

# La città dei quindici minuti? Anche a Napoli è possibile

 [ilriformista.it/la-citta-dei-quindici-minuti-anche-a-napoli-e-possibile-190204/](https://ilriformista.it/la-citta-dei-quindici-minuti-anche-a-napoli-e-possibile-190204/)

January 21, 2021



Credo molto appropriato fugare dalla nostra mente la distinzione centro storico/periferie perché queste, a ben riflettere, sono fenomeni temporanei o, meglio, disagi da colmare. Oggi, all'interno della città metropolitana di **Napoli**, da una parte sembrano periferiche realtà che avrebbero invece capacità di porsi come significative centralità; da un'altra definiamo "*periferie*" aree di formazione abbastanza recente, caratterizzate da prevalenti monofunzionalità e assenza di monumentalità. Sono parti della città tristi, costruite per lotti, isolati e monadi edilizie. Queste "*periferie*" spesso hanno modesta densità, scarsa accessibilità, mancano di "*effetto città*", non offrono agli abitanti la possibilità di scegliere fra alternative. Esprimono la "*cultura della separazione*", soprattutto sono origine di disagi sociali e insoddisfazioni. Vi sono "*mappe delle diseguaglianze*" molto significative. È improprio considerare centro storico e periferia come parti separate: le condanna peraltro a ricorrere a differenti strumenti, non solo urbanistici. L'obiettivo è unico: ovunque c'è esigenza di ambienti di vita piacevoli, sicuri, attrezzati. Nei vari contesti occorrono interventi acuti, a volte immateriali più che materiali: probabilmente ricorrendo ad attente soluzioni, nuove nei centri storici e antiche nella cosiddetta città nuova. La questione ha molteplici aspetti. Tentando una sintesi basata su un'ottica unitaria, credo che tra le priorità vi sia quella di affrontare i temi della mobilità nei loro diversi aspetti. Certo, c'è la vera messa in rete di quanto riguarda la mobilità collettiva in sede propria, la necessità di incrementarla e integrarla nei suoi nodi anche tramite "*parcheggi di dissuasione*". Certo occorrono adeguamenti della viabilità a ogni scala.

Ma nell'ambito della città metropolitana considero prioritario – economico e fattibile – avviare, un piano di riduzione dell'inquinamento ambientale attraverso ambiti di “*città dei pochi minuti*”, obiettivi che altre città nel mondo cominciano a darsi da qualche anno. Con il suo ormai dimenticato Piano quadro delle attrezzature (risalente al 1974-'75 e impropriamente abbandonato oltre 40 anni fa), **Napoli** è stata fra le prime grandi città a immaginare la riorganizzazione dei propri spazi e dei propri servizi collettivi in ambiti legati alla pedonalità. Nel 2003 *Five Minutes City: Architecture of [Im]mobility* ha teorizzato principi analoghi coniando uno slogan di successo: “*città dei cinque minuti*”. In Italia, la proposta di ristrutturazione del rione Libertà a **Benevento** e il Piano urbanistico comunale di **Caserta** (2007-2017) sono stati i primi strumenti urbanistici che hanno espressamente utilizzato questo slogan e lo hanno fatto evolvere (uno è stato, peraltro, l'unico esempio concreto discusso nel 2014 in occasione del primo Urban Thinkers Campus/Un-Habitat, The City We Need). In modi diversi ambedue affermano e sviluppano la “*città dei cinque minuti*” nella quale introducono sia i “*luoghi di condensazione sociale*” sia una rete di “*navette ecologiche*” a idrogeno verde tese a sottrarre la città al traffico automobilistico locale e a garantire facile accessibilità in ogni punto. Con il piano 2017-2050, Melbourne ha avviato la sua riorganizzazione come “*città dei 20 minuti*”, già realtà in zone di **Ottawa**, **Edimburgo** e **Utrecht**. Nel febbraio 2020 – a breve distanza l'una dall'altra – la notizia che il sindaco di Parigi promette di trasformarla in “*città dei 15 minuti*” e quella che un quartiere di **Copenaghen** (Nordhavnen, già oggi soprannominato “*five minutes to everything*”), avvalendosi di navette ecologiche, si accinge a realizzare la città sostenibile del futuro. Tre mesi dopo segue Milano 2020-Strategia di adattamento, mentre a **Barcellona** viene lanciato il *Manifesto por la reorganizacion de la ciudad tras el Covid-19* con quattro obiettivi chiave: riorganizzare la mobilità; (ri)naturalizzare la città; smercantilizzare gli alloggi; decrescita e riduzione dei consumi. Nel novembre 2020 – nella logica post-Covid – Urbanpromo promuove Abitare la prossimità, confronto – fra **Barcellona**, **Copenaghen**, **Parigi** e **Milano** – introdotto da un testo che ben chiarisce perché la “*città dei 15 minuti*” non è la città dei borghi, la deriva nostalgica nella quale ci si stava impantanando poco prima. **Napoli** città metropolitana – peraltro proprio qui vi sono solide radici di queste tesi – può impegnarsi a tempi brevi in puntuali azioni per realizzare “*la città dei pochi minuti*” in tutto il suo territorio, magari sperimentandola per parti, cominciando dalle zone nelle quali sono più forti diseguglianze e disagi. Riguarda certo le dotazioni di servizi di interesse pubblico, ma soprattutto riorganizzazioni e azioni sul “*non costruito*” e sulla qualità dello spazio pubblico. **Napoli** può essere la prima in **Italia** ad avviare un processo – lungo, che la impegnerà per molti anni, ma non per questo da accantonare – finalizzato ad annullare l'idea stessa di periferia.

© Riproduzione riservata