

SAVERIO MECCA

## Prossimità

Il benessere nella città del futuro





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

**DIDA**  
DIPARTIMENTO DI  
ARCHITETTURA

Il volume è l'esito di un progetto di ricerca condotto dal Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze.

La pubblicazione, data la sua complessità e multidisciplinarietà, non è stata oggetto di una procedura di accettazione e valutazione qualitativa basata sul giudizio tra pari affidata dal Comitato Scientifico del Dipartimento DIDA con il sistema di blind review.

Analogamente a tutte le pubblicazioni didapress del Dipartimento di Architettura DIDA, la pubblicazione è open access sul web e diffusa nella comunità culturale, scientifica e professionale, favorendone una valutazione effettiva aperta, anche internazionale.

Le pagine con bordo di giallo o con fondo giallo sono di Saverio Mecca  
Le pagine con bordo azzurro sono i contributi degli autori invitati

*in copertina*

La nuvola concettuale della prossimità

*progetto grafico*

**didacommunicationlab**

Dipartimento di Architettura  
Università degli Studi di Firenze



**didapress**

Dipartimento di Architettura  
Università degli Studi di Firenze  
via della Mattonaia, 8 Firenze 50121

© 2023

ISBN

9788833382159

Stampato su carta di pura cellulosa *Fedrigoni Arcoset*

ELEMENTAL  
CHLORINE  
**FREE**  
GUARANTEED



# Indice

<b>La prossimità e la ricerca della felicità</b>	<b>13</b>
<b>Prossimità, benessere e cittadinanza</b>	<b>15</b>
La scoperta della fragilità	17
La prossimità come strategia	18
Il significato della prossimità	19
Prossimità e dignità	20
Spazi e benessere	23
Il benessere fisico, mentale e sociale	24
Prossimità e walkability	27
<b>Walkable City di Jeff Speck</b>	<b>30</b>
Prossimità e cittadinanza	32
<b>Prosemica e prossimità nella comunicazione umana</b>	<b>34</b>
La prossimità in Italia: una specificità	39
Sulle strade di Jane Jacobs. Camilla Perrone	43
Prossimità e urbanità (territoriale) Luciano De Bonis	53
<b>Elogio della distanza</b>	<b>61</b>
La prossimità non è sempre una virtù	63
Il valore dell'estraneità e la non-prossimità	64
Così lontano, così vicino Margot Mecca	65
L'esperienza della distanza creativa	67

<b>Un cambiamento e tre transizioni</b>	<b>69</b>
La concentrazione urbana	70
Smart working e nuovi scenari di prossimità nelle aree interne Luisa Corazza	71
Verso una equa ed equilibrata prossimità	78
Un cambiamento e tre transizioni	79
Le diseguaglianze nelle transizioni ecologiche e digitali	81
Alcune questioni aperte da una visione basata sulla prossimità	84
<b>La strategia tematica della Commissione Europea sull'ambiente urbano</b>	<b>85</b>
La crono-urbanistica e il paradosso delle piccole città Francesco Alberti	87
<b>Cosa è la prossimità</b>	<b>93</b>
Complessità e diversità degli ecosistemi	94
Il concetto di ecosistema urbano	95
La diversità degli ecosistemi urbani e territoriali	96
Le dimensioni della prossimità	98
La complessità urbana Salvador Rueda	105
Prossimità, (in)giustizia e processi di rinaturalizzazione della città Leonardo Chiesi, Bianca Galmarini	113
<b>Perché la prossimità</b>	<b>117</b>
Il diritto alla prossimità	119
La prossimità e l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile	120
La prossimità e la visione "One Health"	121
La prossimità e la prevenzione della salute	124
La prossimità nei piani strategici di sostenibilità	125
La Prossimità di una Salute Urbana Inclusiva Yahya Shaker, Daniele Guglielmino, Alessandro Miani	127
La prossimità e la diversità degli ecosistemi urbani	133

<b>Un cambiamento e tre transizioni</b>	<b>69</b>
La concentrazione urbana	70
Smart working e nuovi scenari di prossimità nelle aree interne Luisa Corazza	71
Verso una equa ed equilibrata prossimità	78
Un cambiamento e tre transizioni	79
Le diseguaglianze nelle transizioni ecologiche e digitali	81
Alcune questioni aperte da una visione basata sulla prossimità	84
<b>La strategia tematica della Commissione Europea sull'ambiente urbano</b>	<b>85</b>
La crono-urbanistica e il paradosso delle piccole città Francesco Alberti	87
<b>Cosa è la prossimità</b>	<b>93</b>
Complessità e diversità degli ecosistemi	94
Il concetto di ecosistema urbano	95
La diversità degli ecosistemi urbani e territoriali	96
Le dimensioni della prossimità	98
La complessità urbana Salvador Rueda	105
Prossimità, (in)giustizia e processi di rinaturalizzazione della città Leonardo Chiesi, Bianca Galmarini	113
<b>Perché la prossimità</b>	<b>117</b>
Il diritto alla prossimità	119
La prossimità e l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile	120
La prossimità e la visione "One Health"	121
La prossimità e la prevenzione della salute	124
La prossimità nei piani strategici di sostenibilità	125
La Prossimità di una Salute Urbana Inclusiva Yahya Shaker, Daniele Guglielmino, Alessandro Miani	127
La prossimità e la diversità degli ecosistemi urbani	133

La prossimità e la biofilia	134
Biofilia, Prossimità e Forestazione Urbana: La Strategia 3-30-300 per una Rigenerazione Urbana Sostenibile Francesco Ferrini	137
La prossimità e la conoscenza circolare	146
La prossimità e l'Environmental Awareness	147
La prossimità e le green communities	149
Green Communities, strategia di paesi insieme per il Paese unito Marco Bussone	151
La prossimità e la gestione della complessità degli ecosistemi urbani/naturali	155
La prossimità e i Digital Twins	158
La prossimità e la ricerca applicata	159
La prossimità e le istituzioni di formazione superiore	160
La prossimità e la dimensione spaziale geografica degli ecosistemi naturali	161
La prossimità e la riorganizzazione della geografia amministrativa	163
La prossimità e i patti locali	165
Prossimità e politiche del lavoro: il cuore antico di un futuro possibile (e possibilista) Antonio Viscomi	166
La prossimità e il Benessere Equo e Sostenibile	174
La prossimità e la generatività	175
Cosa è locale nei distretti industriali? Variazioni sul significato di territorio e prossimità Marco Bellandi	177
<b>La prossimità per la transizione ecologica e digitale</b>	<b>181</b>
La sostenibilità nella transizione ecologica e digitale	182
L'adattamento al cambiamento del clima	183
Migrare verso le aree interne?	184
Un'Italia di mille comunità	185

Verso una nuova urbanità dei territori	186
Quartieri e paesi: i luoghi della prossimità	188
La città è anche un insieme di quartieri	189
Il programma “OneNYC” di New York	191
Progetti di prossimità e placemaking	193
I paesi come luoghi di prossimità	194
Il Greenest City 2020 Action Plan (GCAP) della Città di Vancouver (CA)	195
La prossimità e la “Urban Quality of Living”	199
<b>La prossimità e la pianificazione gerarchica/frattale</b>	<b>205</b>
Entropia negativa e gerarchizzazione nei sistemi urbani complessi	206
Prossimità e strategie di cibernetica urbana	206
L’architettura della complessità	208
La prossimità e la pianificazione gerarchica	209
Prossimità e strategie robuste-adattive	210
La pianificazione gerarchica in condizioni di incertezza	212
La pianificazione gerarchica per la prossimità	213
La pianificazione gerarchica/frattale e la prossimità	214
Un esempio di gerarchia urbana	218
La prossimità e una nuova gerarchia dell’ecosistema urbano: Barcelona	221
Le supermanzanas di Barcelona: un esempio di pianificazione gerarchico-frattale	223
Il concetto di “Pattern” di Christopher Alexander	226
<b>La prossimità e la mobilità</b>	<b>229</b>
Oltre i “15 minuti”	230
I vantaggi della mobilità in una città “prossima”	231
Il miglioramento della logistica urbana	233
I dieci passi della Walkability di Jeff Speck	236
La strategia di mobilità urbana del Comune di Barcellona	239
Freiburg in Breisgau	245

<b>La prossimità e l'aumento del valore immobiliare e sociale</b> Pasquale Maranò	<b>251</b>
Il valore della prossimità	252
<b>Prossimità e <i>gentrification</i></b>	<b>253</b>
La rigenerazione urbana	255
Una visione centrata sulla prossimità	257
Rigenerazione urbana, rendimenti degli investimenti e il ruolo dei Fondi di Investimento	258
La Rigenerazione Urbana del Litorale di Genova	261
Rigenerazione Urbana della Città Metropolitana di Milano	263
La stima degli impatti di un progetto di rigenerazione urbana	264
La valutazione di impatto del progetto Porta Nuova	265
<b>La prossimità e l'urbanistica tattica</b>	<b>277</b>
Una definizione di urbanistica tattica	278
Urbanistica tattica e la sua fusione con la pratica artistica	281
Prototipare la prossimità: il programma Piazze Aperte a Milano Jacopo Ammendola	283
Esempi di urbanistica tattica	286
Come realizzare urbanistica tattica in una città?	297
Un "bosco" temporaneo in Piazza del Duomo a Treviso. Metamorfosi di un parcheggio pubblico Luigi Latini e Luca Zilio	301
Prossimità e spazio pubblico. Un paradigma progettuale per una nuova urbanità Luisa Bravo	303
<b>Prossimità digitale: User Experience e Service Design</b> Debora Giorgi	<b>311</b>
La città luogo di condivisione di affetti, emozioni, sogni, desideri	312
Un approccio urbano <i>design-oriented</i>	313
Servizi trasformativi e collaborativi	314



## La crono-urbanistica e il paradosso delle piccole città

L'idea di prossimità sottesa alla “crono-urbanistica”<sup>24</sup>, a cui si rifanno espressioni di successo quali *la ville du quart'heure*, *the 15-minute city*, *the 20-minute neighborhood*<sup>25</sup>, trae forza dall'indeterminatezza che ammantava la nozione di città e dall'associazione più istintiva, ma fuorviante, del termine ad agglomerati di grande estensione, se non addirittura metropoli. Nella dialettica tra una dimensione spaziale dilatata e un intervallo temporale al contrario molto esiguo, quasi sfuggente, tali formulazioni, suggestive proprio perché intrinsecamente paradossali, esprimono il loro potenziale rivoluzionario rispetto al modello di sviluppo prevalente. Questo, puntando tutto sull'accessibilità assicurata dai trasporti meccanizzati alle funzioni urbane, variamente dislocate sul territorio secondo logiche di convenienza economica, nel favorire il “nomadismo metropolitano” ha progressivamente depotenziato e banalizzato il ruolo delle comunità locali (talvolta surrogandolo nella forma del “buon vicinato” nelle enclave anestetizzate delle *gated community*). Salvo poi rendersi conto che tale dilatazione del raggio d'azione e dei tempi di spostamento di gran parte della popolazione ha costi ambientali, sociali (sia individuali che collettivi) e alla fine anche economici non sostenibili.

### Le condizioni strutturali della città a quindici minuti

L'obiettivo perseguito dalla “crono-urbanistica” di azzerare la variabile del tempo perso quotidianamente nell'accesso ai servizi e alle attività principali, sostituendola con passeggiate sotto casa dalla durata massima predefinita (sia pure indicativa; tipicamente, 10-15 minuti a piedi o 5 in bicicletta) comporta, letteralmente, una “rivoluzione” nell'ordine di priorità assegnato ai valori antagonisti della prossimità e dell'accessibilità<sup>26</sup>. Di questi, la *prossimità*, aumentata dall'“ubiquità digitale”<sup>27</sup>, ovvero dalla possibilità offerta dai dispositivi telematici di svolgere

<sup>24</sup> Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pralong F., “Introducing the ‘15-Minute City’: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities”. *Smart Cities*, 2021; 4(1): 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

<sup>25</sup> Alberti F., Radicchi A. (2023), From the Neighbourhood Unit to the 15-Minute City. Past and Recent Urban Models for Post-COVID Cities, in Alberti F., Matamanda A.R., He B-J., Galderisi A., Gallo P. (eds.) (2023), *Urban and Transit Planning. City Planning: Urbanization and Circular Development*, Serie “Advances in Science, Technology & Innovation” (ISSN: 2522-8714) Springer-Nature, Cham (CH), pp. 159-170.

<sup>26</sup> Ombuen S., “Mobilità e accessibilità. Problemi e risposte al Covid-19 nei sistemi insediati”. *Contesti. Città, Territori, Progetti*, 2020, 1: 72-83. <https://doi.org/10.13128/contest-11690>

<sup>27</sup> Moreno, C. *La Ville du Quart D'heure: Pour un Nouveau Chrono-Urbanisme*. Disponibile online: <https://www.>

attività e usufruire di servizi da remoto, assume il ruolo guida nel definire gli spazi e i tempi della vita urbana. All'*accessibilità*, declinata in relazione a un'offerta di mobilità che privilegi i "modi" più sostenibili, è invece affidato il ruolo complementare di "avvicinare" nella maniera più equa possibile agli ambiti di vicinato i servizi che per loro natura si rivolgono a bacini di utenza sovralocali (scuole superiori e università, ospedali, musei, stadi, ecc.), le attività lavorative non effettuabili a distanza o quelle incompatibili con la dimensione del quartiere.

Attuare un tale cambio di paradigma comporta notevoli difficoltà politico-gestionali; esso presuppone infatti una fortissima regia pubblica, la partecipazione attiva dei cittadini, la collaborazione delle forze economiche, l'integrazione delle politiche in settori amministrativi e tra livelli istituzionali differenti, l'uso coordinato di risorse pubbliche e private, ecc. L'applicabilità del principio che lo ispira dipende però anche dalla sussistenza di alcune condizioni strutturali quali:

- una dotazione di partenza ampia (o concretamente implementabile) di servizi pubblici e privati, suscettibili di una riorganizzazione più equilibrata sul territorio da perseguire attraverso piani, programmi, politiche e incentivi ad hoc;
- la presenza diffusa di attrezzature pubbliche, di solito sono le scuole dell'obbligo<sup>28</sup>, da riconvertire in senso multifunzionale, utilizzabili come luoghi d'innescio di processi di *community building*;
- una certa densità e varietà nella composizione demografica;
- una domanda di mobilità interna, nonostante la drastica riduzione, in prospettiva, soprattutto degli spostamenti pendolari, sufficiente ad assicurare la sostenibilità economica di servizi di trasporto collettivo e/o condiviso, anche di tipo innovativo, in grado di collegare efficacemente gli ambiti di prossimità, tra loro e con le attrezzature sovralocali; nonché, in stretta relazione al punto precedente:
- un'offerta di servizi sovralocali sul territorio (in particolare per quanto riguarda la scuola superiore e la sanità) accessibili in tempi ragionevoli dalla maggior parte dei destinatari.

### Prossimità vs dipendenza funzionale nelle piccole città

Si tratta di condizioni che non sempre trovano riscontro nella realtà ed in particolare in quella dei centri urbani di piccole dimensioni, che per storia, configurazione fisica,

latribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/la-ville-du-quart-d-heure-pour-un-nouveau-chrono-urbanisme-604358.html (accesso 2 dicembre 2023).

<sup>28</sup> Gisotti, M. R., Masiani, B., "La scuola fa città. Il ruolo degli spazi aperti scolastici e di quartiere nelle pratiche di educazione alla democrazia". IN\_BO. Ricerche e progetti per il territorio, la città e l'architettura, 2023, 14(18):198–217. <https://doi.org/10.6092/issn.2036-1602/14836>



definizione giuridica o convenzionale (ad esempio in riferimento alla soglia demografica minima di 10.000 abitanti, frequente in letteratura) sono riconosciuti come “città”, ma che presentano livelli di autosufficienza funzionale più limitati rispetto agli agglomerati medio-grandi. Insediamenti di questo tipo, nel nostro paese, sono la regola e non l’eccezione: 1060 Comuni tra i 10.000 e i 50.000 abitanti, nei quali risiede oltre il 35% della popolazione nazionale, contro il 15% delle 12 grandi città con più di 250.000 abitanti<sup>29</sup>.

La casistica delle piccole città è ovviamente amplissima, e non solo in rapporto al parametro della popolazione. Altre classificazioni finalizzate a stabilire una gerarchia degli insediamenti non derivata in modo deterministico dalla dimensione demografica dei comuni sono quelle che rimandano alle nozioni di “area funzionale urbana”, “sistema locale” o “centro di

<sup>29</sup> Fonte: dati ISTAT aggiornati al 18 novembre 2023 (<https://www.istat.it/it/archivio/156224>).



servizi”<sup>30</sup>. È interessante notare però che alla base di tali classificazioni vi sono criteri, quali l’intensità dei flussi del pendolarismo, la presenza di servizi d’interesse sovralocale, o viceversa la distanza temporale da essi come indice di marginalità, che il paradigma della città a quindici minuti mette in discussione o in secondo piano.

Eppure, è proprio nei contesti più lontani dal modello metropolitano, nei centri urbani ancora conformati sulle brevi distanze in cui la prossimità dei luoghi e tra le persone costituisce il tratto distintivo, che l’obiettivo della crono-urbanistica di far sì che la maggior parte dei bisogni dei cittadini trovi risposta entro un breve spostamento a piedi da casa appare più difficile da realizzare.

<sup>30</sup> ISTAT, *La nuova geografia dei sistemi locali*, 2015. Disponibile online: <https://www.istat.it/it/files/2015/10/La-nuova-geografia-dei-sistemi-locali.pdf>. In particolare, l’Area funzionale urbana (FUA) è una tipologia territoriale introdotta dal Regolamento 2017/2391 del Parlamento Europeo e del Consiglio composta da un centro urbano e dalla relativo bacino di pendolarismo; il Centro di servizi è invece il polo urbano di riferimento rispetto al quale sono definite le aree di cintura, periferiche e ultraperiferiche nella Strategia Nazionale per le Aree Interne (<https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/>).

### **Bilanciare prossimità e accessibilità per superare il divario territoriale**

Questo secondo paradosso insito nel concetto della città a quindici minuti porta con sé il rischio di un corto-circuito. Se applicato estensivamente, il modello dovrebbe infatti portare a una riduzione degli squilibri funzionali e conseguentemente della rendita di posizione fra quartieri centrali e periferici. Dall'altro lato, però, l'ulteriore aumento dell'attrattività dei centri urbani principali, resi più vivibili grazie a una radicale riorganizzazione volta a ridurre drasticamente gli spostamenti forzati dei residenti, può accrescere il divario territoriale con le piccole città e le aree interne, in cui i margini per recuperare tempo per sé stessi e per la comunità sottraendolo al tempo speso negli spostamenti quotidiani sono per forza di cose limitati. In questi casi, la partita si gioca allora sul terreno di una qualità della vita potenzialmente migliore, facendo leva sulle funzioni e prerogative della prossimità che le piccole città possono in effetti assicurare con livelli prestazionali più alti dei centri maggiori: abitazioni più ampie a prezzi più vantaggiosi, accesso facilitato ad aree verdi e ai sistemi naturali, migliore alimentazione, un senso di comunità già radicato che non necessita di essere ricostituito in vitro, ecc...

Per valorizzare tali atout assume un valore fondamentale la qualificazione dello spazio pubblico per favorire la pedonalità negli spostamenti interni, contrastando la *car-dependance*, che nelle piccole città è solitamente molto forte per la mancanza di adeguate alternative modali all'automobile, negli aspetti non giustificati dall'effettiva necessità. Al tempo stesso, occorre agire in modo strategico per migliorare l'accessibilità alle funzioni e ai servizi non disponibili in loco, sia dal punto di vista della connettività digitale che delle infrastrutture e dei servizi di trasporto (pubblico, condiviso, on demand, di comunità...), nella ricerca, anche attraverso combinazioni innovative, di una complementarità equilibrata fra prossimità e accessibilità.