3. Presenza di una pista ciclabile e pedonale che collega le diverse aree residenziali del sistema e le altre aree di servizio nelle vicinanze.

#### **Weakness**

1. Mancanza di servizi pubblici primari e secondari, esclusi quelli sanitari, per i cittadini;
2. Assenza di stazioni di bike-sharing;
3. Mancanza di aree verdi in prossimità delle aree residenziali e collegate alle aree limitrofe;
4. Mancanza di collegamenti stradali che attraversino la ferrovia tra Pompilio e il quartiere di Borgochiesanuova;
5. Piste ciclabili e pedonali collegate male tra di loro e pericolose per le persone che intendono percorrerle.

### Opportunities

1. Presenza di aree di interazione agricola che possono essere utilizzate per l'espansione urbana;
2. Area sottoposta a uno strumento di attuazione approvato, ossia "PINQUA", per il recupero di 13 abitazioni all'interno di diversi edifici;
3. Area soggetta a uno strumento attuativo approvato, cioè "PINQUA", per la riqualificazione di aree comuni nel quartiere di Due Pini;
4. Progetto di riqualificazione della scuola Collodi.

### Threats

1. Area caratterizzata principalmente dalla presenza dell'ospedale "Carlo Poma" e dei relativi servizi.

## 5 Sistema di prossimità urbana

### Strengths

1. Presenza di un'area completamente dedicata ad attività commerciali e servizi pubblici per i cittadini;
2. Presenza di una pista ciclo-pedonale che collega Pompilio con l'area del Migliaretto;
3. Presenza di un percorso ciclo-pedonale che collega l'area di valore paesaggistico con il centro del sistema urbano;
4. Area ben fornita di fermate dell'autobus "GAU";
5. Presenza di servizi e attività immateriali.

### Weakness

1. Sistema urbano diviso dal centro storico della linea ferroviaria Mantova-Monselice;
2. Pochi spazi verdi e non ben collegati;
3. Nessuna permanenza storica di valore da preservare e tutelare;
4. Nessuna scuola materna presente nell'area.

### Opportunities

1. Area commerciale soggetta ad uno strumento attuativo approvato o a titolo edilizio convenzionato che ad oggi è completamente vuota;
2. Area agricola di interazione urbana che può essere utilizzata per l'espansione urbana;
3. Possibilità di creare delle connessioni tra gli spazi verdi esistenti anche con i sistemi urbani limitrofi;
4. Possibilità di installare alcune fermate del bike-sharing in collegamento con le aree limitrofe.

### Threats

1. Area inclusa nella Buffer zone dell'UNESCO che determina i limiti di intervento;
2. Area limitata dalla linea ferroviaria e da un'area agricola di valore paesaggistico che non consente l'espansione urbana.

## 6 Sistema di prossimità urbana

### Strengths

1. La vicinanza al Lago Inferiore, i numerosi punti di ormeggio e la presenza di un porto;
2. Presenza di numerosi resti storici da preservare e conservare;
3. Presenza di un percorso ciclo-pedonale che costeggia le rive del Lago Inferiore in prossimità del verde territoriale;
4. Area ben fornita di fermate dell'autobus "GAU";
5. Presenza di una fermata di bike-sharing;
6. Presenza del progetto "Mantova Hub" per la riqualificazione di edifici dismessi e degradati;
7. Area vicina al centro storico e facilmente accessibile da esso.

### Weakness

1. Presenza di alcuni spazi verdi non ben collegati tra loro.
2. Assenza di edifici o aree commerciali all'interno del sistema urbano;
3. Pochi servizi pubblici presenti all'interno del sistema urbano.

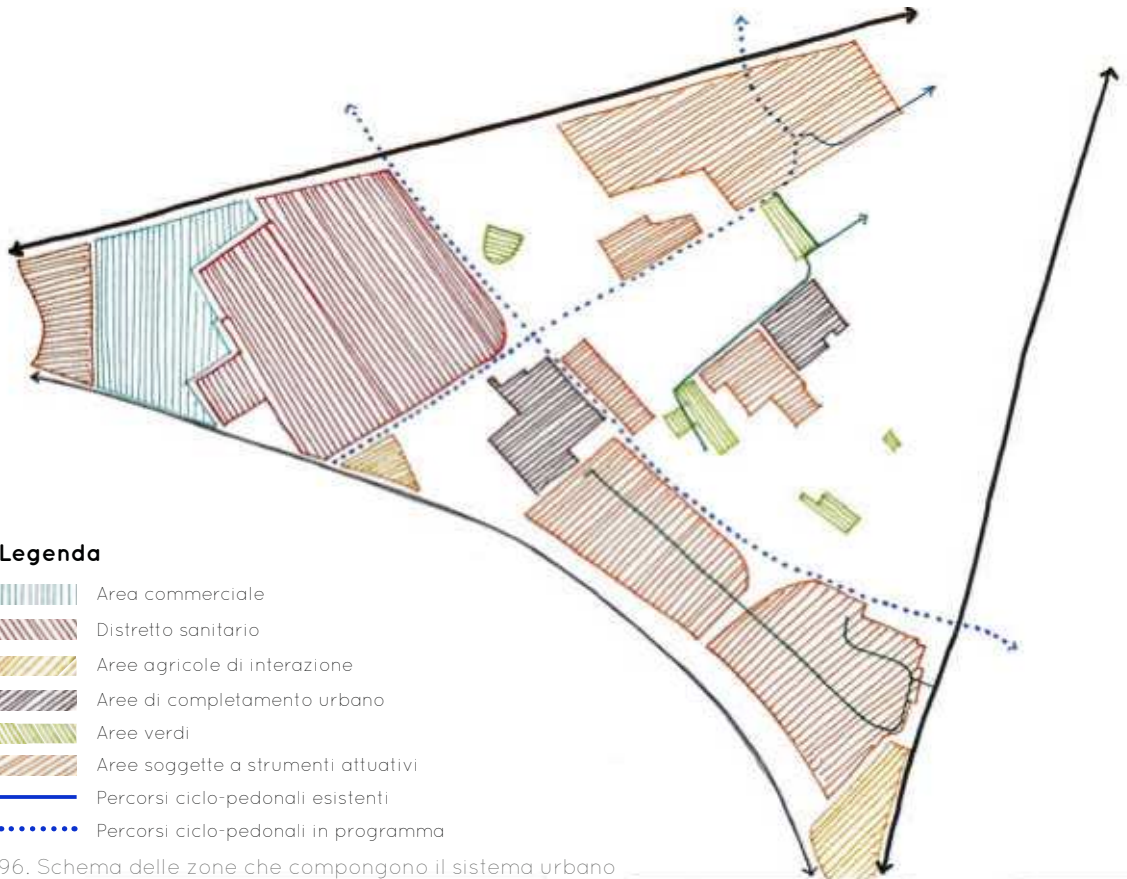
### Opportunities

1. Aumento delle fermate del bike-sharing per creare una rete utilizzabile in tutta l'area;
2. Aree dedicate al completamento urbano dove i progetti sono già attivi;
3. Valorizzazione dell'area dedicata all'habitat naturale e semi-naturale con il percorso ciclo-pedonale.

### Threats

1. Presenza della Core zone e della Buffer zone dell'UNESCO che determinano i limiti di intervento;
2. Nucleo urbano già solido e difficilmente modificabile in quanto già dotato di una propria identità.

Le **analisi SWOT** definite per ogni sistema di prossimità urbana sono necessarie al fine di comprendere quale sia l'area di maggior interesse che può essere scelta come caso



### Legenda

- Area commerciale
- Distretto sanitario
- Aree agricole di interazione
- Aree di completamento urbano
- Aree verdi
- Aree soggette a strumenti attuativi
- Percorsi ciclo-pedonali esistenti
- Percorsi ciclo-pedonali in programma

96. Schema delle zone che compongono il sistema urbano

applicativo del concetto della prossimità. Sebbene tutte presentino delle caratteristiche e delle peculiarità da conservare e valorizzare, esistono delle zone più interessanti dal punto di vista progettuale rispetto ad altre in quanto presentano delle aree ancora in via di sviluppo che possono essere sfruttate. Rientra tra queste, per esempio, il **sistema urbano di prossimità numero 3**, ossia quello che comprende la parte inferiore del quartiere di Borgochiesanuova e quello di Dosso del Corso, il quale visto che presenta delle ottime opportunità progettuali è stato scelto come area di interesse e di progetto. A differenza degli altri sistemi urbani, il **terzo** preso in esame non è caratterizzato principalmente dalla presenza di aree residenziali consolidate da anni in cui si trovano anche delle permanenze storiche; esso, invece, presenta al suo interno situazioni molto differenti che possono essere stressate al fine della prossimità. Si trovano, infatti, aree soggette a piani di completamento urbano, aree destinate alle attività commerciali ad oggi vuote, aree soggette a progetti di riqualificazione urbana sostenute dal comune di Mantova e da altri enti privati, aree agricole di interazione ed, infine, aree soggette a strumenti

di attuazione approvati o a titoli edilizi concordati. Tale sistema, dunque, sebbene sia delimitato da tre infrastrutture, le due linee ferroviarie e la Tangenziale sud, presenta una possibilità di espansione al suo interno non solo residenziale, ma anche commerciale e produttiva atta alla riqualificazione di questa zona di città. Questo è importante da considerare, in quanto attraverso la tavola della sostenibilità urbana, presentata nelle pagine precedenti, si è visto che nell'area non è presente nessun servizio per le persone, né primari né secondari; esistono solo alcuni spazi verdi di quartiere. Per questo motivo, la possibilità di **inserire** dei **servizi** nelle aree di completamento è fondamentale al fine di applicare il concetto della prossimità. Inoltre, essendo già in programma dei **percorsi ciclo-pedonali**, si può pensare ad un incremento anche della mobilità lenta al fine di incentivare le persone a camminare o ad andare in bicicletta raggiungendo così i nuovi servizi di cui hanno bisogno in vicinanza. Dunque, attraverso queste soluzioni urbane ed altre che si coglieranno in seguito è possibile che il sistema urbano numero 3 divenga una nuova centralità funzionale all'interno della periferia sud di Mantova.

### 3.8 LETTURA DEL PROGETTO URBANO ATTRAVERSO LA PROSSIMITÀ

A partire da tutte le analisi condotte fino a questo punto si vuole ora entrare nel vivo del progetto, che prevede la possibilità di utilizzare la **prossimità** come strategia urbana per la riqualificazione della periferia sud di Mantova. Come è già stato anticipato, il sistema urbano scelto come area di progetto è il numero 3, che comprende la parte della periferia in prossimità della Tangenziale sud. In principio, per comprendere quali potessero essere le strategie e gli strumenti per mettere a terra il tema della prossimità nella città, ho deciso di partire dai tematismi di progetto urbano analizzati e utilizzati durante la mia esperienza didattica del laboratorio "Planning in historical context", i quali nel mio progetto sono stati riletti in chiave della prossimità al fine di definire delle linee guida che possano essere utilizzate anche per le prossime pianificazioni urbanistiche. Tali temi si trovano divisi in 5 macro-categorie, le quali sono: paesaggio, ambiente, infrastrutture, insediamento urbano e spazi pubblici; a partire da queste, per ognuna si sono individuati dei **temi di progetto** che aiutano a conoscere e comprendere quali siano gli interventi più efficaci che solitamente vengono messi in atto per progettare le città contemporanee e come essi possano rappresentare delle nuove strategie anche per la prossimità.

#### PAESAGGIO

La prima categoria individuata è, dunque, quella del **paesaggio**. Con tale termine si intende la possibilità di definire all'interno del territorio un insieme di simboli identificabili solo attraverso la comprensione dei sistemi naturali ed antropici che si hanno nel paesaggio. L'approccio alla base di questa macrocategoria è quello di proteggere e valorizzare gli elementi riconoscibili per il loro valore storico, culturale e paesistico che hanno creato con gli anni una vera e propria identità; in questo si vogliono salvaguardare anche tutte le relazioni che il paesaggio ha creato con i sistemi adiacenti. Inoltre, si vuole indagare questa categoria in quanto il paesaggio definisce il futuro delle campagne e delle città che circondano le persone; nelle sue politiche si cerca di integrare le problematiche ambientali con gli strumenti di pianificazione in grado di generare nuove forme di progetto per i prossimi anni. A partire da questa definizione si sono definiti, dunque, alcuni temi di progetto che saranno poi anche

esplorati mediante la **prossimità**. Essi sono:

1. Lavorare con un approccio di **tipo paesaggistico** per entrare in contatto con le trasformazioni del territorio; si intende in particolare la possibilità di lavorare a diverse scale con elementi naturali ed artificiali in grado di connettersi tra di loro al fine di definire delle relazioni sempre più forti nel paesaggio [Lassus, 1998].
2. Non si può prescindere dalla storia del paesaggio; per questo motivo, è necessario valorizzare gli elementi **permanenti** e le **tracce** importanti del paesaggio al fine di conoscere la sua identità e valorizzarla con degli interventi. È da considerare, infatti, che il paesaggio è un insieme di segni lasciati dal continuo cambiamento che in esso avviene, a causa degli uomini e dello stesso paesaggio; essi vanno perciò interpretati e compresi al fine di definire dei punti di riferimento per lo sviluppo futuro [Marcucci, 2020].
3. Gli elementi che compongono il paesaggio vanno **osservati**; per far ciò, è necessario mantenere sempre una **connessione visiva** tra di essi al fine di permettere una continua relazione tra gli elementi naturali ed urbani. Così facendo si ha una percezione del paesaggio che permette di dare il senso dello spazio, un riferimento visivo e un orientamento per le persone che lo attraversano.
4. Tutti i paesaggi contengono alcune tracce del passaggio dell'uomo. Per questo è necessario attivare delle azioni in grado di **trasmettere** le **strutture culturali** che lo compongono al fine di preservarlo; tale struttura del paesaggio si riflette poi nell'uso del suolo, nel modo di vivere e nelle forme degli insediamenti che si definiscono. Così facendo, si creano nel territorio dei sistemi complessi di elementi e relazioni che possono svilupparsi continuamente nel territorio senza distruggerlo [Taylor, Lennon, 2011].
5. Il verde rappresenta il principale fattore per ricreare un equilibrio all'interno di un ecosistema urbano. Esso, però, non può essere considerato solo come un fattore estetico, ma deve essere un elemento fondamentale di ricucitura tra la città e l'ambiente per creare un tessuto connettivo in cui si svolgono anche azioni umane. Così facendo, il paesaggio riesce a ripristinare il suo **valore naturalistico** in grado di dare



continuità al sistema delle aree naturali.

6. È fondamentale progettare degli **spazi aperti e verdi** inclini alle necessità dei cittadini e alle forme degli insediamenti al fine di aumentare il valore e l'identità dei luoghi. Gli spazi di connessione e di relazione tra gli elementi del paesaggio ed urbani sono i luoghi più importanti che devono essere progettati attentamente per migliorare la qualità degli spazi pubblici nelle città.

Questi sei temi di progetto sopra elencati sono stati poi riletti in chiave prossemica, al fine di comprendere quale è il ruolo del paesaggio all'interno della nuova città di "prossimità". Per ognuno di essi sono state identificate una serie di azioni, attività ed interventi che possono essere applicati nel territorio al fine di promuovere e valorizzare il paesaggio spesso in connessione con la parte urbana.

- 1 Si possono **migliorare le relazioni** del paesaggio definendo un approccio di tipo paesaggistico attraverso la:

- Creazione di una connessione verde all'interno del tessuto urbano in grado di collegare i vari parchi e spazi verdi che si trovano nelle vicinanze, sia esistenti che in progetto. Questo definisce un approccio paesaggistico che sfrutta al meglio lo spazio pubblico esterno;
- Realizzazione di un nuovo accesso verde tra la pista ciclo-pedonale in via Rinaldo-Mantovano e il nuovo parco che si vuole creare nello spazio retrostante la chiesa.

- 2 Il paesaggio contiene degli elementi e delle tracce del passato che rappresentano un'identità ed una storia per il territorio. Perciò è necessario **promuovere** delle **iniziative** ed attività legate alla conoscenza della tradizione locale e dei segni lasciati dal continuo cambiamento nel paesaggio circostante attraverso:

- La realizzazione di un percorso ciclo-pedonale educativo e didattico, fruibile anche dalle scuole, che ha l'obiettivo di fare conoscere la natura e l'identità rurale del paesaggio nell'area periferica;
- L'inserimento nel paesaggio rurale di alcuni pannelli informativi che indichino il percorso educativo-didattico e diano informazioni sulla storia dell'agricoltura di questi territori. Si collocano in prossimità dei canali e delle aree di sosta;

- L'individuazione di alcune "cascine" storiche che rappresentano delle identità all'interno del territorio rurale e agricolo della periferia mantovana che vanno valorizzate al fine di preservarne il loro valore culturale e storico;

- Creazione di aree di sosta attrezzate lungo i sentieri ciclabili e pedonali per godere del paesaggio rurale aperto. Qui sono previste panchine, dispositivi per l'acqua e cestini per i rifiuti. Queste aree sono destinate a diventare nuovi luoghi di inclusione dove le persone possono sostare. Inoltre, la pavimentazione è stata modificata per renderle più visibili.

Infine, si considera come una permanenza anche la **vegetazione esistente** che determina il paesaggio e per questo deve essere valorizzata attraverso:

- La conservazione dei filari di alberi all'interno del tessuto urbano e nelle vicinanze, in quanto sono elementi storici che contribuiscono a creare spazi sani che migliorano la qualità dell'aria. Questi elementi, se si collocano nelle strade, possono essere anche degli elementi che guidano le persone nella città.

- 3 Si devono valorizzare gli **elementi rurali** del paesaggio in quanto rappresentano delle peculiarità dell'ambiente circostante da osservare e da scoprire. Per questo, è necessaria la:

- Creazione di punti panoramici lungo il percorso ciclo-pedonale che permettono di preservare la connessione visiva del paesaggio rurale dal nuovo percorso realizzato in prossimità della Tangenziale sud. In questo modo è possibile creare un'esperienza per chi percorre questo tratto, preservando un collegamento rurale che rappresenta un'identità storica del luogo.

- 4 Al fine di preservare il **paesaggio** è necessario attivare delle azioni che permettano di farlo conoscere anche alle persone. Si vuole per questo motivo:

- Realizzare degli hub in alcuni punti interessanti del paesaggio rurale in cui è possibile anche sperimentare l'agricoltura mediante alcuni laboratori didattici sia per i piccoli che per gli adulti.

- 5 Si vuole creare e valorizzare delle **aree naturali** in continuità nel territorio che possano riattribuire un valore al paesaggio

incentivando una riconnessione con il tessuto urbano. È necessario dunque:

- Aggiungere nuovi filari di alberi che possono diventare elementi divisorii, protettivi e di guida all'interno del tessuto urbano. Vengono, inoltre, aggiunti in prossimità di percorsi ciclabili e pedonali per creare aree di protezione naturale;
- Prevedere un'espansione di pioppi, piantumazione tipica della zona, al fine di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e ripristinare un valore naturalistico del paesaggio. Tale espansione viene realizzata in prossimità anche delle infrastrutture in quanto vuole creare una barriera, una zona di filtro, in grado di ridurre l'inquinamento atmosferico e il rumore;
- Incoraggiare la coltivazione di vigneti e di frutteti al fine di poter promuovere l'agricoltura e i prodotti locali che possono essere anche venduti nel sistema urbano per promuovere l'economia.

**6** Gli spazi pubblici verdi rappresentano dei **punti di incontro** e di **relazioni** all'interno del tessuto urbano. Essi però devono essere luoghi sicuri per essere fruibili dalle persone e ben collegati tra di loro, altrimenti non verranno mai utilizzati dai cittadini. Per questo motivo, è necessario:

- Promuovere la creazione di spazi verdi attrezzati e ben collegati all'interno della città, che possano diventare luoghi di condivisione per le persone che decidono di trascorrere il loro tempo libero in città;
- Installare un sistema di illuminazione negli spazi pubblici e lungo la nuova pista ciclabile e pedonale, per consentire alle persone di utilizzarli in sicurezza durante tutte le ore del giorno. Inoltre, poiché il percorso è ben segnalato, le persone sono incoraggiate a percorrerlo anche nelle ore di buio;
- Inserire nuovi lampioni nelle aree verdi, negli spazi pubblici e lungo la pista ciclo-pedonale, per fornire punti luce e rendere sicuro il percorso. L'obiettivo è quello di incoraggiare le persone a utilizzare questi spazi che spesso non sono frequentati per la paura, e anche di combattere la criminalità nella zona. Le luci sono state progettate anche con

un sistema sostenibile che utilizza pannelli solari che si ricaricano durante le ore di luce solare e si scaricano di notte.

## AMBIENTE

La seconda categoria individuata è, invece, quella dell'**ambiente**. Con tale termine si intende la necessità di conservare e migliorare la biodiversità ambientale, di proteggere il patrimonio culturale e tradizionale esistente ed infine promuovere la sostenibilità sociale ed economica del territorio. L'idea è quella di realizzare un sistema interconnesso di habitat la cui biodiversità deve essere salvaguardata. Così facendo si creano delle reti ecologiche definite da una struttura basata sul riconoscimento di aree centrali, zone cuscinetto e corridoi ambientali che permettono una continua interrelazione tra gli elementi. In questo modo si riesce a conservare e a proteggere la flora e la fauna che a causa dei vari cambiamenti che il territorio ha subito (dovuti principalmente all'urbanizzazione) sono state frammentate in diverse aree ed ora rischiano di estinguersi. A partire da questa definizione e caratteri che contraddistinguono l'ambiente si sono, dunque, individuati alcuni temi di progetto elencati di seguito.

1. Le **reti ecologiche** forniscono un modello operativo per la conservazione e il miglioramento della biodiversità. Inoltre, definiscono una connessione delle riserve naturali basandosi su alcuni principi ecologici (aree centrali, corridoio, buffer zone) che consentono un certo grado di utilizzo del paesaggio [ICLEI, 2019].
2. La progettazione e la pianificazione delle **infrastrutture verdi** è necessaria al fine di incoraggiare la riconoscibilità e la sensibilità paesaggistica delle risorse storiche, culturali e naturali del territorio. Anche in questo caso, esse sono necessarie per preservare e conservare al meglio la biodiversità del paesaggio.
3. Contenere l'espansione urbana e la proliferazione delle infrastrutture grigie è necessario al fine di **contrastare la frammentazione** a cui il paesaggio è soggetto negli ultimi decenni. Infatti, a causa della divisione del territorio, dovuto alle infrastrutture, si è contribuito al declino e alla perdita della fauna selvatica e all'estinzione di alcune specie animali. Per questo motivo, è necessario preservare grandi aree non frammentate, aree ecologicamente significative e identitarie in cui si possono realizzare

dei corridoi per la fauna. Così facendo, si migliorano anche le qualità ricreative del paesaggio [Bennet, 2003].

4. Le **connessioni multifunzionali** tra le infrastrutture verdi e le attività di quartiere delle comunità sono necessarie per creare dei sistemi di spazi verdi che siano interconnessi tra di loro e portino benefici alle persone. In questa direzione si vogliono anche bilanciare le richieste di crescita e di sviluppo con la tutela dei terreni vitali necessari al lavoro; in tale scenario la comunità deve essere impegnata nella ricerca di creare un'identità per l'ambiente e rivitalizzare quegli spazi che sono abbandonati o dismessi.

5. La **corretta progettazione** di uno spazio verde di alta qualità, sostenibile e multifunzionale può contribuire a creare dei luoghi di lavoro, di condivisione e di gioco all'interno della città che può soddisfare le diverse esigenze delle persone che lo vivono. In questo modo, il territorio non costruito o gli spazi dismessi delle città possono divenire nuovi luoghi pubblici per i cittadini [Chapman E. et. al, 2017].

6. I cambiamenti climatici rappresentano ad oggi una problematicità; la realizzazione di alcune infrastrutture verdi potrebbe aiutare a mitigarli e fornire dei benefici sostanziali in termini di **sostenibilità**, come per esempio la riduzione dell'uso dell'energia, l'aumento del valore degli immobili e la riduzione dell'inquinamento atmosferico. L'idea è, dunque, quella di attuare delle pianificazioni che si adattino a questi cambiamenti climatici per creare delle soluzioni di conservazione che rafforzino anche le comunità.

Non tutti questi sei temi, però, sono inclini ed applicabili alla prossimità, in quanto l'ambiente fa riferimento in particolare a paesaggi naturali che devono essere preservati e conservati al fine della protezione della flora e della fauna, quindi della biodiversità. Nel caso della periferia sud di Mantova però, tali habitat naturali e semi-naturali di particolare valore paesaggistico da conservare non sono presenti. Per questo motivo, si è deciso di reinterpretare solo i **temi di progetto** più orientati alle politiche della prossimità, i quali vengono descritti di seguito.

3. Nel territorio esistono **aree** che sono state **frammentate** a causa e dell'urbanizzazione e dell'avvento delle infrastrutture;

tale suddivisione del territorio ha portato la fauna ad una estinzione quasi completa che le ha fatto perdere anche l'identità. Perciò, si considera necessario:

- Attivare la cura e la manutenzione dei gruppi naturali di alberi esistenti per reintegrare la biodiversità all'interno del paesaggio, per migliorare il microclima all'interno dei parchi e per creare una barriera filtrante che protegga dalle infrastrutture;

- Preservare le zone boschive all'interno del territorio e in prossimità delle infrastrutture per conservare alcune aree ecologicamente identitarie che possono reintegrare la biodiversità.

5. All'interno del territorio devono essere attivate delle iniziative ed attività di rigenerazione urbana che cerchino di **riutilizzare** ciò che è presente, sia edifici che spazi aperti, al fine di renderlo un nuovo posto di condivisione per le persone senza sprecare altre risorse del territorio. Per questo motivo, si vuole:

- Incoraggiare l'utilizzo di edifici abbandonati o in decadenza per evitare ulteriore consumo di suolo pubblico. Ciò contribuisce a creare una città sempre nuova, senza creare edifici che con il tempo diventano solo luoghi di degrado pubblico;

- Sfruttare gli spazi di risulta all'interno della città e trasformarli in zone verdi di filtro che possano contribuire a migliorare la qualità dell'ambiente in cui i cittadini vivono quotidianamente. Questi vengono trasposti in nuovi parchi urbani caratterizzati anche dalla presenza di masse arboree.

6. La realizzazione di alcune infrastrutture verdi nel territorio è necessaria al fine di mitigare i cambiamenti climatici, ridurre il consumo di energia ed anche l'inquinamento atmosferico. Inoltre, aiutano ad attuare le politiche di **sostenibilità**. Per questo motivo, è necessario:

- Incoraggiare iniziative che consentano di piantare un albero per ogni persona nata nel quartiere. In questo modo, è possibile creare nuovi spazi verdi all'interno della città, in cui gli alberi rappresentano nuove identità di cui prendersi cura. Questa iniziativa è molto diffusa perché è un'ottima soluzione sostenibile per ridurre le emissioni di carbonio.

## INSEDIAMENTO URBANO

La terza categoria individuata è quella dell'**insediamento urbano**. Con tale termine si intende in particolare l'organizzazione che l'uomo attribuisce ad uno specifico territorio al fine di creare un luogo in cui stare ed abitare. L'insediamento urbano considera tutto ciò che porta le persone a vivere il territorio e ad unirsi in uno spazio organizzato. La sua disposizione è influenzata da molti fattori, sia **naturali** che **antropici**; nella prima categoria rientrano tutti quelli legati al suolo, alla topografia, al clima, alla vegetazione e alle risorse naturali; nella seconda categoria, invece, si trovano quelli legati alla storia, alla politica e all'economia. A partire da questi, il territorio può essere organizzato in differenti sistemi che possono essere **concentrati**, **lineari o aperti**. Il primo caso si ha quando l'organizzazione del territorio è influenzata da elementi puntuali; il secondo quando si fa riferimento ad elementi maggiormente lineari e il terzo, invece, quando non c'è nessun elemento di riferimento e quindi si ha un'organizzazione libera e senza vincoli. Solitamente, all'interno di un insediamento urbano non esiste mai solo uno di questi tre sistemi, ma sono presenti tutti e tre e creano tra di loro delle relazioni necessarie al fine dell'efficacia dell'organizzazione interna del territorio. A partire da queste considerazioni e caratteri che contraddistinguono l'insediamento urbano si sono, dunque, individuati alcuni temi di progetto elencati di seguito.

1. La **progettazione** del tessuto urbano deve considerare la possibilità di inserire funzioni diverse e forme composite al fine di realizzare degli insediamenti urbani combinati ed efficienti. Essa, però, non può prescindere tante volte dal **contesto storico** in cui si va ad inserire, ma deve cercare delle relazioni tra i diversi elementi al fine di mantenere un rapporto tra il nuovo e il vecchio. Per questo, prima di tutto, è necessario conoscere e comprendere la composizione, la conformazione, l'articolazione, la cultura e la storia che caratterizzano un luogo [Kasprisin, 2011].
2. I **margini urbani** devono essere pianificati come luoghi permeabili, articolati e multifunzionali che interfacciano la città con la campagna. È necessario comprendere la loro composizione, le diverse interazioni che essi instaurano con il contesto circostante al fine di definire delle soluzioni di connessioni forti tra spazi molto diversi.
3. Le **persone** devono sempre essere messe

al centro del progetto al fine di definire dei luoghi in cui esse possono vivere e stare quotidianamente. Per questo, durante le fasi di progettazione e di pianificazione, è necessario attivare delle iniziative in cui i cittadini possono divenire parte attiva del progetto e dare il loro contributo al fine di creare una relazione sistemica con il mondo circostante [Gehl Institute, 2018].

4. Si devono promuovere **azioni a breve termine** utilizzando mezzi ed approcci diversi per definire e promuovere dei cambiamenti a lungo periodo all'interno degli insediamenti urbani. Questo perché non esiste un'unica soluzione corretta, ma ci sono una serie di esperimenti sociali e culturali che devono essere testati al fine di comprendere quali potrebbero comportare dei cambiamenti duraturi per il futuro delle città [Bazzu, Talu, 2017].
5. La **biodiversità** è il patrimonio ecologico del territorio che è stato danneggiato dalla società umana negli anni. Si deve perciò ripensare le relazioni tra gli insediamenti urbani e gli elementi rurali al fine di ristabilire un equilibrio tra queste unità. Questo perché la biodiversità è influenzata dallo stato degli ecosistemi originali circostanti e dalle politiche di pianificazione e di gestione dell'ambiente costruito [Cadenasso et. al, 2016].
6. La **sostenibilità** rappresenta un punto cardine per molte strategie di progetto future. Con l'Agenda 2030, infatti, si definiscono delle politiche che hanno il compito di integrare e bilanciare la dimensione sociale, economica e ambientale dello sviluppo sostenibile delle città. L'idea è quella di applicare nel territorio, attraverso la progettazione, alcuni obiettivi che sono stati fissati in essa.

Anche in questo caso, questi temi di progetto sono stati riletti in termini di prossimità e hanno portato alla luce delle **iniziative** che possono essere applicate per il buon funzionamento dell'insediamento urbano.

- 1 Al fine di rendere l'insediamento urbano più attrattivo per le persone che ci vivono si devono prevedere **differenti funzioni** che possono essere combinate e possono definire delle soluzioni efficienti di prossimità che invogliano le persone ad uscire di casa. Per questo, è necessario prevedere nel territorio un'espansione residenziale, commerciale e produttiva che riesca a

creare delle relazioni tra i diversi elementi del territorio, senza prescindere dal contesto già esistente in cui queste nuove espansioni vanno ad inserirsi. In quest'ottica si vuole quindi:

- Implementare il completamento urbano residenziale in alcune aree del sistema di quartiere. In particolare, l'obiettivo è:
  1. Realizzare un complesso residenziale caratterizzato dalla presenza di case singole con giardino privato;
  2. Completare le cortine urbane residenziali attraverso l'inserimento di edifici singoli o ville;
  3. Completare e terminare i condomini costruiti in prossimità della Tangenziale sud, alcuni dei quali sono ora oggetto del progetto "PINQUA".  
Tutte queste nuove espansioni urbane sono garantite da una politica abitativa a prezzi accessibili che riesce a soddisfare le esigenze di molte persone con bisogni diversi.
- Implementare l'area di lavoro per creare un nuovo polo produttivo che possa portare all'interno del sistema urbano di prossimità nuova vita. In questo caso si intende:
  1. Realizzare altri 2 edifici destinati a ospitare spazi di lavoro e co-working che possono essere anche affittati;
  2. Edificare un padiglione per conferenze ed eventi aziendali;
  3. Costruire un edificio di servizi per le persone che lavorano in questo polo, come mensa e spazi comuni;
  4. Edificare due edifici per appartamenti per le persone che lavorano e tengono lezioni in questi spazi.
- Riutilizzo di alcuni edifici abbandonati all'interno del tessuto urbano per inserire alcuni servizi primari necessari ad attivare la prossimità:
  1. Asilo nido;
  2. Scuola primaria;
  3. Biblioteca e sala studio;
  4. Farmacia;
  5. Panificio e mercato agricolo locale;
  6. Uffici pubblici;
  7. Luoghi di co-working;
  8. Club ricreativi per giovani e anziani.
- Offrire attività culturali extrascolastiche per bambini e ragazzi nelle scuole durante le ore pomeridiane di chiusura. In questo modo, si promuove un uso misto degli edifici e non si spreca l'uso del suolo.

2 Incoraggiare l'uso responsabile del suolo e la piena valorizzazione dello spazio è necessario al fine di pianificare i **margini** urbani come luoghi di interazione tra la città e la campagna circostante. Per questo motivo, è necessario:

- Preservare le aree agricole che costituiscono i limiti urbani delle periferie per fermare l'espansione urbana e definire delle interrelazioni tra la campagna e la città. In questo modo si promuove anche la prossimità, in quanto si creano aree sempre più compatte e non più disperse come in passato dove tutto è facilmente raggiungibile. Inoltre, risparmiando terreno, si può propendere per politiche di sostenibilità.

3 I progetti che devono essere inseriti all'interno dell'insediamento urbano devono considerare e rispettare le necessità dei cittadini che poi ne devono fruire; per questo si richiede una **partecipazione attiva** delle persone dei quartieri, le quali possono dare alcune idee e suggestioni per la rigenerazione di spazi urbani. Per questo si ritiene fondamentale:

- Rivitalizzare gli spazi pubblici interni attraverso la proposta di mercati settimanali, fiere e mostre. Questo può invogliare le persone a entrare nel sistema urbano e a trascorrere il loro tempo libero con altri cittadini;
- Realizzare dei festival e degli eventi (culturali ed economici) che possano attrarre e richiamare non solo i cittadini locali, ma anche quelli delle aree limitrofe, al fine di rendere quest'area una nuova centralità all'interno della periferia urbana di Mantova.

4 La prossimità promuove le **iniziative temporanee** e a breve termine come strategie progettuali al fine di comprendere se tali installazioni possono essere efficaci per il territorio e nel futuro divenire durature per la città. Per questo si cerca di:

- Riqualificare piccole aree all'interno della città con il coinvolgimento dei cittadini di tutte le classi sociali e di tutte le età per l'inserimento di attività temporanee. Attraverso la partecipazione attiva delle persone anche nella progettazione degli spazi, è possibile che questi vengano curati e mantenuti nel tempo;
- Creare mostre temporanee in edifici abbandonati che possono essere collegate



da un percorso educativo-culturale in cui le persone sono indirizzate e invogliate ad entrare o in cui si svolgono diverse attività durante il giorno.

**5** Devono essere ripensate le **relazioni** tra gli insediamenti urbani e gli elementi rurali e naturali del territorio. Per questo è necessario ripensare la presenza del verde all'interno dell'insediamento urbano. L'idea è quella di prevedere la:

- Creazione di orti botanici e comunitari in prossimità delle scuole, da utilizzare come laboratori sperimentali per i bambini durante le attività didattiche;
- Realizzazione di nuovi spazi verdi all'interno dell'insediamento urbano che possono essere attrezzati con nuovi arredi urbani che permettono la fruibilità dello spazio da parte di tutte le persone.

**6** Si devono applicare alcune soluzioni pratiche al fine di incentivare la **sostenibilità** del territorio. Questo può avvenire attraverso la messa in pratica e la valorizzazione degli obiettivi definiti dallo strumento strategico dall'Agenda 2030. Seguendo tale direzione si può, dunque, prevedere la:

- Creazione di pannelli fotovoltaici per l'alimentazione di complessi di servizi e luoghi di lavoro che possono sfruttare questo tipo di energia sostenibile e ridurre le spese;
- Conversione dei terreni coltivabili intensivi in prossimità della Tangenziale sud in terreni sostenibili ed ecocompatibili al fine di promuovere la sostenibilità ecologica dell'agricoltura.

### SPAZI PUBBLICI

La quarta categoria individuata è quella dello **spazio pubblico**. Con tale termine si intende in particolare lo spazio più importante che costituisce le città, senza il quale l'insediamento urbano non avrebbe nessun valore. Esso rappresenta il luogo in cui avviene il maggior numero di relazioni ed interazioni umane in quanto definisce uno spazio della città in cui hanno accesso fisico e visivo tutti i cittadini. Lo spazio pubblico si può estendere anche nei parchi, nelle strade e nelle piazze fino a dove non trova degli edifici che lo racchiude e lo definisce. Inoltre, esso rappresenta lo specchio delle complessità umane e per questo motivo svolge spesso diversi ruoli nelle società urbane. Dunque, le caratteristiche principali dello spazio pubblico sono la

fruibilità e la flessibilità dei luoghi e l'inclusività delle persone; se gli spazi non sono fruibili ed accessibili alle persone, essi non possono divenire pubblici. Si devono, perciò, progettare spazi urbani a misura d'uomo, in cui si prediligono i pedoni rispetto alle automobili ed in cui si ha un'integrazione di elementi differenti che permettono di creare un equilibrio urbano. A partire da questa descrizione, che considera gli aspetti principali dello spazio pubblico, si individuano anche in questo caso alcuni temi di progetto che vengono elencati di seguito.

- 1.** Le identità territoriali devono essere preservate e rafforzate; affinché ciò avvenga si deve cercare di **trasformare** gli **spazi in luoghi**. Quest'ultimo è quello in cui le persone sono sempre al centro dell'attenzione e rappresentano gli attori principali. Si deve, perciò, promuovere l'identità dei luoghi attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini che sono delle nuove risorse per il progetto e che sono i maggiori fruitori di questi luoghi; se essi non se ne prendono cura, i luoghi torneranno privi di valore [Bentley, Watson, 2007].
- 2.** La **strada** diviene la nuova spina dorsale dell'esperienza urbana in cui ogni elemento che la compone ha un ruolo determinante ed è connesso con tutti gli altri al fine di definire un sistema. In questo scenario anche la strada urbana diventa un'occasione per connettere e mettere in relazione luoghi e funzioni diverse nella città; così facendo si promuovono o si migliorano le connessioni anche tra edificio, persone e città [Gehl, 1996].
- 3.** Lo spazio pubblico deve essere pensato in base alle nuove **esigenze** dei cittadini, ma allo stesso tempo deve mantenere vive e forti le **relazioni** con il **contesto** in cui si inserisce se vuole definire delle nuove esperienze urbane. Così facendo, all'identità storica del passato si relaziona quella nuova determinata dall'inserimento di nuovi elementi posti in connessione con attenzione all'interno dell'insediamento urbano [Shaftoe, 2008].
- 4.** Le persone devono recuperare, soprattutto dopo l'esperienza pandemica del COVID-19, il **benessere fisico e psicologico**. Creando degli spazi pubblici in grado di favorire lo sport all'aria aperta si possono ottenere dei benefici a livello di salute fisica e mentale per le persone che li attraversano e li fruiscono tutti i giorni.

Dunque, la progettazione che rende facile e sicuro l'uso della bicicletta, degli spostamenti a piedi e di altri mezzi di trasporto sostenibili deve essere incentivata al fine di migliorare la qualità della vita delle persone e il loro benessere generale.

5. Lo spazio pubblico ha lo scopo di non escludere nessuno. Per questo si devono creare all'interno dell'insediamento urbano dei luoghi intergenerazionali che cercano di mettere insieme persone di età molto differenti, dai più piccoli ai più anziani. Le **relazioni intergenerazionali** possono essere svolte, dunque, in spazi multifunzionali, ossia dei luoghi pubblici condivisi che offrono delle opportunità di svago [Burton, Mitchell, 2006].
6. Gli spazi pubblici devono divenire dei luoghi identitari all'interno dell'insediamento urbano; ciò può essere fatto attraverso l'utilizzo dell'**arte** nelle città e nel paesaggio, che può promuovere gli artisti locali delle città e contribuire a migliorare la forma sociale della comunità definendo la scena dello spazio pubblico in cui tutte le azioni dei cittadini hanno luogo. Per questo, lo spazio pubblico e le arti possono funzionare insieme al fine di promuovere delle relazioni urbane nuove e virtuose.

Lo spazio pubblico rappresenta la categoria più importante per la prossimità, in quanto in esso si possono trovare notevoli spunti per la progettazione di luoghi a **misura d'uomo** in cui le persone sono i soggetti principali che vivono e fruiscono lo spazio. Per questo, i temi di progetto riletti in chiave della prossimità mettono in luce alcune strategie progettuali che potrebbero far rivivere alcuni spazi delle città contemporanee.

1. È necessario riscoprire all'interno dell'insediamento urbano delle **identità locali** in grado di trasformare gli spazi pubblici in veri e propri luoghi in cui le persone possono stare e condividere esperienze. Talvolta, se esse non esistono, è necessario definire delle nuove identità che si legano al tema della prossimità e favoriscono la definizione di luoghi interni per i cittadini. Perciò, in questo caso si vuole:
  - Creare un percorso all'interno del tessuto urbano che colleghi le scuole e gli spazi pubblici della città per definire una nuova identità del sistema urbano. In questo caso si vogliono utilizzare le strategie dell'urbanistica tattica e della segnaletica per promuovere spazi che

siano anche vivaci da percorrere.

2. Lo spazio pubblico è vissuto dalle persone se esso definisce delle occasioni al suo interno che possono promuovere le relazioni tra gli **edifici**, le **persone** e la **città**. L'idea è quella di trovare delle strategie che permettano alle persone di entrare in connessione con gli elementi dello spazio pubblico e la strada per definire dei luoghi di incontro. Per questo si vuole:
  - Incentivare l'attività all'esterno di bar, ristoranti o altri edifici dedicati ai servizi al fine di creare dei dehors in cui le persone possono stare e condividere esperienze con altri cittadini;
  - Creare degli hub dove noleggiare le biciclette per spostarsi nel sistema urbano. Queste stazioni di bike-sharing consentono un uso più sostenibile degli spazi interni alla città e lasciano l'inquinamento delle auto il più possibile al di fuori dell'area pedonale. In questo modo, si migliora anche la qualità dell'ambiente esterno;
  - Aggiungere attrezzature come biglietterie automatiche, pensiline e orari illuminati in prossimità della stazione ferroviaria. Questo servirà a rendere più efficiente il nodo della mobilità, dove le persone possono recarsi e trovare tutto ciò di cui hanno bisogno per viaggiare.
3. Ogni spazio pubblico, affinché diventi una nuova centralità nel territorio, deve essere progettato in relazione alle necessità e alle **esigenze delle persone** le quali lo devono vivere ed abitare quotidianamente. Solo in questo modo i cittadini si affezioneranno a questo luogo e se ne prenderanno cura anche con il passare degli anni. Per questo si intende:
  - Inserire panchine attrezzate con prese di ricarica, stazioni di ricarica per auto elettriche, scooter e biciclette pubbliche. In questo modo, le persone saranno più propense a utilizzare mezzi di trasporto sostenibili e potranno utilizzare lo spazio pubblico anche come luogo di lavoro;
  - Installare i servizi igienici pubblici in alcuni punti strategici della città, anche lungo le piste ciclabili e pedonali, che possono essere utilizzati da tutte le persone. Questo è utile anche se le persone vogliono trascorrere l'intera giornata in

questa area periferica;

- Installare alcune fontane all'interno degli spazi pubblici della città, che possono essere utilizzate dai cittadini anche per rinfrescarsi nei mesi più caldi dell'anno o per bere;
- Collocare in città alcuni arredi urbani realizzati con materiali riciclabili che possano essere facilmente rimossi se necessario. Sono tutti uguali, in quanto viene preparato un catalogo da cui scegliere quelli da collocare negli spazi pubblici.

**4** La **salute fisica e mentale** delle persone rappresenta uno dei principi fondamentali promossi dalla prossimità; essa rientra anche all'interno dell'obiettivo numero 3 dell'Agenda 2030. Affinché essa sia garantita e riesca a migliorare il benessere delle persone che vivono nei quartieri, è necessario:

- Creare nuovi percorsi e circuiti di fitness lungo la pista ciclabile e pedonale, compresi gli hub vicino agli spazi verdi per garantire l'esercizio fisico in luoghi sani e sicuri per tutte le persone;
- Creare nuove aree sportive nelle vicinanze del nuovo centro sportivo "Marco Sguaitzer", come campi da tennis, calcio, pallacanestro e pallavolo, per consentire ai cittadini di avere un nuovo polo sportivo dove allenarsi e fare attività fisica;
- Creare aree di ristoro e picnic all'interno degli spazi verdi della città e anche in prossimità della pista ciclabile e pedonale. In questo modo, le persone sono più invogliate a trascorrere il tempo libero all'aria aperta e possono anche organizzare eventi utilizzando questi luoghi del paesaggio e creare un legame con essi.

**5** Lo spazio pubblico, affinché sia tale, deve poter essere fruibile ed accessibile alle persone di tutte le età, dai più giovani ai più anziani. Garantendo queste **relazioni intergenerazionali** si riescono a definire degli spazi in cui si presentano occasioni ricreative, di svago, di cultura e di condivisioni tra persone di età differenti. Per questo motivo è necessario:

- Creare spazi in cui si svolgano attività in comune tra bambini e anziani della zona. In questo modo, anche i più giovani possono aiutare gli anziani a svolgere

attività e a vivere in periferia;

- Riutilizzare edifici abbandonati per creare luoghi comunitari in cui persone di ogni età, sesso e classe sociale possano stare insieme. Può essere utile organizzare anche attività ludiche e culturali in cui i bambini possano essere di supporto agli adulti o viceversa.

**6** L'**arte** deve essere considerata all'interno dell'insediamento urbano come una soluzione valida per la riattivazione dei luoghi e degli spazi pubblici che sono spenti e privi di luce e che possono essere rigenerati mediante questa strategia artistica e con il coinvolgimento di artisti locali. Si cerca, infatti, di:

- Creare degli spazi lungo la pista ciclabile e all'interno della città dove gli artisti locali possano esporre le loro opere durante l'estate. In questo modo, non solo si invoglia la gente ad andare a vedere le opere, ma questa iniziativa può aiutare l'economia locale e gli artisti locali a farsi conoscere;
- Attivare iniziative per creare murales all'interno della città per le facciate degli edifici. Questo serve anche a riqualificare le facciate e a dare maggior valore ai piani terra delle città, che in questo modo catalizzano le persone e le invogliano ad andare avanti;
- Inserire dei pannelli informativi per gli artisti locali che decidono di dare un contributo con la loro arte. Devono essere realizzati anche in scrittura braille per i non vedenti. Inoltre, devono essere dotati di illuminazione per essere visibili anche di notte.

## INFRASTRUTTURE

La quinta categoria individuata è, infine, quella delle **infrastrutture**. Con tale termine si intende un elemento o un insieme di componenti che si distribuiscono sul territorio determinandone la sua struttura secondo le esigenze e le necessità umane e della mobilità. Spesso però esse definiscono anche dei segni e delle **tracce sul territorio** che non si possono più rimuovere e che divengono con il tempo delle vere e proprie permanenze storiche da considerare nella progettazione urbana in quanto la influenzano. Esistono diversi tipi di infrastrutture, a rete o puntuali, che caratterizzano il territorio. Inoltre, esse possono essere di differente tipologia, quali

le strade, le ferrovie, i trasporti a fune, le vie interne d'acqua ed infine le linee aeree e marittime. Oltre ad esse, all'interno di questa categoria si fa rientrare anche la **mobilità**, la quale è influenzata dalle infrastrutture stesse e quindi deve essere progettata e pianificata insieme. Infatti, soprattutto i mezzi di trasporto pubblico rappresentano una risorsa in quanto permettono ai cittadini di raggiungere facilmente tutto ciò di cui necessitano. A partire da queste considerazioni e caratteri che contraddistinguono le infrastrutture si sono, dunque, individuati alcuni temi di progetto, che vengono elencati di seguito.

1. Le infrastrutture costituiscono le principali **vie di comunicazione** in grado di mettere a sistema diverse polarità che si distribuiscono come costellazioni in punti lontani del territorio. Esse devono essere pensate in modo sicuro e garantire un insieme di connessioni e collegamenti efficaci al fine di rendere la circolazione facilmente fruibile da tutti.
2. La **mobilità lenta** deve essere incentivata rispetto a quella veloce in quanto si vogliono realizzare delle città a misura d'uomo in cui tutto è facilmente accessibile. Essendo tale necessità fondamentale al fine ultimo della prossimità si devono incentivare maggiormente i percorsi a piedi o in bicicletta per le persone, i quali devono essere progettati in modo sicuro ed accessibile anche per chi ha delle problematiche motorie.
3. La strada diventa la nuova spina dorsale delle città. Essa però deve essere ripensata in quanto deve lasciare maggior spazio ai pedoni rispetto alle automobili. Si prediligono strade con un unico senso di marcia in cui si attribuisce molto valore ai **marciapiedi**, progettati di grandi dimensioni. In questo modo, i marciapiedi divengono dei luoghi conviviali in cui le persone possono stare e chiacchierare nel loro tempo libero.
4. Le città devono rispettare le politiche della sostenibilità e gli obiettivi prefissati dall'Agenda 2030; in particolare, esse devono ridurre drasticamente le emissioni di carbonio che determinano una scarsa qualità dell'aria e dell'ambiente. Per questo motivo, si vuole incentivare l'utilizzo dei **mezzi di trasporto pubblico** sostenibili a discapito dell'automobile al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico.

5. Le città vengono vissute dalle persone solo se sono accessibili, inclusive e sicure. Per quanto riguarda questo ultimo termine, è necessario prevedere delle misure di **sicurezza** all'interno dell'insediamento urbano atte alla salvaguardia del pedone o del ciclista che vuole usufruire degli spazi pubblici. Così facendo le persone si sentono più sicure ad attraversare le strade e tutte le infrastrutture che spesso rappresentano un pericolo.

Anche le infrastrutture rappresentano un punto cardine della prossimità in quanto definiscono le principali vie di comunicazione delle auto e dei pedoni e se sicure garantiscono la possibilità di avere tutto ciò di cui quest'ultimi necessitano in pochi minuti dalle proprie residenze. Le strategie da applicare per la prossimità legata alle infrastrutture sono perciò descritte di seguito.

- 1 Affinché si abbiano delle efficaci **vie di comunicazione** nella periferia è fondamentale ripensare tutte le singolarità, i collegamenti, le connessioni e le costellazioni tra i punti nodali dislocati nel territorio. Per questo è necessario:
  - Riparare e aggiungere alcune strade che non sono presenti, non asfaltate o addirittura in alcuni punti rotte, al fine di prevedere una migliore circolazione all'interno dei quartieri;
  - Realizzare e sistemare alcune giunzioni tra le diverse infrastrutture che non sono sicure e che creano delle situazioni di pericolo per le persone che le attraversano a piedi o in automobile;
  - Creare un ponte lungo il percorso ciclo-pedonale per attraversare il fiume ed arrivare nella periferia rurale. In questo modo si cerca di integrare il tessuto urbano con la campagna circostante, cercando di superare il margine urbano imposto dalle infrastrutture;
  - Creare un passaggio a livello in prossimità del percorso ciclo-pedonale definito dal PGT e destinato a collegare il quartiere Dosso del Corso con il quartiere Belfiore. Ciò consentirà di collegare in modo sicuro due realtà attualmente difficilmente raggiungibili l'una dall'altra.
- 2 I **pedoni** si devono trovare al centro della progettazione e per questo è necessario fornire delle strategie di pianificazione che li considerino. Si vuole, perciò, incentivare

la mobilità lenta e definire dei percorsi all'interno dell'insediamento urbano di cui il pedone ne è sempre il protagonista. In particolare si vuole:

- Realizzare il percorso ciclo-pedonale già previsto dal PGT che passa in prossimità di due strade molto trafficate e che ha lo scopo di connettere il sistema urbano con i quartieri circostanti della periferia ed il centro di Mantova;
- Valorizzare la strada su cui transitano i mezzi di trasporto ed in cui sono presenti molte fermate autobus, per incoraggiare le persone ad utilizzare la mobilità lenta.

**3** All'interno delle città i **marciapiedi** devono essere considerati come dei luoghi conviviali in cui le persone possono passeggiare, chiacchierare e stare con altre persone. Essi possono anche divenire luoghi in cui le attività commerciali si espandono e trovano un contatto con ciò che li circonda. Per questo è necessario:

- Sistemare e ampliare i marciapiedi presenti nel sistema urbano, che creano situazioni pericolose ed inaccessibili per le persone. Si prevedono anche dei materiali diversi per distinguere i marciapiedi;
- Ripensare i marciapiedi come luoghi conviviali in cui le persone possono trattenersi e chiacchierare. Devono quindi avere una dimensione minima di 1,5 metri, per permettere a più persone di incontrarsi. Devono inoltre essere progettati senza livelli diversi per essere accessibili a tutti, ben illuminati e dotati di panchine dove le persone possano sedersi di tanto in tanto. La presenza dell'elemento verde puntuale è necessaria per creare alcune pensiline;
- Creare una rampa in prossimità della scala all'interno dell'area residenziale, in quanto rappresenta una barriera architettonica per le persone disabili.

**4** Per migliorare la qualità degli ambienti è necessario attivare delle soluzioni sostenibili al fine di ridurre anche le emissioni di carbonio e l'inquinamento dell'aria. Questo viene fatto promuovendo ed incentivando l'utilizzo della **mobilità lenta** e dei mezzi di trasporto pubblico. Per questo motivo, si è deciso di:

- Incoraggiare l'uso del trasporto pubblico aumentando il numero di fermate dei servizi periferici. Ciò incoraggerà le

persone ad utilizzare mezzi più sostenibili per spostarsi da una parte all'altra della periferia;

- Creare un nuovo accesso da Borgochiesanuova alla fermata del treno, oggi raggiungibile solo dall'altro lato della linea ferroviaria. In questo punto è stato creato anche un hub dedicato alla mobilità, dove si trovano le fermate degli autobus e del bike-sharing;

- Creare nuove aree di parcheggio, in particolare in prossimità del distretto sanitario e del nuovo accesso alla stazione ferroviaria di Borgochiesanuova. In questo modo i cittadini hanno la possibilità di lasciare l'auto fuori dalla nuova zona pedonale e di raggiungerla a piedi o in bicicletta.

**5** Essendo i pedoni i principali attori della prossimità essi devono essere al sicuro dalle automobili quando si muovono all'interno della città. Per questo motivo, è necessario attivare alcune soluzioni per permettere una maggiore **sicurezza** nell'attraversamento delle strade, come per esempio:

- Creare dei dossi prima di accedere alla nuova area pedonale del tessuto urbano per renderla una zona più sicura per bambini, adulti e anziani che vogliono camminare e raggiungere i servizi necessari;
- Creare nuovi attraversamenti pedonali in connessione con il percorso ciclo-pedonale che si viene a creare, per consentire un collegamento sicuro tra i diversi spazi della città. Questi attraversamenti pedonali devono essere illuminati e dotati di un semaforo pedonale con segnalazione acustica anche per i non vedenti;
- Creare una zona ZTL al centro del sistema urbano, in prossimità delle scuole e della zona residenziale. Questo limita l'accesso solo alle auto dei residenti e ai veicoli di emergenza e rende la strada pedonale più sicura da attraversare per tutti i cittadini.

Queste riflessioni sono poi sintetizzate qui a fianco in modo più sintetico. Come si evince da ciò che è stato scritto, la **prossimità** è più incline ad alcune categorie rispetto ad altre, ma riesce comunque sempre a trovare un risvolto progettuale per migliorare la periferia.



# #PAESAGGIO

## DOMANDE DI PROGETTO

**1** Lavorare con un **approccio paesaggistico** per entrare in contatto con le trasformazioni del territorio; si intende in particolare la possibilità di lavorare a diverse scale con elementi naturali ed artificiali in grado di connettersi tra di loro per definire delle relazioni forti nel paesaggio.

**2** Non si può prescindere dalla storia del paesaggio; per questo motivo è necessario valorizzare gli **elementi permanenti** e le tracce importanti del paesaggio al fine di conoscere la sua identità e valorizzarla con degli interventi. È da considerare, infatti, che il paesaggio è un insieme di segni lasciati dal continuo cambiamento che in esso avviene, a causa degli uomini e dello stesso paesaggio; essi vanno perciò interpretati e compresi al fine di definire dei punti di riferimento per lo sviluppo futuro.

**3** Gli elementi che compongono il paesaggio vanno **osservati**; per far ciò è necessario mantenere sempre una **connessione visiva** tra di essi al fine di permettere una continua relazione tra gli elementi naturali ed urbani. Così facendo si ha una percezione del paesaggio che permette di dare il senso dello spazio, un riferimento visivo e un orientamento per le persone che lo attraversano.

**4** Tutti i paesaggi contengono alcune tracce del passaggio dell'uomo. Per questo è necessario attivare delle azioni in grado di **trasmettere le strutture culturali** che lo compongono al fine di preservarlo; tale struttura del paesaggio si riflette poi nell'uso del suolo, nel modo di vivere e nelle forme degli insediamenti che si definiscono. Così facendo, si creano nel territorio dei sistemi complessi di elementi e relazioni che possono svilupparsi continuamente nel territorio senza distruggerlo.

**5** Il verde rappresenta il principale fattore per ricreare un equilibrio all'interno di un ecosistema urbano. Esso però non può essere considerato solo come un fattore estetico, ma deve essere un elemento fondamentale di ricucitura tra la città e l'ambiente per creare un tessuto connettivo in cui si svolgono anche azioni umane. Così facendo il paesaggio riesce a ripristinare il suo **valore naturalistico** in grado di dare continuità al sistema delle aree naturali.

**6** È fondamentale progettare degli **spazi aperti e verdi** inclini alle necessità dei cittadini e alle forme degli insediamenti al fine di aumentare il valore e l'identità dei luoghi. Gli spazi di connessione e di relazione tra gli elementi del paesaggio ed urbani sono i luoghi più importanti che devono essere progettati attentamente per migliorare la qualità degli spazi pubblici nelle città.

## Prossimità

## RISPOSTE DI PROSSIMITÀ

- Creazione di una **connessione verde** all'interno del tessuto urbano in grado di collegare i vari parchi e spazi verdi che si trovano nelle vicinanze, sia esistenti che in progetto. Questo definisce un approccio paesaggistico che sfrutta al meglio lo spazio pubblico esterno;

- Realizzazione di un **nuovo accesso verde** fra la pista ciclo-pedonale in via Rinaldo-Mantovano e il nuovo parco che si vuole creare nella spazio dietro la chiesa.

- La realizzazione di un **percorso ciclo-pedonale educativo e didattico**, fruibile anche dalle scuole, che ha l'obiettivo di fare conoscere la natura e l'identità rurale del paesaggio nell'area periferica;

- L'inserimento nel paesaggio rurale di alcuni **pannelli informativi** che indichino il percorso educativo-didattico e diano informazioni sulla storia dell'agricoltura di questi territori. Si collocano in prossimità dei canali e delle aree di sosta;

- L'individuazione di alcune **"cascine"** storiche che rappresentano delle identità all'interno del territorio rurale e agricolo della periferia mantovana che vanno valorizzate al fine di preservarne il loro valore culturale e storico;

- Creazione di **aree di sosta** attrezzate lungo i sentieri ciclabili e pedonali per godere del paesaggio rurale. Qui sono previste panchine, dispositivi per l'acqua e cestini per i rifiuti. Queste aree sono destinate a diventare dei luoghi di inclusione. Inoltre, la pavimentazione è stata modificata per renderle più visibili;

- La conservazione dei **filari di alberi** nel tessuto urbano, in quanto sono elementi storici che contribuiscono a creare spazi sani che migliorano la qualità dell'aria. Questi elementi, lungo le strade possono essere anche degli elementi che guidano le persone nella città.

- Creazione di **punti panoramici** lungo il percorso ciclo-pedonale che permettono di preservare la connessione visiva del paesaggio rurale dal nuovo percorso realizzato in prossimità della tangenziale sud. In questo modo è possibile creare un'esperienza per chi percorre questo tratto, preservando un collegamento rurale che rappresenta un'identità.

- Realizzare degli **hub** in alcuni punti interessanti del paesaggio rurale in cui è possibile anche sperimentare l'agricoltura mediante alcuni laboratori didattici sia per i piccoli che per gli adulti.

- Aggiungere **nuovi filari di alberi** che possono diventare elementi divisorii e di guida nel tessuto urbano. Vengono aggiunti in prossimità di percorsi ciclabili e pedonali per creare aree di protezione naturale;

- Prevedere un'**espansione di pioppi** al fine di migliorare la qualità dell'ambiente urbano e ripristinare un valore naturalistico del paesaggio. Tale espansione viene realizzata in prossimità anche delle infrastrutture in quanto vuole creare una barriera, una zona di filtro, in grado di ridurre l'inquinamento atmosferico e il rumore;

- Incoraggiare la coltivazione di **vigneti** e di frutteti al fine di poter promuovere l'agricoltura e i prodotti locali che possono essere anche venduti nel sistema urbano per promuovere l'economia.

- Promuovere la creazione di **spazi verdi** attrezzati e ben collegati all'interno della città, che possano diventare luoghi di condivisione per le persone che decidono di trascorrere il loro tempo libero in città;

- Installare un sistema di **illuminazione** negli spazi pubblici e lungo la nuova pista ciclo-pedonale, per consentire alle persone di utilizzarli in sicurezza durante il giorno. In questo modo, le persone sono incoraggiate a percorrerlo anche nelle ore di buio;

- Inserire **nuovi lampioni** nelle aree verdi, negli spazi pubblici e lungo la pista ciclo-pedonale, per fornire punti luce e rendere sicuro il percorso. L'obiettivo è quello di incoraggiare le persone a utilizzare questi spazi che spesso non sono frequentati per la paura. Le luci sono state progettate anche con un sistema sostenibile che utilizza pannelli solari che si ricaricano durante le ore di luce solare e si scaricano di notte.

#AMBIENTE

DOMANDE DI PROGETTO

1 Le **reti ecologiche** forniscono un modello operativo per la conservazione e il miglioramento della biodiversità. Inoltre, definiscono una connessione delle riserve naturali basandosi su alcuni principi ecologici (aree centrali, corridoio, buffer zone) che consentono un certo grado di utilizzo del paesaggio da parte dell'uomo.



NON RILEVANTE PER LA PROSSIMITÀ

2 La progettazione e la pianificazione delle **infrastrutture verdi** è necessaria per incoraggiare la riconoscibilità e la sensibilità paesaggistica delle risorse del territorio. Anche in questo caso esse sono necessarie per preservare e conservare al meglio la biodiversità del paesaggio.



NON RILEVANTE PER LA PROSSIMITÀ

3 Contenere l'espansione urbana e la proliferazione delle **infrastrutture grigie** è necessario al fine di **contrastare la frammentazione** a cui il paesaggio è soggetto negli ultimi decenni. Infatti, a causa della divisione del territorio, dovuta alle infrastrutture, si è contribuito al declino e alla perdita della fauna selvatica e all'estinzione di alcune specie animali. Perciò, è necessario preservare grandi aree non frammentate, ecologicamente significative e identitarie in cui si possono realizzare dei corridoi per la fauna. Così facendo, si migliorano anche la biodiversità.



- Attivare la cura e la manutenzione dei **gruppi naturali di alberi esistenti** per reintegrare la biodiversità all'interno del paesaggio, per migliorare il microclima all'interno dei parchi e per creare una barriera di filtro;
- Preservare le **zone boschive** all'interno del territorio e
- in prossimità delle infrastrutture per conservare le aree identitarie che reintegrano la biodiversità.

4 Le **connessioni multifunzionali** tra le infrastrutture verdi e le attività di quartiere delle comunità sono necessarie per creare dei sistemi di spazi verdi che siano interconnessi tra di loro e portino benefici alle persone. In questa direzione si vogliono anche bilanciare le richieste di crescita e di sviluppo con la tutela dei terreni vitali necessari al lavoro; in tale scenario la comunità deve essere impegnata nella ricerca di creare un'identità per l'ambiente e rivitalizzare quegli spazi che sono abbandonati o dismessi.



NON RILEVANTE PER LA PROSSIMITÀ

5 La **corretta progettazione** di uno spazio verde di alta qualità, sostenibile e multifunzionale contribuisce a creare dei luoghi di lavoro, di condivisione e di gioco all'interno della città che può soddisfare le diverse esigenze delle persone. In questo modo, il territorio non costruito o gli spazi dismessi delle città possono divenire nuovi luoghi.



- Incoraggiare l'utilizzo di **edifici abbandonati** o in decadenza per evitare ulteriore consumo di suolo pubblico. Ciò contribuisce a creare una città sempre nuova, senza creare edifici che con il tempo diventano solo luoghi di degrado pubblico;
- Sfruttare gli **spazi di risulta** all'interno della città e trasformarli in zone verdi filtro che possano contribuire a migliorare la qualità dell'ambiente in cui i cittadini vivono quotidianamente. Questi vengono trasposti in nuovi parchi urbani caratterizzati anche dalla presenza di masse arboree.

6 I **cambiamenti climatici** sono ad oggi una problematicità; la realizzazione di alcune infrastrutture verdi potrebbe aiutare a fornire dei **benefici sostanziali** in termini di sostenibilità, come la riduzione dell'uso dell'energia, l'aumento del valore degli immobili e la riduzione dell'inquinamento. L'idea è dunque quella di attuare delle pianificazioni che si adattino a questi cambiamenti.



- Incoraggiare iniziative che consentano di **piantare un albero** per ogni persona nata. In questo modo, è possibile creare nuovi spazi verdi all'interno della città, in cui gli alberi rappresentano nuove identità di cui prendersi cura. Questa iniziativa è un'ottima soluzione sostenibile per ridurre le emissioni di carbonio.

Prossimità

# #INSEDIAMENTO URBANO

## DOMANDE DI PROGETTO

## RISPOSTE DI PROSSIMITÀ

**1** La **progettazione** del tessuto urbano deve considerare la possibilità di inserire funzioni diverse e forme composte al fine di realizzare degli insediamenti urbani combinati ed efficienti. Essa però non può prescindere tante volte dal **contesto storico** in cui si va ad inserire, ma deve cercare delle relazioni tra i diversi elementi al fine di mantenere un rapporto tra il nuovo e il vecchio. Per questo, prima di tutto, è necessario conoscere e comprendere la composizione, la conformazione, l'articolazione, la cultura e la storia che caratterizzano un luogo.

**2** **marginii urbani** devono essere pianificati come luoghi permeabili, articolati e multifunzionali che interfacciano la città con la campagna. È necessario comprendere la loro composizione, le diverse interazioni che essi instaurano con il contesto circostante al fine di definire delle soluzioni di connessioni forti tra spazi molto diversi.

**3** Le **persone** devono sempre essere messe al centro del progetto al fine di definire dei luoghi in cui essi possono vivere e stare quotidianamente. Per questo durante le fasi di progettazione e di pianificazione è necessario attivare delle iniziative in cui i cittadini possono divenire parte attiva del progetto e dare il loro contributo al fine di creare una relazione sistemica con il mondo circostante.

**4** Si devono promuovere **azioni a breve termine** utilizzando mezzi diversi per definire e promuovere dei cambiamenti a lungo periodo all'interno degli insediamenti urbani. Questo perché non esiste una soluzione corretta, ma ci sono una serie di esperimenti sociali e culturali che devono essere testati al fine di comprendere quali potrebbero comportare dei cambiamenti duraturi per il futuro delle città.

**5** La **biodiversità** è il patrimonio ecologico del territorio che è stato danneggiato dalla società umana negli anni. Si deve perciò ripensare le relazioni tra gli insediamenti urbani e gli elementi rurali al fine di ristabilire un equilibrio tra queste unità. Questo perché la biodiversità è influenzata dallo stato degli ecosistemi originali circostanti e dalle politiche di pianificazione, di progettazione e di gestione dell'ambiente costruito.

**6** La **sostenibilità** rappresenta un punto cardine per molte strategie future. Con l'Agenda 2030 infatti si definiscono delle politiche che devono integrare e bilanciare la dimensione sociale, economica e ambientale dello sviluppo sostenibile delle città. L'idea è quella di applicarla nel territorio seguendo gli obiettivi prefissati.

### Prossimità

- Implementare il **completamento urbano residenziale** in alcune aree del sistema di quartiere. In particolare, l'obiettivo è:
  1. Realizzare un complesso residenziale caratterizzato dalla presenza di case singole con giardino;
  2. Completare le cortine urbane residenziali attraverso l'inserimento di edifici singoli o ville;
  3. Completare e terminare i condomini costruiti in prossimità della Tangenziale Sud, alcuni dei quali sono ora oggetto del progetto "PINQUA".  
Queste nuove espansioni urbane sono garantite da una politica abitativa a prezzi accessibili che riesce a soddisfare le esigenze di molte persone diverse;
- Implementare l'**area di lavoro** per creare un nuovo polo produttivo che possa portare all'interno del sistema urbano di prossimità nuova vita. Per questo:
  1. Realizzare altri 2 edifici destinati a ospitare spazi di lavoro e co-working che possono essere affittati;
  2. Edificare un padiglione per conferenze ed eventi;
  3. Costruire un edificio di servizi per le persone che lavorano in questo polo, come mensa e spazi comuni;
  4. Edificare due edifici per appartamenti per le persone che lavorano e tengono lezioni nell'area.
- Riutilizzo di alcuni **edifici abbandonati** all'interno del tessuto urbano per inserire alcuni servizi primari necessari ad attivare la prossimità:
  1. Asilo nido;
  2. Scuola primaria;
  3. Biblioteca e sala studio;
  4. Farmacia;
  5. Panificio e mercato agricolo locale;
  6. Uffici pubblici;
  7. Luoghi di co-working;
  8. Club ricreativi per giovani e anziani.
- Offrire **attività culturali extrascolastiche** per bambini e ragazzi nelle scuole durante le ore pomeridiane di chiusura. In questo modo si promuove un uso misto degli edifici e non si spreca l'uso del suolo.

- Preservare le **aree agricole** che costituiscono i limiti urbani delle periferie per fermare l'espansione urbana e definire delle interrelazioni tra la campagna e la città. Così, si promuove la prossimità creando aree sempre più compatte e non più disperse dove tutto è facilmente raggiungibile. Inoltre, risparmiando terreno, si propende per politiche di sostenibilità.

- Rivitalizzare gli **spazi pubblici interni** attraverso la proposta di mercati settimanali, fiere e mostre. Questo può invogliare le persone a entrare nel sistema urbano e a trascorrere il loro tempo libero con altri cittadini;
- Realizzazione di **festival ed eventi** (culturali ed economici) che possano attrarre e richiamare non solo i cittadini locali ma anche quelli delle aree limitrofe, al fine di rendere quest'area una nuova centralità all'interno della periferia urbana di Mantova.

- Riqualificazione di piccole aree all'interno della città con il coinvolgimento di cittadini di tutte le classi sociali e di tutte le età per inserimento di **attività temporanee**. Attraverso la partecipazione attiva delle persone anche nella progettazione degli spazi, è possibile che questi vengano curati e mantenuti;
- Creare mostre temporanee in edifici abbandonati che collegate da un **percorso educativo-culturale** in cui le persone sono indirizzate e invogliate ad entrare o in cui si svolgono diverse attività durante il giorno.

- Creazione di **orti botanici e comunitari** in prossimità delle scuole, da utilizzare come laboratori sperimentali per i bambini durante le attività didattiche;
- Realizzazione di **nuovi spazi verdi** nell'insediamento urbano che possono essere attrezzati con arredi urbani che permettono la fruibilità dello spazio.

- Creazione di **pannelli fotovoltaici** per l'alimentazione di servizi e luoghi di lavoro che possono sfruttare questo tipo di energia sostenibile e ridurre le spese;
- Conversione dei **terreni coltivabili** intensivi in prossimità della tangenziale sud in terreni sostenibili ed ecocompatibili al fine di promuovere la sostenibilità ecologica dell'agricoltura.

## #SPAZI PUBBLICI

### DOMANDE DI PROGETTO

**1** Le identità territoriali devono essere preservate e rafforzate; affinché ciò avvenga si deve cercare di **trasformare gli spazi in luoghi**. Quest'ultimo è quello in cui le persone sono sempre al centro dell'attenzione e ne rappresentano gli attori. Si deve perciò promuovere l'identità dei luoghi attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini che sono delle nuove risorse per il progetto in quanto fruitori di questi luoghi; se essi non se ne prendono cura, i luoghi torneranno ad essere spazi privi di valore.

**2** La **strada** diviene la nuova spina dorsale dell'esperienza urbana in cui ogni elemento che la compone ha un ruolo determinante ed è connesso con tutti gli altri al fine di definire un sistema. In questo scenario anche la strada urbana diventa un'occasione per connettere e mettere in relazione luoghi e funzioni diverse nella città; così facendo si promuovono o si migliorano le connessioni anche tra edificio, persone e città.

**3** Lo spazio pubblico deve essere pensato in base alle **nuove esigenze dei cittadini**, ma allo stesso tempo deve mantenere vive e forti le relazioni con il contesto in cui si inserisce per definire delle esperienze urbane. Così facendo, all'identità storica si riesce a legare quella nuova determinata dall'inserimento di nuovi elementi posti in connessione con grande attenzione all'interno del sistema.

**4** Le persone devono recuperare, soprattutto dopo l'esperienza del COVID-19, il **benessere fisico e psicologico**. Creando degli spazi pubblici in grado di favorire lo sport all'aria aperta si possono ottenere dei benefici a livello di salute fisica e mentale per le persone che li attraversano e li fruiscono tutti i giorni. Dunque, la progettazione che rende facile e sicuro l'uso della bicicletta, degli spostamenti a piedi e di altri mezzi di trasporto sostenibili deve essere incentivata al fine di migliorare la qualità della vita.

**5** Lo spazio pubblico ha lo scopo di non escludere nessuno. Per questo si devono creare nel sistema dei luoghi intergenerazionali che cercano di mettere insieme persone di età molto differenti, dai più piccoli ai più anziani. Le **relazioni intergenerazionali** possono essere svolte in spazi multifunzionali, ossia dei luoghi pubblici condivisi che offrono delle opportunità di svago e di ricreazione per tutti.

**6** Gli spazi pubblici devono divenire dei luoghi identitari all'interno dell'insediamento urbano; ciò può essere fatto attraverso l'utilizzo dell'**arte** nelle città e nel paesaggio, che può promuovere gli artisti locali delle città e contribuire a migliorare la forma sociale della comunità definendo una nuova scena dello spazio pubblico. Per questo lo spazio pubblico e le arti possono funzionare insieme al fine di promuovere delle relazioni urbane nuove e virtuose.

### Prossimità

### RISPOSTE DI PROSSIMITÀ

- Creare un **percorso** all'interno del tessuto urbano che colleghi le scuole e gli spazi pubblici della città per definire una nuova identità del sistema urbano. In questo caso si vogliono utilizzare le strategie dell'urbanistica tattica e della segnaletica per promuovere spazi che siano anche vivaci.

- Incentivare l'**attività all'esterno di bar**, ristoranti o altri edifici dedicati ai servizi al fine di creare dei dehors in cui le persone possono stare e mangiare;

- Creare degli **hub** dove noleggiare le **biciclette** per spostarsi nel sistema urbano. Queste stazioni di bike sharing consentono un uso più sostenibile degli spazi interni alla città e lasciano l'inquinamento da auto il più possibile al di fuori dell'area pedonale. In questo modo si migliora anche la qualità dell'ambiente;

- Aggiungere attrezzature come biglietterie automatiche, pensiline e orari illuminati in **prossimità della stazione ferroviaria**. Questo servirà a rendere più efficiente il nodo della mobilità, dove le persone possono recarsi e trovare tutto ciò di cui necessitano.

- Inserire **panchine** con prese di ricarica, stazioni di ricarica per auto elettriche, scooter e biciclette pubbliche. In questo modo, le persone saranno più propense a utilizzare mezzi di trasporto sostenibili e utilizzeranno lo spazio pubblico come luogo di lavoro;

- Installare i **servizi igienici pubblici** in alcuni punti strategici della città, anche lungo le piste ciclabili e pedonali, che possono essere utilizzati da tutte le persone che trascorrono una giornata nel sistema;

- Installare alcune **fontane** all'interno degli spazi pubblici della città, che possono essere utilizzate dai cittadini anche per rinfrescarsi nei mesi più caldi;

- Collocare in città alcuni **arredi urbani** realizzati con materiali riciclabili che possano essere facilmente rimossi se necessario. Sono tutti uguali, in quanto viene preparato un catalogo da cui scegliere quelli da collocare negli spazi pubblici.

- Creare **nuovi percorsi e circuiti di fitness** lungo la pista ciclabile e pedonale, compresi gli hub vicino agli spazi verdi per garantire l'esercizio fisico in luoghi sani e sicuri per tutte le persone;

- Creare **nuove aree sportive** nelle vicinanze del nuovo centro sportivo "Marco Sguaitzer", come campi da tennis, calcio, pallacanestro e pallavolo, per consentire ai cittadini di avere un nuovo polo sportivo dove allenarsi e fare attività fisica;

- Creare aree di ristoro e **picnic** all'interno degli spazi verdi della città e anche in prossimità della pista ciclabile e pedonale. In questo modo, le persone sono più invogliate a trascorrere il tempo libero all'aria aperta e possono anche organizzare eventi utilizzando questi luoghi del paesaggio.

- Creare spazi in cui si svolgono **attività** in comune tra bambini e anziani della zona. In questo modo, anche i più giovani possono aiutare gli anziani a svolgere attività e a vivere in periferia;

- Riutilizzare **edifici abbandonati** per creare luoghi comunitari in cui persone di ogni età, sesso e classe sociale possano stare insieme. Organizzare anche attività ludiche e culturali in cui i bambini possano essere di supporto agli adulti o viceversa.

- Creare degli spazi lungo la pista ciclabile e all'interno della città dove gli **artisti locali** possano esporre le loro opere. In questo modo, non solo si invoglia la gente ad andare a vedere le opere, ma questa iniziativa può aiutare l'economia locale e gli artisti locali;

- Attivare iniziative per creare **murales** all'interno della città per le facciate degli edifici. Questo serve anche a riqualificare le facciate e a dare maggior valore ai piani terra delle città, che in questo modo catalizzano le persone e le invogliano ad andare avanti;

- Inserire dei **pannelli informativi** per gli artisti locali che decidano di dare un contributo con la loro arte. Devono essere realizzati anche in scrittura Braille per i non vedenti. Devono inoltre essere dotati di illuminazione per essere visibili anche di notte.

# #INFRASTRUTTURE

## DOMANDE DI PROGETTO

## RISPOSTE DI PROSSIMITÀ

**1** Le **infrastrutture** costituiscono le principali vie di comunicazione in grado di mettere a sistema diverse polarità che si distribuiscono come costellazioni in punti lontani del territorio. Esse devono essere pensate in modo sicuro e garantire un insieme di connessioni e collegamenti efficaci al fine di rendere la circolazione facilmente fruibile.

- Riparare e aggiungere alcune **strade** che non sono presenti, non asfaltate o addirittura in alcuni punti rotte al fine di prevedere una migliore circolazione all'interno dei quartieri.
- Realizzare e sistemare alcune **giunzioni** tra le diverse infrastrutture che non sono sicure e che creano delle situazioni di pericolo per le persone.
- Creare un **ponte** lungo il percorso ciclo-pedonale per attraversare il fiume ed arrivare nella periferia rurale. In questo modo si cerca di integrare il tessuto urbano con la campagna circostante, cercando di superare il margine urbano imposto dalle infrastrutture.
- Creare un **passaggio a livello** in prossimità del percorso ciclo-pedonale definito dal PGT che deve collegare il quartiere Dasso del Corso con quello di Belfiore. Ciò consentirà di unire in modo sicuro due realtà ad oggi difficilmente raggiungibili tra di loro.

Prossimità

**2** La **mobilità lenta** deve essere incentivata rispetto a quella veloce in quanto si vogliono realizzare delle città a misura d'uomo in cui tutto è facilmente accessibile. Essendo tale necessità fondamentale per la prossimità si devono incentivare maggiormente i percorsi a piedi o in bicicletta per le persone, i quali devono essere progettati in modo accessibile anche per chi ha delle problematiche motorie.

- Realizzare il **percorso ciclo-pedonale** già previsto dal PGT che passa in prossimità di due strade molto trafficate e che ha lo scopo di connettere il sistema urbano con i quartieri circostanti della periferia ed il centro di Mantova;
- Valorizzazione della strada su cui transitano i **mezzi di trasporto** ed in cui sono presenti molte fermate autobus, per incoraggiare le persone ad utilizzarli.

**3** La strada diventa la nuova spina dorsale delle città. Essa però deve essere ripensata in quanto deve lasciare maggior spazio ai pedoni rispetto alle automobili. Si prediligono strade con un unico senso di marcia in cui si attribuisce molto valore ai **marciapiedi**, progettati di grandi dimensioni. In questo modo essi divengono dei luoghi conviviali in cui le persone possono stare nel tempo libero.

- Sistemare e ampliare i **marciapiedi** presenti nel sistema urbano, che creano situazioni pericolose ed inaccessibili per le persone. Si prevedono anche dei materiali diversi per distinguere i marciapiedi;
- Ripensare i **marciapiedi** come luoghi conviviali in cui le persone possono trattenerci e chiacchierare. Devono quindi avere una dimensione minima di 1,5 metri, per permettere a più persone di incontrarsi. Devono inoltre essere progettati senza livelli diversi per essere accessibili a tutti, ben illuminati e dotati di panchine dove le persone possano sedersi di tanto in tanto;
- Creare una **rampa** in prossimità della scala all'interno dell'area residenziale, in quanto rappresenta una barriera architettonica per le persone disabili.

**4** Le città devono rispettare le politiche della sostenibilità e gli obiettivi prefissati dall'Agenda 2030; in particolare esse devono ridurre drasticamente le emissioni di carbonio che determinano una scarsa qualità dell'aria e dell'ambiente. Per questo motivo si vuole incentivare l'utilizzo dei **mezzi di trasporto pubblico** sostenibili a discapito dell'automobile.

- Incoraggiare l'uso del **trasporto pubblico** aumentando il numero di fermate e soste dei servizi periferici. Ciò incoraggerà le persone ad utilizzare mezzi più sostenibili per spostarsi da una parte all'altra;
- Creare un **nuovo accesso** da Borgochiesanuova alla fermata del treno, oggi raggiungibile solo dall'altro lato della linea ferroviaria. In questo punto è stato creato anche un hub dedicato alla mobilità, dove si trovano le fermate degli autobus e del bike sharing;
- Creare **nuove aree di parcheggio**, in particolare in prossimità del distretto sanitario e del nuovo accesso alla stazione ferroviaria di Borgochiesanuova. Così, i cittadini possono lasciare l'auto fuori dalla nuova zona pedonale e raggiungerla a piedi o in bici.

**5** Le città vengono vissute dalle persone solo se sono accessibili, inclusive e sicure. Per quanto riguarda questo ultimo termine, è necessario prevedere delle misure di **sicurezza** all'interno dell'insediamento urbano atte alla salvaguardia del pedone o del ciclista che vuole usufruire degli spazi pubblici. Così facendo le persone si sentono più sicure ad attraversare le strade e tutte le infrastrutture.

- Creare dei **dossi** prima di accedere alla nuova area pedonale del tessuto urbano per renderla una zona più sicura per bambini, adulti e anziani che vogliono camminare e raggiungere i servizi necessari;
- Creare nuovi **attraversamenti pedonali** in connessione con il percorso ciclo-pedonale che si viene a creare, per consentire un collegamento sicuro tra i diversi spazi. Questi attraversamenti pedonali devono essere illuminati e dotati di un semaforo pedonale con segnalazione acustica anche per i non vedenti;
- Creare una **zona ZTL** al centro del sistema urbano, in prossimità delle scuole e della zona residenziale. Questo limita l'accesso solo alle auto dei residenti e ai veicoli di emergenza e rende la strada pedonale, rendendola così sicura per tutti i cittadini.



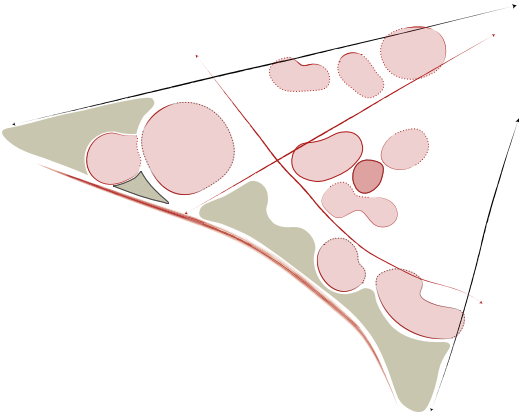
### 3.9 ANALISI DEL TERZO SISTEMA DI PROSSIMITÀ URBANA

Come è già stato anticipato all'interno del capitolo precedente, il sistema di prossimità urbana che si sceglie di analizzare nello specifico per la fase progettuale è il **terzo**, ossia quello che comprende parte dei quartieri di Dosso del Corso e Borgochiesanuova. Esso, non essendo ad oggi ben consolidato presenta ancora delle aree che possono essere stressate al fine di realizzare dei luoghi all'interno della città accessibili e fruibili da tutti e che si avvicinano alle politiche della prossimità, descritte precedentemente. Prima però di entrare nel merito del progetto e di tutte le azioni necessarie da applicare per promuovere la prossimità urbana, si è deciso di rappresentare in modo sintetico l'idea concettuale del disegno urbano, la quale cerca di mettere a sistema diversi elementi del territorio, sia esistenti che di nuova realizzazione, al fine di scaturire e determinare delle interrelazioni tra di essi. Infatti, lo scopo generale è quello di identificare delle **polarità** di diversa natura all'interno dell'area di interesse che possano divenire dei poli attrattori e degli elementi catalizzatori in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini e dei luoghi della periferia che spesso sembrano essere definitivamente spenti e privi di vita. Affinché ciò accada, però, è necessario che tali centralità siano collegate all'interno del territorio in modo efficiente le une con le altre; così facendo, esse sono in grado di determinare dei legami, forti o deboli, con ciò che le circonda e riescono a loro volta a creare delle sinergie in grado di riattivare il territorio. Questa visione rielabora e reinterpreta, dunque, il concetto del **policentrismo** visto precedentemente, anche se in scala ridotta; attraverso esso, infatti, si vuole arrivare a realizzare dei sistemi urbani di prossimità che non risultino essere delle parti a sé stante di città, isolate dal contesto; l'idea è quella, invece, di definire degli ambiti locali che funzionano sia in modo autonomo sia in connessione con gli altri. Si vuole, dunque, provare ad applicare questa strategia di progetto anche al terzo sistema urbano di prossimità mediante la realizzazione di uno schema concettuale che mette in luce le diverse polarità che lo caratterizzano e le varie relazioni che si stabiliscono tra di esse. È necessario considerare che esso viene elaborato a partire dagli schemi realizzati durante il processo di definizione dei diversi sistemi di prossimità urbana, riportati nelle pagine precedenti, i

quali cercano di ridefinire la nuova conformazione urbana della periferia sud di Mantova. In questo caso, come si vede dallo schema sotto riportato, è stato ripreso solo quello che comprende la parte inferiore dei quartieri di Dosso del Corso e Borgochiesanuova, in quanto si vuole mettere in luce quali siano le aree che ad oggi caratterizzano questa zona. In particolare, vengono identificate **due centralità** in prossimità della Tangenziale sud; la prima, a sinistra, è ormai consolidata da anni e racchiude il distretto sanitario del quartiere con alcuni servizi ad esso necessari; la seconda, invece, è soggetta a strumenti attuativi o a titolo edilizio e per tale motivo considerata nel PGT come area che può essere sviluppata ancora nel futuro. A queste se ne aggiunge una **terza**, localizzata in alto in vicinanza della linea ferroviaria, la quale è ad oggi poco urbanizzata ma soggetta, come la seconda, a strumenti attuativi o a titolo edilizio che prevedono degli interventi nei prossimi anni. Entrando poi nell'analisi del sistema urbano di prossimità si scopre esserci una **quarta polarità**, la quale non era mai stata presa in considerazione in quanto si trova all'interno dell'insediamento urbano ormai già consolidato. Ora, invece, essa può divenire un punto centrale ed il **fulcro del sistema** in quanto si trova in una posizione strategica nel mezzo ed è in grado di connettere e collegare tutte le altre centralità individuate. Inoltre, essa può rappresentare una peculiarità per il progetto di prossimità in quanto si caratterizza di alcuni servizi necessari, quali per esempio la scuola primaria, alcuni spazi verdi pubblici e la chiesa di quartiere. Queste polarità, però, possono essere articolate e frammentate a loro volta in modo ancora più dettagliato e specifico nel territorio. Infatti, come si evince dallo

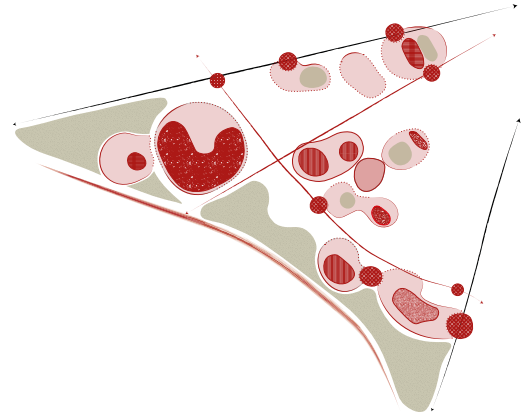
97. Schema che indica il terzo sistema di prossimità urbana con individuate le diverse polarità da considerare





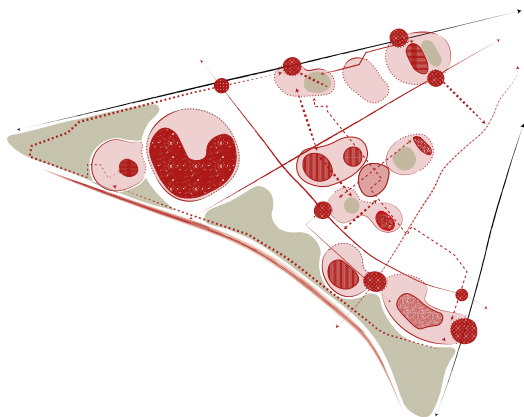
98. Identificazione delle nuove polarità considerando i margini urbani

schema sopra riportato, ognuna delle precedenti centralità è stata suddivisa in parti di città accomunate da caratteristiche morfologiche o funzionali simili. Successivamente, tali nuove identità sono state definite esternamente con dei bordi che variano a seconda degli elementi con cui esse entrano in contatto. In prossimità della Tangenziale sud e del margine urbano, caratterizzato principalmente da campi e da una fascia verde boschiva, per esempio il **bordo** aumenta di spessore e si **intensifica** in quanto vuole mettere in luce il fatto che la connessione tra questo sistema e ciò che lo circonda è molto difficile da ottenere. Lo stesso avviene anche in alcuni punti in prossimità della linea ferroviaria, in cui non esiste una connessione con ciò che sta al di là dell'infrastruttura e dunque gli elementi non riescono ad interagire tra di loro. In altre situazioni, invece, tale **bordo** si **assottiglia** perché il sistema urbano entra in contatto con degli elementi meno forti e meno predominanti che facilitano l'istituzione di legami, anche se a volte si presentano fragili. Questo accade, per esempio, all'interno dell'insediamento urbano in cui i margini sono rappresentati principalmente dagli edifici i quali, sebbene condizionano ed ostacolano il fruire libero degli spazi interni, riescono comunque a favorire delle relazioni tra le diverse componenti della città. Infine, quando non esiste un limite urbano fisico il **bordo** si presenta come una **linea puntinata**, la quale fa intuire la possibilità di instaurare delle connessioni molto forti all'interno del territorio e che, non essendo influenzate da nessun elemento, sono completamente libere di entrare in contatto con tutte le altre entità locali. Ciò avviene, per esempio, all'interno della città e dei suoi spazi verdi e pubblici, i quali non avendo estremità favoriscono delle



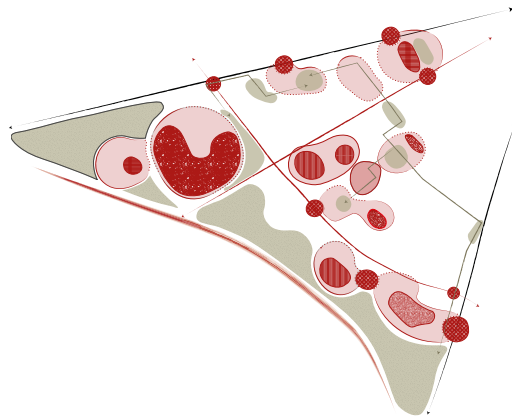
99. Caratterizzazione delle nuove polarità considerando le diverse funzioni interne

connessioni sempre più intelligibili tra le diverse componenti del sistema urbano. Le **centralità** che sono state identificate però, non hanno una caratterizzazione solo all'esterno; infatti, esse si distinguono le une dalle altre anche internamente in quanto contengono funzionalità diverse. Quest'ultime possono essere così suddivise in: aree commerciali, distretti sanitari, aree dedicate all'istruzione, spazi verdi ed infine aree destinate alle attrezzature sportive. Vengono individuate e considerate come elemento di riflessione anche le zone in cui sono presenti degli **edifici abbandonati** che ad oggi rappresentano delle criticità per il territorio; esse però, se correttamente sfruttate ed utilizzate, possono divenire delle vere e proprie opportunità per il sistema urbano di prossimità. Si ritiene necessario in questa fase identificare, inoltre, tutti i nodi infrastrutturali che permettono a volte di tenere insieme due centralità, mentre altre volte definiscono dei punti di interazione con le **permanenze storiche** del passato. Queste ultime nel sistema urbano analizzato sono rappresentate sia dalle linee ferroviarie sia dalle infrastrutture stradali, le quali delimitano ed influenzano la conformazione dell'insediamento urbano e di conseguenza delle nuove centralità che si vogliono instaurare nel territorio. Se però si definiscono dei **punti di contatto** con queste infrastrutture, è possibile sfruttarle al fine di migliorare le connessioni che si possono avere tra le diverse entità locali. Dunque, come è stato possibile cogliere dalla descrizione precedente, le **centralità** che si identificano in questo terzo sistema urbano di prossimità sono molto differenti tra di loro ed ognuna di esse presenta delle peculiarità e delle caratteristiche diverse da sfruttare; questo è di fondamentale importanza in quanto solo



100. Differenti connessioni urbane tra le nuove polarità individuate

così facendo è possibile stimolare all'interno del territorio delle nuove relazioni e connessioni tra gli elementi che da sempre si trovano in **prossimità**, ma spesso non hanno mai interagito tra di loro. È per tale motivo che una parte essenziale di questo progetto è rappresentata, dunque, dal miglioramento dei percorsi e delle infrastrutture interne dell'insediamento urbano, le quali rappresentano le principali vie di comunicazione per i pedoni; in questo caso specifico esse hanno lo scopo di mettere in connessione le centralità, contenenti servizi e funzioni differenti, al fine di promuovere la prossimità e rendere più attrattiva la passeggiata dei pedoni all'interno del sistema urbano. È da considerare, però, che non tutti i **percorsi** hanno la stessa importanza: essi, infatti, si distinguono in forti o deboli in considerazione al tipo di legame che devono rappresentare all'interno del territorio. La connessione più importante e necessaria al fine di promuovere la prossimità è quella che tiene insieme la **quarta polarità**, ed i suoi successivi frammenti, con la **seconda**, quella in basso a destra. Si vuole enfatizzare questo legame in quanto esso è di fondamentale importanza, perché avvicina alcuni servizi necessari per le persone che vivono nel sistema urbano, come la scuola primaria, gli spazi verdi e gli spazi conviviali. Inoltre, con il progetto futuro si prevede per questo percorso l'integrazione e l'inserimento anche di un asilo nido, di luoghi per eventi, spazi di co-working, una biblioteca e di altri servizi necessari al fine di promuovere delle politiche di prossimità. Questi ultimi citati vengono comunque tutti pianificati all'interno di edifici abbandonati o in disuso della città oppure utilizzando degli spazi di risulta che ad oggi non hanno un'identità all'interno del territorio e che



101. Connessioni verdi che relazionano i diversi spazi verdi della città

quindi possono essere sfruttati al fine di ottenere un miglioramento della qualità dello spazio esterno. Questo percorso, che può essere riconosciuto come educativo, termina in basso a destra con una nuova centralità rappresentata da una **fermata ferroviaria** che ad oggi è raggiungibile solo dal sistema urbano limitrofo. Con il progetto, invece, si prevede l'inserimento di un nuovo hub che possa servire come snodo infrastrutturale e dare la possibilità alle persone di spostarsi sfruttando la mobilità lenta e sostenibile che viene offerta con i nuovi servizi proposti in questa parte di città. Questo percorso è attraversato nel mezzo da un altro collegamento importante lungo il quale si dispongono le fermate degli **autobus locali**. Esso deve essere considerato all'interno del progetto in quanto permette di creare delle connessioni non solo all'interno del sistema urbano, ma anche con tutte le altre entità territoriali confinanti, contribuendo a creare un sistema integrato con il contesto e una visione policentrica della periferia, evitando di realizzare delle isole autonome e senza legami con ciò che le circonda. Un altro legame che deve essere considerato è quello che raggruppa i frammenti della **terza centralità**; sebbene ad oggi non rappresenti una connessione importante all'interno del territorio, attraverso il progetto si vuole, invece, attribuirgli un valore ed un'identità. L'idea, infatti, è quella di realizzare anche in questo caso un nuovo hub in cui sia presente una fermata ferroviaria, una postazione bike-sharing, un parcheggio e degli spazi verdi che possono essere sfruttati dalle persone che frequentano il luogo. Tale nodo diventa importante però non solo per questa centralità, ma anche perché si trova in prossimità di una zona caratterizzata ad oggi dalla presenza di alcuni

edifici destinati a luoghi di lavoro, identificati con una centralità nello schema in alto a sinistra. Essendo però questa area prevalentemente vuota, in prossimità di una strada provinciale molto trafficata e lontana dalla zona residenziale, essa può essere sfruttata come **nuovo polo commerciale e produttivo** della città connesso in modo efficace con l'hub di cui si è precedentemente descritto. In questo caso, il percorso che si ottiene può essere definito come commerciale in quanto cerca di far ripartire l'economia interna del sistema urbano, definendo a sua volta una nuova attrattività che può essere sfruttata non solo dai cittadini che abitano in questo sistema, ma anche dalle persone che arrivano da fuori. Esistono poi altre connessioni nel territorio; esse, visto che sono già esistenti e che collegano parti di città molto vicine tra di loro, sono considerate più deboli ma non per questo meno importanti. Infatti, al fine di raggiungere una prossimità efficace e funzionale è necessario prevedere un insieme di connessioni, forti e deboli, in grado di favorire ed incentivare le persone a percorrere e vivere questi luoghi e non solo attraversarli velocemente durante il giorno. Rientrano in tale categoria anche le **connessioni verdi**, le quali hanno lo scopo di collegare in modo efficace tutti i parchi e gli spazi pubblici verdi del sistema urbano, definendo un percorso salubre e sicuro per i cittadini che decidono di percorrerlo. Visto che si tengono in considerazione solo le connessioni che favoriscono la prossimità all'interno dell'insediamento urbano, non si fa riferimento in questo ultimo insieme ai collegamenti nel verde che caratterizza il margine urbano vicino alla Tangenziale sud, anche se nel concept plan sarà riportata in questa area una strategia di progetto. Infine, per comprendere al meglio quale sia l'area dell'intervento in cui si sta lavorando e le peculiarità che la caratterizzano, si è deciso di fare un **sopralluogo**. Di seguito, dunque, sono riportate alcune foto che mostrano la situazione attuale delle quattro centralità, individuate precedentemente durante l'analisi. Attraverso questi pochi esempi è possibile capire quale sia la realtà di questo sistema urbano e di come questi spazi siano privi di identità e non comprendano nessuna attività che permetta di attirare le persone al suo interno. Si presentano come spazi interstiziali vuoti, di passaggio o verdi che non vengono vissuti dalle persone, ma fanno solo da contorno alle loro vite.

102. Immagini scattate durante il sopralluogo. In sequenza sono rappresentate le quattro centralità

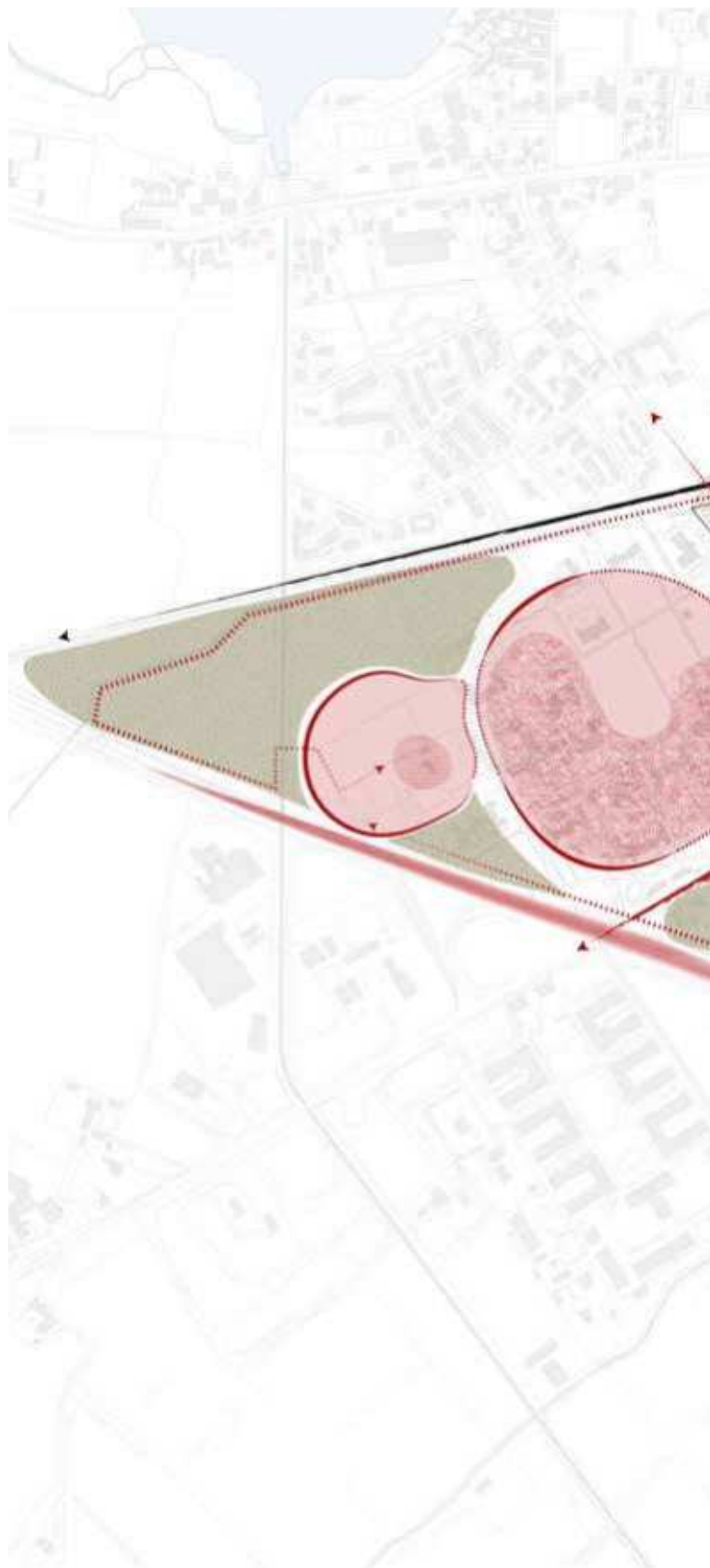


### 3.9.1 MAPPA GENERALE DEL TERZO SISTEMA DI PROSSIMITÀ URBANA

- Area del sistema
- Spazi verdi
- Margini urbani verdi
- Aree vuote
- Aree commerciali
- Distretto della salute
- Istruzione
- Nuove centralità
- Aree sportive attrezzate
- Centralità interna
- Strade principali
- Percorso verde
- Linea ferroviaria
- Tangenziale sud
- Linea degli autobus
- Percorsi interni
- Connessioni esistenti
- Nuove connessioni
- Margini urbani chiusi
- Margini urbani aperti
- Margini urbani semiaperti

Questa mappa si focalizza principalmente sul terzo sistema urbano di prossimità. In questo caso le **centralità**, che si erano individuate durante il processo di definizione dei sistemi urbani nelle fasi precedenti, sono state frammentate in entità ancora più unitarie e caratteristiche che tengono insieme parti di città molto omogenee per funzione. Il nodo più importante è rappresentato dalla **polarità centrale**, identificata con il colore rosso più scuro, che definisce il punto di snodo e di connessione tra tutte le altre entità del sistema. Ogni elemento deve avere una propria riconoscibilità all'interno del contesto territoriale e deve essere in grado di instaurare delle connessioni, forti o deboli, con ciò che le circonda al fine di promuovere delle relazioni di prossimità. Anche gli **spazi verdi** devono essere considerati come elementi peculiari del territorio in quanto, se correttamente collegati tra di loro, possono attirare le persone all'interno del sistema urbano, rendendolo attrattivo.

0 km      0,25      0,5







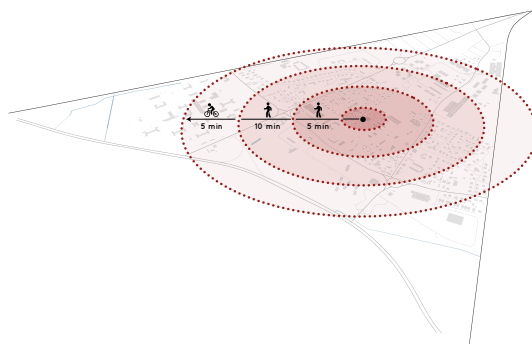
### 3.10 CONCEPT PLAN DI PROGETTO DEL TERZO SISTEMA DI PROSSIMITÀ URBANA

I temi e le strategie individuate per la realizzazione del seguente concept plan, hanno preso avvio dalla precedente analisi dei temi di progetto che sostengono la prossimità e che sono in particolare legati al tema del policentrismo, della crescita insediativa e della sostenibilità urbana. A partire da questi, e da tutte le analisi condotte fino a qui, è stato possibile realizzare il **concept plan**, il quale rappresenta il reale tentativo svolto al fine di cercare di mettere a terra la prossimità all'interno della periferia sud di Mantova, ponendo particolare attenzione al terzo sistema di prossimità. In particolare, con tale tavola di progetto si vuole mettere in luce quali siano le strategie, le interazioni e le esperienze che si vogliono attuare ed ottenere all'interno del territorio per trasformarlo in un luogo che ha una propria identità locale da promuovere e valorizzare ed in cui le persone possono tornare a vivere grazie alla presenza di nuovi servizi. Tali iniziative, che si vogliono applicare, derivano sempre dall'analisi dei temi del progetto urbano visti precedentemente e vengono suddivise nelle stesse **5 macro-categorie** le quali sono paesaggio, ambiente, infrastrutture, insediamento urbano e spazi pubblici. Questa divisione dà l'opportunità di applicare la prossimità a più situazioni urbane considerando tutti gli elementi che costituiscono una città, non limitandosi talvolta ai limiti urbani, ma definendo anche delle relazioni con ciò che sta al di là dei margini. A questo punto, però, si vuole descrivere e mettere in mostra quale sia la strategia progettuale che si vuole attivare nel sistema urbano per promuovere la prossimità. Le azioni non vengono attuate nell'area di progetto in egual misura in quanto, come è stato precedentemente descritto, si vuole favorire il potenziamento di alcune **centralità urbane**, già presenti o che si intendono inserire nel territorio, che necessitano di nuovi interventi al fine di essere fruibili ed accessibili per tutti i cittadini dei quartieri e no. Inoltre, affinché esse funzionino e siano in grado di riattivare la periferia devono instaurare dei collegamenti solidi con ciò che le circonda; si fa riferimento in questo caso non solo alle relazioni interne all'insediamento urbano, ma anche a tutte le connessioni che si possono definire con il **paesaggio circostante** ed in particolare quello rurale. Tale aspetto viene enfatizzato all'interno della categoria del **paesaggio**, il cui scopo è quello di promuovere ed

incentivare le relazioni tra l'ambiente costruito e quello naturale. Per questo motivo, rientrano in tale gruppo tutte quelle azioni che incoraggiano degli approcci paesaggistici e preservano le tradizioni locali. Esse sono rappresentate per esempio dalla: creazione di connessioni verdi che entrano anche all'interno dell'insediamento urbano e cercano di connettere tutti gli spazi verdi; realizzazione di percorsi educativi e didattici all'interno del paesaggio rurale che hanno lo scopo di trasmettere la cultura locale con la predisposizione anche di alcune aree dedicate alla sperimentazione dei prodotti locali del territorio; creazione di punti panoramici che permettono una connessione visiva tra gli elementi naturali e non del paesaggio. A queste si aggiungono anche le azioni legate all'**ambiente**, anche se nel caso della prossimità esse non sono sempre di notevole importanza. Infatti, si considerano in questa categoria principalmente gli interventi atti al riuso degli edifici o degli spazi abbandonati della città al fine di ridurre ed evitare la consumazione del suolo pubblico e quelli dedicati a preservare la vegetazione esistente, tra cui per esempio le zone boschive. Le strategie urbane di prossimità più efficaci rientrano però nelle categorie dell'insediamento urbano, degli spazi pubblici e delle infrastrutture. In particolare, per quanto riguarda l'**insediamento urbano** si considerano tutte le azioni che permettono alle persone di vivere un luogo ed instaurare delle relazioni con esso. Infatti, rientrano in questo gruppo le espansioni residenziali, commerciali e produttive del territorio e l'inserimento di nuovi servizi a favore dei cittadini in alcuni edifici abbandonati della città. Si ritiene fondamentale considerare in questa categoria anche i cittadini ed in particolare la loro partecipazione attiva alle attività di quartiere. Affinché ciò avvenga, infatti, si prevede la realizzazione di eventi e festivals culturali in alcuni spazi della città, la creazione di mostre temporanee all'interno degli edifici in disuso e la realizzazione di mercati settimanali per promuovere l'economia locale. Il coinvolgimento dei cittadini è una parte fondamentale che viene considerata anche all'interno della categoria dello **spazio pubblico**. Dunque, quest'ultimo gruppo comprende svariate attività che hanno lo scopo di promuovere la prossimità all'interno del sistema urbano, specialmente considerando le esigenze delle persone. Infatti, per esempio le azioni previste riguardano il miglioramento dei rapporti intergenerazionali mediante la creazione di spazi nella città in cui si svolgono attività per bambini

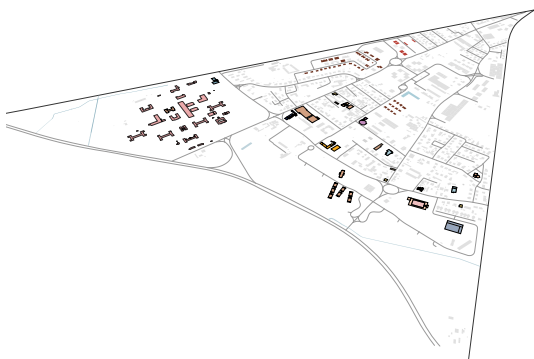
ed anziani; l'incoraggiamento dell'attività fisica con la realizzazione di alcuni percorsi fitness e hub all'aperto per fare esercizi; la realizzazione di un percorso all'interno dell'insediamento urbano che collega i luoghi dell'istruzione ed i spazi pubblici; infine, l'utilizzo dell'arte come strategia di miglioramento degli spazi aperti con la partecipazione degli artisti locali. Tutte queste attività permettono di migliorare la qualità dello spazio pubblico esterno incentivando di conseguenza anche le persone a percorrere questi spazi e ad usufruirne durante il loro tempo libero. A queste due categorie se ne aggiunge una terza, fondamentale per arrivare a definire la prossimità, ossia quella delle **infrastrutture**. Essa ha lo scopo di migliorare i collegamenti che si trovano all'interno del sistema urbano, incentivando anche i mezzi di trasporto sostenibili e la mobilità lenta. Le azioni che si prevedono in questo caso riguardano per esempio: la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali previsti dal PGT al fine di collegare il sistema urbano anche con gli altri quartieri limitrofi; l'allargamento dei marciapiedi i quali devono essere visti come luoghi conviviali in cui le persone possono sostare e chiacchierare con gli altri cittadini; l'incoraggiamento dell'utilizzo dei mezzi di trasporto sostenibili inserendo nel territorio nuove fermate degli autobus che siano accessibili e facilmente raggiungibili da tutte le persone sfruttando anche la linea di trasporto già presente; inserire nuove stazioni ferroviarie che permettano al sistema urbano di essere ben collegato e raggiungibile anche per chi arriva da fuori città; promuovere la mobilità lenta anche attraverso l'inserimento di fermate di bike-sharing. Così facendo, si incentivano le persone ad utilizzare mezzi di trasporto più sostenibili che aiutano a ridurre l'inquinamento atmosferico e a migliorare la qualità dell'ambiente esterno. Tutte queste azioni, che sono state brevemente descritte di sopra, rappresentano la strategia di progetto che si è voluta applicare all'interno della periferia sud di Mantova al fine di promuovere la prossimità ed incentivare le persone a vivere maggiormente gli spazi del loro quartiere, garantendo anche una ripresa dell'economia locale mediante l'inserimento di nuovi servizi e luoghi di lavoro che consentono una maggiore fruizione del sistema urbano. È da considerare, come si evince dai capitoli precedenti, che la prossimità viene sempre associata anche al concetto di "**città dei 15 minuti**", in cui tutti i servizi necessari e fondamentali, di cui le persone necessitano, si trovano in un raggio

massimo di 15 minuti a piedi o in bicicletta dalla propria abitazione. Per questo motivo, anche nell'analisi del terzo sistema urbano di prossimità, si è deciso di provare a tracciare il **raggio** massimo di **15 minuti** entro il quale si devono individuare i bisogni e le necessità quotidiane facilmente raggiungibili per i cittadini. Dallo schema sotto riportato, però, è possibile affermare che il sistema urbano in questione è raggiungibile nella sua totalità in un tempo di soli 5 minuti in bicicletta. Questo significa che esso è già un ambito urbano che possiede delle **caratteristiche intrinseche** di prossimità; quello che manca al suo interno però sono i servizi primari o secondari che attraggono le persone e gli permettono di vivere e sfruttare il quartiere durante il giorno. Per questo motivo, dunque, se i cittadini non trovano ciò di cui necessitano in prossimità si devono spostare all'esterno del sistema urbano per cercare per esempio degli asili nidi, delle biblioteche, degli spazi pubblici e dei luoghi comuni in cui stare e di cui la comunità necessita. Inoltre, ad oggi tale ambito non funziona in quanto mancano dei **collegamenti sicuri** ed efficaci che si devono garantire se si vuole promuovere la prossimità. Con la previsione di percorsi ciclo-pedonali, l'allargamento dei marciapiedi e la realizzazione di strade a bassa velocità all'interno dell'insediamento urbano è possibile garantire una maggiore affluenza di persone che decidono di spostarsi da una parte all'altra del sistema utilizzando la mobilità lenta. Inoltre, si può incentivare anche l'uso di mezzi di trasporto pubblico, come l'autobus o il treno, al fine di permettere a tutti di spostarsi anche al di fuori del sistema urbano e raggiungere altre mete più lontane. A partire da queste considerazioni, perciò, si è realizzato il **concept plan** di progetto, il quale mette assieme tutte le azioni descritte precedentemente al fine di ottenere un miglioramento della qualità dello spazio e della vita delle persone del sistema urbano.



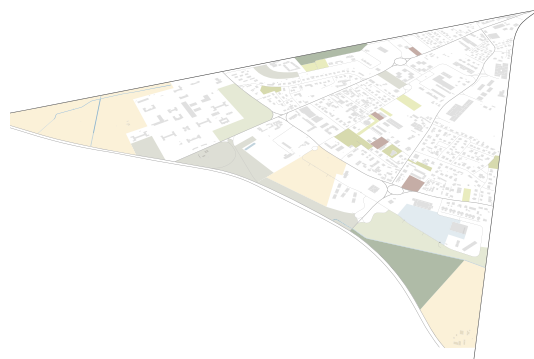
103. Raggio di percorrenza a piedi o in bicicletta applicato al terzo sistema urbano

### 3.9.2 VISIONE DI PROGETTO



104. Servizi esistenti e nuovi presenti all'interno del terzo sistema urbano

L'idea alla base della realizzazione di questa **visione di progetto** è quella di schematizzare in modo concettuale alcuni degli elementi che sono fondamentali al fine della buona riuscita del progetto. Essi, infatti, se correttamente messi in relazione tra di loro, possono garantire una maggior fruizione del sistema urbano di prossimità. Il primo schema riportato di sopra, per esempio, mette in luce quali siano i **servizi** presenti all'interno del territorio insieme a quelli previsti con il nuovo progetto al fine di promuovere delle opportunità e delle situazioni di prossimità. Le funzioni già presenti sono una scuola primaria, una chiesa, un distretto sanitario, qualche bar e ristorante, un supermercato, un luogo di cultura, un centro sportivo di recente costruzione e una società cooperativa. A questi si vogliono aggiungere altre attività che possono permettere una maggiore fruibilità dell'ambito urbano da parte dei cittadini; si prevede, per questo motivo, la realizzazione di un asilo nido, una biblioteca, delle aule studio, una farmacia, un forno, un negozio che vende i prodotti locali per rilanciare l'economia interna, degli uffici pubblici, alcuni spazi di co-working ed infine un luogo ricreativo in cui si possano favorire le relazioni intergenerazionali. Tutti questi servizi si inseriscono all'interno di **edifici** già esistenti nel territorio e che ad oggi versano in condizione di degrado o sono in disuso; così facendo, si riduce anche lo spreco di suolo pubblico e si sostengono le politiche della sostenibilità. Anche i luoghi di lavoro rappresentano dei servizi in grado di attirare un maggior numero di persone ed incentivare la fruibilità del sistema urbano; per questo motivo, si è deciso di realizzare un hub economico e produttivo in cui si vuole completare gli edifici già esistenti con altri destinati sempre ad attività lavorative ed altre funzioni necessarie ad esse



105. Spazi pubblici, verdi e margini urbani che caratterizzano il terzo sistema urbano

affinché funzionino. Infine, si prevede in prossimità di questa nuova centralità economica e vicino alle scuole anche un'**espansione urbana residenziale** caratterizzata sia da edifici singoli sia da condomini che incoraggiano le persone ad abitare il nuovo sistema urbano. A questi servizi si aggiungono poi altri elementi fondamentali al fine di ottenere la prossimità. Come si evince dal secondo schema, anche gli spazi pubblici e verdi sono da considerare delle componenti fondamentali all'interno del progetto urbano. Anche in questo caso si sono identificati quelli già presenti e quelli invece nuovi che si vogliono realizzare con l'intervento. Questi ultimi sono stati pensati all'interno di alcuni spazi urbani che ad oggi sono degradati o non sono utilizzati, come ad esempio gli spazi interstiziali; essendo essi in prossimità dell'insediamento urbano, però, possono essere sfruttati al fine della prossimità e divenire nuovi luoghi per i cittadini. Si prevedono, infatti, in essi delle attività come festivals, mercati ed eventi culturali che possono attirare le persone non solo durante il giorno, ma anche nelle ore serali. È da considerare però che tali spazi aperti devono essere pensati in modo scrupoloso perché sono quelli che favoriscono la prossimità e attraggono i cittadini in quanto rappresentano dei luoghi conviviali in cui le persone possono stare, chiacchierare e condividere esperienze con gli altri. Si è deciso di includere in questo schema anche la vegetazione che compone il margine urbano in prossimità della Tangenziale sud. Questo perché, come è stato precedentemente descritto, si vuole realizzare dei nuovi legami non solo tra gli elementi dell'insediamento urbano, ma anche con quelli che compongono il **paesaggio circostante**. Per questo motivo, si è ritenuto necessario inserire in questo grafico anche i campi dedicati all'agricoltura e le



106. Percorsi ciclo-pedonali all'interno e all'esterno del terzo sistema urbano

zone boschive che creano delle aree di filtro e delle barriere naturali tra l'infrastruttura e l'insediamento urbano. Queste ultime zone vengono anche utilizzate all'interno del progetto di prossimità come luoghi di sperimentazione in cui si prevede un **percorso rurale** educativo e didattico (segnato in marrone nello schema) per far trasmettere la cultura locale e rendere consapevoli le persone di ciò che le circonda. A questo percorso se ne aggiungono altri, alcuni esistenti ed altri di nuova programmazione, in quanto è necessario mettere a sistema e creare delle connessioni tra tutti gli elementi della città che sono stati precedentemente analizzati. Si considerano per questo sia i percorsi ciclo-pedonali già previsti dal PGT del Comune di Mantova, sia alcuni di nuova formazione. Rientrano in questa ultima categoria il **percorso educativo** (segnato in rosso scuro nello schema sopra citato) all'interno dell'insediamento urbano che ha lo scopo di mettere in relazione gli spazi pubblici della città e gli edifici scolastici ed il **percorso verde** (segnato con il medesimo colore) che collega tutti i parchi e gli spazi verdi del sistema urbano. In questa schematizzazione è stato deciso anche di inserire come collegamento essenziale la strada in cui passa la linea in blu degli autobus locali che permette di connettere l'ambito d'intervento con ciò che lo circonda. Perciò, favorendo tali collegamenti è possibile definire un sistema urbano non isolato all'interno della città, ma che crea dei legami forti anche con ciò che sta al di là del limite. Infatti, è da tenere in considerazione che lo scopo di questo progetto di prossimità non è quello di realizzare delle isole urbane autonome; l'idea, invece, è quella di progettare dei sistemi che funzionino sia in **modo autonomo** al fine di garantire alle persone tutto ciò di cui hanno bisogno nelle



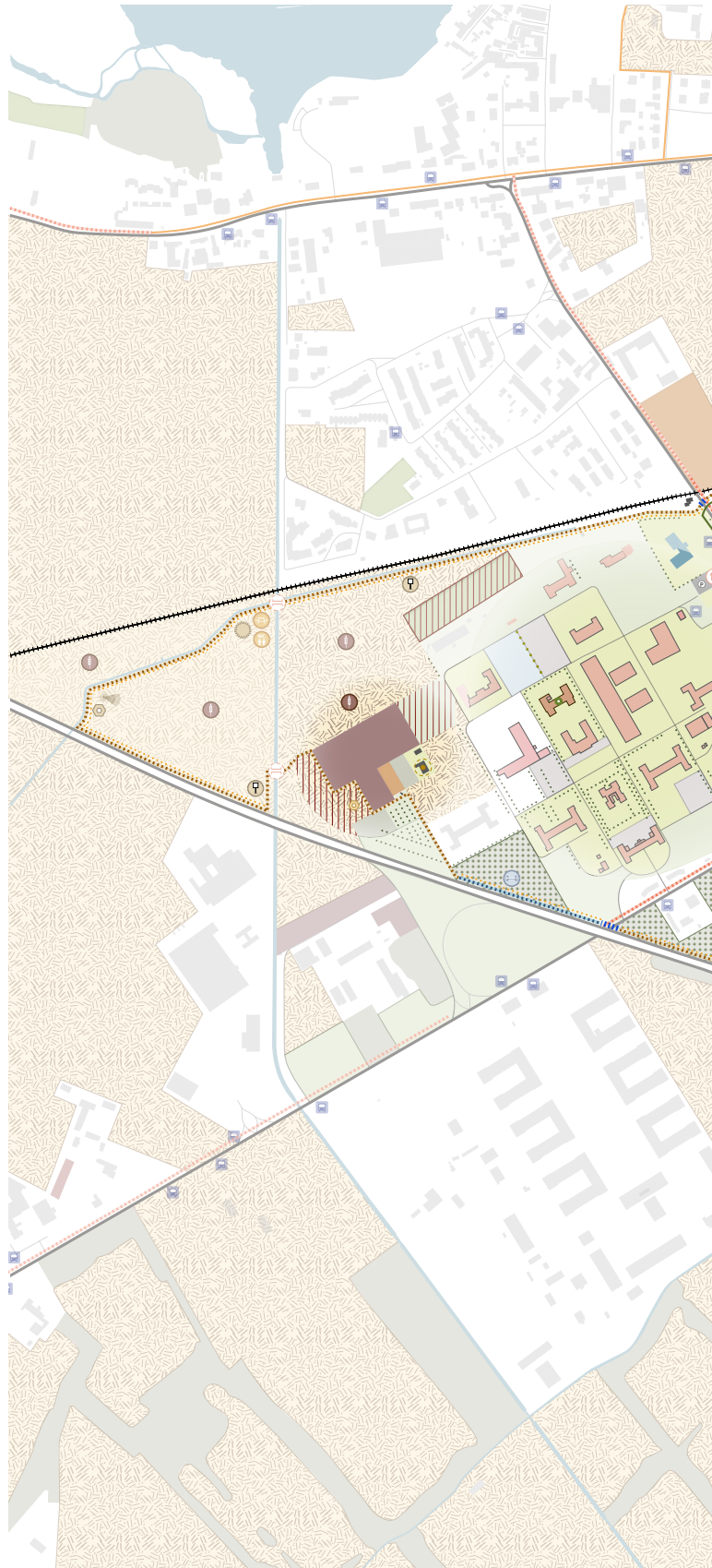
107. Visione delle azioni principali che si vogliono attuare nel terzo sistema urbano

vicinanze delle loro abitazioni, sia in **connessione** con gli altri ambiti urbani che li circondano. In questo modo, è possibile ottenere una visione policentrica all'interno della periferia di Mantova in cui tutti gli elementi hanno una propria identità locale che favorisce dei legami anche con ciò che sta al di là dei margini urbani. Questo, dunque, è il concetto che ha permesso la realizzazione dell'ultimo schema, ossia quello che mette insieme tutti i servizi, gli spazi pubblici e verdi ed i collegamenti all'interno del sistema urbano di prossimità. Esso rappresenta la visione complessiva che schematizza l'idea generale di progetto in cui risalta il fatto che tutti gli elementi devono cercare di realizzare delle connessioni con ciò che sta in prossimità. Così facendo, il sistema urbano sarà sfruttato dai cittadini dell'ambito in quanto sono previste delle attività che li attraggono e che permettono a loro di sentirsi più sicuri nel vivere questi spazi quotidianamente e di passare il loro tempo libero all'interno degli spazi pubblici e verdi rigenerati. Inoltre, favorendo questo sistema di connessioni anche con ciò che sta all'esterno, è possibile garantire la fruibilità dell'ambito locale anche da parte di utenti differenti favorendo così l'economia locale. A partire da questa visione generale del progetto di prossimità, dunque, si è realizzato il **concept plan** che vuole mettere in luce le relazioni tra i nuovi elementi che si inseriscono nel territorio. È da considerare, però, che in questa tavola di progetto non è possibile prescindere dal considerare le centralità identificate precedentemente, in quanto esse rappresentano le nuove polarità del sistema urbano in cui si dispone la maggior parte dei servizi e degli spazi pubblici. Perciò, esse vengono considerate come i poli attrattori collegati tra di loro al fine di promuovere la **prossimità**.



### 3.9.3 MAPPA GENERALE DEL CONCEPT PLAN DI PROGETTO

In questa mappa viene rappresentata l'idea di progetto che ha lo scopo di applicare il concetto di prossimità alla periferia sud di Mantova. Data la natura ed il carattere del sistema urbano preso in considerazione, si è deciso di lavorare principalmente sull'esistente cercando di valorizzarlo e preservarlo il più possibile. Questo viene fatto in primo luogo **dando valore** alle centralità che si sono individuate nel territorio e mediante il collegamento tra di loro al fine di lavorare alla definizione di connessioni efficaci che garantiscano alle persone di raggiungere in modo facile e veloce tutto ciò di cui necessitano nella loro quotidianità. Per enfatizzare queste centralità, si è deciso inoltre di caratterizzarle con dei colori più saturi, rispetto alle altre parti del sistema urbano che vengono invece rappresentate con un po' di opacità. Per quanto riguarda i **percorsi** invece, essi sono ritenuti tutti fondamentali all'interno dell'ambito; si vuole inoltre mostrare non solo i collegamenti all'interno del sistema urbano, ma anche quelli che stanno al di fuori, al fine di comprendere tutte le relazioni che l'ambito genera nel territorio. Nella tavola tutte le azioni e gli interventi che si vogliono realizzare sono rappresentati con delle icone, dei riempimenti o delle linee che le caratterizzano e che sono descritte in modo dettagliato nella legenda seguente.














0 km 0,25 0,5








## LEGENDA

Di seguito si riporta la legenda del concept plan di progetto divisa per categorie di intervento.

### elementi esistenti

-  Corsi d'acqua
-  Edifici esistenti
-  Edifici abbandonati
-  Strade principali esistenti
-  Strade secondarie esistenti
-  Percorsi ciclabili esistenti
-  Ferrovia esistente
-  Fermate treno esistenti
-  Fermate autobus esistenti
-  Parcheggi
-  Spazi degradati

### Campi agricoli esistenti





-  Area boschiva
-  Area coltivabile
-  Vigneti
-  Frutteti
-  Prati
-  Spazi verdi privati

### Servizi esistenti



-  Supermercati
-  Bar e ristoranti
-  Centri culturali e sociali
-  Parchi verdi pubblici
-  Bed and breakfast
-  Servizi sanitari
-  Chiesa
-  Scuola primaria
-  Centro di ricerca
-  Centro sportivo
-  Altri servizi

### infrastrutture




**RIPENSARE** le singolarità, i legami e le costellazioni tra i punti nodali della periferia

-  Riparare e aggiungere alcune strade che non sono presenti, non asfaltate e rotte in alcuni punti;
-  Creare e sistemare nuove giunzioni per avere connessioni più sicure;
-  Creare un ponte lungo il percorso ciclo-pedonale per attraversare il fiume nella periferia rurale. In questo modo si cerca di integrare il tessuto urbano con i campi circostanti, cercando di superare il margine urbano imposto dalle infrastrutture;
-  Creare un passaggio a livello in prossimità del percorso ciclo-pedonale definito dal PGT e destinato a collegare il quartiere Dosso del Corso con il quartiere Belfiore. Ciò consentirà di collegare in modo sicuro due realtà attualmente difficilmente raggiungibili l'una dall'altra.




**PROMUOVERE** l'utilizzo della mobilità lenta

-  Realizzare il percorso ciclo-pedonale già previsto dal PGT che passa in prossimità di due strade molto trafficate e che ha lo scopo di connettere il sistema urbano con i quartieri circostanti della periferia ed il centro di Mantova;
-  Valorizzazione della strada su cui transitano i mezzi di trasporto ed in cui sono presenti molte fermate autobus, per incoraggiare le persone ad utilizzare la mobilità lenta.



**AUMENTARE** l'accessibilità per il pedone

-  Sistemare e ampliare i marciapiedi presenti nel sistema urbano, che creano situazioni pericolose ed inaccessibili per le persone. Si prevedono anche dei materiali diversi per distinguere i marciapiedi;
-  Ripensare i marciapiedi come luoghi conviviali in cui le persone possono trattenersi e chiacchierare. Devono quindi avere una dimensione minima di 1,5 metri, per permettere a più persone di incontrarsi. Devono, inoltre, essere progettati senza livelli diversi per essere accessibili a tutti, ben illuminati e dotati di panchine dove le persone possono sedersi di tanto in tanto. La presenza dell'elemento verde puntuale è necessaria per creare alcune pensiline;
-  Creare una rampa in prossimità della scala all'interno dell'area residenziale, in quanto rappresenta una barriera architettonica per le persone disabili.

**MIGLIORARE** la qualità degli ambienti fisici con alcune soluzioni sostenibili

-  Incoraggiare l'uso del trasporto pubblico aumentando il numero di fermate dei servizi periferici. Ciò incoraggerà le persone ad utilizzare mezzi più sostenibili per spostarsi da una parte all'altra della periferia;
-  Creare un nuovo accesso da Dosso del Corso e Borgochiesanuova alla linea ferroviaria che si trova in prossimità di ognuno dei due. In questo punto è stato creato anche un hub dedicato alla mobilità, dove si trovano anche le fermate degli autobus e del bike-sharing;
-  Creare nuove aree di parcheggio, in particolare in prossimità del distretto sanitario e del nuovo accesso alla stazione ferroviaria di Borgochiesanuova. In questo modo i cittadini hanno la possibilità di lasciare l'auto fuori dalla nuova zona pedonale e di raggiungerla a piedi o in bicicletta.

**MIGLIORARE** la sicurezza dell'attraversamento per i pedoni

-  Creare dei dossi prima di accedere alla nuova area pedonale del tessuto urbano per renderla una zona più sicura per bambini, adulti e anziani che vogliono camminare e raggiungere i servizi necessari;
-  Creare nuovi attraversamenti pedonali in connessione con il percorso ciclo-pedonale che si viene a creare, per consentire un

collegamento sicuro tra i diversi spazi della città. Questi attraversamenti pedonali devono essere illuminati e dotati di un semaforo pedonale con segnalazione acustica anche per i non vedenti;

- Creare una zona ZTL al centro del sistema urbano, in prossimità delle scuole e della zona residenziale. Questo limita l'accesso solo alle auto dei residenti e ai veicoli di emergenza e rende la strada pedonale, rendendola così sicura per tutti i cittadini.

### insediamento urbano

**COMPLETARE** l'insediamento urbano esistente con una nuova espansione, laddove necessario

- Attuazione del completamento urbano residenziale in alcune aree del sistema di quartiere. In particolare, l'obiettivo è:
  1. Realizzare un complesso residenziale caratterizzato dalla presenza di case singole con giardino privato;
  2. Completare le cortine urbane residenziali attraverso l'inserimento di edifici;
  3. Completare e terminare i condomini costruiti in prossimità della Tangenziale sud, alcuni dei quali sono ora oggetto del progetto "PINQUA".
 Tutte queste nuove espansioni urbane sono garantite da una politica abitativa a prezzi accessibili che riesce a soddisfare le esigenze di molte persone con bisogni diversi.

- Realizzazione dell'area di lavoro per creare un nuovo polo produttivo che possa portare all'interno del sistema urbano di prossimità nuova vita.
  1. Realizzare altri 2 edifici destinati a ospitare spazi di lavoro e di co-working che possono essere anche affittati;
  2. Edificazione di un padiglione per conferenze ed eventi aziendali;
  3. Edificazione di un edificio di servizi per le persone che lavorano in questo polo, come mensa e spazi comuni;
  4. Edificazione di edifici per appartamenti per le persone che lavorano e tengono lezioni in questi spazi;

Riutilizzo di alcuni edifici abbandonati all'interno del tessuto urbano per inserire alcuni servizi primari necessari ad attivare la prossimità:

- 1. Asilo nido;
- 2. Scuola primaria;
- 3. Biblioteca e sala studio;
- 4. Farmacia;
- 5. Panificio e mercato agricolo locale;
- 6. Uffici pubblici;
- 7. Luogo di co-working;
- 8. Club ricreativi per giovani e anziani.

- Offrire attività culturali extrascolastiche per bambini e ragazzi nelle ore pomeridiane, quando le scuole sono chiuse. In questo modo si promuove un uso misto degli edifici e non si spreca l'uso del suolo.

**INCORAGGIARE** l'uso responsabile del suolo e la piena valorizzazione degli spazi

- ▭ Preservare le aree agricole che formano i limiti urbani delle periferie per fermare l'espansione urbana e definire le interrelazioni tra campagna e città. Questo favorisce anche la prossimità, creando aree più

compatte e non disperse come in passato, dove tutto è facilmente accessibile. Inoltre, risparmiando terreno, si possono sostenere politiche sostenibili.

**COINVOLGERE** i cittadini all'interno dell'insediamento urbano esistente con alcune attività

- Revitalizzare alcuni spazi pubblici attraverso la proposta di mercati settimanali, fiere e mostre. Questo può invogliare le persone a entrare nel sistema urbano e a trascorrere il proprio tempo libero con altri cittadini;
- Realizzazione di festival ed eventi (culturali ed economici) che possano attrarre e richiamare non solo i cittadini locali ma anche quelli delle aree limitrofe, al fine di rendere quest'area una nuova centralità all'interno della periferia urbana di Mantova.

**INCORAGGIARE** la partecipazione dei cittadini nell'individuare i bisogni della propria realtà

- ▭ Riqualficazione di piccole aree all'interno della città con il coinvolgimento di cittadini di ogni classe sociale ed età per attività temporanee. Attraverso la partecipazione attiva delle persone anche nella progettazione degli spazi, è possibile mantenerli nel tempo;
- Creare mostre temporanee in edifici abbandonati che possono essere collegati da un percorso educativo-culturale in cui le persone sono indirizzate e invogliate a entrare o in cui si svolgono diverse attività durante il giorno.

**RIDEFINIRE** la presenza del verde all'interno del settore urbano

- ▭ Creare orti botanici e comunitari in prossimità delle scuole, da utilizzare come laboratori sperimentali per i bambini durante le attività didattiche;
- ▭ Creare nuovi spazi verdi all'interno dell'insediamento urbano che possano essere attrezzati con nuovi arredi urbani che permettano ai cittadini di utilizzare lo spazio.

**INCENTIVARE** le pratiche sostenibili da integrare negli insediamenti


- ▭ Creare pannelli fotovoltaici per alimentare complessi di servizi e luoghi di lavoro che possano sfruttare questo tipo di energia sostenibile e ridurre le spese;
- Convertire i seminativi intensivi in prossimità della circonvallazione sud in terreni sostenibili ed ecocompatibili per promuovere la sostenibilità ecologica.


### spazi pubblici


**CREARE** una nuova identità per il sistema di prossimità urbano

- Creare un percorso all'interno del tessuto urbano che colleghi le scuole e gli spazi pubblici della città per definire una nuova identità del sistema urbano. In questo caso si vuole utilizzare le strategie dell'urbanistica tattica e della segnaletica per promuovere spazi che siano anche vivaci.


**MIGLIORARE** i servizi per collegare le persone al territorio circostante

 Incoraggiare l'attività all'esterno di bar, ristoranti o altri edifici di servizio per creare terrazze dove le persone possano stare insieme e condividere esperienze con altri cittadini;


 Creare degli hub dove noleggiare le biciclette per spostarsi nel sistema urbano. Queste stazioni di bike-sharing consentono un uso più sostenibile degli spazi interni alla città e lasciano l'inquinamento da auto il più possibile al di fuori dell'area pedonale. In questo modo si migliora anche la qualità dell'ambiente esterno;


 Aggiungere attrezzature come biglietterie automatiche, pensiline e orari illuminati in prossimità della stazione ferroviaria. Questo servirà a rendere più efficiente il nodo della mobilità, dove le persone possono recarsi e trovare tutto ciò di cui hanno bisogno per viaggiare.


**SVILUPPARE** nuove attrezzature tecnologiche nelle città legate alle politiche sostenibili

 Inserire panchine attrezzate con prese di ricarica, stazioni di ricarica per auto elettriche, scooter e biciclette pubbliche. In questo modo, le persone saranno più propense a utilizzare mezzi di trasporto sostenibili e potranno utilizzare lo spazio pubblico anche come luogo di lavoro.


**PROMUOVERE** l'utilizzo dello spazio pubblico da parte delle persone


 Installare i servizi igienici pubblici in alcuni punti strategici della città, anche lungo le piste ciclabili e pedonali, che possono essere utilizzati da tutte le persone. Questo è utile anche se le persone vogliono trascorrere l'intera giornata in questa zona periferica;

 Installare diverse fontane all'interno degli spazi pubblici della città, che possono essere utilizzate dai cittadini anche per rinfrescarsi nei mesi più caldi dell'anno o per bere;

 Collocare in città alcuni arredi urbani realizzati con materiali riciclabili che possano essere facilmente rimossi se necessario. Sono tutti uguali, in quanto viene preparato un catalogo da cui scegliere quelli da collocare negli spazi pubblici.

**INCORAGGIARE** l'attività fisica all'aperto


 Creare nuovi percorsi e circuiti di fitness lungo la pista ciclabile e pedonale, compresi gli hub vicino agli spazi verdi per garantire l'esercizio fisico in luoghi sani e sicuri per tutte le persone;


 Creare nuove aree sportive nelle vicinanze del nuovo centro sportivo "Marco Sguaitzer", come campi da tennis, calcio, pallacanestro e pallavolo, per consentire ai cittadini di avere un nuovo polo sportivo dove allenarsi e fare attività fisica;

 Creare aree di ristoro e picnic all'interno di


spazi verdi della città e anche in prossimità della pista ciclabile e pedonale. In questo modo, le persone sono più invogliate a trascorrere il tempo libero all'aperto e possono anche organizzare eventi utilizzando questi luoghi del paesaggio.


**MIGLIORARE** l'approccio intergenerazionale


 Creare spazi in cui si svolgano attività in comune tra bambini e anziani della zona. In questo modo, anche i più giovani possono aiutare gli anziani a svolgere attività e a vivere la periferia;

 Riutilizzare edifici abbandonati per creare luoghi comunitari in cui persone di ogni età, sesso e classe sociale possano stare insieme. Si possono organizzare anche attività ludiche e culturali in cui i bambini devono essere di supporto agli adulti o viceversa.

**INCORAGGIARE** il coinvolgimento dell'arte nelle città


 Creare spazi lungo la pista ciclabile e all'interno della città dove gli artisti locali possano esporre le loro opere durante l'estate. In questo modo, non solo si invoglia la gente ad andare a vedere le opere, ma questa iniziativa può aiutare l'economia locale e gli artisti locali a farsi conoscere;


 Attivare iniziative per creare murali all'interno della città per le facciate degli edifici. Questo serve anche a riqualificare le facciate e a dare maggior valore ai piani terra delle città, che in questo modo catalizzano le persone e le invogliano ad andare avanti;

 Inserire pannelli informativi per gli artisti locali che decidono di dare un contributo con la loro arte. Devono essere realizzati anche in scrittura braille per i non vedenti. Devono inoltre essere dotati di illuminazione per essere visibili anche di notte.


**paesaggio**


**PROMUOVERE** il legame con il paesaggio

 Creare una migliore connessione all'interno del tessuto urbano, in grado di collegare i vari parchi e spazi verdi che si trovano nelle vicinanze. Questo definisce un approccio paesaggistico che sfrutta al meglio lo spazio pubblico esterno;


 Creare un nuovo accesso verde tra la nuova pista ciclo-pedonale e il nuovo parco che deve essere creato nello spazio dietro la chiesa e gli altri edifici.


**PROMUOVERE** le attività di conoscenza della tradizione locale nel paesaggio rurale

 Creare un percorso educativo e didattico a piedi e in bicicletta per le scuole, con l'obiettivo di far conoscere la natura e l'identità rurale dell'area periferica;

 Inserire nel paesaggio rurale pannelli informativi che indichino il percorso educativo-didattico e diano informazioni sulla storia dell'agricoltura. Sono collocati in prossimità dei canali e delle aree di sosta, in modo che tutti possano leggerli;




 Individuare alcune “cascine” storiche che rappresentano le identità all'interno del territorio rurale e agricolo della periferia mantovana;

 Creare aree di sosta attrezzate lungo i sentieri ciclabili e pedonali per godere del paesaggio rurale aperto. Qui sono previste panchine, dispositivi per l'acqua e cestini per i rifiuti. Queste aree sono destinate a diventare nuovi luoghi di inclusione dove le persone possono sostare. Inoltre, la pavimentazione deve essere modificata per renderle più visibili.


**PRESERVARE** la vegetazione esistente

..... Conservare i filari di alberi all'interno del tessuto urbano nelle vicinanze, in quanto sono elementi storici e contribuiscono a creare spazi sani che migliorano la qualità dell'aria. Questi elementi, se si trovano nelle strade, possono anche guidare le persone e creare un riparo per loro.

**VALORIZZARE** gli elementi rurali come punto panoramico privilegiato dell'ambiente circostante

 Creare di punti panoramici lungo il percorso ciclo-pedonale per preservare la connessione visiva del paesaggio rurale dal nuovo percorso costruito in prossimità della Tangenziale sud. In questo modo è possibile creare un'esperienza e preservare l'identità storica.

**SPERIMENTARE** la tradizione agricola locale

 Creare degli hub in alcuni punti interessanti del paesaggio rurale dove sia possibile vivere l'agricoltura anche attraverso laboratori didattici per bambini e adulti.


**PRESERVARE** il valore naturalistico del paesaggio

●●● Aggiungere nuovi filari di alberi che possono diventare elementi divisorii, protettivi e di guida all'interno del tessuto urbano. Vengono inoltre aggiunti in prossimità di percorsi ciclabili e pedonali per creare aree di protezione naturale;

■■■■ Prevedere un'espansione dei pioppi, pianta tipica della zona, per migliorare la qualità dell'ambiente urbano e restituire un valore naturalistico al paesaggio. Questa espansione sarà realizzata anche in prossimità delle infrastrutture, in quanto si intende creare una barriera, una zona filtro, in grado di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico in modo sostenibile;

■■■■ Incoraggiare la coltivazione di vigneti e frutteti per promuovere l'agricoltura e i prodotti locali che possono essere venduti anche nel sistema urbano per promuovere l'economia.

**AUMENTARE** il valore e l'identità dell'area verde


 Promuovere gli spazi verdi attrezzati e ben collegati all'interno della città, che possono diventare luoghi di incontro per le persone che decidono di trascorrere il loro tempo libero all'interno della città.


**MIGLIORARE** il sistema di illuminazione

..... Installare un sistema di illuminazione all'interno degli spazi verdi pubblici e lungo la nuova pista ciclabile e pedonale esistente, per consentirne la fruizione in sicurezza durante tutte le ore del giorno.


## ambiente


**PRESERVARE** l'area ecologica esistente

 La cura e la manutenzione dei gruppi di alberi esistenti è necessaria per migliorare il microclima all'interno dei parchi e per creare una barriera filtrante dalle infrastrutture che cercano di reintegrare la biodiversità al loro interno;


 Preservare le aree boschive all'interno del territorio e in prossimità delle infrastrutture, al fine di conservare alcune aree ecologicamente identificabili che possono ripristinare la biodiversità e migliorare la qualità dell'ambiente.

**RIUTILIZZARE** gli elementi esistenti prima di pianificare nuovi interventi

 Incoraggiare l'utilizzo di edifici abbandonati o in decadenza per evitare ulteriore consumo di suolo pubblico. Questo contribuisce a creare una città sempre nuova, senza creare edifici che con il tempo diventano solo luoghi di degrado pubblico;

 Sfruttare gli spazi di risulta all'interno della città e trasformarli in zone verdi filtro che possano contribuire a migliorare la qualità dell'ambiente in cui i cittadini vivono quotidianamente. Questi vengono trasposti in nuovi parchi urbani caratterizzati anche dalla presenza di masse arboree.

**INCORAGGIARE** la piantumazione di alberi

 Incoraggiare iniziative che consentano di piantare un albero per ogni persona nata nel quartiere. In questo modo, è possibile creare nuovi spazi verdi all'interno della città, in cui gli alberi rappresentano nuove identità di cui prendersi cura. Questa iniziativa è molto diffusa perché è un'ottima soluzione sostenibile per ridurre le emissioni di carbonio.

## BIBLIOGRAFIA TEMATICA

- AboElatta T. A., Abozeid A. S. M., (2021), *Contributo della struttura urbana policentrica vs monocentrica allo sviluppo nazionale*. in: Journal of Engineering and Applied Science volume, Volume 68, n. 11
- Bazzu P., Talu V., (2017), *Tactical Urbanism Italy 5*. Sassari: TaMaLaCà Srl
- Bennett A., (2003), *Linkages in the Landscape. The Role of Corridors and Connectivity in Wildlife Conservation*. Cambridge: IUCN
- Bentley I., Watson G. B., (2007), *Identity by Design*. Oxford: Butterworth-Heinemann
- biodiverCITIES. A Primer on Nature in Cities*. ICLEI. 2019 - [https://icleicanada.org/wp-content/uploads/2019/07/biodiverCities\\_A-Primer-on-Nature-in-Cities.pdf](https://icleicanada.org/wp-content/uploads/2019/07/biodiverCities_A-Primer-on-Nature-in-Cities.pdf)
- Burton E., Mitchell L., (2006), *Inclusive urban design. Streets for life*. Oxford: Architectural Press
- Cadenasso M. L. et. al, (2016) *Evolution and future of urban ecological science: ecology in, of and for the city*. in: Ecosystem Health and Sustainability, Volume 2, n. 7
- Catalino S. et al., (2007) *Il policentrismo nelle Marche. Un caso studio*. in: Regione Marche - [https://www.regione.marche.it/Portals/0/Paesaggio\\_Territorio\\_Urbanistica/Paesaggio/OsservatorioPaesaggio/PolyDev\\_ita.pdf](https://www.regione.marche.it/Portals/0/Paesaggio_Territorio_Urbanistica/Paesaggio/OsservatorioPaesaggio/PolyDev_ita.pdf)
- Chapman E. et. al, (A CURA DI), (2017), *Urban Green Infrastructure Planning: A Guide for Practitioners*. in: Green Surge - <http://green-surge.eu/working-packages/wp5/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Colleoni M., Scolari G., (2017), *Policentrismo e sviluppo urbano. I risultati di una ricerca nella città di Milano*. in: Atti della XXXVIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Cagliari
- Ferrini F., (2019), *Sostenibilità urbana: piantare alberi, ma non solo!*. <https://www.economiaefinanzaverde.it/2019/07/30/sostenibilita-urbana-piantare-alberi-ma-non-solo/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Frederick S., (2004), *Costruire il paesaggio: un approccio ecologico alla pianificazione del territorio*. in: Treu M. C., Palazzo D. (A CURA DI). Milano: McGraw-Hill Libri Italia
- Garosi I., (2022), *Il fenomeno urban sprawl: cause e conseguenze*. in: IARI - <https://iari.site/2022/01/08/il-fenomeno-urban-sprawl-cause-e-conseguenze/> - ultimo accesso ottobre 2022
- Gehl J., (1996), *Life between buildings: using public space*. Copenhagen: Arkitektens Forlag
- Inclusive Healthy Places. A Guide to Inclusion&Health in Public Space: learning Globally to Transforma Locally*. Gehl Institute. 2018 - [https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/02/Inclusive-Healthy-Places\\_Gehl-Institute.pdf](https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/02/Inclusive-Healthy-Places_Gehl-Institute.pdf)
- Indovina F., Fregolent L., Savino M., (2005), *L'esplosione della città. Barcellona. Bologna. Donostia-Bayonne. Genova. Lisbona. Madrid. Marsiglia. Milano. Montpellier. Napoli. Porto. Valencia. Veneto centrale*. Bologna: Editrice Compositori
- Kasprisin R., (2011), *Urban design. The composition of complexity*. Londra: Routledge
- Lassus B., (1998), *The Landscape Approach*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press
- Marcucci D., (2000), *Landscape history as a planning tool*. in: Landscape and Urban Planning, Volume 49, n. 1-2, pp. 67-81
- Munari B., (1992), *Viaggio nella fantasia*. Mantova: Corraini s.r.l.
- Patanè E., (2018), *Urban sprawl: ripartiamo dalle periferie*. in: Stantec - <https://www.stantec.com/it/ideas/topic/cities-of-the-future/urban-sprawl-lets-restart-from-the-suburbs> - ultimo accesso ottobre 2022
- Piano R., (2014), *Il rammendo delle periferie*. in: il sole 24 ore - [https://st.ilsolare.com/art/cultura/2014-06-18/il-rammendo-periferie-094517.shtml?refresh\\_ce=1](https://st.ilsolare.com/art/cultura/2014-06-18/il-rammendo-periferie-094517.shtml?refresh_ce=1) - ultimo accesso ottobre 2022
- Piano di Governo del Territorio*. Comune di Mantova. 2022 - <https://www.comune.mantova.it/index.php/territorio/urbanistica/piano-di-governo-del-territorio> - ultimo accesso ottobre 2022
- Rombolà R. M., (2006), *Mantova. Piani 1883 -*

2004. Milano: Libreria Clup

Russi N., (2009), *Progettazione alla scala locale. I nuclei di identità locale nel PGT di Milano*. in: Pomilio F. (A CURA DI), *Welfare e territorio. Esplorare il legame tra politiche dei servizi e dimensione urbana*. Firenze: Alinea editrice

Scandurra E., (2019), *Periferie oggi. Tra disuguaglianza e creatività. Commento al libro di Agostino Petrillo*. in: Casa della Cultura - <https://www.casadellacultura.it/936/periferie-oggi-tra-disuguaglianza-e-creativita> - ultimo accesso ottobre 2022

Shaftoe H., (2008), *Convivial Urban Space. Creating Effective Public Places*. Londra: Routledge

*Sostenibilità urbana*. Green Building Council Italia. 2021 - [https://www.gbccitalia.org/documents/20182/2123717/GBC+Italia\\_Position+Paper\\_Sostenibilita+urbana.pdf](https://www.gbccitalia.org/documents/20182/2123717/GBC+Italia_Position+Paper_Sostenibilita+urbana.pdf)

Tagliavento L., (2020), *Sviluppo territoriale e urbano: la ricerca di un modello policentrico per fronteggiare gli eventi avversi*. Tesi di laurea - Corso di laurea magistrale in Governo e Politiche - Pubbliche, 2020. Roma: Luiss Guido Carli

Taylor K., Lennon J., (2011), *Cultural landscapes: a bridge between culture and nature*. in: *International Journal of Heritage Studies*, Volume 17, n. 6

## SITOGRAFIA TEMATICA

<https://futuracity.altervista.org/policentrismo-verso-scenari-sviluppo-territoriale/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://us05web.zoom.us/j/82492543047?pwd=NIh3R1VVWHIJQWRBeVFHZeZjFlbDZRUt09> - ultimo accesso ottobre 2022







## 04

## futuro della prossimità

## 4.1 GLI STRUMENTI NECESSARI PER RAGGIUNGERE LA PROSSIMITÀ

La **prossimità**, come è già stato citato, è una strategia urbana che non può essere applicata in egual modo in tutte le situazioni urbane in quanto essa è influenzata dalla morfologia del territorio, dalle caratteristiche intrinseche della città, legate in particolare alla densità, e soprattutto alla popolazione che vive e abita i quartieri. A partire però dal concept di progetto, si può definire una serie di azioni, di iniziative e di strumenti che possono essere applicati all'interno delle città contemporanee a prescindere dalle loro caratteristiche e che sono in grado di definire delle linee guida per la realizzazione di progetti di prossimità anche in altri contesti. Questo è dovuto al fatto che spesso la prossimità, essendo una strategia ancora in fase di sviluppo, viene applicata all'interno della pianificazione urbana mediante degli **interventi temporanei** che possono essere rimossi nel caso in cui non portino benefici alla città. Essa, però, deve essere riconosciuta come una strategia di progetto a lungo termine che spesso non mostra i risultati nell'immediato in quanto prevede un cambiamento di rotta non solo all'interno dell'insediamento urbano, ma anche nella comunità. Come si evince infatti dai capitoli precedenti, la prossimità è molto influenzata dai comportamenti e dalle abitudini dei cittadini, i quali sono i primi fruitori dello spazio pubblico. Se essi non sono inclini alle nuove politiche urbane di rigenerazione delle città e quindi non prendono parte al cambiamento, è difficile ottenere dei risultati istantanei. Tali esiti spesso tardano ad arrivare anche perché la **trasformazione** che si vuole mettere in atto nelle città contemporanee è **radicale** in quanto si vuole passare da una città dominata dal ritmo delle automobili ad una in cui prevale quello dei pedoni. Per questo motivo, si prediligono degli interventi puntuali e talvolta provvisori che permettono di comprendere quale sia la direzione che si vuole ottenere all'interno dell'insediamento urbano con la prossimità; se essi si dimostrano efficaci per l'assetto interno del territorio e del paesaggio circostante allora possono divenire degli

**elementi permanenti** dell'insediamento urbano. Di seguito si sono quindi riportate, a partire da queste considerazioni, una serie di attività ed interventi proposti precedentemente nel progetto del terzo sistema urbano di prossimità e che possono divenire dei punti di partenza per altre situazioni urbane. Tali azioni, dunque, sono state suddivise nelle **quattro categorie** descritte in precedenza, le quali sono: paesaggio, infrastrutture, insediamento urbano e spazi pubblici. In questo caso si è deciso di non considerare il gruppo dell'**ambiente** in quanto esso non è sempre applicabile al concetto di prossimità, ma varia in relazione al contesto e al paesaggio in cui si interviene. Per quanto riguarda le altre categorie, invece, le soluzioni che si definiscono possono essere applicate in quasi tutti i contesti urbani. In particolare, nel caso del **paesaggio** si cerca di considerare delle soluzioni che creino delle connessioni, fisiche o no, tra gli elementi naturali e quelli urbani. L'idea è quella, infatti, di non considerare più l'ambiente come un elemento di sfondo alle vicende urbane, ma farlo divenire parte integrante della città da valorizzare e da sfruttare. La seconda categoria, invece, è quella delle **infrastrutture**; in questo caso, si cercano di trovare tutte le strategie atte a migliorare le connessioni interne ai sistemi urbani, garantendo sempre una rete breve ed una lunga di connessioni. Le infrastrutture racchiudono gli strumenti fondamentali per l'efficacia della prossimità in quanto considerano e privilegiano la mobilità lenta e sostenibile e quindi intendono seguire il ritmo dei pedoni. Anche la terza categoria è molto importante, ossia quella dell'**insediamento urbano**. L'idea di base è quella di creare dei sistemi riconoscibili all'interno del territorio che possono funzionare grazie alla presenza di servizi ed attività di cui le persone hanno bisogno. Per questo, in tale gruppo vengono racchiuse tutte quelle azioni che vogliono riattivare le dinamiche interne degli ambiti urbani. Infine, l'ultima categoria è quella che considera lo **spazio pubblico**. Esso rappresenta l'elemento fondamentale dei sistemi urbani di prossimità che deve essere stressato al fine di scaturire delle opportunità per le persone all'interno del territorio. Si considerano, infatti, in questo gruppo le azioni e le attività che cercano di creare dei luoghi di aggregazione per le persone. All'interno di ciascuna categoria, dunque, sono riportate una serie di strategie che devono divenire gli strumenti fondamentali da applicare ad un sistema urbano al fine di raggiungere delle situazioni di prossimità nelle città.

## PAESAGGIO

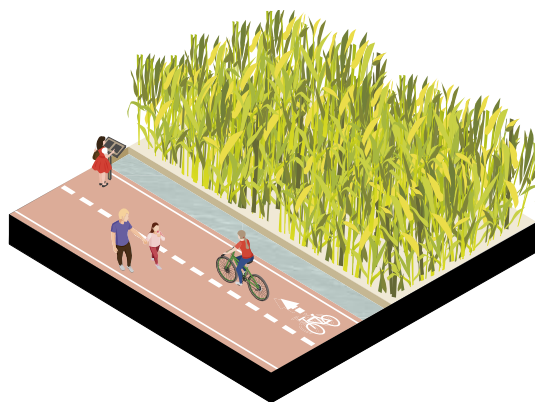
- 1 Creazione di un **percorso ciclo-pedonale** all'interno degli spazi verdi.

Gli spazi verdi rappresentano gli elementi di connessione tra la natura e la città. Per questo si prevedono dei percorsi in essi che permettono alle persone di viverli quotidianamente. Essi, inoltre, sono attrezzati con panchine, cestini e lampioni fotovoltaici che si ricaricano durante il giorno; questo consente di creare dei percorsi sicuri ed accessibili per tutti, anche durante le ore notturne.



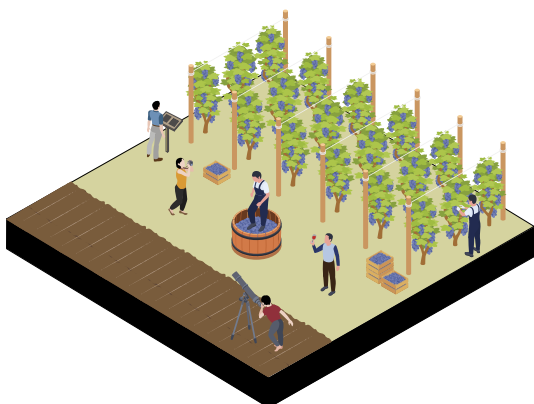
- 2 Creazione di un **percorso ciclo-pedonale** all'interno del paesaggio rurale

Le città sono spesso circondate da un paesaggio rurale, che non deve essere solo valorizzato, ma deve anche essere vissuto dalle persone. Per questo motivo, si devono creare dei percorsi al suo interno, anche educativi, provvisti di pannelli informativi che forniscono informazioni sulle culture e sulla storia dell'agricoltura locale. In questo modo, il paesaggio diviene un elemento da scoprire.



- 3 Creazione di alcune **esperienze agricole** e **punti panoramici** nel paesaggio.

Il paesaggio deve essere compreso per essere valorizzato. Per questo motivo, è necessario prevedere alcune aree in cui il paesaggio diventa parte del percorso rurale e offre alle persone l'opportunità di viverlo attraverso attività didattiche ed esperienze sensoriali. Sono previsti anche osservatori per consentire alle persone di guardare non solo ciò che è vicino a loro, ma anche di esplorare oltre i propri limiti fisici.



- 4 Creazione di un **percorso verde** che collega diversi paesaggi del territorio.

Esistono diversi tipi di paesaggio e ognuno di essi ha caratteristiche intrinseche che devono essere messe in luce. Per questo motivo, sono previsti dei percorsi che cercano di collegare, ad esempio, aree boschive con altre destinate a prati dove le persone possono fermarsi, chiacchierare e condividere esperienze e dove i bambini possono giocare immersi nella natura. Così facendo, si riesce a valorizzare tutti i tipi di paesaggio.



## INFRASTRUTTURE

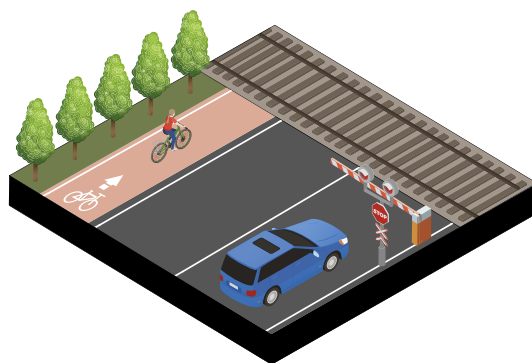
- 1 Creazione di una **stazione ferroviaria** con alcune attrezzature necessarie.

È necessario rendere accessibili i sistemi urbani di prossimità con diversi mezzi di trasporto che possano portare all'interno anche persone provenienti da luoghi lontani. Questi nuovi hub realizzati devono poi essere dotati di strutture adeguate come biglietterie automatiche, pensiline, tabelloni degli orari ed un hub per il bike-sharing per garantire alle persone la possibilità di muoversi e di avere tutto ciò di cui hanno bisogno nelle vicinanze.



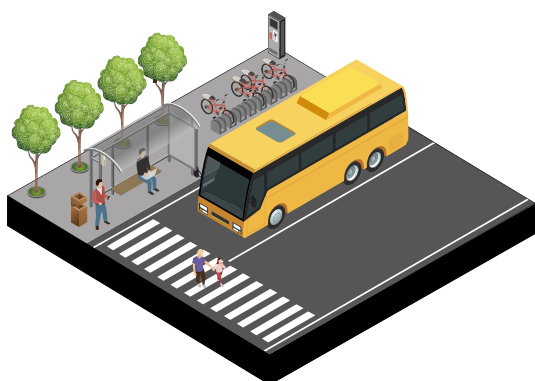
- 2 Creazione di **passaggi a livello** vicino ai binari per delle connessioni sicure.

L'obiettivo è quello di consentire collegamenti sicuri non solo per le auto, ma anche per chi si muove in bicicletta o a piedi all'interno della città. Per questo motivo, è necessario prevedere attraversamenti sicuri ed efficaci con la realizzazione, per esempio, di un percorso ciclo-pedonale, anche in prossimità dei binari, il quale garantisce la possibilità alle persone di attraversare le infrastrutture in modo sicuro.



- 3 Creazione di nuove **fermate autobus** per incentivare l'uso dei mezzi pubblici.

Per promuovere la mobilità lenta è necessario prevedere nuove fermate per collegare il sistema urbano con ciò che lo circonda. Queste dovrebbero anche includere pensiline naturali e no, che permettano alle persone di essere riparate durante le diverse stagioni dell'anno. Inoltre, nelle vicinanze di queste fermate si devono prevedere degli hub per il bike-sharing, che incoraggino ancora la mobilità sostenibile nella città.



- 4 Ripensare le **strade** dando maggior valore agli spazi per i pedoni.

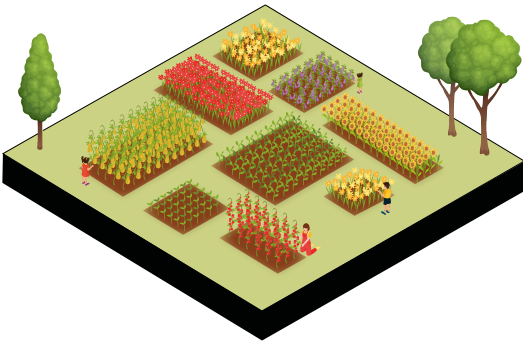
Le infrastrutture devono essere ripensate per essere più inclini ai pedoni e meno alle automobili. Per questo motivo, si intende limitare le strade in alcuni tratti rendendole a bassa velocità e a senso unico con l'installazione di dossi; inoltre, si prevede l'allargamento dei marciapiedi in vicinanza di piste ciclabili che possono essere fruite dalle persone. Infine, si dispongono anche dispositivi di sicurezza, compresi quelli per le persone con disabilità.



## INSEDIAMENTO URBANO

- 1 Creazione di **giardini botanici e comunitari** in prossimità delle scuole.

Per promuovere le connessioni tra l'insediamento urbano e la natura circostante, è necessario prevedere azioni che favoriscano questo legame. A tal fine è necessario considerare delle aree in cui vengano creati giardini botanici che possano essere fruiti dalle persone e in particolare dalle scuole e dai bambini. Possono diventare veri e propri spazi in cui vivere la natura in connessione con la città in modo educativo.



- 2 Rivitalizzazione di alcuni **spazi pubblici** attraverso la proposta di mercati.

Alcuni spazi abbandonati o in disuso all'interno della città possono essere rivitalizzati attraverso alcuni eventi temporanei esclusivi che possono avere luogo ogni settimana o ogni mese. In questo modo, le persone sono attratte a visitare questi luoghi ed a partecipare agli eventi. Con questa strategia, inoltre, si vuole cercare di coinvolgere non solo i cittadini locali, ma anche le persone che vengono da fuori il sistema urbano.



- 3 Creazione di un nuovo **polo economico e produttivo** con giardini e parcheggio.

L'insediamento urbano deve essere implementato all'interno della città per attrarre sempre più persone non solo dalle aree circostanti, ma anche da lontano. Per questo motivo, è necessario creare un nuovo polo economico e produttivo in cui prevedere nuovi luoghi di lavoro anche per congressi, fiere ed eventi economici che permettano al sistema urbano di diventare una nuova centralità produttiva per la periferia di Mantova.



- 4 Realizzazione di **festival ed eventi** in grado di attrarre e coinvolgere le persone.

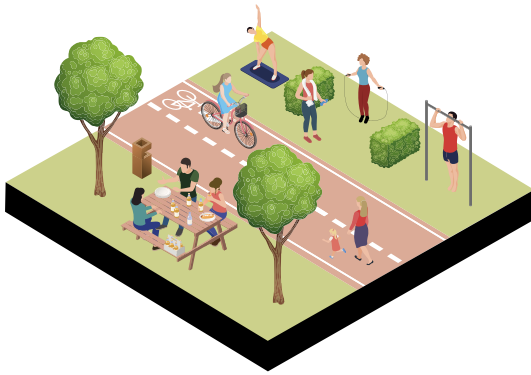
È necessario riattivare alcuni degli spazi pubblici abbandonati o in disuso della città; ciò può essere fatto organizzando eventi culturali o festival in cui le persone siano invogliate ad andare ed a trascorrere il loro tempo libero. Anche in questo caso, si cerca di coinvolgere non solo gli abitanti del sistema, ma anche i cittadini al di fuori. Questa strategia prevede delle azioni temporanee come nel caso dell'organizzazione del mercato settimanale.



## SPAZI PUBBLICI

- 1 Creazione di aree di sosta per il **picnic** e per il **percorso fitness**.

Per incoraggiare le persone a trascorrere più tempo libero all'aria aperta, i percorsi ciclabili e pedonali nella natura dovrebbero essere dotati di alcune aree di sosta dove le persone possano rilassarsi. A tal fine, è necessario prevedere alcune aree picnic con tavoli dove le persone possano rifocillarsi. Inoltre, per incoraggiare l'attività fisica, sono previsti degli hub con attrezzature sportive dove le persone possono fermarsi e fare esercizi.



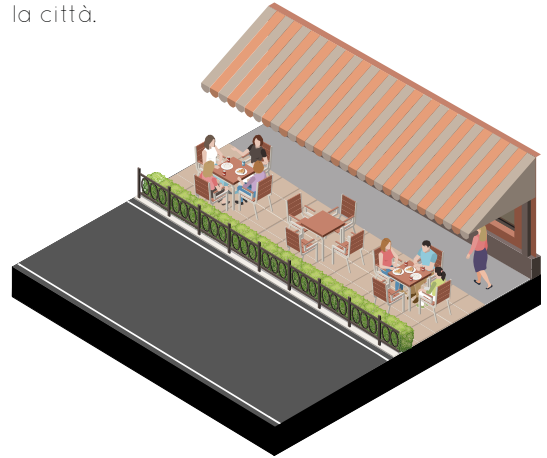
- 3 Creazione di un **percorso** all'interno del tessuto urbano che colleghi le scuole.

Tutti gli spazi all'interno della città, se adeguatamente pensati, possono diventare luoghi pubblici, comprese le infrastrutture. In quest'ottica, si è pensato di rendere pedonale la strada di fronte alla scuola del quartiere, che può diventare un luogo dove i bambini possono divertirsi con alcune attività e giochi disegnati a terra. Si tratta di attività temporanee e reversibili che possono essere rimosse in caso di non adeguatezza.



- 2 Creazione di **dehors** all'esterno dei bar in cui le persone possono sostare.

Affinché la città possa essere vissuta dalle persone, è necessario prevedere luoghi in cui esse possono entrare in contatto con le attività locali. Per questo, in prossimità di bar e ristoranti, o di altri tipi di attività, è necessario prevedere aree all'aperto, dehors, dove siano presenti tavoli e sedute e dove le persone possano fermarsi a chiacchierare e mangiare con altre persone, facendo vivere la città.



- 4 Creazione di spazi per l'**arte** all'interno dell'insediamento urbano.

La temporaneità è una caratteristica e un elemento chiave per promuovere la prossimità nel sistema urbano. Per questo motivo, all'interno del sistema urbano sono previste delle mostre temporanee in cui gli artisti locali possono esporre le loro opere e farsi conoscere dai cittadini. Tali aree dedicate fanno parte di un percorso che può essere fruito dalle persone in cui si posizionano anche dei pannelli informativi dedicati all'arte.





## 4.2 CONCLUSIONI SUL PROGETTO URBANO DI PROSSIMITÀ

Il progetto urbano di prossimità definito concretamente all'interno del concept plan giunge ora a conclusione. È da considerare che esso deriva da una serie di indagini che hanno cercato di mettere in mostra quale fosse la situazione urbana attuale della periferia sud di Mantova e quali, invece, le problematiche e le potenzialità che il tema della prossimità doveva cercare di risolvere o di valorizzare all'interno del territorio. Dunque, nel mio percorso progettuale, descritto nelle pagine precedenti, ho rappresentato e definito un insieme di **azioni e strategie** che sono state messe in atto al fine di comprendere se realmente la prossimità possa divenire una soluzione urbana futura in grado di riattivare e rigenerare le periferie che spesso hanno perso la loro luce in quanto sovrastate dai centri delle città. Lo scopo di questo progetto urbano di prossimità è quello, però, di andare oltre alla possibilità di garantire solo dei servizi primari, fruibili alle persone quotidianamente in quanto vicino a casa; l'idea è quella di indagare il tema della prossimità al fine di definire un **nuovo modo di progettare** in grado di migliorare la qualità dello spazio in cui le persone abitano e di conseguenza le loro vite. A partire da queste considerazioni si evince che le nuove politiche urbane progettuali non devono considerare solo il luogo in cui si inseriscono, ma devono osservare anche le persone che lo vivono e le loro reali necessità. Spesso, dunque, il compito della prossimità è quello, mediante la realizzazione di spazi pubblici e verdi all'interno dell'insediamento urbano, di creare delle **comunità** forti e durature in grado di collaborare e resistere alle trasformazioni delle città. Così facendo, gli spazi che le contraddistinguono riescono a divenire luoghi ricchi di una propria identità che li identifica e li caratterizza nel territorio. Esistono, dunque, come è stato mostrato, diverse azioni ed interventi che possono essere applicati al fine di promuovere queste politiche di prossimità; è importante considerare, però, che esse non devono essere trattate come elementi singoli nella città, ma come delle **costellazioni** che si relazionano tra di loro e determinano delle nuove strategie di progetto. Infatti, le connessioni e le infrastrutture che si distribuiscono nel territorio rappresentano delle componenti essenziali per la buona progettazione della prossimità che hanno lo scopo di creare dei network di percorsi per la mobilità, incentivando in particolare quella lenta. In questo

modo, i sistemi urbani che si vogliono definire non sono visti come entità isolate rispetto a ciò che le circonda, ma diventano parte integrante del sistema più complesso della periferia. Inoltre, esse definiscono delle nuove centralità urbane che riescono a riattivare questi luoghi ormai privi di identità e utilizzati solo di passaggio. In conclusione, dunque, si vogliono riportare quali sono i temi di progetto che possono essere stressati all'interno delle città al fine di promuovere e favorire la prossimità; essi ruotano attorno tre elementi fondamentali che devono coesistere insieme al fine di generare delle nuove opportunità urbane che sono: paesaggio, insediamento e persone. Queste componenti devono essere messe a sistema all'interno della città per generare delle situazioni di prossimità mediante la creazione di reti di connessioni, breve o lunghe, che possono far interagire i tre elementi. In particolare, quando si parla di **paesaggio** si fa riferimento non solo a quello che si colloca lungo i margini urbani della città, ma anche a tutti quegli elementi naturali e verdi che possono essere identificati nell'insediamento urbano come, per esempio, i parchi e gli spazi pubblici. Spesso nei temi di progetto, il paesaggio viene visto come non solo un elemento da valorizzare, ma allo stesso tempo anche da conoscere e da sperimentare. Infatti, l'idea alla base della prossimità è quella di utilizzare il paesaggio come un elemento che si integra con la parte urbana e crea delle interazioni che possono essere vissute dalle persone, anche con delle esperienze sensoriali. Così facendo, si anticipano gli altri temi di progetto che fanno riferimento alle altre due componenti della prossimità. In particolare, quando si parla di **insediamento urbano**, per esempio, si fa riferimento a tutti quegli elementi che caratterizzano i luoghi in cui le persone vivono e che li rendono attrattivi. In questo il tema di progetto che si vuole valorizzare è quello che incentiva e favorisce, all'interno della città, delle opportunità urbane con l'inserimento di servizi e l'organizzazione di eventi che permettono ai cittadini di vivere questi luoghi quotidianamente, anche in diverse ore del giorno. Anche in questo ultimo caso si fa riferimento ad un elemento fondamentale della prossimità, ossia le **persone**. Esse, infatti, rappresentano gli attori principali di tutte le situazioni urbane e no, i quali definiscono l'efficienza degli interventi che si attuano all'interno dell'ambiente naturale ed urbanizzato. La **prossimità**, dunque, si compone di diversi elementi differenti tra di loro che però non possono prescindere gli uni dagli altri.

### 4.3 RIFLESSIONI FINALI E SVILUPPI FUTURI DELLA PROSSIMITÀ

Alla luce di ciò che è stato descritto, raccolto ed analizzato nei capitoli precedenti sul tema della **prossimità** e sulla possibilità di vedere in essa una credibile soluzione per la rigenerazione urbana della città, è possibile alla fine di questo elaborato porre un **quesito** come riflessione conclusiva che permette di focalizzare quale sia il destino della prossimità, anche in un'ottica futura. La domanda è la seguente:

“**A quali condizioni la città della prossimità può rappresentare nuove forme dell'abitare?**”

In principio, è doveroso ricordare che il concetto di città di prossimità non è di nuova scoperta, come infatti viene descritto nei capitoli precedenti, ma esso è stato per anni accantonato al fine di promuovere la città delle distanze, dove si predilige il ritmo delle automobili ed in cui le persone devono necessariamente spostarsi da un luogo all'altro con i mezzi per raggiungere ciò di cui hanno bisogno quotidianamente. Questo continuo movimento all'interno delle città contemporanee ha provocato una frammentazione interna degli insediamenti urbani divenuta sempre più evidente negli ultimi anni e crollata durante la **crisi sanitaria** che il nostro Paese ha dovuto e sta ancora affrontando dal 2020. Infatti, durante il lockdown, istituito per cercare di arrestare la pandemia da COVID-19, le persone hanno risentito molto del fatto di vivere in quartieri periferici e di non avere la possibilità di raggiungere i servizi di cui fruivano precedentemente. Per questo motivo, esse hanno cominciato a rivivere e passeggiare all'interno dei loro sistemi urbani cercando di sfruttare al meglio i servizi locali e gli spazi pubblici presenti in vicinanza, anche solo per poter uscire dalla propria abitazione. Ciò che se ne ricava da questa esperienza però, è il fatto che spesso in prossimità non si trovano i servizi, gli spazi e le attività di cui i cittadini hanno bisogno per vivere, soprattutto nelle **periferie**. Questo perché esse sono sempre considerate come dei satelliti che devono necessariamente gravitare verso il centro della città per funzionare. Perciò, in tali insediamenti urbani locati al di fuori del centro, si registra una mancanza di servizi, di opportunità e di situazioni urbane

che permettono alle persone di vivere in modo sicuro la periferia. È da citare anche che questa crisi sanitaria, che ha destabilizzato gli equilibri delle città, ha generato delle ripercussioni anche sulle persone, le quali ne hanno risentito del loro benessere fisico e psicologico in questi ultimi tempi. A due anni da questa esperienza che ha coinvolto tutti noi, però, è possibile riflettere sulla crisi sanitaria e sull'impatto che essa ha avuto; infatti, sebbene abbia dato luogo a situazioni tragiche, essa ha anche garantito l'opportunità alle persone di aprirsi ad una **nuova prospettiva** in termini urbani ed a considerare dei modi di vivere completamente diversi e tutti da scoprire. Inoltre, la crisi sanitaria ha mostrato quali fossero le criticità, le carenze e le problematicità delle città contemporanee; risaltano tra questi in particolare la carenza di attività, di spazi pubblici e verdi in cui le persone possono incontrarsi e chiacchierare con gli altri cittadini, la predominanza delle strade rispetto ai percorsi dedicati ai pedoni e ai ciclisti e l'inquinamento ambientale ed acustico che ne deriva da queste città in cui tutto è frenetico e difficilmente raggiungibile a piedi o in bicicletta. A fronte di queste situazioni urbane, quindi, ad oggi si stanno incentivando tutte le politiche che intendono rigenerare le città mediante delle soluzioni inclusive, sostenibili e resilienti che coincidono in termini generali con la definizione di città della prossimità. Talvolta essa viene fatta convergere con il concetto di **“città dei 15 minuti”** definito da Carlos Moreno nel 2019 e ripreso dallo stesso nel 2020. È da considerare però che la prossimità non può essere ristretta solo all'interno del concetto di tempo; infatti, essa racchiude una serie di iniziative, attività ed interventi che mettono in gioco diversi fattori ed elementi della città contemporanea e spesso ne stravolge i capisaldi ed i principi che da anni la governano. Quello che si è voluto mettere in luce con questo elaborato parte da questi presupposti; con tali analisi, infatti, si è ritenuto necessario comprendere come la prossimità possa divenire realmente e concretamente una nuova strategia urbana in grado di creare delle nuove forme dell'abitare e degli spazi interni alla città in cui le persone si sentano a loro agio a viverle quotidianamente. Applicare la **prossimità** significa, prima di tutto, analizzare e talvolta comprendere le esigenze delle persone, che non possono essere considerate solo come attori passivi della città, ma devono divenire parte dei processi di sviluppo e di crescita della stessa affinché si ottenga un cambiamento radicale dal basso.

Si fa riferimento, per esempio, agli spazi interni, i quali riflettono solitamente le tradizioni e le culture della società; essi possono divenire luoghi pubblici solo se vissuti dai cittadini durante le ore del giorno. Se ciò non avviene, gli spazi interni all'insediamento urbano vengono utilizzati solo per il passaggio e non riescono a riattivare le dinamiche interne della città. L'**inclusione**, dunque, rappresenta una delle prime parole chiave da tenere in considerazione quando si progetta la prossimità, in quanto solo attraverso la creazione di una comunità forte in grado di prendere parte ai cambiamenti della città si riesce a promuovere queste nuove politiche urbane. L'idea, perciò, è quella di creare degli ambienti sempre più confortevoli alle esigenze delle persone, in cui esse possono prendere parte alla vita sociale, alle iniziative culturali, alle attività economiche ed ai servizi che la città offre. Per far sì che ciò avvenga, però, mediante la prossimità è necessario prevedere una serie di funzioni, primarie e secondarie, che assecondano le necessità dei cittadini e permettano ad essi di usufruirne senza doversi spostare al di fuori del loro quartiere. Si è descritto più volte che i servizi fondamentali sono legati all'istruzione, al lavoro, al tempo libero, all'assistenza sanitaria ed alla cultura; i secondari, invece, sono quelli che non sono necessari nell'immediata vicinanza alle persone e quindi possono trovarsi al di fuori del raggio raggiungibile a piedi o in bicicletta. Tutti questi comunque devono essere distribuiti in modo omogeneo all'interno del territorio, anche sfruttando gli edifici abbandonati o in disuso, al fine di garantire una diversificazione nelle attività proposte. La **diversità** rappresenta perciò la seconda parola chiave importante quando si parla di prossimità, in quanto solo attraverso un uso misto del suolo caratterizzato da funzioni differenti è possibile creare dei luoghi più attrattivi per le persone in cui si possono verificare ed ottenere delle opportunità culturali, educative, lavorative ed abitative così da soddisfare le esigenze dei cittadini. È da considerare che spesso quando si parla di diversità non si fa solo riferimento ai servizi proposti, ma anche alle persone che vivono questi luoghi nella città, le quali sono molto differenti per cultura, tradizione ed origine. A proposito di questo, è da dire che la città della prossimità è **inclusiva** in cui tutti vengono considerati e nessuno viene escluso; questo si riflette anche nella possibilità di garantire degli alloggi abordabili che assicurino degli affitti misti per rendere le residenze accessibili a più persone anche con disponibilità

differenti. La prossimità, dunque, può essere letta in differenti modi ed applicata a diversi elementi all'interno del territorio, tra cui come è già stato anticipato anche agli spazi pubblici della città. In particolare, essi rappresentano i luoghi di aggregazione per eccellenza in cui le persone decidono di trascorrere il loro tempo libero; affinché però essi vengano utilizzati dai cittadini durante la loro quotidianità, devono essere facilmente accessibili e raggiungibili, anche per le persone che hanno delle difficoltà motorie. Così facendo, gli **spazi pubblici** divengono dei luoghi in cui si possono favorire delle azioni e degli eventi temporanei che affascinano le persone non solo all'interno del sistema urbano, ma anche al di fuori di esso. È necessario porre l'attenzione sul termine "temporaneo", il quale rappresenta un'altra parola chiave della prossimità. Infatti, quest'ultima predilige gli interventi provvisori all'interno del territorio al fine di comprendere se essi portano dei reali benefici alla città oppure no; in tal caso, gli interventi possono essere facilmente rimossi senza recare nessun danno agli spazi pubblici esistenti. Inoltre, a questi si aggiungono anche gli **spazi verdi**, la cui presenza è promossa molto dalle politiche della prossimità; questo perché, durante l'emergenza sanitaria si è notata una grande carenza di tali luoghi all'aperto per le persone, le quali ne hanno sofferto. Perciò, aumentando la presenza di verde all'interno della città si può migliorare il benessere fisico e psicologico delle persone, le quali saranno invogliate a camminare immerse nel verde oppure a trascorrere il loro tempo libero all'aperto sfruttando lo spazio verde per fare attività fisica. È da considerare, però, che il benessere rappresenta uno dei principi fondamentali non solo della prossimità, ma anche della sostenibilità. L'**obiettivo 3** dell'Agenda 2030, infatti, assicura la salute ed il benessere fisico per tutte le persone e per tutte le età e dunque rappresenta un punto di partenza anche per la prossimità al fine di migliorare e ridurre lo stress che ad oggi influenzano le vite delle persone. Gli spazi verdi però hanno anche un secondo fine: essi, infatti, contribuiscono a mitigare e a ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico che caratterizzano le città contemporanee e dunque garantiscono un miglioramento della qualità dell'aria che le persone respirano. Affinché tale obiettivo di **sostenibilità** si possa raggiungere all'interno delle nostre città è necessario promuovere, così come fa la prossimità, delle politiche che incentivano l'utilizzo della mobilità lenta e dei mezzi

di trasporto sostenibili. Questi due elementi possono essere considerati dei capisaldi della prossimità in quanto favoriscono la realizzazione di una città a misura d'uomo in cui tutto è facilmente raggiungibile a piedi o in bicicletta in un **tempo** ragionevole di massimo 15 minuti; questo, come si evince dall'elaborato, si ricava dalla definizione generale di "città di prossimità" e di "città dei 15 minuti". Per favorire però la mobilità lenta è necessario prevedere all'interno degli insediamenti urbani anche una serie di connessioni, come piste ciclabili e marciapiedi, che incentivano le persone ad uscire di casa senza prendere l'auto. Infatti, se si predispongono dei **collegamenti** efficaci che garantiscano ai cittadini di attraversare in modo sicuro le infrastrutture della città è possibile che essi, non solo i più giovani ma anche gli anziani, siano incoraggiati a camminare e a vivere maggiormente gli spazi aperti. La **sicurezza** degli spazi deve essere assicurata, inoltre, anche quando le serrande dei negozi sono abbassate; per questo motivo, è necessario garantire un maggior controllo all'interno della città nelle ore notturne installando anche dei dispositivi tecnologici e una maggior illuminazione che consenta alle persone di attraversare la città sentendosi sempre al sicuro. A partire da tutto ciò che è stato descritto fino a qui, si può affermare che la prossimità può presentarsi in diversi modi all'interno dell'insediamento urbano, in quanto essa è spesso influenzata e condizionata dal contesto in cui si inserisce, riflettendone le sue complessità. Infatti, come si evince anche dai casi studio analizzati nell'elaborato, in alcuni contesti è più semplice applicare il concetto di prossimità, in quanto essa rappresenta già una caratteristica intrinseca dell'insediamento definita dalla presenza di un'alta densità, di distanze da percorrere molto brevi e da servizi posti in vicinanza; esistono però altre situazioni urbane in cui a causa di una bassa densità, di lunghe distanze e della scarsità di servizi, la prossimità non è applicabile in egual misura e quindi deve essere incentivata e promossa mediante l'utilizzo di altre strategie urbane. Da questa riflessione ne deriva, dunque, che è impossibile definire un unico modello da seguire per attuare ed applicare la prossimità all'interno della città; come si è compreso in vari momenti della lettura di questo elaborato, infatti, esiste solo una serie di strategie ed azioni che possono essere promosse ed incentivate al fine di raggiungere l'obiettivo di realizzare **città a misura d'uomo** più vivibili in prossimità dai cittadini.

Infine, è da tenere in considerazione che tutte queste azioni che sono state citate devono essere connesse in modo sinergico tra di loro al fine di creare dei benefici sulla qualità della vita delle persone e sull'ambiente nel quale esse vivono. A fronte di queste considerazioni è possibile immaginarsi una città in cui la prossimità diviene un carattere imprescindibile per la pianificazione urbana e ne definisce la normalità. È da considerare però che essa non può essere trattata solo alla scala territoriale; infatti, per far sì che la prossimità divenga una strategia efficace all'interno delle nostre città è necessario definire un progetto multiscalare in grado di analizzare tale modello a diverse grandezze, fino ad entrare nel dettaglio di ogni sistema urbano. Tale metodo l'ho utilizzato anche all'interno del mio progetto; infatti, a partire dalle analisi territoriali ad ampia scala sono arrivata alla vera e propria progettazione di un **sistema urbano di prossimità**. Ho ritenuto necessario dedicare una parte della mia analisi alla definizione di questi nuovi ambiti territoriali, in quanto ritengo che essi possano rappresentare una strategia urbana in grado di mettere insieme parti di città omogenee che possono generare nuove opportunità nel territorio; questo è necessario perché ad oggi la periferia sud di Mantova presenta una mancanza di servizi primari, una carenza di connessioni ciclabili e pedonali fruibili dalle persone ed infine un'insufficienza di spazi pubblici e verdi che non permettono alle persone di fruire adeguatamente lo spazio esterno. A mio parere queste assenze sono dovute principalmente a diverse caratteristiche del territorio che ne hanno condizionato la sua evoluzione nel tempo; rientrano in esse alcune permanenze, come per esempio le linee ferroviarie o le strade, che rappresentano delle vere e proprie tracce del passato che hanno influenzato la crescita insediativa negli anni della periferia, definendone l'attuale conformazione. A partire da queste **preesistenze**, si sono poi individuate all'interno del territorio una serie di centralità identitarie che racchiudono differenti funzioni al loro interno e che le rendono riconoscibili nel territorio. Queste polarità caratterizzano a loro volta i sistemi urbani di prossimità, i cui bordi non coincidono con le unità amministrative dei quartieri adiacenti. Tali ambiti urbani, però, sono efficaci solo se le loro **centralità** riescono ad instaurare dei legami e delle connessioni con gli altri elementi del territorio per definire un network di relazioni in equilibrio che permettono di ridisegnare il disegno urbano della città. Definendo,

quindi, una visione della periferia caratterizzata dalla presenza di più centralità che si organizzano all'interno del territorio con delle attività complementari, si può contrastare il modello monocentrico che caratterizza ad oggi le città contemporanee, favorendone invece uno **policentrico** in cui si crea un rapporto costante non solo tra la periferia ed il centro, ma anche con tutte le altre polarità. È da considerare che tale modello funziona solo se sono garantite una serie di relazioni che mantengono insieme le diverse centralità dei sistemi urbani. A partire da queste considerazioni, dunque, è possibile affermare che il policentrismo rappresenta una delle condizioni necessarie per l'efficacia della prossimità all'interno del territorio; esso però non è l'unica strategia urbana che determina nuove forme dell'abitare in quanto la città della prossimità promuove altre politiche fondamentali che si legano ai temi dell'inclusività, della sostenibilità e della resilienza, che contribuiscono a loro volta a creare delle condizioni favorevoli alla promozione della prossimità. Infatti, considerando tutti questi temi insieme si definiscono una serie di caratteristiche essenziali necessarie per far divenire la prossimità una nuova strategia urbana in grado di rigenerare le città contemporanee. Nello specifico, con il termine **inclusività** si intende la possibilità di creare delle città accoglienti e funzionali in grado di offrire le stesse opportunità a tutti, non escludendo nessuno. Affinché ciò accada però è necessario far sì che i cittadini non rappresentino solo degli attori passivi all'interno del territorio, ma divengano dei veri e propri protagonisti che possono esprimere le loro opinioni sul futuro della città. Così facendo si costruiscono delle comunità forti in grado di prendere parte alle trasformazioni ed ai cambiamenti della città. Si fa riferimento in particolare anche alla possibilità che hanno le persone di prendere parte a processi partecipativi in cui possono esprimere il loro pensiero e dare un contributo concreto per la rigenerazione degli spazi. Se le persone collaborano tra di loro e si affezionano al luogo in cui vivono, gli spazi pubblici non saranno mai abbandonati in quanto le persone se ne prenderanno cura e li renderanno sicuri ogni giorno. A partire da queste considerazioni è possibile affermare che se si riesce a creare una comunità forte all'interno della città, si riesce anche a promuovere il tema della prossimità. Questo perché, le persone sono i maggiori fruitori degli spazi e solo se essi prendono parte alle nuove iniziative di prossimità si avrà la possibilità di generare un

cambiamento di rotta all'interno delle città contemporanee. Il secondo termine su cui si vuole riflettere è quello che permette la realizzazione di città sostenibili. Spesso le politiche di sostenibilità coincidono con quelle di prossimità in quanto esse hanno lo stesso obiettivo finale, ossia quello di migliorare la qualità dello spazio in cui le persone vivono rendendolo più salubre e sicuro. La **sostenibilità** viene pensata, infatti, come una politica in grado di determinare un miglioramento misurabile del benessere umano attraverso delle azioni a livello ambientale, economico e sociale. Essa però, così come la prossimità, non porta dei benefici immediati all'interno del territorio, ma spesso viene programmata con delle politiche a lungo termine che porteranno dei progressi nel futuro. Questo si evince, per esempio, dai piani e dai programmi che sostengono la sostenibilità, come per esempio l'Agenda 2030 che viene pianificata a lungo termine. L'idea della città sostenibile è quella, dunque, di offrire ambienti urbani sicuri e salubri, caratterizzati dalla presenza di servizi primari in prossimità, di spazi verdi fruibili dalle persone ed in cui tutto è facilmente raggiungibile a piedi, in bicicletta o con i mezzi di trasporto pubblico e sostenibili integrati all'interno della città, riducendo anche l'inquinamento acustico ed ambientale, causato dalle automobili, che ad oggi preoccupa molto. Le città sostenibili però, per essere tali, devono anche essere resilienti; questo termine definisce infine l'ultimo caposaldo della prossimità. Infatti, la **resilienza** rappresenta la capacità delle città di rigenerarsi e di progettare delle risposte sociali, economiche ed ambientali innovative e future che le permettono di resistere ai cambiamenti urbani e al passare del tempo. Le città resilienti, dunque, sono dei sistemi urbani che si adattano alle esigenze del luogo e talvolta rispondono ai suoi cambiamenti mediante soluzioni sostenibili, salubri e sicure. Dunque, la prossimità rappresenta ad oggi un insieme di politiche che sono già presenti nelle città contemporanee e che devono essere solo messe a sistema al fine di progettare delle città sempre più inclini ai pedoni e meno alle automobili. Queste, perciò, rappresentano le condizioni necessarie affinché la **prossimità** possa generare nuove forme dell'abitare. Infine, si può considerare che la prossimità può davvero rappresentare una soluzione futura, insieme alle altre strategie urbane, per rigenerare e riattivare le città contemporanee; affinché ciò avvenga però è necessario che ognuno di noi cominci a prendere parte a questo cambiamento radicale.









# INDICE

217-218	<b>MANIFESTO 00</b> URBAN PROXIMITY SYSTEMS Proximity as urban strategy for the southern periphery of Mantova;
219-220	<b>TAVOLA 01</b> Polycentrism (1:10.000);
221-222	<b>TAVOLA 02</b> Settlement growth (1:10.000);
223-224	<b>TAVOLA 03</b> Urban sustainability (1:10.000);
225-226	<b>TAVOLA 04</b> Criticality and opportunity (1:10.000);
227-228	<b>TAVOLA 05</b> Definition of the urban proximity systems (1:10.000);
229-230	<b>TAVOLA 06</b> Swot analysis (1:10.000);
231-232	<b>TAVOLA 07</b> From urban project to proximity;
233-234	<b>TAVOLA 08</b> Schematic plan (1:5.000);
235-238	<b>TAVOLA 09</b> Concept plan (1:5.000);
239-240	<b>TAVOLA 10</b> The toolkit of proximity.

# URBAN PROXIMITY SYSTEMS

## Proximity as urban strategy for the southern periphery of Mantova

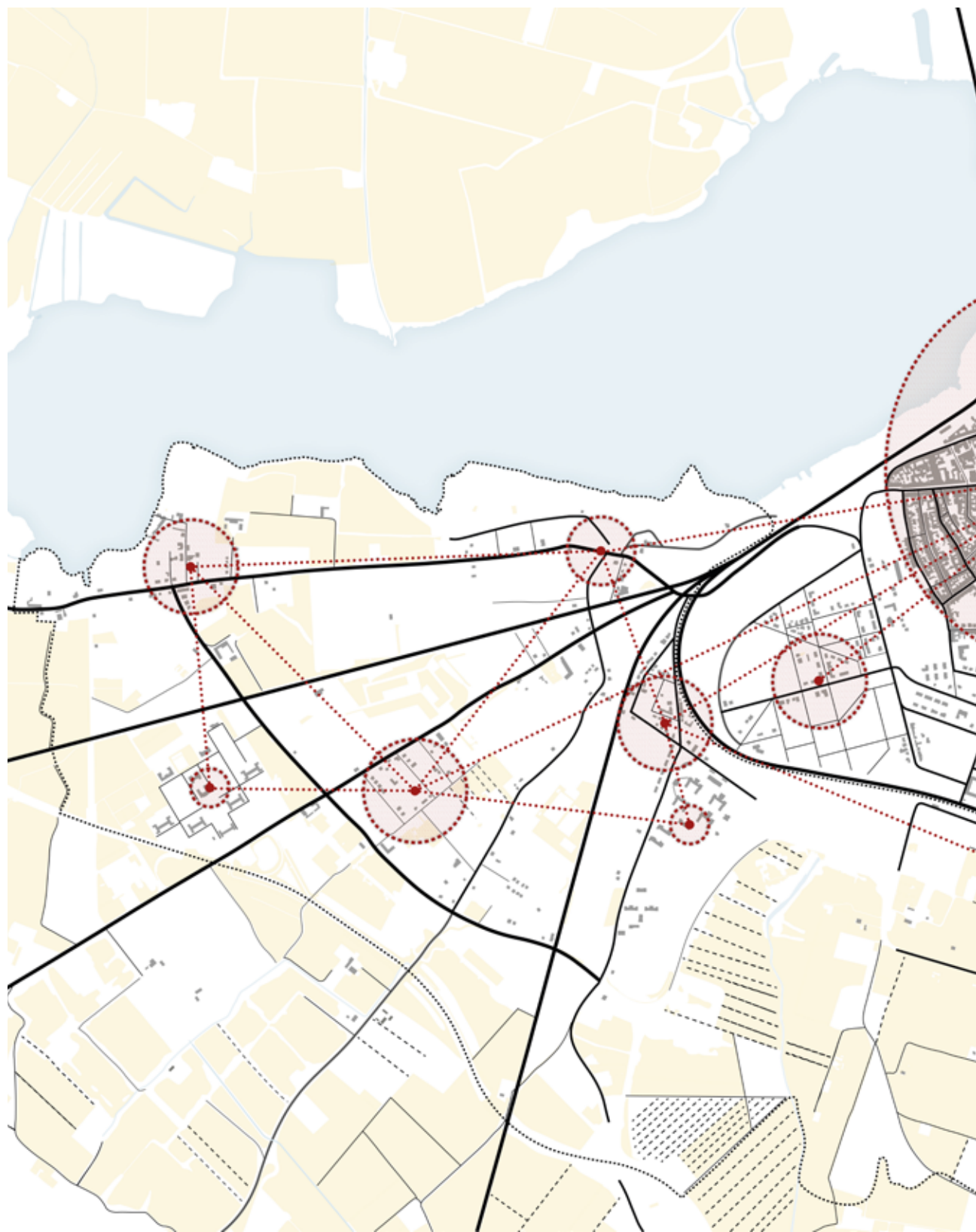






**Timeline of the background of proximity**

Author	Year	Key Work / Event	Author	Year	Key Work / Event	Author	Year	Key Work / Event
Ambrogio Lorenzetti	1338	Paints the great cycle of frescoes "Allegoria ed effetti del Buono e del Cattivo Governo" that anticipates the concept of proximity	Raymond Unwin	1909	Publishes a book entitled "Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs" link to the concept of garden city	Clarence Perry	1929	American urban planner publishes the book "The Neighborhood Unit", one of the first residential development inside the cities
Ebenzer Howard	1902	Publishes the "Garden city of tomorrow", in which he tries to find strategies to reduce the social and cultural problems of the industrial cities	Raymond Unwin	1909	Publishes a book entitled "Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs" link to the concept of garden city	Clarence Perry	1929	American urban planner publishes the book "The Neighborhood Unit", one of the first residential development inside the cities
Lewis Mumford	1954	Publishes "The Spontaneous City" in which he recognizes the important role of the internal organization of the structure of the city	Kevin Lynch	1960	Publishes "The Image of the City" in which he recognizes the important role of the internal organization of the structure of the city	Lewis Mumford	1954	Publishes "The Spontaneous City" in which he recognizes the important role of the internal organization of the structure of the city
Jane Jacobs	1961	Publishes the book "Death and Life of Great American Cities", in which she proposes an attack on the urban planning method of the cities	Kevin Lynch	1960	Publishes "The Image of the City" in which he recognizes the important role of the internal organization of the structure of the city	Jane Jacobs	1961	Publishes the book "Death and Life of Great American Cities", in which she proposes an attack on the urban planning method of the cities
Copenhagen "Strøget"	1962	The city makes the main shopping street "Strøget" pedestrianized, in 1962, in the city of Copenhagen	Kevin Lynch	1960	Publishes "The Image of the City" in which he recognizes the important role of the internal organization of the structure of the city	Copenhagen "Strøget"	1962	The city makes the main shopping street "Strøget" pedestrianized, in 1962, in the city of Copenhagen
New Urbanism	1980-90	In the United States, this movement was born to promote mixed-use development, blocks and streets for pedestrians	Urban Task Force	1999	Publishes the report "Town and Country Review" explaining how to design cities, with reference to the urban form in the British Isles	New Urbanism	1980-90	In the United States, this movement was born to promote mixed-use development, blocks and streets for pedestrians
Doug Farr	2008	Resumes Clarence Perry's concept of the neighbourhood in his book entitled "Sustainable Urbanism" in order to promote new districts	Urban Task Force	1999	Publishes the report "Town and Country Review" explaining how to design cities, with reference to the urban form in the British Isles	Doug Farr	2008	Resumes Clarence Perry's concept of the neighbourhood in his book entitled "Sustainable Urbanism" in order to promote new districts
Carlos Moreno	2015	During the COP21 conference in Paris on the climate change, the firm and the Chair EITI Paris of Sorbonne University for a human scale city was coined for the first time by him	Urban Task Force	1999	Publishes the report "Town and Country Review" explaining how to design cities, with reference to the urban form in the British Isles	Carlos Moreno	2015	During the COP21 conference in Paris on the climate change, the firm and the Chair EITI Paris of Sorbonne University for a human scale city was coined for the first time by him
Carlos Moreno	2019	The concept of the "15-minute city" was then taken up by the firm and the Chair EITI Paris of Sorbonne University for a human scale city was coined for the first time by him	Urban Task Force	1999	Publishes the report "Town and Country Review" explaining how to design cities, with reference to the urban form in the British Isles	Carlos Moreno	2019	The concept of the "15-minute city" was then taken up by the firm and the Chair EITI Paris of Sorbonne University for a human scale city was coined for the first time by him
Anne Hidalgo	2020	Uses the concept of the "15-minute city" was then taken up by the firm and the Chair EITI Paris of Sorbonne University for a human scale city was coined for the first time by him	Urban Task Force	1999	Publishes the report "Town and Country Review" explaining how to design cities, with reference to the urban form in the British Isles	Anne Hidalgo	2020	Uses the concept of the "15-minute city" was then taken up by the firm and the Chair EITI Paris of Sorbonne University for a human scale city was coined for the first time by him







LEGEND

- Linear elements**
- Thick solid line: Primary road network (Main components with high degree of urbanization)
  - Thin solid line: Secondary roads (Secondary urbanization)
  - Dashed line: Transfer roads (Lower urbanity and parks)
  - Thin dotted line: Road layout
  - Thick solid line: High speed rail network (High urbanization with moderate degree of permeability)
  - Thin solid line: Secondary roads (Secondary urbanization)
  - Dashed line: Transfer roads (Lower urbanity and parks)
- Punctual elements**
- Thick solid line: Secondary roads (Secondary urbanization)
  - Thin solid line: Secondary roads (Secondary urbanization)
- Polygonal elements**
- Yellow: Agricultural fields
- Water elements**
- Blue: Water bodies (rivers, lakes, canals, etc.)

HISTORICAL MAP, 1954

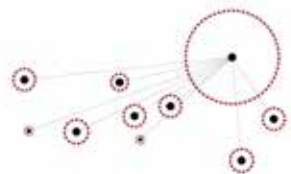
The map, first used as the project of the urbanization for the 1970s, is a good example of the urbanization of the area.



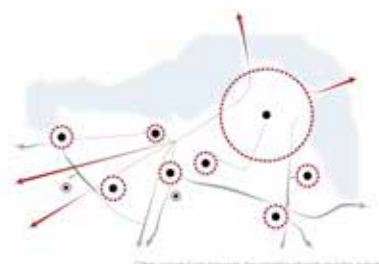
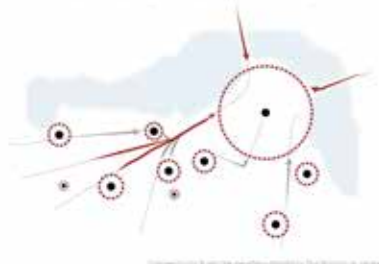
POLYCENTRIC APPROACH

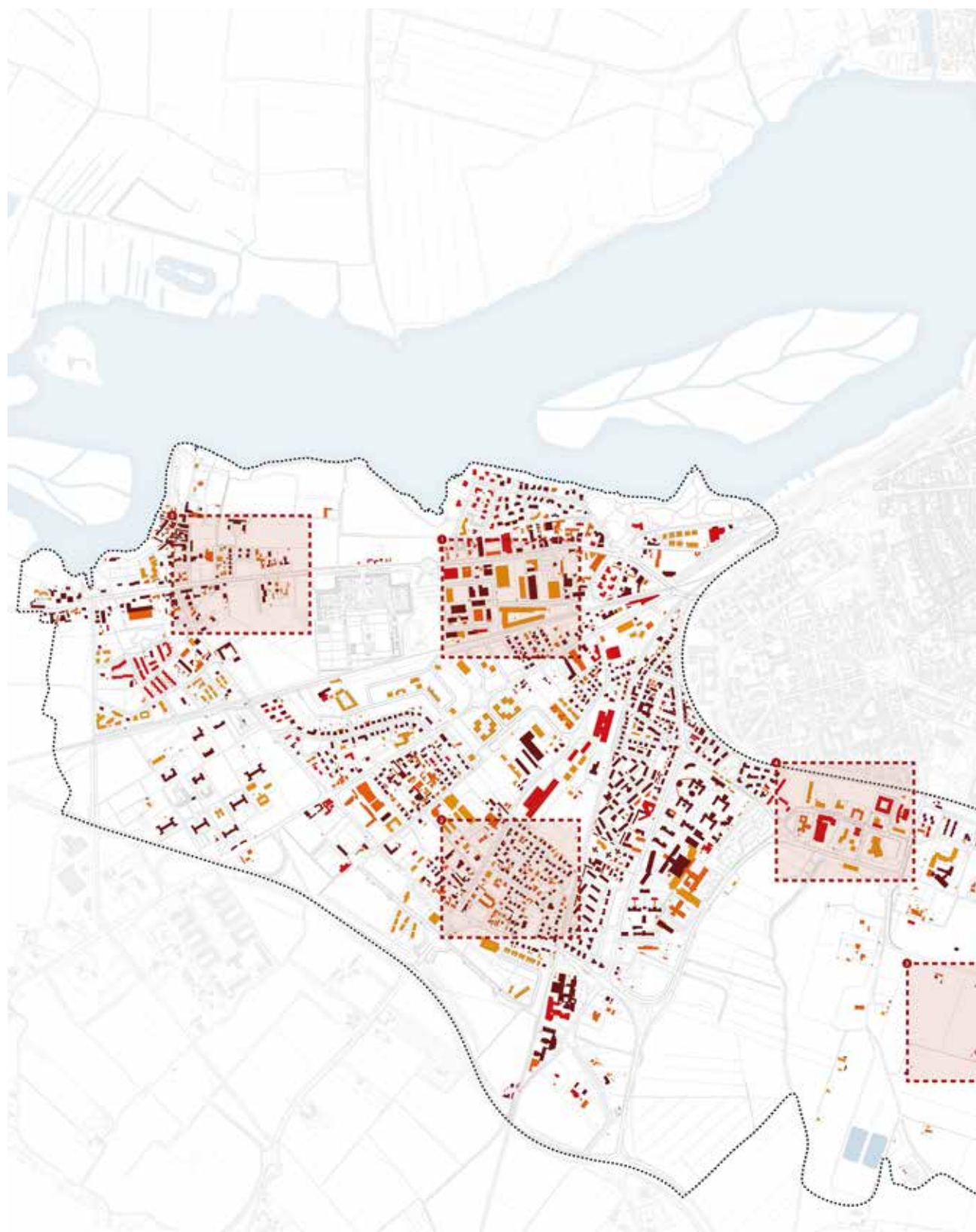
Conceptual site

One of the main goals of urban planning is to create a site that is both efficient and sustainable. This is a conceptual site plan that shows the main elements of the urbanization.



Identifying the main points of participation is a key element in the urbanization process. This is a conceptual site plan that shows the main elements of the urbanization.

















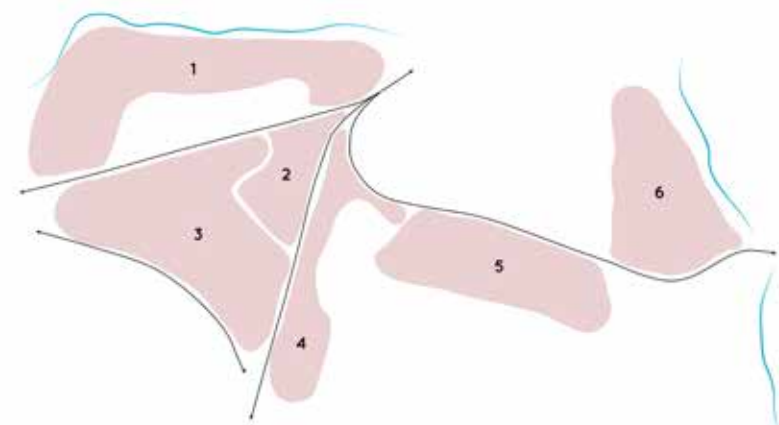
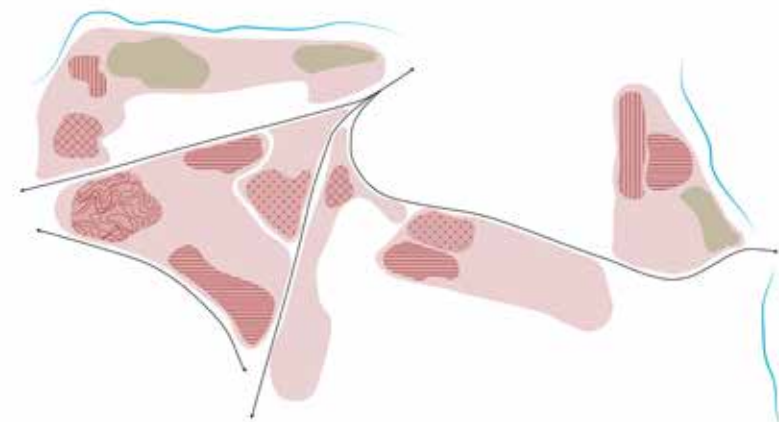
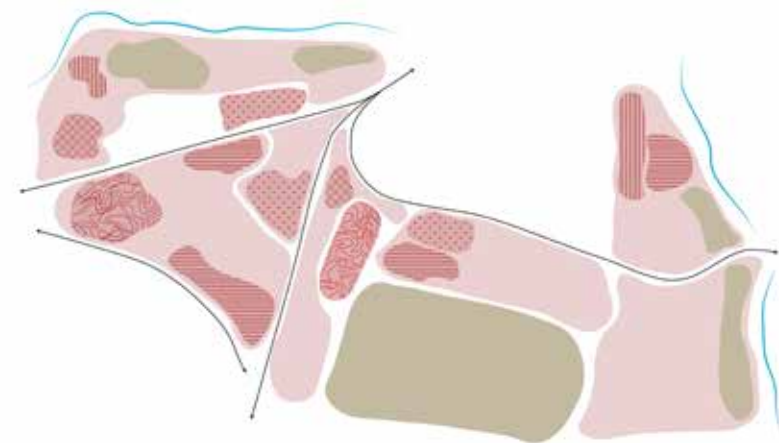








## SYSTEMS



## LEGEND

In these sketches it is important to represent the various forms that give the identity to the urban system of the green spaces of the urban growth system, a set of different systems used here in order to understand the various urban forms and produce the approximation of a general model of the urban system in the field of urban green spaces.


## MIL'S EXAMPLE

The same project was carried out for the city of Milan. The important urban structures, urban forms that define the city, are represented by red hatched patterns, and the various green spaces are represented by different patterns. It is possible to use the various urban forms to create a general model of the urban system in the field of urban green spaces.



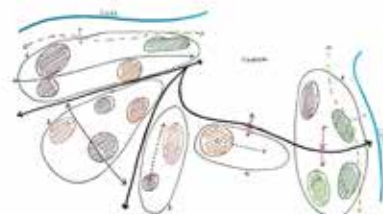
## CONCEPTUAL IDEA

In the case of the southern part of Milan, the urban system of the urban growth system is represented by a series of red hatched patterns, and the various green spaces are represented by different patterns. The urban system is represented by a series of red hatched patterns, and the various green spaces are represented by different patterns. It is possible to use the various urban forms to create a general model of the urban system in the field of urban green spaces.



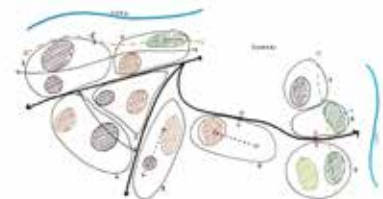
## FIRST SKETCH

The first representative sketch is a series of red hatched patterns, and the various green spaces are represented by different patterns. It is possible to use the various urban forms to create a general model of the urban system in the field of urban green spaces.



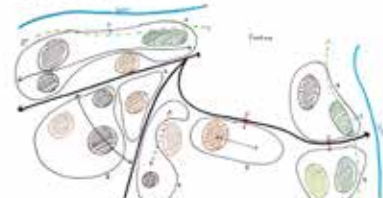
## SECOND SKETCH

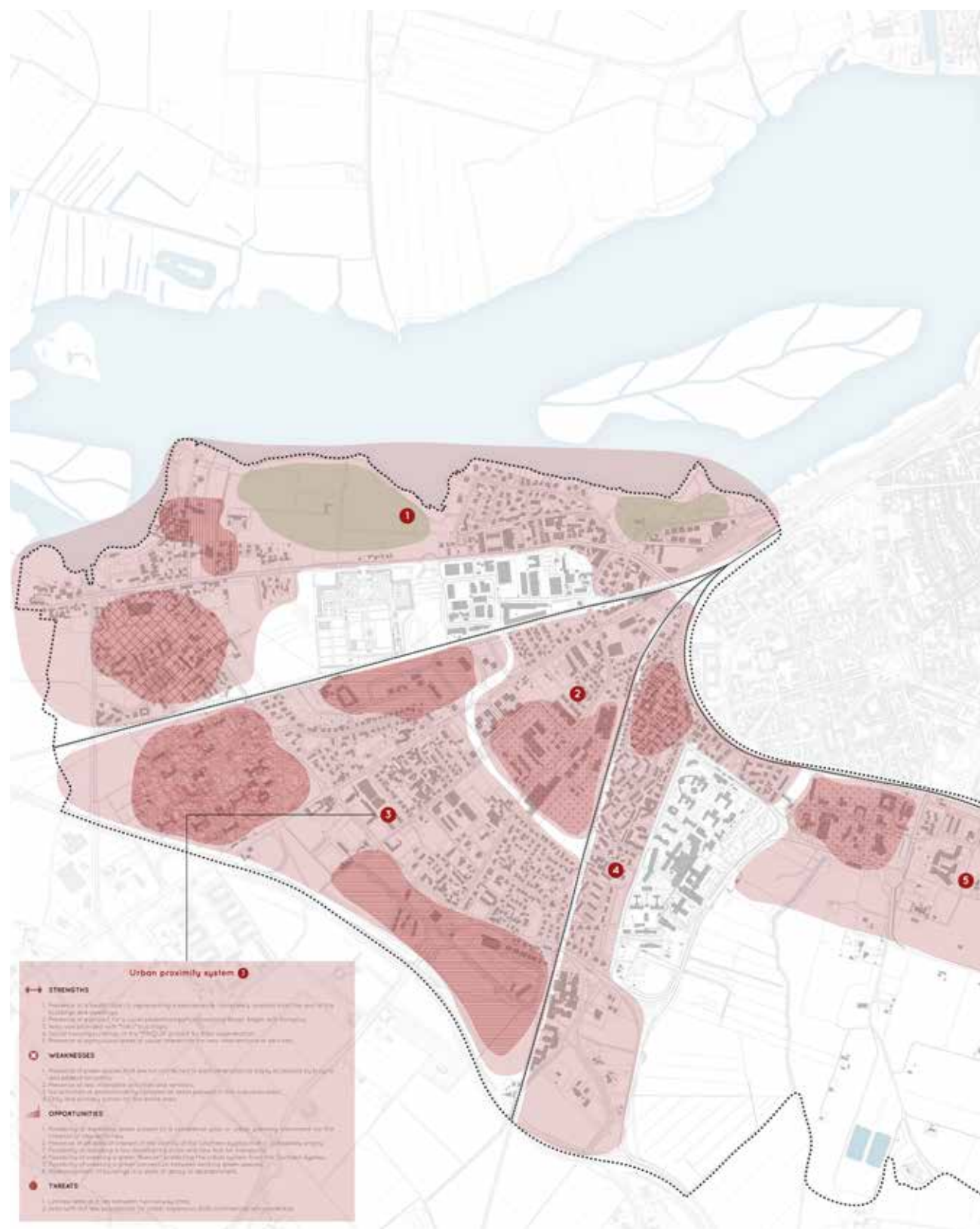
The second representative sketch is a series of red hatched patterns, and the various green spaces are represented by different patterns. It is possible to use the various urban forms to create a general model of the urban system in the field of urban green spaces.



## THIRD SKETCH

The third representative sketch is a series of red hatched patterns, and the various green spaces are represented by different patterns. It is possible to use the various urban forms to create a general model of the urban system in the field of urban green spaces.









# FROM URBAN PROJECT TO PROXIMITY

## PUBLIC SPACES

The idea at the base of this category is to reactivate the public spaces of the city, with also the involvement of the citizens, that are the main actors. This category is the most important for the topic of the proximity, as public spaces represent the places that people have to walk or cycle every day to reach what they need near their homes. It is the place of interaction and relationship par excellence for people, where strong and lasting bonds are established between citizens.

## PROXIMITY

- PROJECT QUESTIONS**
1. Transform **spaces into places**.
  2. Connect all the **elements** of the city.
  3. Meet the **needs** of the **citizens** with some activities.
  4. Regain **physical and psychological well-being** of people.
  5. Create **intergenerational relationships**.
  6. Use the **art** in the city.

- PROXIMITY ANSWERS**
1. Create a **path** that connect schools and public spaces.
  2. Create **bike-sharing hubs**.
  3. Install **outdoor equipments** that can be used by people.
  4. Provide **sport and picnic area** along the cycle path.
  5. Create spaces for **children and elderly people**.
  6. Create spaces for **local art**.

## URBAN SETTLEMENT

The idea at the base of this category is to provide new functions and services inside the urban settlement to promote and encourage the proximity. Here, too, there is a focus on citizens; this is done with the inclusion of activities, even temporary ones, in the urban settlement to promote its use by all people.

## PROXIMITY

- PROJECT QUESTIONS**
1. Realise new **functions**.
  2. Design permeable's **urban margins**.
  3. Put the **people** at the center of the project.
  4. Promote **short-term actions** and temporary activities.
  5. Rethink the link between **city and countryside**.
  6. Plan **sustainable solutions**.

- PROXIMITY ANSWERS**
1. Implement **residential and work area** with new functions.
  2. Preserve **agriculture land**.
  3. Revitalise spaces with **market, festivals and events**.
  4. Create **temporary activities** and exhibitions inside the city.
  5. Create new green spaces and **botanical gardens**.
  6. Add **photovoltaic panels**.

## INFRASTRUCTURE

The idea at the base of this category is to provide safe connections for the people in the city and to promote the slow and sustainable mobility. This ensures safer and healthier environments by reducing carbon emissions from cars and encouraging sustainability policies.

## PROXIMITY

- PROJECT QUESTIONS**
1. Create **links** and constellations.
  2. Promote **slow mobility**.
  3. Rethink the **street** as a backbone of the city.
  4. Encourage **sustainable policies** to improve air quality.
  5. Create accessible, **safe** and inclusive cities for

- PROXIMITY ANSWERS**
1. Add new **streets, junctions and bridges**.
  2. Create **cycle-pedestrians paths** from PGI.
  3. Rethink and fix the **sidewalks** with also some ramps.
  4. Encourage **public sustainable transports**.
  5. Provide **ZTL zone** and

## ENVIRONMENT

The idea at the base of this category is to preserve and improve the environmental biodiversity, also considering the climate changes that are accelerating in recent years. The environment is in line with the principles of proximity, but does not always find its applicability as it is conditioned by context.

## PROXIMITY

1. Create **ecological network**.
2. Planning landscape **historical-cultural sensibility**.
3. Contain the **urban sprawl** and the grey infrastructure.
4. Create **multifunctional connections** inside the city.
5. Correct design of the **green spaces**.
6. Mitigate **climate changes**.

## PROTECT QUESTIONS

## PROXIMITY ANSWERS

3. Care the **existing vegetation**, like the wooden area.
5. Encourage the use of **abandoned buildings** and **waste spaces** of the city.
6. Plant **tree** for every people born in the district.

## LANDSCAPE

The idea at the base of this category is to protect and enhance the landscape, in particular the rural one to define a new identity of the territory. However, landscape does not always apply in the concept of proximity.

## PROXIMITY

1. Improve a **landscape approach**.
2. Valorise the **permanent elements** of the landscape.
3. Create a **visual connection**.
4. Transmit the **cultural structure** of the landscape.
5. Re-create a **balance** inside the ecosystem.
6. Design open and **green spaces**.

## PROTECT QUESTIONS

## PROXIMITY ANSWERS

1. Create new **green connections**.
2. Identified the **farmstead** and provide educational path.
3. Create **viewpoints**.
4. Create some **hubs** inside the rural landscape.
5. Provide an **expansions** of poplars and vineyards.
6. Create well-equipped **green spaces**.

## PUBLIC SPACES

The term **public space** refers in particular to the most important space that constitutes cities, without which the urban settlement would have no value. It represents the place where a number of **human interactions** take place as it defines a space in the city to which all citizens have physical and visual access. Moreover, it mirrors human complexities and plays different roles in urban societies. Thus, the main characteristics of public space are the **usability** and **flexibility** of places and the **inclusiveness** of people, if spaces are not usable to people, they cannot become public.

## URBAN SETTLEMENT

The term **urban settlement** refers in particular to the internal organisation that people want to give to a specific territory in order to create a place to stay and inhabit. Urban settlement considers everything that leads **people** to live in the territory and to come together in an organised space. Its arrangement is influenced by many factors, both **natural** and **anthropic**: the first category includes all those related to soil, topography, climate, vegetation and natural resources; the second category includes those related to history, culture, politics and economy inside the cities.

## INFRASTRUCTURE

The term **infrastructure** refers to an element or set of components that are distributed over the territory, determining its structure according to the human and mobility needs and requirements. They want to define signs and traces on the territory that can no longer be removed and that become, over time, true **historical permanences** to be considered in the urban design as they influence it. In addition to these, this category includes **mobility**, which is influenced by the infrastructure and must be designed together to allow people to reach everything they need easily.

## ENVIRONMENT

The term **environment** refers to the need to preserve and improve the environmental biodiversity, to protect the existing cultural and traditional heritage and to promote the social and economic sustainability of the area. The idea is to create an **integrated system** of habitats whose biodiversity must be preserved. In this way, ecological networks are created and defined by a structure based on the recognition of Core areas, Buffer zones and **environmental corridors** that allow a continuous relation between the elements to reduce the extinction risk of the local populations.

## LANDSCAPE

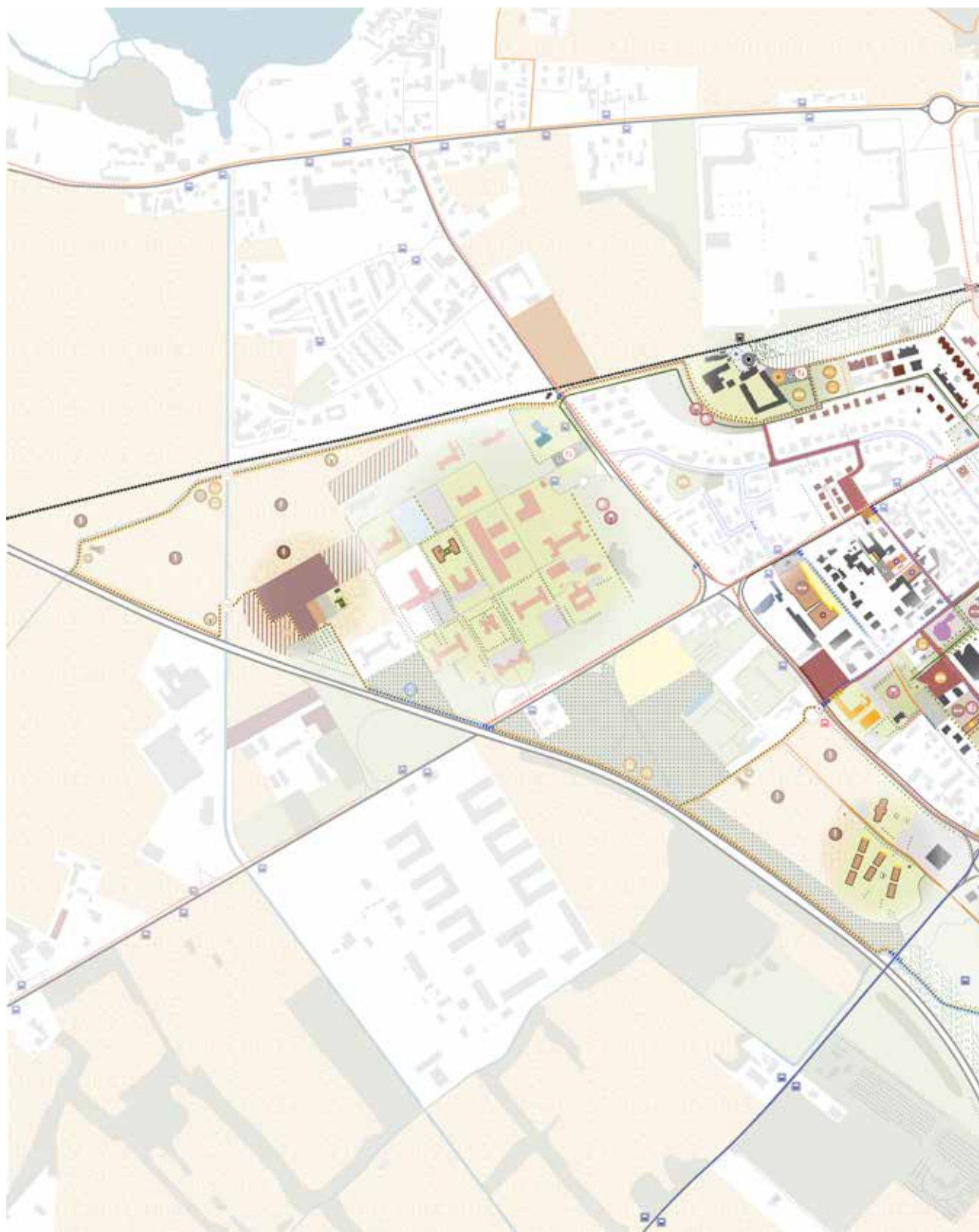
The term **landscape** refers to the possibility of defining within the territory a set of symbols, identifiable only through an understanding of the natural and anthropic systems that constitute it. In fact, the landscape is intended as an expression of the complex interaction between the society, the nature and the stratification of the processes that accompanied the productive transformations in the course of the time. It is intended to protect and enhance the recognisable elements for their **historical, cultural and landscape value** that have created a true identity over the years.





















**F PROXIMITY**  
 ploration

3 Creation of **agricultural experiences** and some integrations for the urban using the infrastructure and the knowledge of the urban planning system



4 Creation of a **green path** within the urban planning system that brings together different landscapes, the residential and commercial



5 Creation of new **bus stops** to encourage the people to use public transportation within the green field and existing roads



6 Refuse the car to promote the common good space to create new urban spaces for people to walk and enjoy the green field



7 Creation of new **economic and productive** paths with agriculture and parking to attract new users, to generate jobs and improve the quality



8 Introduction of **bedside long events** that can attract new users and bring new citizens to the green field neighboring spaces



9 Creation of a **path** within the green field that connects the spaces with other designed spaces in the ground floor urban design to create living



10 Creation of **active life** within the city through **long paths** during the different phases of the path to create a green field urban



**PROXIMITY**  
 THE TOPOLOGY OF PROXIMITY  
 Conceptual Exploration  
 Politecnico di Milano  
 Dipartimento di Architettura  
 Corso Venezia 1  
 20133 Milano  
 Tel. +39 02 76041111  
 www.politecnico.it







## 1. RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

01. Idea concettuale che descrive la città della prossimità. in: Harrington, 2020; p. 003
02. Schema che classifica i diversi tipi di prossimità. Sono state evidenziate quelle teorizzate da Boschma nel 2005. in: Evangelista, 2016; p. 007
03. Schema che rappresenta tutte le diverse tipologie di prossimità; p. 008
04. Schema che mostra il cambiamento dal modello verticale a quello orizzontale; p. 010
05. Immagine che rappresenta in modo fantasioso come dovrebbe essere una città della prossimità. in: Comune di Parigi, 2022 - <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37>- ultimo accesso ottobre 2022; p. 012
06. Dipinto “Allegoria ed effetti del Buono e del cattivo Governo”, Ambrogio Lorenzetti, 1338. in: Oltre l’arte, 2021 - <https://www.lezionidarte.it/allegoria-ed-effetti-del-buono-e-del-cattivo-governo/> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 015
07. Frontespizio del libro “To-morrow, a peaceful path to real reform” con le tre calamite di Howard, 1898. in: Kress, 2016; p. 016
08. Diagramma dell’unità di vicinato di Clarence Perry. 1929. in: Mehaffy, 2015; p. 018
09. Schema sulle destinazioni e sui servizi nei quartieri e nei centri storici di Clarence Perry. 1929. in: Evangelopoulos, 2014; p. 019
10. Schema del modello cellulare proposto da Lynch, 1984. in: Evangeloulou, 2014; p. 020
11. Manifesto scritto da Jane Jacobs contro la devastazione delle città con le riforme urbanistiche del dopoguerra. in: Urban Utopias, 2019 - <https://urbanutopias.net/2019/08/01/death-and-life/> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 021
12. Manifesto che descrive i principi alla base della teoria urbanistica di Jane Jacobs. in: Hancock, 2016; p. 023
13. Uno dei primi rilievi sistematici delle persone che sostano, si siedono, aspettano e chiacchierano lungo la “Støget” in Copenhagen, inverno ed estate 1968 (Archivio Gehl). in: Arrò, 2017; p. 024
14. Schema che indica le attività descritte da Jan Gehl. in: Gehl, 1996; p. 026
15. Quartiere tradizionale del “New Urbanism”. 1980. in: Overstreet, 2018; p. 027
16. Schema che riporta i principi e gli esiti che ha il New Urbanism. in: Iravani, Rao, 2019; p. 027
17. Schema concettuale della città a struttura compatta (sopra) e dispersiva (sotto). in: Urban Task Force, 1999; p. 029
18. Schema del collegamento tra i quartieri e le comunità. in: Urban Task Force, 1999; p. 030
19. Le componenti chiave dell’uso misto e dell’integrazione urbana nel quartiere. in: Urban Task Force, 1999; p. 031
20. Nuova pista ciclabile realizzata nella “Rue de Rivoli” a Parigi. in: Sortiraparis, 2020 - <https://www.sortiraparis.com/news/in-paris/articles/219085-rue-de-rivoli-bikeway-is-now-permanent-cars-banned/lang/en> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 034
21. Superblock di Sant Antoni, Barcellona. Rappresenta un esempio di riqualificazione di uno spazio pubblico seguendo il concetto della prossimità. in: Archello, 2019 - <https://archello.com/it/story/79060/attachments/photos-videos/7> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 035
22. Schema sulla distribuzione dei servizi all’interno dei quartieri; p. 041
23. Schema che riassume i quattro principi di Carlos Moreno. 2019. in: Intertraffic, 2021; p. 042
24. Schema che riassume tutte le principali funzioni in prossimità. in: Solà, Vilhelmson, 2018; p. 042
25. Rambla come esempio di dehor. in: irBarcelona, 2022 - <https://irbarcelona.it/vie-barcellona/rambla-del-raval/> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 042
26. Piani terra attivi degli edifici in “Via Mazzini”, Verona con le persone. in: Taccioli, 2020

- <https://www.lorenzotaccioli.it/un-giorno-a-verona-cosa-vedere/> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 043

27. Tram utilizzato per spostarsi a Lisbona. in: Ansa, 2022 - [https://www.ansa.it/web/notizie/canali/inviaggio/mondo/2015/01/31/turismo-alla-scoperta-di-lisbona-su-e-giudal-tram-28\\_b854c11d-432d-4a42-804c-ba7a46fc13f6.html](https://www.ansa.it/web/notizie/canali/inviaggio/mondo/2015/01/31/turismo-alla-scoperta-di-lisbona-su-e-giudal-tram-28_b854c11d-432d-4a42-804c-ba7a46fc13f6.html) - ultimo accesso ottobre 2022; p. 044

28. Schema che mette in luce i principi della città dei 15 minuti; p. 044

29. Schema che descrive l'idea della città policentrica. in: Harrington, 2020; p. 046

30. Mercato del Testaccio, Roma. in: Ranaldi, 2021; p. 047

31. Grafico che racchiude le sei categorie di attività necessarie nel quartiere; p. 060

32. Grafico che definisce il tempo percorso per raggiungere un'attività nel quartiere; p. 060

33. Schema proposto per rappresentare l'idea della nuova città di Parigi. in: Ansa, 2021; p. 062

34. Capla Kiosque al centro di Place Des Fêtes. in: Comune di Parigi, 2022 - <https://www.paris.fr/pages/le-quartier-place-des-fetes-au-rythme-de-la-ville-du-quart-d-heure-20081> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 063

35. Place Des Fêtes utilizzato oggi da tutte le persone. in: Comune di Parigi, 2022 - <https://www.paris.fr/pages/le-quartier-place-des-fetes-au-rythme-de-la-ville-du-quart-d-heure-20081> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 064

36. Pianta generale degli interventi attuati a Place Des Fêtes. in: Comune di Parigi, 2022 - <https://www.paris.fr/pages/le-quartier-place-des-fetes-au-rythme-de-la-ville-du-quart-d-heure-20081> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 065

37. Schema del modello concettuale del superblock che spiega la gerarchia delle infrastrutture e della mobilità. in: Yatta!, 2020 - <https://www.yatta.xyz/nolo-storia-cambiamento>

- scoperta/superilles-barcellona/ - ultimo accesso ottobre 2022; p. 068

38. Superblocco di Sant Antoni che mostra la riqualificazione di uno spazio pubblico. in: Archello, 2019 - <https://archello.com/it/project/superblock-of-sant-antoni> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 069

39. Prima e dopo dell'intervento in alto; geometria del pavimento in basso a destra. in: Archdaily, 2020 - <https://www.archdaily.com/938244/superblock-of-sant-antoni-leku-studio> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 070

40. Rappresentazione schematica del progetto del superblocco di Sant Antoni. in: Biennial internacional de paisage Barcelona, 2019 - <https://landscape.coac.net/superilla-sant-antoni> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 071

41. Reinterpretazione dello schema che ripropone le 5 fasi del progetto pilota del piano di Melbourne. in: Victoria State Government, 2022 - [https://www.planning.vic.gov.au/\\_\\_/data/assets/pdf\\_file/0031/428908/Creating-a-more-liveable-Melbourne.pdf](https://www.planning.vic.gov.au/__/data/assets/pdf_file/0031/428908/Creating-a-more-liveable-Melbourne.pdf); p. 073

42. Schema che riassume le funzionalità che devono essere presenti entro 800 metri. in: Victoria State Government, 2022 - <https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne/20-minute-neighbourhoods> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 074

43. Mappa generale del quartiere di Mambourin con l'area di progetto. in: Grodach, Kamruzzaman, Harper, 2019 - [https://www.monash.edu/\\_\\_/data/assets/pdf\\_file/0011/2045396/Monash-20-Min-Neighbourhood-Final-Report-29-11-19.pdf](https://www.monash.edu/__/data/assets/pdf_file/0011/2045396/Monash-20-Min-Neighbourhood-Final-Report-29-11-19.pdf); p. 075

44. Tabella che indica i 5 livelli di bacini di utenza derivante dai risultati dell'audit. in: Grodach, Kamruzzaman, Harper, 2019 - [https://www.monash.edu/\\_\\_/data/assets/pdf\\_file/0011/2045396/Monash-20-Min-Neighbourhood-Final-Report-29-11-19.pdf](https://www.monash.edu/__/data/assets/pdf_file/0011/2045396/Monash-20-Min-Neighbourhood-Final-Report-29-11-19.pdf); p. 076

45. Schemi che rappresentano il programma per la riqualificazione del quartiere. in: Grodach, Kamruzzaman, Harper, 2019 - [https://www.monash.edu/\\_\\_/data/assets/pdf\\_file/0011/2045396/Monash-20-Min-Neigh](https://www.monash.edu/__/data/assets/pdf_file/0011/2045396/Monash-20-Min-Neigh)

bourhood-Final-Report-29-11-19.pdf; p. 077

46. Attività temporanee che potrebbero essere realizzate a Mambourin. in: Grodach, Kamruzzaman, Harper, 2019 - [https://www.monash.edu/\\_data/assets/pdf\\_file/0011/2045396/Monash-20-Min-Neighbourhood-Final-Report-29-11-19.pdf](https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0011/2045396/Monash-20-Min-Neighbourhood-Final-Report-29-11-19.pdf); p. 077

47. Schema che rappresenta la tassellazione della città mediante il metodo di Voronoi. in: Abdelfattah et al., 2020; p. 080

48. Schema con i servizi raggiungibili entro i 15 minuti a piedi. in: Abdelfattah et al., 2020; p. 081

49. Mappa che rappresenta la distribuzione degli spazi verdi in relazione al tempo. in: Bazzoni et al., 2020; p. 081

50. Mappa che rappresenta la densità abitativa in relazione agli spazi ricreativi in 15 minuti. in: Bazzoni et al., 2020; p. 082

51. Mappa che identifica le 8 zone per lo sviluppo degli spazi aperti. in: Bazzoni et al., 2020; p. 082

52. Mappa della visione strategica della città. in: Bazzoni et al., 2020; p. 082

53. Tavola d'inquadramento con indicazione del NIL 35 utilizzato per l'analisi. in: Comune di Milano, 2020 - [https://www.pgt.comune.milano.it/sites/default/files/allegati/NIL\\_Intro.pdf](https://www.pgt.comune.milano.it/sites/default/files/allegati/NIL_Intro.pdf); p. 083

54. Suddivisione della popolazione per età e gruppi sociali. in: Comune di Milano, 2020 - [https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT\\_NIL/NIL\\_35.pdf](https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT_NIL/NIL_35.pdf); p. 084

55. Mappa dei servizi esistenti del NIL 35. in: Comune di Milano, 2020 - [https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT\\_NIL/NIL\\_35.pdf](https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT_NIL/NIL_35.pdf) - [https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT\\_NIL/NIL\\_35.pdf](https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT_NIL/NIL_35.pdf); p. 084

56. Mappa del sistema del verde con la diversa tematizzazione e delle acque. in: Comune di Milano, 2020 - [https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT\\_NIL/NIL\\_35.pdf](https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT_NIL/NIL_35.pdf); p. 085

57. Schema che indica la trasformazione urbanistica ed edilizia del quartiere. in: Comune di Milano, 2020 - [https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT\\_NIL/NIL\\_35.pdf](https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT_NIL/NIL_35.pdf); p. 086

58. Mappa delle infrastrutture e degli spazi verdi nel NIL 35. in: Comune di Milano, 2020 - [https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT\\_NIL/NIL\\_35.pdf](https://allegati.comune.milano.it/territorio/PGT_NIL/NIL_35.pdf); p. 086

59. Piazzale Bacone con panchine e grafiche a terra per delimitare l'area dei pedoni. in: urbanfile, 2021 - <https://blog.urbanfile.org/2021/10/11/milano-loreto-piazze-aperte-piazzale-bacone-e-la-sistemazione-tattica/> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 087

60. Tavoli da pic-nic, tavoli da ping-pong e panchine per far rivivere lo spazio alle persone. in: urbanfile, 2021 - <https://blog.urbanfile.org/2021/10/11/milano-loreto-piazze-aper-te-piazzale-bacone-e-la-sistemazione-tattica/> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 088

61. Prima e dopo del piazzale Bacone con gli interventi di urbanistica tattica. in: urbanfile, 2021 - <https://blog.urbanfile.org/2021/07/21/milano-loreto-piazze-aperte-al-via-la-trasformazione-di-parte-di-piazzale-bacone/> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 089

62. Schema che rappresenta le parole chiave relazionate ai casi studio descritti precedentemente; p. 094

63. Schema che indica come dovrebbe essere la relazione tra i servizi e il tempo per raggiungerli; p. 095

64. Mappa che mostra l'area della periferia sud di Mantova con indicazione dei quartieri; p. 103

65. Schema che rappresenta in modo concettuale il policentrismo. in: Munari, 1992; p. 106

66. Mappa storica. 1800. in: Arcanum, 2022 - <https://www.arcanum.com/en/> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 108

67. Cartografia alla scala 1.25:000. in: IGM, 1935. Firenze: Istituto geografico militare; p. 108

68. Cartografia alla scala 1.25:000. in: IGM, 1954. Firenze: Istituto geografico militare; p. 108

69. Ortofoto. 2018. in: Geoportale, 2022 - Regione Lombardia - <https://www.geoportale.regione.lombardia.it/en-GB/home> - ultimo accesso ottobre 2022 - ultimo accesso ottobre 2022; p. 108
70. Carta tecnica Regionale: edizione storica 1980-1994 in scala 1:10.000. 1982. in: Geoportale, 2022 - Regione Lombardia - <https://www.geoportale.regione.lombardia.it/en-GB/home> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 114
71. Carta tecnica Regionale: edizione storica 1980-1994 in scala 1:10.000. 1994. in: Geoportale, 2022 - Regione Lombardia - <https://www.geoportale.regione.lombardia.it/en-GB/home> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 114
72. Ortofoto. 2003. in: Geoportale, 2022 - Regione Lombardia - <https://www.geoportale.regione.lombardia.it/en-GB/home> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 114
73. Carta tecnica Regionale in scala 1:10.000. 2016. in: Geoportale, 2022 - Regione Lombardia - Lombardia - <https://www.geoportale.regione.lombardia.it/en-GB/home> - ultimo accesso ottobre 2022; p. 114
74. Grafici della crescita volumetrica e demografica della periferia sud di Mantova; p. 126
75. Rappresentazione della densità edilizia nella periferia sud di Mantova; p. 127
76. Rappresentazione del quartiere di Dosso del Corso e delle sezioni censuarie ISTAT; p. 128
77. Piano regolatore generale interno in scala 1:4.000. 1921. in: Rombolà, 2006; p. 132
78. Piano regolatore esterno di massima dei territori a sud e ad ovest della città (Borgo Belfiore, Angeli, Dosso del Corso, Te e Viriglio) in scala 1:4.000. 1926. in: Rombolà, 2006; p. 132
79. Piano regolatore generale di massima relativo alla sistemazione della città vecchia in scala 1:2.000. 1942. in: Rombolà, 2006; p. 133
80. Piano regolatore generale del comune di Mantova in scala 1:5.000. 1959. in: Rombolà, 2006; p. 133
81. Variante del Piano regolatore generale vigente in scala 1:5000 (A6). 1975. in: Rombolà, 2006; p. 134
82. Piano dei servizi in scala 1:10.000. 2004. in: Rombolà, 2006; p. 134
83. Rappresentazione del complesso Ex Robinie; p. 145
84. Rappresentazione delle aree dismesse Ex Ceramica di Fiera Catena; p. 146
85. Rappresentazione del percorso ciclabile panoramico tra Borgo Angeli e Belfiore; p. 146
86. Schema personale che rappresenta la divisione in quartieri per l'analisi delle criticità ed opportunità; p. 147
87. Schemi che rappresentano in modo concettuale i NIL della città di Milano. in: Russi, 2009; p. 153
88. Schema a mano del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana; p. 154
89. Schema a mano del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana; p. 155
90. Schema a mano del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana; p. 156
91. Schema del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana; p. 157
92. Schema del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana; p. 158
93. Schema del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana; p. 159
94. Schema del processo di definizione dei sistemi di prossimità urbana; p. 160
95. Schema che indica la divisione in sistemi urbani di prossimità; p. 163
96. Schema delle zone che compongono il sistema urbano; p. 166
97. Schema che indica il terzo sistema di prossimità urbano con individuate le diverse polarità da considerare; p. 183

98. Identificazione delle nuove polarità considerando i margini urbani; p. 184
99. Caratterizzazione delle nuove polarità considerando le funzioni interne; p. 184
100. Differenti connessioni urbane tra le nuove polarità individuate; p. 185
101. Connessioni verdi che si relazionano con i diversi spazi della città; p. 185
102. Immagini scattate durante il sopralluogo. In sequenza sono rappresentate le quattro centralità; p. 186
103. Raggio di percorrenza a piedi o in bicicletta applicato al terzo sistema urbano; p. 190
104. Servizi esistenti e nuovi presenti all'interno del terzo sistema urbano; p. 191
105. Spazi pubblici, verdi e margini urbani che caratterizzano il terzo sistema urbano; p. 191
106. Percorsi ciclo-pedonali all'interno e all'esterno del terzo sistema urbano; p. 192
107. Visione delle azioni principali da attuare nel terzo sistema urbano; p. 192



## 2. BIBLIOGRAFIA GENERALE

**Oltre ai testi e ai siti riportati alla fine di ogni capitolo all'interno delle bibliografie e sitografie tematiche, ve ne sono altri che ho consultato e che mi hanno permesso di conoscere e comprendere il tema della prossimità.**

Balducci A., (2022), *Innovazione sociale e pianificazione. Insieme. Commento al libro di Ezio Manzini*. in: Casa della Cultura - <http://www.casadellacultura.it/1359/innovazione-sociale-e-pianificazione-insieme> - ultimo accesso ottobre 2022

Casacci P., (2021), *La città dei 15 minuti è la città della cura*. in: internimagazine - <https://www.internimagazine.it/approfondimenti/la-citta-dei-15-minuti-e-la-citta-della-cura/> - ultimo accesso ottobre 2022

Crock L., (2021), *15 minute city concept by Carlos Moreno wins Obel Award 2021*. in: dezeen - <https://www.dezeen.com/2021/10/26/15-minute-city-carlos-moreno-obel-award/#> - ultimo accesso ottobre 2022

Daniaud Galet C., (2020), *La ville du quart d'heur- Modèle urbain d'avenir ou douce utopie?*. <https://blog.geoconcept.com/fr/tendances/ville-quart-dheure-avenir-ou-utopie> - ultimo accesso ottobre 2022

Di Biagi P., (2006), *La periferia pubblica: da problema a risorsa per la città contemporanea*. in: Belli A., (A CURA DI), *Oltre la città: Pensare la periferia*. Napoli: Cronopio

Duany A., Steuteville R., (2021), *Defining the 15 minute city*. in: CNU Journal - <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city> - ultimo accesso ottobre 2022

Herbert J., (2021), *Transformation or Gentrification? The Hazy Politics of the 15-Minute City*. <https://www.resilience.org/stories/2021-09-02/transformation-or-gentrification-the-hazy-politics-of-the-15-minute-city/> - ultimo accesso ottobre 2022

Hernandez-Morales A., (2022), *The promise of the 15 minute city*. in: Politico - <https://www.politico.eu/article/what-the-city-of-the-future-borrows-from-the-past/> - ultimo accesso ottobre 2022

Ionescu D., *The Pitfalls of the 15-Minute City*. <https://www.planetizen.com/news/2021/03/11>

2513-pitfalls-15-minute-city - ultimo accesso ottobre 2022

Lucyshyn J., Johnson L. R., *Reinventing Urban Proximity: Equity & the 15-Minute City*. in: Gresham Smith - <https://www.greshamsmith.com/blog/15-minute-city-landplanning/> - ultimo accesso ottobre 2022

Lunardi V., (2021), *A 15-minute city is better than a smart city. The ultimate urban design strategy attempting to provide residents with everything they need within 15 minutes of their homes*. in: maize - <https://www.maize.io/insights/a-15-minute-city-is-better-than-a-smart-city/> - ultimo accesso ottobre 2022

Singhal M., (2011), *Neighborhood Unit and its Conceptualization in the Contemporary Urban Context*. in: ITPI Journal, Volume 8, n.3 pp. 81-87

Steuteville R., (2021), *The 15-minute neighborhood gets its 15 minutes of fame*. in: CNU Journal - <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/01/25/15-minute-neighborhood-gets-its-15-minutes-fame> - ultimo accesso ottobre 2022

Steuteville R., (2021 b), *Top 10 "15-minute city" list headed by Miami*. in: CNU Journal - <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/08/09/top-10-15-minute-city-list-headed-miami> - ultimo accesso ottobre 2022

*Why every city can benefit from a '15-minute city' vision*. C40 Cities Climate Leadership Group, C40 Knowledge Hub. 2021 - [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-every-city-can-benefit-from-a-15-minute-city-vision?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-every-city-can-benefit-from-a-15-minute-city-vision?language=en_US) - ultimo accesso ottobre 2022

Zanon M., (2020), *La città dei quindici minuti. Il progetto per Parigi della Hidalgo*. in: il foglio - <https://www.ilfoglio.it/esteri/2020/02/14/news/la-citta-dei-quindici-minuti-il-progetto-per-parigi-della-hidalgo-301939/> - ultimo accesso ottobre 2022

## SITOGRAFIA GENERALE

<https://www.treehugger.com/the-15-minute-city-is-having-a-moment-5071739> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.paris.fr/pages/la-ville-du-quart-d-heure-est-une-reponse-a-l-urgence-climatique-et-sanitaire-15929> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www2.deloitte.com/global/en/pages/public-sector/articles/urban-future-with-a-purpose/15-minute-city.html> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://obelaward.org/the-15-minute-city/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne/20-minute-neighbourhoods> - ultimo accesso ottobre 2022

[https://www.ted.com/talks/carlos\\_moreno\\_the\\_15\\_minute\\_city/transcript?language=it&fbclid=IwAR2uvunZB794DvDstOvELLZR-PkM9jGsm-QaP7lxDIPMH0aduFk6S9r8Bcgc](https://www.ted.com/talks/carlos_moreno_the_15_minute_city/transcript?language=it&fbclid=IwAR2uvunZB794DvDstOvELLZR-PkM9jGsm-QaP7lxDIPMH0aduFk6S9r8Bcgc) - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.nexity.it/news/la-prossimita-culturale-nella-citta-dei-15-minuti> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.corradi.eu/magazine/quartieri-dei-20-minuti-caratteristiche> - ultimo accesso ottobre 2022

[https://www.telescope.aon.it/commercial\\_risk/rigenerazione-urbana-la-nuova-tendenza-e-la-prossimita/](https://www.telescope.aon.it/commercial_risk/rigenerazione-urbana-la-nuova-tendenza-e-la-prossimita/) - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.arup.com/perspectives/the-fifteen-minute-vision-future-proofing-our-cities> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://aiaseattle.org/the-15-minute-city-resources/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://10minutewalk.org> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.sweco.co.uk/insights/blog/15-minute-city/> - ultimo accesso ottobre

2022

<https://inchieste.ilgiornaledellarchitettura.com/le-citta-della-prossimita-aumentata/> - ultimo accesso ottobre 2022

<https://www.fhs.it/2020/11/18/abitare-la-prossimita-rigenerazione-urbana-pre-e-post-covid/> - ultimo accesso ottobre 2022





# RINGRAZIAMENTI

Alla fine di questo lungo ma bellissimo percorso universitario, voglio ringraziare le persone che mi sono sempre state vicine e che hanno rappresentato un porto sicuro nel quale rifugiarmi durante le tempeste che la vita universitaria porta con sé. Sono stati anni intensi, ricchi di momenti a volte splendidi ed altre volte tormentati dalle ansie e dalle paure di non farcela. Devo dire che le emozioni non sono mai mancate in questo percorso, ma se tornassi indietro vorrei che fosse esattamente così. L'università mi ha permesso di maturare molto, non solo come studentessa, ma anche come persona in quanto mi ha permesso di superare ostacoli giorno per giorno e di prendere tutto ciò che la vita riserva come un'opportunità di crescita personale. In questi anni, ho scoperto di avere una grande forza ed un'energia che è alimentata ogni giorno anche dalle persone che mi stanno accanto e che credono nei miei sogni. È per questo che voglio ad ognuno di loro dedicare qualche riga per ringraziarli.

Per primo voglio ringraziare il Professore Carlo Peraboni per avermi seguita in questo percorso universitario con costanza e dedizione. La ringrazio per avermi trasmesso ogni giorno la passione per la sua materia e per aver stimolato la mia creatività. Grazie ai suoi preziosi consigli, suggerimenti e riflessioni sono riuscita a portare a termine la mia tesi, facendomi appassionare al tema di progetto. La ringrazio infinitamente per la sua disponibilità quotidiana.

A Stefania Campioli, per la grande disponibilità e professionalità dimostratami e per i validi consigli che mi ha fornito durante questo periodo di ricerca. La ringrazio infinitamente.

A mamma Ornella e papà Fabrizio. Grazie per avermi supportato nelle mie scelte e di essere sempre orgogliosi dei miei risultati. Grazie per essere stati la mia roccia in questi anni e per avermi sostenuto emotivamente. Questa tesi è per voi e a voi dedico la gioia che il tagliare il traguardo della laurea accende nel mio cuore, con gratitudine sconfinata. Vi voglio un mondo di bene.

A Mirco. Grazie per essermi stata accanto in

ogni singolo momento, tra gli alti e i bassi che questo percorso ha comportato. Grazie a tutto il tempo che mi hai dedicato, anche quando non ne avevi. Grazie per avermi sostenuta, tranquillizzata ed incoraggiata ogni giorno, per aver creduto nelle mie capacità e per avermi trasmesso la tua forza e il tuo coraggio. Infine, ti ringrazio per essere il mio punto di riferimento, il mio attimo di spensieratezza e il mio mondo, su cui sono certa di poter sempre contare. Per sempre. Ti amo.

A Daniele e Lara. Grazie fratellone per avermi fatta crescere con la consapevolezza che tu ci sarai sempre a gioire dei miei successi e che sarai il mio punto fisso. Un grazie speciale anche a Lara, che è insieme a me da quando sono una bambina. Grazie per essere stata come una sorella ed un'amica con cui confidarmi. Vi voglio un mondo di bene.

Alle mie nipotine, Melissa ed Ambra. Grazie piccoline mie per aver riempito di colori anche le giornate più buie, per avermi strappato sempre un sorriso e per avermi fatta tornare bambina insieme a voi. Vi voglio un mondo di bene piccole pesti.

A Martina e Marco. Grazie per avermi fatto sentire a casa fin dal primo istante in cui ci siamo conosciuti e per avere festeggiato con me, con grande gioia, ogni traguardo. A Sara, amica di cui non potrei più fare a meno, compagna di viaggi insieme a Nico, di chiacchierate e di pettegolezzi. Grazie a tutti voi; siete come una seconda famiglia. Vi voglio un mondo di bene

Ai miei nonni Elvino, Maria, Antonio e Norma. Sebbene siate ormai tutti i miei angeli custodi, grazie per ogni momento di spensieratezza che mi avete donato. Mi avete insegnato ad essere forte e grata di tutto ciò che la vita mi offre. Vi voglio un mondo di bene e vi mando un bacio fino lassù.

A zia Antonella. Ci hai lasciato troppo in fretta perché ancora tante cose dovevi fare e vedere. Grazie per esserci sempre stata e per avermi insegnato a non mollare mai. Ti penso sempre. Mi manchi. Ti voglio un mondo di bene.



Alle mie tre stelline del cuore, Linda, Chiara e Nirmala. Grazie per essere sempre state presenti, per aver condiviso le paure, le gioie, i pianti e tutte le emozioni. So che ci sarete sempre per me, ed io per voi. Rimanete per sempre così, perché siete una forza della natura. Vi voglio un mondo di bene.

Ai miei compagni di una vita, Camilla, Sibilla e Tommaso. Grazie per aver condiviso i ricordi più belli che io abbia della mia adolescenza. Grazie per essere stati dei punti cardini della mia vita e di aver portato, ognuno a modo, la sua allegria e spensieratezza. Siete i miei amici bellissimi. Vi voglio bene.

Infine, grazie a chi, anche se non citato personalmente, è stato parte della mia vita in molte occasioni e ha lasciato un ricordo nel mio cuore. Grazie a tutti.



La prossimità rappresenta una nuova prospettiva per le città contemporanee. Essa, infatti, viene definita come una strategia di progetto urbano in grado di attuare delle trasformazioni radicali all'interno della città pubblica. Tale cambiamento però deve tenere in considerazione anche i cittadini e le loro esigenze, in quanto essi ne rappresentano i maggiori fruitori. All'interno di questo elaborato di tesi si vuole, dunque, dimostrare che la prossimità non rappresenta solo uno scenario riscoperto negli ultimi anni, ma essa definisce una nuova progettualità che mette al centro del progetto urbano le persone, migliorandone così la loro qualità di vita e anche quella del luogo in cui abitano. Perciò, l'idea è quella di progettare città a misura d'uomo in cui tutto ciò di cui le persone hanno bisogno si trova in prossimità ed è facilmente raggiungibile e accessibile a tutti a piedi o in bicicletta. Così facendo, si definiscono dei sistemi urbani di prossimità in grado di funzionare in modo autonomo e che non devono più necessariamente gravitare verso il centro della città. La visione policentrica rappresenta infatti un elemento caratterizzante della prossimità. Inoltre, in questo elaborato di ricerca non si è ritenuto importante solo conoscere e indagare, in termini teorici, il concetto di prossimità, ma si è considerato opportuno anche provare a mettere a terra questa strategia urbana. L'area scelta per tale fase progettuale, dunque, è quella della periferia sud della città di Mantova, in cui oggi si nota una carenza di servizi usufruibili dalle persone, una mancanza di collegamenti efficaci e di mezzi di trasporto sostenibili che permettano ai cittadini di muoversi all'interno dei quartieri in modo sicuro. Lo scopo della prossimità è perciò quello di realizzare delle città più salubri, sicure, inclusive, sostenibili e resilienti, al fine di migliorare la qualità nel tempo. L'esempio della periferia però non definisce un modello urbano di prossimità che può essere applicato in egual modo in tutte le situazioni urbane, in quanto essa considera le caratteristiche intrinseche di ogni territorio ed in particolare le persone che vi ci vivono. A fronte di queste considerazioni, si può affermare che la prossimità non viene intesa solo come la possibilità di essere vicini a qualcosa; essa è vitalità, diversità e opportunità abitativa, educativa e culturale in grado di definire una nuova identità per le città contemporanee.

“ La prossimità è la condizione di essere fisicamente vicini nello spazio. Ma è anche un sentimento derivante dalla consapevolezza di condividere qualcosa con qualcuno. ”

Manzini, 2021

