

Connessioni e spazio pubblico nelle città di medie dimensioni. Il caso di Bacoli

GIADA LIMONGI*

Abstract

Questo contributo mira ad analizzare le attuali relazioni interne e verso l'esterno delle città italiane di medie dimensioni a partire dall'analisi delle caratteristiche dei comuni italiani classificati come comuni cintura dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) ed il labile rapporto interno tra spazi pubblici e spazi privati. Attraverso il caso studio di Bacoli, comune cintura della Città Metropolitana di Napoli, verranno identificate le criticità e potenzialità attuali del sistema della mobilità e degli spazi pubblici e le possibilità di rigenerazione e valorizzazione degli spazi pubblici quali attivatori del cambiamento verso modelli di sviluppo sostenibile delle città di medie dimensioni.

Keywords

Spazio pubblico, Città dei 15 minuti, Mobilità sostenibile

Geografie delle Città di medie dimensioni

L'attuale assetto insediativo dell'Italia è frutto della crescita urbana che, già a partire dalla fine del XIX secolo, è stata guidata dallo sviluppo delle principali reti ferroviarie e stradali, dallo svuotamento delle aree rurali e montane e dalla crescita dell'urbanizzazione diffusa (Lanzani e Zanfi, 2020). Ad oggi, tale assetto può essere in parte letto attraverso la classificazione per le aree interne che ha preceduto la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) e la successiva riclassificazione nel 2020 (Figura 1). Nella classificazione SNAI, infatti, i Comuni italiani vengono classificati in funzione del grado di accessibilità ai servizi essenziali in Poli, Poli intercomunali, Comuni cintura, Comuni intermedi, Comuni periferici e Comuni ultraperiferici. In termini assoluti i comuni classificati come Poli e Poli intercomunali sono meno del 5% (339 secondo la prima classificazione del 2014, 241 secondo l'aggiornamento dei criteri nel 2020) e ospitano circa il 37% della popolazione nazionale. Circa il 50% dei comuni italiani, invece, è classificato come area interna, ovvero è rappresentato dai comuni intermedi, periferici e ultraperiferici che ospitano meno del 23% della popolazione nazionale. La restante percentuale, circa il 44% nel 2014 e circa il 48% 2020, è rappresentata dai comuni cintura (Figura 2), molti dei quali di piccole dimensioni (il 62% circa dei comuni cintura ha una popolazione inferiore ai 5000 abitanti, circa il 35% ha una popolazione compresa tra i 5000 e i 25000 abitanti, poco più del 3% ha una popolazione compresa tra i 25000 e i 90000 abitanti) che in totale

*Università di Bari

ospitano circa il 40% della popolazione nazionale. Sebbene non rappresentativa di tutti gli aspetti che riguardano i divari territoriali, questa classificazione fornisce una prima immagine dell'assetto territoriale nazionale in funzione dell'accessibilità ai servizi essenziali (istruzione, sanità, trasporti).

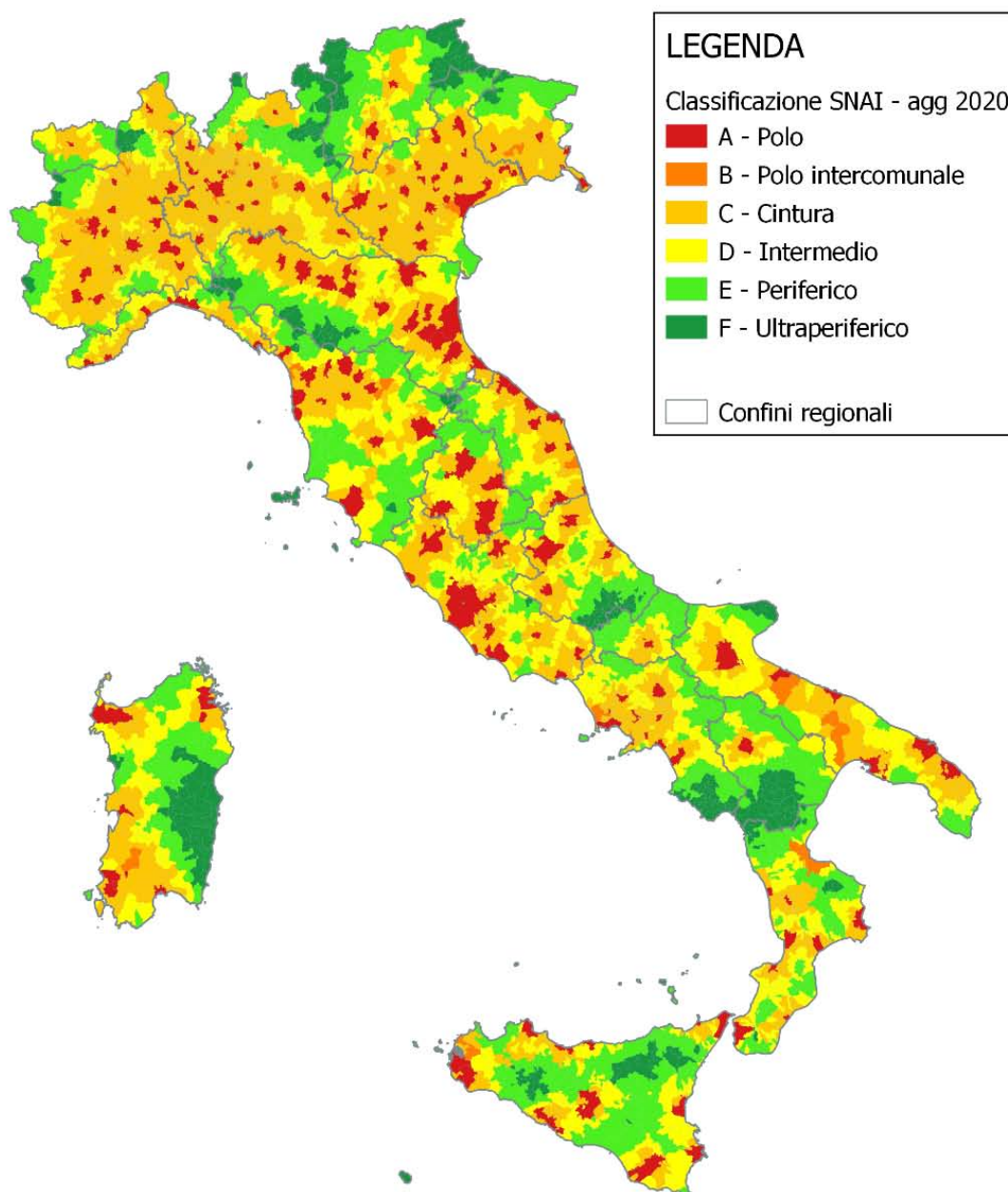


Fig. 1. Classificazione SNAI dei Comuni italiani (2020), database elaborato dal Dipartimento per le Politiche di coesione, "Mappa aree interne 2020", cartografato in ambiente GIS dall'Autrice.

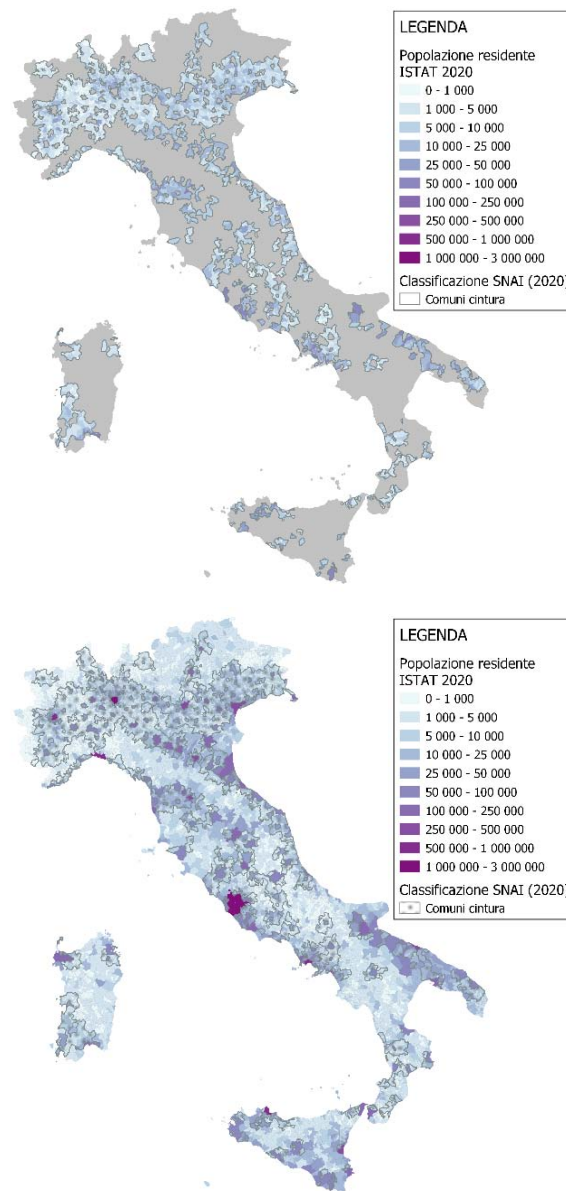


Fig. 2. Classificazione dei Comuni italiani per popolazione residente e confronto con la classificazione SNAI dei comuni Cintura, database elaborato da ISTAT, “Popolazione residente al 1° gennaio 2020”, cartografato in ambiente GIS dall’Autrice

Dalla sovrapposizione tra la classificazione SNAI (2020) e i dati forniti da ISTAT (2019) a livello comunale per gli spostamenti quotidiani della popolazione residente per motivi di studio o lavoro (Figura 3), è possibile osservare una condizione quasi speculare tra poli e poli intercomunali e comuni Cintura: nei poli e poli intercomunali gli spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro avvengono principalmente all’interno dello stesso comune (39% circa per i poli e 25% circa per i poli intercomunali), mentre nei comuni cintura la maggior parte degli spostamenti quotidiani avviene verso l’esterno del comune (39% circa). Per le aree interne, invece, gli spostamenti quotidiani sono complessivamente ridotti per via dei maggiori tempi di percorrenza che spingono la popolazione residente ad alloggiare per più giorni nel comune in cui si recano per motivi di studio o lavoro pur essendo residenti nei comuni di origine.

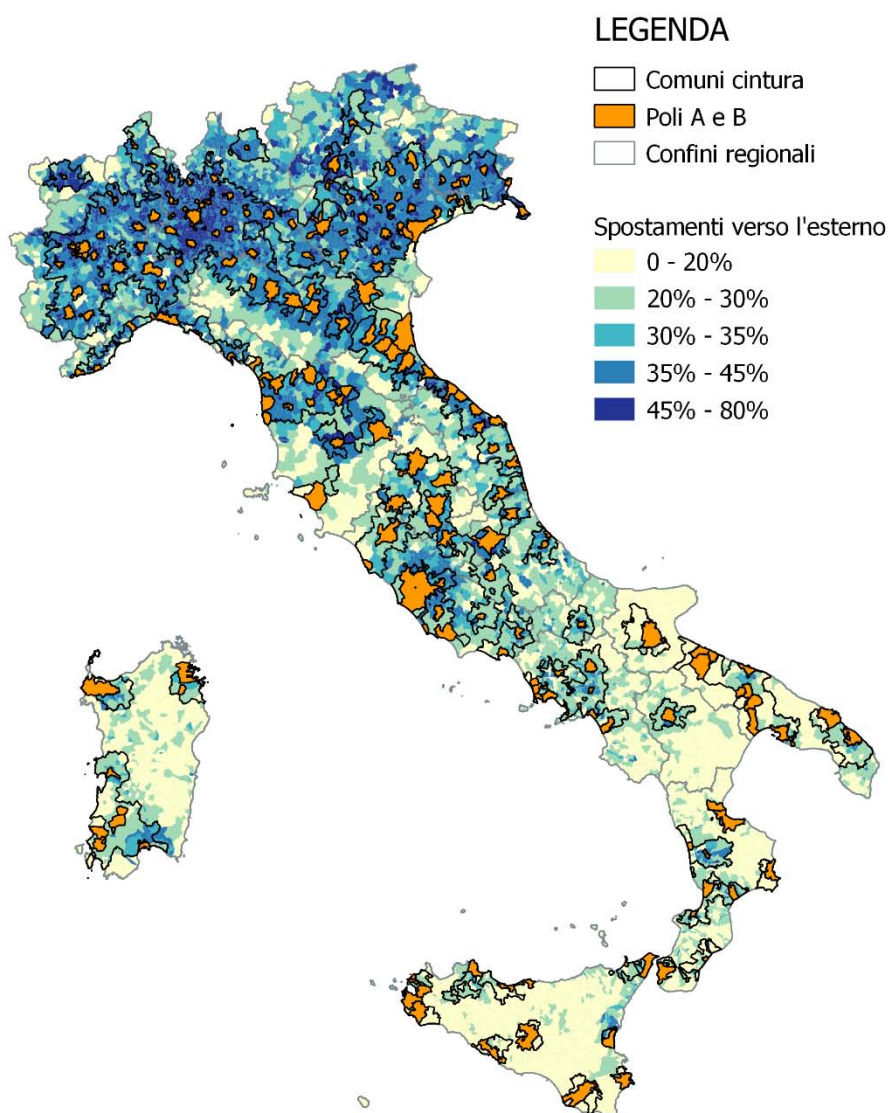


Fig. 3. Classificazione dei Comuni italiani per percentuale di spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro verso l'esterno del comune di residenza e confronto con la classificazione SNAI dei comuni Cintura; database elaborato da ISTAT, "Spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro 2019", e cartografato in ambiente GIS dall'Autrice.

Quest'ultimo aspetto, oltre ad avere conseguenze dirette sul rapporto di dipendenza tra comuni cintura e poli, ha anche conseguenze indirette sul rapporto spazio pubblico-spazio privato. Mentre il primo, in un'ottica sistemica, può essere letto come relazione del sistema urbano con l'esterno, il secondo riguarda le relazioni interne al sistema stesso. La stretta dipendenza dei comuni cintura dai poli si traduce infatti in una grande domanda di mobilità extraurbana ancora troppo poco orientata verso modelli sostenibili (Carminucci et al., 2020). Infatti, secondo il XIX Rapporto sulla mobilità degli italiani (Isfort, 2022), nel 2021 la domanda di mobilità extraurbana di medio raggio è soddisfatta all'87% dalle auto.

Ciò che generalmente caratterizza i comuni cintura è la maggiore frammentazione urbana e dispersione abitativa. Mentre per i poli l'indice di dispersione delle abitazioni

non supera lo 0,2, nei comuni cintura questo assume valori anche superiori allo 0,8¹. A ciò è associata una maggiore centralità degli spazi individuali e abitativi a discapito degli spazi pubblici che, più che fungere da rete per le relazioni fisiche e sociali, ne colma i vuoti configurandosi come spazio in attesa (Ghel, 2011).

È dunque possibile riconoscere, a partire dalle criticità analizzate, i due aspetti verso cui il governo del territorio può orientare politiche e strategie che riguardano la valorizzazione degli spazi pubblici quali spazi di prossimità e la transizione verso le forme di mobilità sostenibile (Allam *et al.*, 2021). I due aspetti, per quanto possano essere analizzati separatamente, mantengono un comune denominatore che riguarda la sempre crescente polarizzazione dei servizi e delle attività economiche e culturali: da un lato, il problema riguarda il sistema della mobilità verso i Poli, dall'altro l'impoverimento delle economie di quartiere e delle logiche di prossimità. Dunque, pur necessitando di strumenti e azioni diversi, tali questioni richiedono strategie condivise e inquadrate in piani e politiche che mirano a ripensare l'intero assetto dei territori di cintura: ripensare i sistemi di mobilità attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, pianificare e progettare la città pubblica attraverso una migliore rifunzionalizzazione dello spazio pubblico quale attivatore di modelli alternativi o, almeno, complementari al monocentrismo.

Il Comune di Bacoli, comune cintura della Città Metropolitana (CM) di Napoli, rappresenta un interessante caso studio sia per approfondire le problematiche connesse alla perdita di relazioni tra spazi pubblici e privati nella città e alle criticità connesse alle dipendenze tra poli e comuni cintura, sia per individuare le potenzialità del territorio e degli strumenti di governo del territorio attraverso cui poter innescare processi di rigenerazione e valorizzazione delle città di medie dimensioni.

Connessioni, spazio pubblico e prossimità

Ciò che emerge dai dati analizzati nella precedente sezione è, da un lato, la persistente dipendenza dei comuni cintura dai poli e la conseguente necessità di spostamenti quotidiani che avvengono prevalentemente in automobile, dall'altro l'indebolimento delle connessioni fisiche e sociali internamente ai comuni cintura e che riguardano il rapporto tra spazio pubblico e spazio privato. Queste criticità sono state ampiamente affrontate nella lettura delle città durante la crisi pandemica e nelle pratiche avviate durante la ripresa post-pandemica, anche se spesso con riferimento alle grandi città e ai loro quartieri: la Città dei 15 minuti rappresenta un riferimento fondamentale che incorpora il concetto di prossimità, fondamentale per ridurre la domanda di spostamenti e conseguentemente le emissioni di gas serra, e al tempo stesso vuole riattribuire centralità agli spazi pubblici attraverso la loro qualità e multifunzionalità (Moreno *et al.*, 2021). Sebbene le buone pratiche ispirate al principio della Città dei 15 minuti riguardino maggiormente le grandi città (ad esempio, Berlino, Parigi, Melbourne, Portland) (Pozoukidou and Chatziyianaki, 2021), il contesto italiano è caratterizzato da una grande rete di centri di medie dimensioni che, così come le grandi città, necessitano di politiche e strategie volte a rafforzare le connessioni interne e a rendere più sostenibili quelle verso l'esterno per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati

¹ Urban Index, Indicatori per le Politiche Urbane. Indicatori elementari per le politiche urbane>Ambiente costruito e spazio aperto. Dati forniti dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e disponibili al link: <https://www.urbanindex.it/ambiti/> (ultimo accesso: 22/09/2023).

dall'Agenda 2030 e ripresi dalla Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, ed in particolare l'obiettivo strategico nazionale "III.3 Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni" correlato al Goal 11 "Città sostenibili".

Per raggiungere tali obiettivi è necessario individuare aspetti di criticità e potenzialità degli elementi del territorio e degli strumenti di governo del territorio esistenti per comprendere quanto la spinta al cambiamento nella fruizione sostenibile delle città e, in particolare, dello spazio pubblico debba essere perseguita attraverso un sistema di politiche, strategie ed azioni multi-scalari e intersettoriali: dalla pianificazione d'area vasta al progetto dello spazio pubblico.

In particolare, attraverso l'applicazione al caso studio di Bacoli, tale analisi viene condotta a scala metropolitana per identificare aspetti critici e potenzialità del sistema della mobilità da e verso il Capoluogo e a scala comunale per identificare aspetti critici e potenzialità del sistema degli spazi pubblici e dei servizi esistenti e previsti dal Piano Urbanistico Comunale.

Bacoli: connessioni e relazioni esterne

Bacoli è uno dei comuni cintura della CM di Napoli situato nell'area nord-occidentale dei Campi Flegrei. La CM di Napoli, la più piccola tra le CM italiane per estensione territoriale (1 171 km²), ma prima per densità di popolazione (circa 2 500 ab/km²), è costituita prevalentemente da comuni cintura (circa l'80%) gravitanti sui pochi poli (4) e poli intercomunali (3) (Figura 4).

Il territorio del Comune di Bacoli unitamente a quello del Comune di Monte di Procida formano una penisola la cui accessibilità via terra dipende esclusivamente dal Comune di Pozzuoli attraverso due assi stradali principali a nord e a nord-est e dalla linea metropolitana Cumana che collega il centro storico di Napoli con i comuni di Pozzuoli e Bacoli. La seconda linea metropolitana, la Circumflegrea, che si estende dal centro storico di Napoli verso la periferia nord-occidentale e attraversa i comuni di Quarto e Pozzuoli per raggiungere il suo capolinea a Bacoli, ha da tempo ridotto la tratta finale che termina nel comune di Pozzuoli. La carenza del sistema di trasporto su ferro e di quello pubblico su gomma e il congestionamento stradale, dovuto sia alla scarsa ridondanza dei collegamenti stradali che al prevalente utilizzo del mezzo di trasporto privato, rappresentano per il territorio un'ulteriore criticità soprattutto durante i giorni festivi e la stagione estiva per la presenza di servizi di balneazione che attraggono grandi flussi dal vicino Capoluogo e dai comuni limitrofi. A ciò consegue, infine, una grande richiesta di spazi adibiti alla sosta (Brown, 2003) a discapito di altre funzioni pubbliche.

A completamento di questo primo quadro descrittivo delle criticità del sistema della mobilità e dell'accessibilità dell'area occorre sottolineare la natura geologica dei Campi Flegrei, una caldera vulcanica in stato di quiescenza la cui Zona Rossa individuata nel 2014 dal Dipartimento di Protezione Civile e dalla Regione Campania comprende i comuni di Bacoli, Monte di Procida, Pozzuoli, Quarto, Giugliano in Campania e Napoli. Il piano di allontanamento per l'area dei Campi Flegrei prevede l'evacuazione di circa 500 mila abitanti della zona rossa in 72 ore individuando come unica modalità di allontanamento quella stradale. Analizzando l'attuale assetto della rete stradale e la distribuzione dei *Gates* previsti per l'evacuazione (Figura 5), si osserva la ancora minore

accessibilità del Comune di Bacoli (e del Comune di Monte di Procida che da esso dipende) in rapporto alle aree strategiche per la gestione delle emergenze (Galderisi *et al.*, 2021).

A scala metropolitana, il sistema della mobilità viene analizzato dal Piano Strategico Metropolitano (PSM) 2020-22 in relazione alla funzione strategica della CM nel contesto europeo e nazionale e in relazione alle infrastrutture stradali, ferroviarie e marittime esistenti. Dal punto di vista delle azioni strategiche, il PSM considera il sistema della mobilità quale elemento necessario alla valorizzazione del patrimonio culturale (Asse A1) – attraverso la manutenzione e potenziamento delle reti viarie esistenti (Azione A.1.2), la promozione di reti di mobilità sostenibile (A.1.3), e il potenziamento del sistema pubblico locale (A.1.4) – e al contenimento del consumo di suolo e la salvaguardia e valorizzazione delle risorse (Asse B1) – attraverso la pianificazione territoriale e scala metropolitana e l’approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) (Azione B.1.1).

In particolare, il PUMS metropolitano, adottato nel 2022, punta al potenziamento delle linee ferroviarie e metropolitane esistenti e al completamento di quelle in progetto o in corso di realizzazione soprattutto laddove, come nel caso dell’area flegrea, il grado di accessibilità risulta ridotto.

Infine, in sinergia con il PSM, la CM ha approvato nel 2020 le “Linee di indirizzo per la redazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM)” che individuano i temi prioritari per la governance assunta dalla CM partendo dalla revisione ed aggiornamento del quadro conoscitivo della precedente proposta di Piano Territoriale di Coordinamento (PTC). Dai documenti finora disponibili, è possibile osservare che tra gli obiettivi dichiarati vi è la necessità di riorganizzare l’assetto insediativo in chiave policentrica riequilibrando la distribuzione di funzioni e servizi anche a vantaggio di un decongestionamento del sistema della mobilità e la conseguente riduzione di emissioni e inquinamento, attraverso il potenziamento di poli multifunzionali ed il miglioramento del sistema di mobilità pubblica e delle altre forme di mobilità sostenibile.

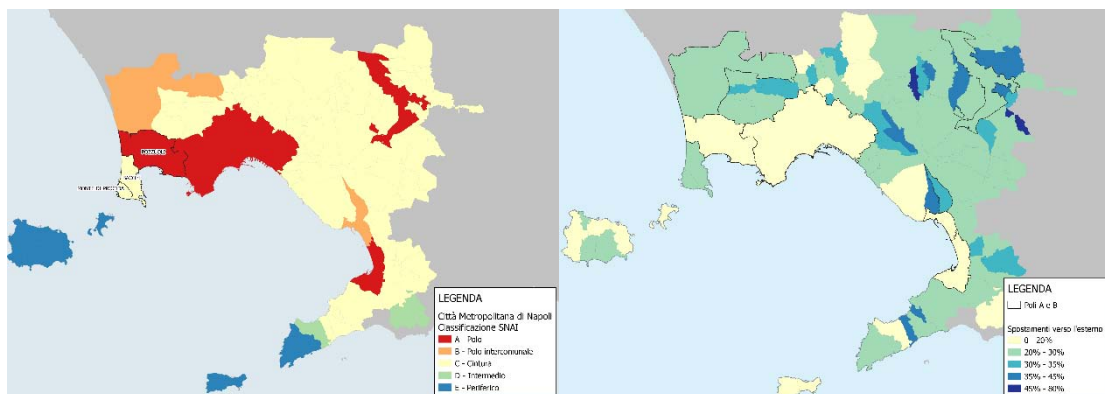


Fig. 4. Classificazione SNAI dei Comuni della CM di Napoli e percentuale di spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro verso l’esterno del comune di residenza; database elaborato da ISTAT, “Spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro 2019”, cartografato in ambiente GIS dall’Autrice.

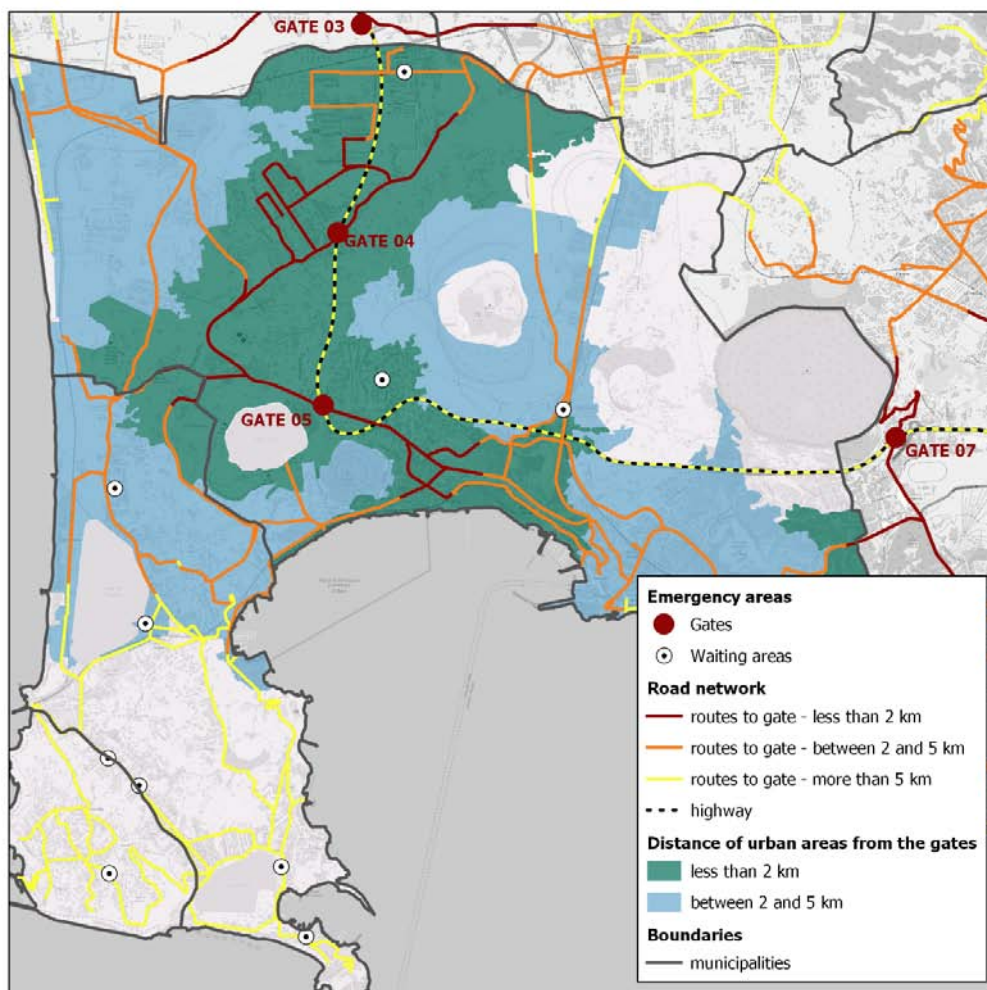


Fig. 5. Livelli di accessibilità ai *Gates* previsti dal piano di allontanamento per la zona rossa dei Campi Flegrei. Fonte: Galderisi *et al.*, 2021.

Bacoli: il sistema dello spazio pubblico

Come già osservato, il rafforzamento della multifunzionalità è fondamentale sia per ridurre la domanda di spostamenti che per riattribuire centralità agli spazi pubblici. Con riferimento al caso di Bacoli, il sistema degli spazi pubblici e dei servizi alla residenza è stato analizzato con riferimento sia alle dotazioni esistenti che a quelle previste dal Piano Urbanistico Comunale (PUC) adottato nel 2021 e approvato nel 2024 (Figura 6).

I servizi sono concentrati nei principali punti di aggregazione che presentano anche punti di interesse e di rilevanza storica architettonica e archeologica. Ad esempio, nel centro storico è presente il sito archeologico di Cento Camerelle e della Piscina Mirabilis, impianto idrico di epoca romana; a Baia, oltre ad altre emergenze archeologiche, è presente il parco archeologico sommerso dell'omonima città romana e l'impianto delle terme romane; al Fusaro è presente il Parco Borbonico che ospita la Casina Vanvitelliana. In ognuna delle zone riportate in figura 6, infine, sono presenti spazi di aggregazione in alcuni casi da valorizzare: piazze, aree portuali, lungomari e lungolaghi, ville comunali e

piccole aree verdi. Il PUC, inoltre, individua tra gli obiettivi prioritari il rafforzamento delle connessioni tra i diversi nuclei individuati attraverso una rete di percorsi ciclo-pedonali volti anche alla valorizzazione delle reti verdi lungo la costa e i laghi e delle connessioni verso l'esterno del comune attraverso il potenziamento della linea metropolitana in accordo con gli strumenti sovraordinati. Infine, il PUC riconosce la necessità di ridare centralità al sistema degli spazi pubblici anche attraverso la valorizzazione del patrimonio culturale quale motore per una nuova vitalità diffusa.

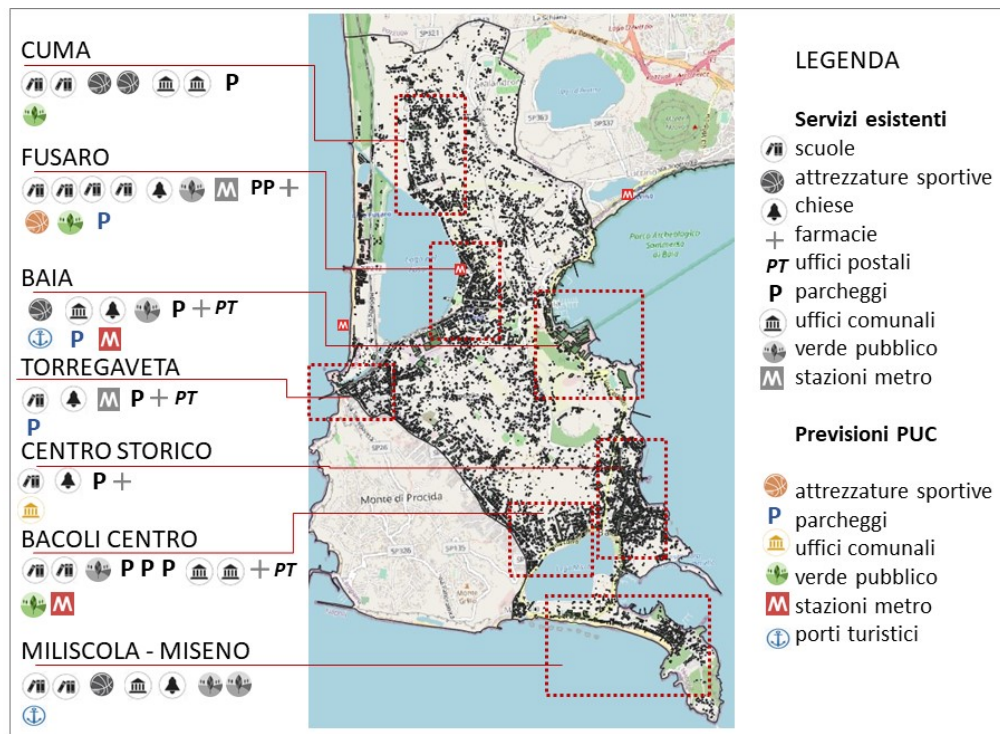


Fig. 6. Dotazioni e servizi esistenti e previsioni del PUC, elaborato da OpenStreetMap e dai documenti di piano, cartografato in ambiente GIS dall’Autrice. Le previsioni del PUC sono state ricavate dagli elaborati cartografici allegati al Piano adottato nel 2021.

Bacoli: attivare il potenziale della prossimità

A partire dall’analisi dei servizi e dalla loro concentrazione nelle diverse frazioni indicate in figura 6, è possibile eseguire un’analisi di prossimità attraverso gli strumenti di *network analysis* in ambiente GIS². L’analisi viene eseguita considerando la rete stradale esistente e accessibile dai pedoni che si dirama a partire dal punto di aggregazione principale di ogni frazione. La figura 7 mostra le aree raggiunte a piedi entro 15 minuti a partire dai punti di aggregazione considerando una velocità di 4 km/h.

Da una successiva sovrapposizione della rete stradale con gli edifici, si osserva che circa il 53% di questi rientra nel raggio del tracciato percorribile a piedi in 15 minuti. Gli esiti

² La *network analysis* consente di calcolare e visualizzare l’area servita a partire da un determinato punto entro un dato intervallo di tempo o una data distanza. Dati i punti di partenza e i percorsi, l’analisi calcola tutti i percorsi possibili entro l’intervallo prefissato e definisce un’area di servizio per ogni punto di partenza.

di questa analisi consentono di affermare che la parziale prossimità dei diversi nuclei rappresenta una importante potenzialità per avviare processi di rigenerazione diffusa e di valorizzazione degli spazi pubblici.

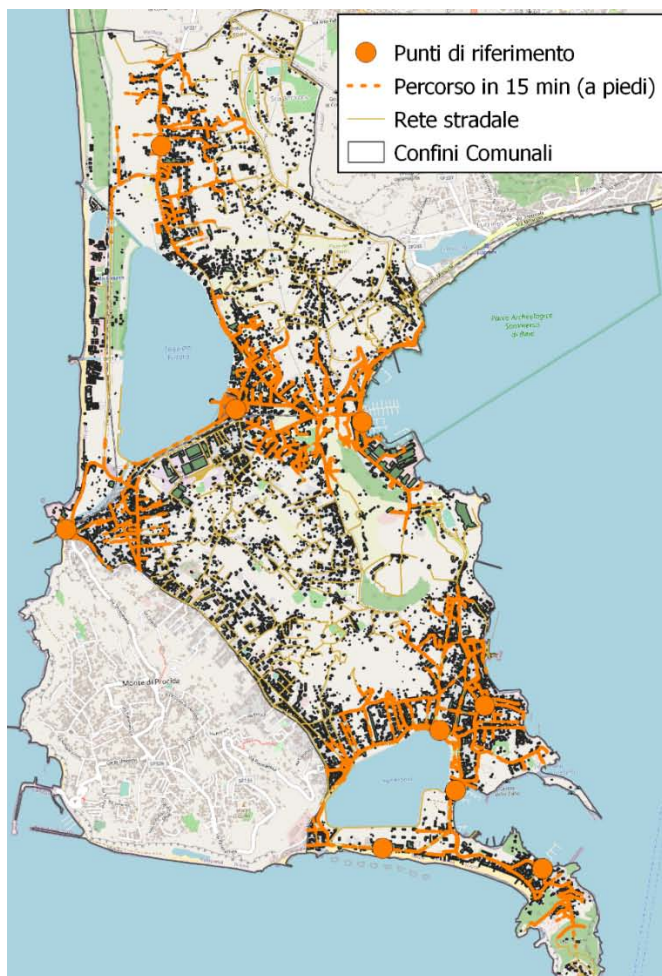


Fig. 7. Risultati dell'analisi di prossimità: percorsi percorribili a piedi in 15 minuti a partire dai principali punti di aggregazione, elaborato da OpenStreetMap e cartografato in ambiente GIS dall'Autrice.

Occorre però sottolineare che tale processo di rigenerazione richiede un doppio binario di azione che da un lato porta all'attuazione delle strategie previste dal PUC e dall'altro all'avvio di una importante fase di discussione e collaborazione tra istituzioni e *stakeholders* necessaria ad affermare l'importanza e il ruolo degli spazi pubblici nello sviluppo socio-economico e culturale di un territorio. Infatti, sul territorio sussistono alcune criticità connesse all'uso e gestione di aree pubbliche. Si tratta in particolare di aree demaniali statali (demanio marittimo e demanio ramo difesa) e comunali (aree lacustri) e aree limitrofe adibite ad attività di balneazione e attività connesse quali gli spazi per la sosta e alla ricezione turistica, ma anche cantieri navali e aree militari che rappresentano un mosaico di spazi negati alla pubblica fruizione e che, contribuendo alla frammentazione del tessuto urbano, rappresentano un ostacolo alla fruizione sostenibile e di prossimità dello spazio pubblico. Negli ultimi anni, molte delle iniziative pubbliche hanno riguardato la riconversione di spazi negati e la loro rigenerazione ambientale e

sociale. Per alcune di queste aree il processo di riconversione e rigenerazione è stato graduale, avviato e guidato dall'amministrazione locale, ma divenuto efficace solo grazie al graduale riconoscimento di beni comuni da parte della comunità e alla loro fruizione virtuosa. Due esempi sono il Parco Cerillo, acquisito dal Comune e gestito da una cooperativa sociale che ne garantisce la fruizione e la manutenzione ospitando diverse funzioni (una biblioteca, orti urbani, un agribar, spazi per attività sportive e laboratori), e Villa Ferretti, bene confiscato e di proprietà del Comune che garantisce la fruizione del parco e della spiaggia ed ha affidato all'Università l'utilizzo e la gestione dell'edificio. Parallelamente agli interventi puntuali, altre azioni diffuse hanno riguardato la rigenerazione delle aree lacustri e costiere: dalla rimozione di barriere fisiche all'accesso del litorale e di demolizione di edifici abusivi alla sistemazione di alcune fasce lungo i due laghi incentivandone anche la fruizione per gli sport acquatici.

La riattribuzione della funzione pubblica ad aree da tempo sottratte ad essa implica, dunque, un processo di collaborazione delle istituzioni locali con la comunità volto ad incentivare un uso responsabile e virtuoso dello spazio pubblico anche quale motore di una nuova crescita socio-economica. È infatti utopistico pensare che per favorire relazioni di prossimità possa essere sufficiente la sola azione pubblica che, seppur imprescindibile, deve essere consapevole del suo duplice ruolo di attivatore del cambiamento e di mediatore nel garantire un equilibrio tra le esigenze espresse da una platea eterogenea di *stakeholders*. In contesti come quello di Bacoli, una sorta di equilibrio può essere raggiunto sperimentando usi temporanei e multifunzionalità che permettano di incentivare la presenza di attività private e servizi, anche per favorire una gestione condivisa del patrimonio.

Conclusioni

Bacoli rappresenta un caso certamente particolare, ma comunque emblematico della condizione attuale e del prossimo futuro delle città di medie dimensioni. Il modello monocentrico basato sulla concentrazione di polarità commerciali, direzionali e ricreative nei grandi poli rende le città di cintura dipendenti da tali poli, che già faticano a soddisfare i bisogni dei residenti sia in termini di disponibilità e gestione dei servizi che di domanda di alloggi.

La forte domanda di spostamenti verso le grandi città e i principali attrattori, per lo più soddisfatta attraverso l'utilizzo del mezzo di trasporto privato, pone due questioni fondamentali e interconnesse: la prima riguarda l'incentivo di forme di mobilità collettiva e sostenibile per garantire una migliore accessibilità ai grandi poli di servizi, la seconda riguarda una riorganizzazione dello spazio pubblico quale luogo del benessere individuale e collettivo entro cui incentivare servizi ed economie di prossimità (BiSP, 2013).

Se la prima questione va affrontata ad una scala sovracomunale, principalmente attraverso strumenti generali e settoriali (PSM, PTM, PUMS) anche in grado di superare la logica dell'accentramento delle funzioni in poli per il commercio, i servizi territoriali o le attività ricreative in zone non servite dalle reti di mobilità pubblica, la seconda richiede non solo una visione data dagli strumenti di pianificazione e governo del territorio, ma anche da una forte azione di co-esplorazione e riconoscimento del valore dei luoghi della vita collettiva e di collaborazione nella loro trasformazione, gestione e fruizione che coinvolga tutti gli attori della città e che provi a superare gli ostacoli

connessi all'indisponibilità di risorse pubbliche – non solo economiche – per la gestione del patrimonio, le dinamiche di trasformazione del territorio guidate quasi esclusivamente da interessi economici privati, ma anche la difficoltà nell'avviare efficaci azioni di collaborazione tra soggetti pubblici e soggetti privati. Il cambiamento richiede, dunque, un doppio binario di azione, una forte guida politico-istituzionale attraverso un insieme di azioni inquadrato in strategia integrate e multi-scalari e un dialogo continuo con le comunità per far sì che i cambiamenti vengano accolti e perseguiti.

Il caso di Bacoli è stato quindi utile sia per analizzare le criticità comuni a molte realtà italiane e tra loro concatenate, ovvero la dipendenza dai grandi poli e il progressivo sfaldamento delle connessioni interne a discapito di spazi pubblici con grandi potenzialità; sia per individuare opportunità per il ripensamento dei modelli urbani monocentrici e autocentrici attraverso la condivisione di strategie tra strumenti per il governo del territorio multi-scalari, la complementarità di azioni multi-settoriali e le politiche di trasformazione e gestione dello spazio pubblico.

Bibliografia

Allam Z., Moreno C., Chabaud D. and Pratlong F. (2021), *Proximity-Based Planning and the “15-Minute City”*: A Sustainable Model for the City of the Future, in Brinkmann R. (edited by), *The Palgrave Handbook of Global Sustainability*, Cham, Springer.

BiSP, Associazione Biennale Spazio Pubblico (2013), *Carta dello Spazio Pubblico*, Roma.

Brown L. R. (2003), *Redesigning cities for people: Car-centered urban sprawl*, in Brown L. R. (edited by), *Eco-Economy: Building an Economy for the Earth*, Washington, Earthscan.

Carminucci C., Procopio M. e Trepiedi, L. (2020), *17° Rapporto sulla Mobilità degli Italiani. Tra gestione del presente e strategie per il futuro*, Isfort, <https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf>.

Galderisi A., Guida G. and Limongi L. (2021), *Emergency and spatial planning towards cooperative approaches*, in “TeMA-Journal of Land Use, Mobility and Environment”, pp. 73-92.

Gehl, J. (2011), *Life Between Buildings. Using Public Space*, London, Island Press.

Isfort (2022), *19° Rapporto sulla mobilità degli italiani. Principali risultati*, https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2022/12/19-Rapporto_mobilita_italiani_Sintesi.pdf

Lanzani A. e Zanfi F. (2020). *L'avvento dell'urbanizzazione diffusa: crescita accelerata e nuove fragilità*, in De Rossi A. (a cura di), *Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Roma, Donzelli.

Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C. and Pratlong F. (2021). *Introducing the “15-Minute City”*: Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities, in “Smart Cities”, 4(1), pp. 93-111.

Pozoukidou G. and Chatziyiannaki Z. (2021). *15-Minute City: Decomposing the new urban planning utopia*, in “Sustainability”, 13(2).

