

Francesco Alberti¹, Antonella Radicchi²

¹ Dipartimento di Architettura, Università degli studi di Firenze, Italia

² Istituto di Pianificazione Urbana e Regionale, Università Tecnica di Berlino, Germania

francesco.alberti@unifi.it

antonella.radicchi@tu-berlin.de

Abstract. Il presente contributo illustra i risultati di un'analisi critica del concetto di *15-Minute City*, a partire dalla comparazione fra tre casi studio: *la ville du quart d'heure* di Parigi, il piano *Superilla* a Barcellona e il programma *Piazze Aperte* di Milano. L'analisi comparativa è effettuata attraverso la lente del modello teorico e paradigma progettuale del *civic design/capital web* ed ha lo scopo di evidenziare limiti e potenzialità di questi modelli e orientare future direzioni di ricerca e sperimentazione nel perseguimento degli obiettivi di transizione eco-sociale dei sistemi urbani.

Parole chiave: Spazio pubblico; Prossimità; Progetto urbano; Sostenibilità; Mobilità.

Introduzione

A seguito delle restrizioni alla libera circolazione delle persone imposte dai governi nazionali per contrastare la pandemia da COVID-19, proposte di riforma urbana basate sulla valorizzazione delle relazioni di prossimità, già oggetto di riflessioni disciplinari e di sperimentazioni pilota in risposta a una domanda sociale preesistente all'emergenza, hanno trovato larga eco tanto nelle riviste scientifiche che sui media internazionali, guadagnandosi spazio nel dibattito pubblico soprattutto in alcuni paesi, come l'Italia, la Francia e la Spagna, particolarmente colpiti dalla crisi. La declinazione più famosa di questo principio, inserita nell'*Agenda for a green and just recovery* delle città aderenti alla rete C40 – *Cities Climate Leadership Group*, è la *15-Minute City* o *complete neighborhood* – «whereby all city residents are able to meet most of their needs within a short walk or bicycle ride from their homes» (C40, 2021). Tale definizione richiama quella del *20-minute-neighborhood*, modello di organizzazione urbana fondato sulla relativa autonomia funzionale dei quartieri, collegati fra loro da un sistema di trasporto pubblico, che informa gli strumenti di pianificazione di due città

del gruppo C40, Portland e Melbourne. I concetti chiave sottesi a questo approccio non sono certo nuovi nella cultura urbanistica e delle discipline contigue: basti pensare al *Neighborhood Unit*, definito da Clarence Perry nel 1929, alla teoria delle località centrali di Walter Christaller (1933), agli studi sulla prossimità di Edward Th. Hall (1966) applicati alla lettura degli spazi urbani, alle ricerche sulla scala umana avviate da Jan Gehl già negli anni '70, al principio del *transit oriented development* (Calthorpe, 1993) da cui discende il *20-minute-neighborhood*. Il punto è se la loro riproposizione possa effettivamente rispondere alle istanze di sostenibilità e inclusione sociale rilanciate nel dibattito sulla città post-Covid. Con uno sguardo retrospettivo è possibile riconoscere come, da un lato, le esperienze di unità di vicinato sviluppate nell'ambito di programmi di housing sociale (ad esempio, alcuni progetti di edilizia popolare realizzati in Italia negli anni '50-'70) abbiano al contrario dato luogo a quartieri segregati, che nel tempo hanno visto diminuire, anziché aumentare, la dotazione di servizi e la qualità e vivibilità degli spazi comuni; mentre dall'altro, la costruzione di quartieri urbani, progettati per il mercato secondo criteri di sostenibilità ambientale, *mixité* funzionale e *place-making*, abbia spesso prodotto effetti gentrificanti insostenibili sotto il profilo sociale (secondo una critica ricorrente – es. Smith, 2002 – è questo il caso dei quartieri realizzati in Nord America secondo i principi del *New Urbanism*). Sullo sfondo di tali considerazioni, il presente contributo propone un'analisi critica della *15-Minute City* a partire dalla comparazione fra tre casi studio ritenuti particolarmente significativi nel contesto europeo, al fine di evidenziarne limiti e potenzialità nel perseguire gli obiettivi di transi-

The Proximity City: a comparative analysis between Paris, Barcelona and Milan

Abstract. This paper presents the results of a critical analysis of the *15-Minute City* concept, developed through a comparative analysis of three case studies: the *ville du quart d'heure* in Paris, the *Superilla* plan in Barcelona and the *Piazze Aperte* programme in Milan. This comparative analysis is addressed through the lens of the theoretical and design paradigm of *civic design/capital web* and aims to highlight the limits and potential of these models and inform future research directions to pursue the eco-social transition of urban systems.

Keywords: Public space; Proximity; Urban planning; Sustainability; Mobility.

Introduction

With the limitations on circulation imposed by national governments to counteract the COVID-19 pandemic, proposals for rethinking urban models

based on the enhancement of proximity relations have gained momentum in disciplinary and public debates, especially in European countries highly affected by the COVID-19 pandemic, such as Italy, Spain and France. However, proposals for urban reform based on the enhancement of proximity-based relationships was already under scrutiny and had been tested largely in response to social demands that occurred prior to the COVID-19 pandemic. A notable example of this principle, included in the *Agenda for a Green and Just Recovery* released by the C40 network – the *Cities Climate Leadership Group* – is the *15-Minute City* (or *complete neighbourhood*) «whereby all city residents are able to meet most of their needs within a short walk or bicycle ride from their homes» (C40, 2021). This definition recalls that of the *20-minute neighbourhood*, which

guides the development plans of two cities in the C40 group – Portland and Melbourne – and, similarly, implies the functional autonomy of neighbourhoods connected by a public transportation system.

The key concepts underlying these urban models are rooted in urban planning history and related disciplines. Examples are the neighbourhood unit defined by Clarence Perry in 1929, the theory of central locations by Walter Christaller (1933), the proxemics theory of Edward Hall (1966) applied to the understanding of the urban environment, studies on the human scale developed by Jan Gehl in the 1970s and the transit-oriented development model (Calthorpe, 1993), from which the *20-minute neighborhood* is derived. The open question is whether the revival of such concepts can actually address the sustainability and inclu-

MACRO-CRITERION	CRITERION
Administrative management and governance	Administrative management Participation
Planning and implementation	Program / Vision Planning level Urban concepts Implementation Urban design approach
Impact	Environmental impact Social Economic impact

zione eco-sociale dei sistemi urbani: *la ville du quart d'heure* di Parigi, il piano *Superilla* a Barcellona e il programma *Piazze Aperte* di Milano.

Metodologia

La comparazione dei casi studio è stata preceduta da una *survey* bibliografica volta a ricostruire l'evoluzione del concetto di prossimità urbana nel '900 e identificarne le principali applicazioni contemporanee in Europa e Nord America (Alberti and Radicchi, 2021). La selezione dei casi studio si è quindi basata sui seguenti criteri: appartenenza delle città all'UE e alla rete C40, dimensioni urbane equiparabili in termini di superficie e popolazione superiore al milione di abitanti; inoltre, tutte e tre le città hanno avviato, quasi in parallelo, iniziative su parti consolidate in cui il tema della prossimità urbana è stato declinato, seppure con modalità differenti, per implementare la *15-Minute City*. Il metodo comparativo è stato scelto perché permette di evidenziare convergenze e dissonanze nella traduzione dell'impianto teorico della *15-Minute City* in programmi e strumenti di piano/progetto. Il *framework* analitico su cui si basa la comparazione è incentrato su tre macro-criteri: gestione amministrativa e *governance*, pianificazione e attuazione, impatto (Tab. 1).

Parigi

La ville du quart d'heure è uno degli obiettivi strategici del programma *Paris en Commun* con cui Anne Hidalgo è stata confermata sindaco di Parigi nel 2020. Il programma rilancia in chiave politica la visione di "cronourbanistica" teorizzata nel 2016 da Carlos Moreno, fondata sull'assunto che la qualità della vita in città è condizionata dai ritmi urbani e inversamente

proporzionale al tempo impiegato nel trasporto, soprattutto in automobile (Moreno *et al.*, 2021). Da qui la proposta di recuperare dalla città tradizionale un modello organizzativo basato su "quartieri-villaggio", attraverso un massiccio decentramento dei servizi, la drastica riduzione del traffico motorizzato a favore della mobilità attiva, lo sviluppo del commercio di vicinato, l'incremento delle aree verdi e di spazi pubblici inclusivi (Nieuwenhuijsen, 2021). L'obiettivo a lungo termine è contenere entro 15 minuti a piedi o 5 in bicicletta gli spostamenti necessari a qualsiasi residente per accedere alle sei funzioni urbane essenziali: abitare, lavorare, fare acquisti, curarsi, istruirsi e ricrearsi (Fig. 1) (Moreno *et al.*, 2021). Le azioni di breve e medio periodo riguardano in particolare la scuola, vista come la *capitale du quartier*, il suo principale motore propulsivo. Esse prevedono, da un lato, la pedonalizzazione e riqualificazione dei tratti stradali davanti agli edifici scolastici (*rues aux écoles*) e, dall'altro, l'apertura dei cortili interni al di fuori dell'orario delle lezioni per ospitare attività di quartiere. Un primo progetto sperimentale in tal senso, denominato Oasis, ha consentito di riconvertire con fondi europei 10 cortili scolastici pavimentati in asfalto – a cui è seguita una seconda *tranche* di 35 – in aree verdi, con il duplice scopo di mitigare gli impatti climatici e rafforzare la coesione sociale (EC, 2021; Ville de Paris, 2021). Il programma prevede inoltre forme di democrazia partecipata, quali consul-

siveness issues that have arisen in the debate on the post-COVID city. If we look back at the neighbourhood units developed in the context of social housing programmes (for example, those implemented in Italy from the 1950s to the 1970s), we can see that they have instead sometimes reinforced social segregation processes, gradually reducing public and private services and degrading the quality and liveability of public spaces. On the other hand, the market-led development of urban neighbourhoods built according to environmental sustainability, functional mixité and place-making criteria have often resulted in gentrification processes that are not socially sustainable (according to widespread criticism – e.g., Smith, 2002 – this is especially the case for the neighbourhoods built in North America following New Urbanism principles). Against this backdrop,

this paper outlines a critical analysis of the *15-Minute City* model developed through a comparative analysis of three case studies: the *ville du quart d'heure* in Paris, the *Superilla* plan in Barcelona and the *Piazze Aperte* programme in Milan – to highlight the limits and potential of these models and inform future research directions to pursue the eco-social transition of urban systems.

Methods and materials

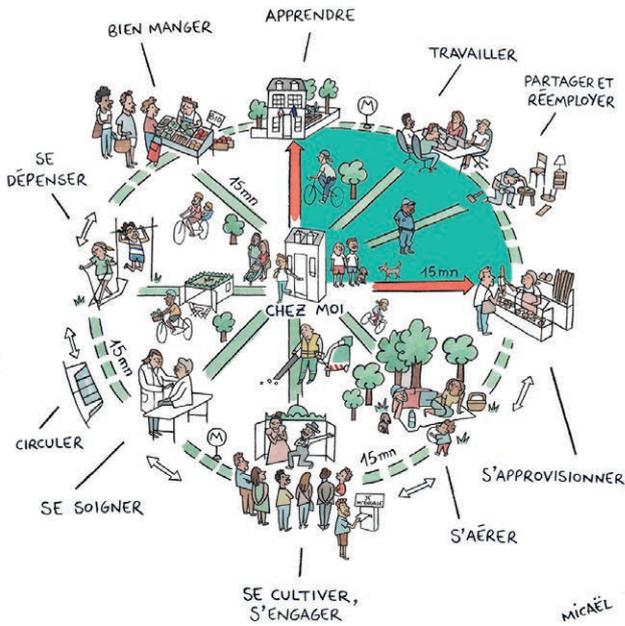
Initially, a preliminary literature review was conducted to trace the historical trajectory of the concept of urban proximity from the early 1900s up to the present day in Europe and North America (Alberti and Radicchi, 2021). The three case studies were then selected based on the following criteria: they had to belong to the European context and the C40 network; the city size in

terms of surface area and demography (population size of over one million); the adoption and implementation of programmes relating to the *15-Minute City* model within the established city. The comparative case study analysis method was chosen as it highlights the similarities and differences in the translation of the *15-Minute City* theoretical framework through urban plans and design projects. For the development of the comparative analysis, an analytical framework composed of three macro-criteria was applied: administrative management and governance, planning and implementation and impact (Tab. 1).

Paris

The ville du quart d'heure is one of the strategic objectives included in the *Paris en Commun* programme, which Anne Hidalgo used when she ran for

a second term as Mayor of Paris in 2020. Hidalgo's programme revives the vision of "chron-urbanism" theorised by Carlos Moreno in 2016 and is based on the assumption that the quality of life in cities is affected by urban rhythms and is inversely proportional to the time spent commuting, especially by car (Moreno *et al.*, 2021). Hence, the proposal aims to borrow from the tradition of European cities an urban model structured around "villages-neighbourhoods", promoting the large-scale decentralisation of services, the reduction of private transportation modes, support for active mobility, the development of local commercial activities and the increase in green spaces and inclusive public spaces (Nieuwenhuijsen, 2021). The long-term goal of the *ville du quart d'heure* is for all residents to be able to access, within a 15-minute walk or 5-minute bike ride,



tazioni pubbliche per l'individuazione delle aree prioritarie su cui realizzare progetti pilota, e l'istituzione di *kiosques citoyens*, concepiti come luoghi di contatto fra cittadini, amministrazione pubblica e realtà associative (Ville de Paris, 2021).

Barcellona

Il contributo di Barcellona all'idea della *15-Minute City* si connota sia per la decisa impronta sostenibile che per il valore simbolico, dal momento che chiama in gioco l'elemento più distintivo della sua struttura urbana: l'impianto a scacchiera (Eixample) disegnato due secoli fa da Ildefonso Cerdà. La proposta ruota intorno a un dispositivo ideato dall'urbanista Salvador Rueda che consiste nell'aggregazione di più isolati a formare un "superblocco" (*Superilla*). Il traffico principale è di-

rottato sul perimetro esterno della *superilla*, mentre le strade interne sono dedicate prioritariamente alla mobilità pedonale e ciclabile, mantenendo solo una circolazione veicolare di servizio a 20 km/h (Mueller *et al.*, 2019). In una prima fase (2013-2018), il modello è stato inserito nel piano della mobilità e sperimentato mediante progetti pilota nei quartieri Poblenou (Fig. 2), Sant Antoni e Horta, combinando le misure di moderazione del traffico con azioni di urbanistica tattica. Alla fase sperimentale ha fatto seguito nel 2019 l'estensione del programma a tutta l'Eixample, con la previsione di realizzare, oltre ai superblocchi, 21 strade verdi e 21 nuove piazze (Fig. 3) per un totale di 33,4 ha di aree pedonali e 6,6 ha di verde urbano (Ajuntament de Barcelona, 2021). In questo modo ogni residente potrà disporre di uno spazio pubblico pedonale entro 200 m dalla propria

any of the following six essential urban functions: living, working, shopping, caring, educating and recreation (Fig. 1) (Moreno *et al.*, 2021). A key role for the short- and medium-term implementation of this model is assigned to the school, considered as the *capital du quartier*, the model's driver of change. Implementation measures include, for example, the pedestrianisation and redevelopment of street sections providing access to the school buildings (*rues aux écoles*) and the opening of the school's courtyards to host community activities. Through a pilot project called *Oasis*, 10 asphalt-paved schoolyards (followed by an additional 35 in the second phase) were turned into green areas to address climate change-related issues and strengthen social cohesion (EC, 2021; Ville de Paris, 2021). The *ville du quart d'heure* programme also includes participatory democracy

actions such as public consultation to identify the priority areas in which to implement pilot projects and the establishment of *kiosques citoyens*, i.e., contact and info points where citizens can meet and reach out to the public administration and associations (Ville de Paris, 2021).

Barcellona

Barcelona's contribution to the vision of the *15-Minute City* delivers both sustainability-oriented and symbolic changes, addressing one of the most distinctive features of Barcelona: the Eixample grid designed two centuries ago by Ildefonso Cerdà. Following the idea of urban planner Salvador Rueda, the *15-Minute City* model is implemented through the creation of superblocks (*Superillas*) by aggregating several blocks of the grid. Within the superblocks, internal streets are

converted into pedestrian- and bicycle-friendly spaces, allowing vehicles, serving residents and local commercial activities to circulate within a 20km/h speed limit, whereas the main traffic is redirected to the outer perimeter of the superblocks (Mueller *et al.*, 2019). In the first phase of the implementation (2013-2018), the model was tested through pilot projects in the Poblenou (Fig. 2), Sant Antoni and Horta neighbourhoods via traffic-calming measures and tactical urbanism actions (Lydon and Garcia, 2015). This pilot phase was followed up in 2019 by a new plan extended to the whole Eixample involving the creation of 21 green streets and 21 new squares (Fig. 3) for a total of 33.4 hectares of pedestrian areas and 6.6 hectares of urban greenery (Ajuntament de Barcelona, 2021). This will provide residents of the Eix-

ample with access to pedestrian public spaces within 200 m from their homes. In November 2020, the City Council launched two public design competitions, which ended in March 2021, to redesign 4 green streets and 4 squares, which together will form an axis of public spaces in the Eixample. Follow-up steps will include a discussion of the winning projects with the public and local organisations in order to start construction works in June and complete them in the first quarter of 2023. In the first phase, the pilot projects were opposed by residents who were not fully involved in the decision-making process; nevertheless, the subsequent developments were positively received by the locals, given the positive environmental and social impact of the pilot projects and due to more effective public consultation.



abitazione. Nel novembre 2020 il Comune ha indetto due concorsi per la progettazione di 4 strade verdi e 4 piazze, formanti una spina continua di spazi pubblici all'interno dell'Eixample, che si sono conclusi nel marzo 2021. I passaggi successivi prevedono che i progetti vincitori siano sottoposti a un confronto pubblico prima della loro stesura definitiva, con l'obiettivo di iniziare i lavori nel giugno 2022 e concluderli entro il primo trimestre del 2023. Se nella prima fase del programma gli interventi pilota avevano incontrato alcune resistenze da parte della popolazione, non adeguatamente coinvolta nel processo decisionale, gli sviluppi successivi hanno ricevuto un'accoglienza favorevole, sia in forza dell'impatto ambientale e sociale ottenuto dalle *superilla* già realizzate, sia grazie a una più efficace consultazione pubblica.

Milano

A Milano sono numerose le azioni del Comune improntate sul principio della città di prossimità. Di queste in particolare si

Milan

The City of Milan has developed several programmes and plans based on the principle of the proximity city, namely the Neighbourhoods Plan (*Piano dei Quartieri*), the Call for Proposals for the Neighbourhoods (*Bando Quartieri*) and the Open Squares Programme (*Programma Piazze Aperte*). The Neighbourhoods Plan is part of Milan's 2030 general planning scheme (*Piano di Governo del Territorio*) and identifies the infrastructural works and urban renewal projects to be carried out in specific areas within the 9 districts (Fig. 4). The *Bando Quartieri* is aimed at funding citizens' and associations' initiatives on an annual basis to promote civic engagement and the activation of urban spaces. The *Piazze Aperte* programme is developed with the technical support of the in-house company *Officina Urbana* in coopera-

tion with *Bloomberg Associates*, the *National Association of City Transportation Officials* and the *Global Designing Cities Initiative*. It promotes tactical urbanism interventions aimed at increasing the availability of community spaces by closing and redesigning street intersections and parking lots, which are then managed through collaboration pacts (*patti di collaborazione*) between civic groups and the city administration (Fig. 5). This programme was launched in 2018 and implemented in two phases. In the first phase, marked by the low involvement of citizens and districts, the city created fifteen temporary squares to test the effectiveness of this type of project in different areas of the city. Given the successful implementation of the programme, which was monitored over two years, three temporary squares were turned into permanent

segnalano il Piano dei Quartieri, il Bando Quartieri e il Programma Piazze Aperte. Il Piano dei Quartieri, incardinato nel Piano di Governo del Territorio 2030, individua in apposite schede riferite alle nove circoscrizioni comunali (*Municipi*) gli interventi infrastrutturali e di rinnovo urbano su cui indirizzare le risorse pubbliche e private. Il Bando Quartieri, rivolto ai gruppi di cittadinanza attiva e alle associazioni, finanzia con cadenza annuale iniziative di *civic engagement* e attivazione degli spazi urbani. Il programma Piazze Aperte – sviluppato con il supporto tecnico della società *in-house* *Officina Urbana* in cooperazione con *Bloomberg Associates*, *National Association of City Transportation Officials* e *Global Designing Cities Initiative* – promuove interventi di urbanistica tattica volti all'aumento degli spazi di comunità, ricavati principalmente dal ridisegno di incroci stradali e parcheggi, la cui gestione è poi affidata a cittadini e associazioni attraverso lo strumento del patto di collaborazione (Figg. 4, 5). Il programma, avviato nel 2018, si è ad oggi sviluppato in due fasi. Nella prima fase,

projects. The second phase was initiated together with the presentation in each district of the *Piano dei Quartieri* with a consultation process followed by a public call for participation in an extended version of the *Piazze Aperte* programme (*Piazze aperte in ogni quartiere*). In total, sixty-five proposals were submitted by associations, informal groups, schools, parishes, public and private institutions and individual citizens, who proposed the redesign or design from scratch of squares, and, in addition, the renewal of market spaces and the redesign of tunnels and overpasses, green areas and commercial streets. The proposals are currently being assessed by the municipality's technical officers. The next steps will consist of the codesign of the projects in the neighbourhoods, their implementation and monitoring (*Comune di Milano*, 2021).

Results and discussion

Although these three cities belong to the C40 network, the results of the comparative case studies' analysis highlight different approaches to the implementation of the *15-Minute City* model in terms of the goals pursued, the tools used and the processes activated (Tab. 2). These similarities and differences are discussed in greater detail in the following paragraphs through the lens of the macro-criteria identified in Table 1.

Administrative management and governance

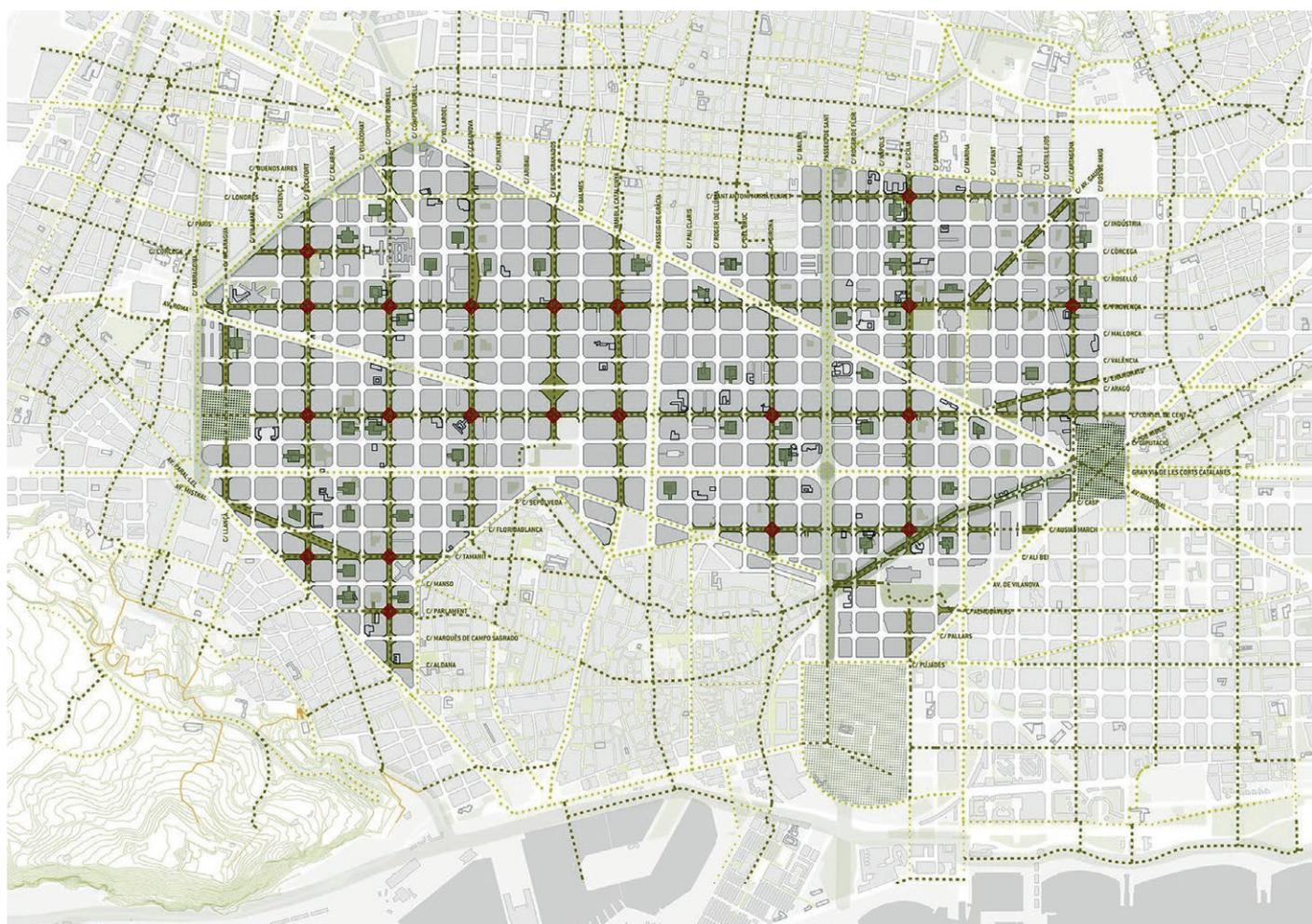
At one end, Paris stands out for the political nature of its proposal, which links all urban activities, including work, to the principle of satisfying citizens' needs within a short walking distance from home. However, the spatial and environmental outcomes of such

caratterizzata da un basso livello di coinvolgimento sia dei cittadini che dei Municipi, il Comune ha realizzato quindici piazze temporanee per sperimentare l'efficacia di questo tipo di progetti in diverse zone della città. Il successo dell'operazione, monitorata nel corso di due anni, ha fatto sì che tre di queste siano già in via di sostituzione con sistemazioni permanenti. La seconda fase, preceduta da un processo di ascolto attivato in parallelo alla presentazione nei Municipi del Piano dei Quartieri, ha visto la pubblicazione nel 2019 di un bando pubblico per la realizzazione di "Piazze aperte in ogni quartiere". Sono state raccolte 65 proposte, avanzate da associazioni, gruppi informali, scuole, parrocchie, enti pubblici e privati, singoli cittadini, riguardanti, oltre al ridisegno o alla creazione ex-novo di "piazze" in senso stretto, la riqualificazione di spazi di mercato, tunnel e cavalcavia, aree verdi e strade commerciali. Dopo una prima valutazione della fattibilità delle proposte da

parte degli uffici tecnici del Comune sono previsti processi di co-progettazione nei quartieri interessati, seguiti dalla realizzazione e successivo monitoraggio degli interventi (Comune di Milano, 2021).

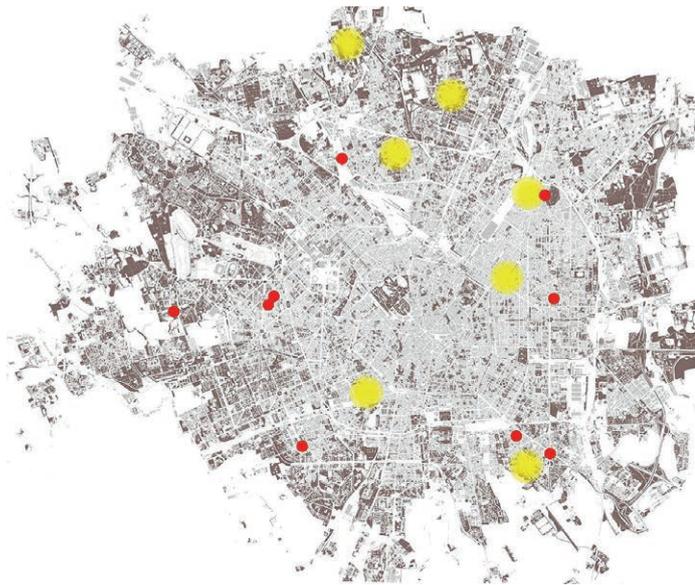
Risultati e discussione

Sebbene appartengano tutte alla rete C40, le città analizzate evidenziano approcci molto diversi alla prossimità urbana, sia nelle finalità che negli strumenti e processi attivati nel perseguire la 15-Minute City (Tab. 2). Con riferimento ai macro-criteri precedentemente individuati, sono di seguito sintetizzati i punti di contatto e le divergenze più significative fra i casi studio, che nell'insieme configurano un campo d'azione estremamente vasto e articolato, in cui si intrecciano interventi materiali e immateriali con diversi livelli di problematicità.

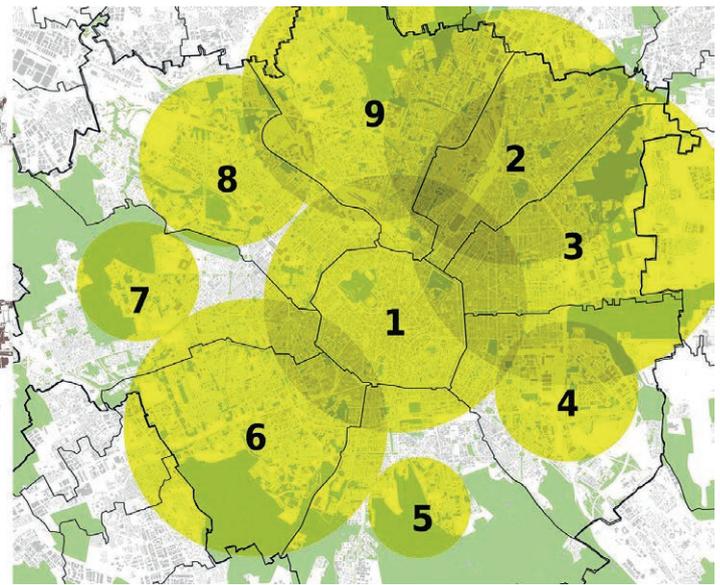


Milan, Program Piazze Aperte: localisation of the pilots and spatial distribution of the proposals collected via public consultation in the 9 city districts

04 |



Milan, renewal of Piazza Belloveso



Gestione amministrativa e governance

Parigi si distingue per il carattere marcatamente politico della proposta, che riconduce al principio di soddisfacimento dei bisogni dei cittadini entro una breve distanza da casa la totalità delle attività urbane, incluso il lavoro. In mancanza di una chiara prefigurazione delle ricadute spaziali che ne potranno discendere, la *vision* della città di domani è per il momento veicolata solo attraverso immagini evocative. Tale impostazione solleva più di un interrogativo sulla effettiva capacità di un'amministrazione pubblica a guidare la transizione del settore privato verso modelli economici, di organizzazione del lavoro e del commercio ad essa coerenti.

All'estremo opposto si colloca l'esperienza barcellonese, che si appoggia all'armatura infrastrutturale della città per promuove

vere in maniera diffusa vitalità urbana e qualità ambientale attraverso l'aumento sistematico di spazi pedonali inclusivi. Milano segue una terza via, affidandosi a bandi pubblici per stimolare le energie presenti nei quartieri sia nell'attivazione di iniziative sociali che nella realizzazione di spazi di comunità. Nonostante l'apparente convergenza fra le politiche sociali del Comune, il Piano dei Quartieri e il programma Piazza Aperte, la mancanza di una regia unitaria (Berni, 2021) conferisce a questa esperienza un carattere frammentario non riscontrabile negli altri casi studio.

In ragione delle diverse impostazioni, anche l'apporto della partecipazione civica – fondamentale nella costruzione di reti di prossimità (Arena and Iaione, 2015) – risulta declinato nelle tre città in maniera diversa: come opportunità permanente per

interventions remain unclear beyond the evocative images used so far to market the promotion and communication of this vision of the future city. This approach raises questions about the effective ability of a public administration to lead the private sector's transition towards economic models, work and commerce re-organised in line with that vision.

At the other end, Barcelona mobilises the city's infrastructural framework to promote urban vitality and environmental quality through a systematic increase in inclusive pedestrian-friendly spaces.

Ultimately, Milan follows a third path, leveraging different aspects involving public tenders to stimulate participation at the neighbourhood scale by implementing social initiatives and creating new community spaces. Despite municipal social policies, the

Piano dei Quartieri and the *Piazza Aperte* programmes seem to focus accordingly on the issue of the proximity city; however, the lack of a consistent direction coordination operating at the city scale results in "fragmented" initiatives (Berni, 2021), which was not so in the other case studies of Paris and Barcelona.

In terms of civic participation – which is fundamental in the construction of proximity networks (Arena and Iaione, 2015) – the three cities apply different approaches. In Paris, citizens' participation is supported through the creation of the aforementioned *kiosques citoyens*, where citizens can «meet each other, help each other, ask for advice, have access to municipal offices and associations» (Ville de Paris, 2021). In Barcelona, citizens are involved in hearing processes with planners to discuss how to reinvent and reuse public



| 05

Tab. 02 | Tabella sinottica dell'analisi comparativa dei casi studio
Synoptic table of the comparative case study analysis of the three cities

CRITERION/CITY	PARIS	BARCELONA	MILAN
Administrative management	Municipality / Districts	Municipality	Municipality / Districts
Participation	yes	yes	yes
Program / Vision	<i>La ville du quart d'heure</i>	<i>Superilla</i>	Piazze Aperte
Planning level	n/a	PUMS	PGT, PUMS, The Three-Year Program of Public Works
Urban concept	School	Superblock	Square
Implementation	Pilot projects	Pilot projects	Pilot projects
Urban design approach	Tactical	Tactical	Tactical

i cittadini di «incontrarsi, aiutarsi a vicenda, chiedere consigli, avere accesso agli uffici comunali e alle associazioni» (Ville de Paris, 2021) offerta dalla *ville du quart'heure* attraverso i *kiosques citoyens*; come confronto mirato tra residenti e progettisti sull'uso degli spazi aperti recuperati nelle *superilla*; come coinvolgimento libero di cittadini e associazioni in tutte le fasi del processo d'implementazione delle Piazze Aperte milanesi.

Pianificazione e attuazione

Due tratti comuni a Milano e Barcellona sono il riferimento a strumenti di pianificazione e programmazione istituzionali (Piano Generale del Territorio, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e Programma Triennale delle Opere Pubbliche nella prima; *Pla de Mobilitat Urbana* nella seconda) e il ricorso a tecniche progettuali proprie dell'urbanistica tattica, con l'obiettivo di testare in via provvisoria i nuovi assetti prima di procedere con interventi strutturali.

A Parigi il tema della rigenerazione urbana è invece affrontato in termini esclusivamente strategici, partendo dall'idea di trasformare gli spazi e le attrezzature esistenti, a cominciare dalle scuole, in strutture multifunzionali catalizzatrici di nuove forme di socialità. Sebbene non esplicitamente dichiarato, la traduzione concreta di tali obiettivi – ad esempio l'implementazione delle *rues aux écoles* – richiederà l'adeguamento quan-

space inside the superblocks. In Milan, participation occurs through the involvement of citizens and associations in all stages of the implementation process of the *Piazze Aperte* programme.

Planning and implementation

In terms of commonalities, both in Milan and Barcelona, the *15-Minute City* model is implemented as part of the city planning system (i.e., the *Piano Generale del Territorio*, the Sustainable Urban Mobility Plan and the Three-Year Programme of Public Works in the former; the *Pla de Mobilitat Urbana* in the latter) and delivered via tactical urbanism tools and techniques to test the pilots before turning them into permanent projects.

On the contrary, in Paris, urban regeneration is addressed strategically, taking the transformation of existing spaces and facilities as a guiding

concept, starting with schools so that they can host different activities, acting as catalysts of new forms of sociality. Although not explicitly stated in the policy documents, it is expected that the implementation of these objectives – e.g., of the *rues aux écoles* – will require at least the adaptation of urban mobility plans according to the principle of the “shared street” (*rue partagée*), which incidentally is already commonly applied in the French capital.

Impact

All three cities aim to reduce the use of private cars, encouraging active mobility and preserving citizens' health through mitigation resulting from the adopted air and noise pollution and climate impact measures (Nieuwenhuijsen, 2021). Data-driven evidence, which is indeed very promising, is so

to meno dei piani di mobilità urbana secondo il principio, per altro già ampiamente applicato nella capitale francese, della “strada condivisa” (*rue partagée*).

Impatto

Tutte e tre le esperienze condividono l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata in città, favorire la mobilità attiva e preservare la salute dei cittadini grazie alla mitigazione dell'inquinamento atmosferico e acustico e delle criticità climatiche risultante da tali misure (Nieuwenhuijsen, 2021).

I dati disponibili, molto incoraggianti, si riferiscono per il momento alla sola esperienza di Barcellona, e più specificamente al monitoraggio della *Superilla* di Poblenou, nella quale si sono registrate riduzioni dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico rispetto alla situazione precedente del 38%, a fronte di un aumento del 29% della vita sociale al suo interno (Ajuntament de Barcelona, 2022).

Conclusioni

Il confronto tra i casi studio mette in evidenza come il concetto di prossimità urbana sia flessibile e adattabile a situazioni diverse. Al tempo stesso, è opportuno sottolineare come esso non sia esaustivo di tutte le prerogative intrinseche al modello urbano: si tratta infatti di una delle “sfere urbane” in

far only available for Barcelona from the monitoring of the Poblenou superblock, where a 38% reduction in noise and air pollution levels and a 29% increase in social life compared to the previous situation have been recorded (Ajuntament de Barcelona, 2022).

Conclusions

The comparison of the case studies highlights how the concept of urban proximity is flexible and can adapt to different contexts. On the other hand, it is important to note that it does not cover all the urban model's prerogatives. Proximity is in fact one of the “urban spheres” in which citizens express their belonging to a community (in this case a spatially localised one), unlike other communities – local, regional, national, international, place-based or virtual ones – which interact at different levels or “spheres” (Webber,

1963). Accordingly, the criticism that interprets the *15-Minute City* as an attempt to reduce the complexity of urban systems to a “juxtaposition of villages” (Shearmur, 2021) seems reductive: neither Paris, Barcelona or Milan have renounced promoting a unitary vision of the city or their role as global cities while pursuing the implementation of the proximity city. Similarly reductive – although effective in communication terms – is the reference to a temporal unit to properly convey the ultimate goal of proximity-based urban regeneration processes: that is, the overcoming (or at least the mitigation) of the existing gaps, «even within the same urban reality, between central and peripheral areas in terms of infrastructure, services, employment opportunities, quality and care of public space» (Alberti and Berni, 2020). Rather than as an urban model “tout

cui i cittadini esprimono la loro appartenenza ad una comunità (in questo caso spazialmente localizzata), diversa da altre comunità – locali, regionali, nazionali, internazionali, *place-based* o virtuali – che interagiscono su altre “sfere” (Webber, 1963). Con questo presupposto, la critica che vede nella *15-Minute City* un tentativo di ridurre la complessità dei sistemi urbani ad una “sommatoria di villaggi” (Shearmur, 2021) appare semplicistica: né Parigi, né Barcellona, né Milano, nel portare avanti il proprio progetto di *proximity city*, hanno infatti rinunciato a promuovere una visione unitaria di città né al ruolo di *global city*.

Non meno semplicistico, ancorché efficace dal punto di vista della comunicazione, è ridurre ad una unità di misura temporale la complessità di una strategia di rigenerazione urbana ad ampio raggio, il cui fine ultimo è il superamento (o quanto meno la mitigazione) del divario esistente, «anche all’interno di una stessa realtà urbana, fra zone centrali e periferiche dal punto di vista delle dotazioni infrastrutturali, dei servizi, delle possibilità occupazionali, della qualità e cura dello spazio pubblico» (Alberti and Berni, 2020). Più che come un modello urbano *tout-court* la città di prossimità può dunque essere vista come un nuovo modello di welfare urbano, che trova riscontro in una progettualità “responsabile” – riassunta nella nozione di *civic design* (Scott Brown, 1990; Alberti, 2020) – capace di rispondere in modo integrato e creativo a esigenze sociali, ambientali e funzionali, mettendo a frutto le risorse umane, spaziali, ed economiche disponibili.

Dal punto di vista spaziale, è facile riconoscere che il terreno su cui si gioca la partita della città di prossimità è il *capital web* (Crane, 1960; Alberti, 2020), costituito dall’insieme degli spa-

zi, attrezzature e servizi della città pubblica, integrati dagli elementi del sistema ambientale.

In particolare, i temi emersi nell’analisi dei casi studio che sollecitano interventi sistematici sul *capital web* sono:

- la riduzione/razionalizzazione degli spazi destinati alla mobilità veicolare per aumentare la dotazione degli spazi aperti accessibili a tutti;
- l’incremento/potenziamento dei servizi di base ripensati in chiave multifunzionale e l’uso delle relative pertinenze come spazi di comunità;
- la riqualificazione delle infrastrutture esistenti e la riattivazione degli spazi in disuso;
- l’aumento delle dotazioni vegetali per migliorare le prestazioni ecosistemiche dell’ambiente urbano.

Restano aperte le questioni poste dalla *ville du quart’heure* in merito alla possibilità che tale modello di welfare urbano faccia da traino a una riorganizzazione integrale delle attività lavorative ed economiche basata sulla dimensione del quartiere. Ulteriori questioni che richiedono di essere approfondite riguardano, da un lato, i possibili effetti di gentrificazione che, contrariamente alle dichiarazioni d’intenti, potrebbero essere indotti dalla rivalutazione dei quartieri “a 15 minuti” e, dall’altra, la replicabilità del modello in contesti diversi dalle città occidentali. Rispetto al primo punto, non si può sottacere come le città prese a campione siano in effetti teatro di operazioni di rinnovo urbano e processi di sostituzione della popolazione estremamente impattanti sul tessuto sociale, a fronte delle quali l’importanza attribuita alla prossimità urbana nei programmi sopra descritti appare quasi come un tentativo di compensazione. Tuttavia, la scelta di Barcellona di prevedere l’inserimento di interventi di

court”, the proximity city should therefore be understood as a new model of urban welfare, which is reflected in a “responsible” approach to urban design, summarised by the notion of “civic design” (Scott Brown, 1990; Alberti, 2020), capable of responding in an integrated and creative way to social, environmental and functional needs by exploiting the human, spatial and economic resources available.

From a spatial perspective, it is easy to recognise that the terrain on which the game of the proximity city is played is the *capital web* (Crane, 1960; Alberti, 2020), made up of all the spaces, equipment and services of the public city, integrated with elements of the environmental system. Specifically, the themes that emerged in the analysis of the case studies and that call for responses in terms of adaptation of the *capital web* are:

- the reduction/streamlining of spaces for vehicular mobility to increase the provision of open spaces accessible to all;
- the increase/enhancement of basic multifunctional services and the transformation of their appurtenances into community spaces;
- the redevelopment of existing infrastructure and the reuse of unused spaces;
- the increase in green areas to improve the ecosystem performance of the urban environment.

Ultimately, the questions posed by the *ville du quart d’heure* remain open, namely the possibility that this model of urban welfare could be the driving force behind a comprehensive reorganisation of work and economic activities based on the neighbourhood scale. Further issues that need to be better addressed relate to the

risks of gentrification, which could be enhanced rather than diminished by the increased value of property in the *15-Minute* neighbourhoods and the replicability of this model in contexts other than Western cities.

As for the issue of gentrification, we cannot overlook the fact that Paris, Barcelona and Milan have already been affected by urban renewal, which has led to population replacement processes that have had a strong impact on the social fabric, in the face of which the importance attributed to urban proximity in the above-mentioned programmes almost seems like an attempt to compensate for these effects. To counterbalance these risks, Barcelona’s decision to provide social housing units within the superblocks shows a way to promote social cohesion that could be generalised.

An even more complex issue is how

to replicate the proximity city model in the Global South. In Western cities, the main problem is recreating and enhancing social interaction and mutual support among people living in neighbourhoods usually equipped with basic essential services; whereas in the Global South, the goals of the proximity city should be to address the lack of basic essential services in formal and informal residential settlements in order to support their communities which already have strong solidarity networks.

social housing all'interno delle *Superilla*, indica una strada a tutela della coesione sociale che potrebbe essere generalizzata. Ancora più complessa, tale da configurarsi come un tema di ricerca a sé stante, è la questione legata alla replicabilità del modello nelle città del Sud del mondo. In termini generali si può comunque affermare che, a differenza delle città occidentali, in cui il problema principale è ricreare le condizioni per stimolare l'interazione e il mutuo sostegno tra gli abitanti di quartieri solitamente già dotati almeno dei servizi di base, nei contesti urbani del Sud del mondo gli obiettivi della *proximity city* andrebbero piuttosto perseguiti dotando gli insediamenti residenziali, formali e non, dei servizi essenziali mancanti, a supporto di comunità spesso caratterizzate da reti di solidarietà già molto forti.

REFERENCES

- Ajuntament de Barcelona (2021), available at: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/> (accessed September 2021).
- Ajuntament de Barcelona (2022), available at: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/node/121> (accessed January 2022).
- Alberti, F. (2020), "Civic design per una nuova urbanità responsabile", *BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini*, Vol. 20, n. 1, pp. 25-50.
- Alberti, F. and Berni, F. (2020), "Fra strategie e tattiche: l'interazione fra soggetti pubblici e cittadinanza attiva nei processi di rigenerazione urbana", *Ananke*, Vol. 91, pp. 121-124.
- Alberti, F. and Radicchi, A. (2021), "From the Neighborhood Unit to the 15-Minute City. Past and Recent Urban Models for the Post-Covid Future", *Proceedings of Science and Technology, International Conference on Urban Planning and Architectural Design for Sustainable Development*, Florence, pp. 14-16.
- Arena G. and Iaione C. (Eds.) (2015), *Letà della condivisione. La collaborazione fra cittadini e amministrazioni per i beni comuni*, Carocci, Roma, Italia.
- Berni, F. (2021), *Spazio e Tempo in Urbanistica. Rigenerare la città e le sue istituzioni in scenari di costante incertezza*. Manoscritto inedito. Università degli Studi di Firenze. Dottorato in Architettura, XXXIV ciclo.
- C40 (2021), available at: www.c40.org (accessed October 2021).
- Calthorpe, P. (1993), *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, New York, USA.
- Comune di Milano (2021), available at: www.comune.milano.it/aree-tematiche/quartieri/piano-quartieri (accessed September 2021)
- Crane, D. A. (1960), "The city symbolic", *Journal of the American Institute of Planners*, Vol. 26, n. 4, pp. 280-292.
- European Commission (2021), available at: ec.europa.eu/regional_policy/fr/projects/France/oasis-in-paris-greening-the-city-and-reversing-climate-change-one-schoolyard-at-a-time (accessed September 2021).
- Moreno, C. et al. (2021), "Introducing the '15-minute city': sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities", *Smart Cities*, Vol. 4, n. 1, pp. 93-111.
- Mueller, N. et al. (2020), "Changing the urban design of cities for health: The superblock model", *Environment International*, Vol. 134, p. 105132.
- Nieuwenhuijsen, M. (2021), "New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity", *Environment International*, Vol. 157, p. 106850.
- Scott Brown D. (1990), "Public realm, public sector and the public interest in urban design", *Architectural design*, Vol. 60, pp. 21-26.
- Shearmur, R. (2021), "The 15-minute city is not a city", available at: shearmur.ca/2021/03/01/ (accessed January 2022).
- Smith, N. (2002), "New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy", *Antipode*, Vol. 34, n. 3, pp. 427-450.
- Ville de Paris (2021), available at: www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37 (accessed January 2022).
- Webber, M.W. (1963), "Order in diversity: community without propinquity", in Wingo, L. Jr. (Ed.), *Cities and space*, Johns Hopkins Press, Baltimore, pp. 23-56.