

L'adozione del modello della "città dei 15 minuti" da parte del Comune di Roma è una scelta ambiziosa e teoricamente capace di migliorare l'accessibilità ai servizi essenziali per tutti i cittadini, avvicinando la città a un paradigma di prossimità e sostenibilità. Tuttavia, l'unicità del contesto romano rende questo modello complesso da attuare. La città si sviluppa su un tessuto urbano vasto e disomogeneo, con una distribuzione dei servizi altamente polarizzata verso le zone centrali e semi-centrali, mentre i quartieri periferici soffrono di un deficit di infrastrutture, servizi e trasporti. L'attuazione del modello dei 15 minuti in un simile contesto implica non solo la creazione di nuovi poli funzionali nelle aree periferiche, ma anche una revisione strutturale della distribuzione delle risorse, come evidenziato nel lavoro di Dieleman, Dijst, Burghouwt¹ sul rapporto tra forme urbane e comportamenti di mobilità. Il loro studio mette in luce come, in assenza di una distribuzione capillare e interconnessa dei servizi, il modello di prossimità possa rischiare di non raggiungere i suoi obiettivi, specialmente in aree urbane così articolate.

Un elemento critico per l'applicazione del modello dei 15 minuti a Roma è il sistema di mobilità urbana, caratterizzato da un'alta dipendenza dall'auto privata e da un trasporto pubblico che, sebbene presenti alcuni poli di eccellenza, soffre di carenze strutturali in termini di affidabilità e capillarità. La carenza di alternative di trasporto efficienti e la necessità di rinforzare i collegamenti, specie nelle aree periferiche, rendono evidente che il solo miglioramento dei servizi di prossimità non sarà sufficiente senza un potenziamento della mobilità urbana. L'adozione di un approccio di tipo Transit-Oriented Development (TOD), che favorisce lo sviluppo di aree a uso misto intorno alle stazioni di trasporto pubblico, potrebbe rappresentare una soluzione per ridurre la dipendenza dall'auto privata. Tuttavia, questo richiede un ripensamento della pianificazione

¹ Dieleman F.M., Dijst M., Burghouwt G., "Urban Form and Travel Behaviour: Micro-level Household Attributes and Residential Contexts", *Urban Studies*, 2002, 39, 3, pp. 507-527.

urbana e un investimento significativo, aspetti che il Comune dovrebbe considerare non solo per migliorare l'accessibilità dei servizi, ma anche per incentivare una mobilità realmente sostenibile.

Un altro tema di grande rilevanza è la “povertà temporale”, che non riguarda unicamente la distanza fisica dai servizi ma anche il tempo necessario per accedervi. Questo fattore è particolarmente critico in una città come Roma, dove le infrastrutture di trasporto e la congestione del traffico aumentano i tempi di percorrenza, riducendo la reale accessibilità dei servizi anche per chi vive a breve distanza dagli stessi. Una mappatura che tenga conto non solo della distanza ma del tempo effettivo di accesso ai servizi, utilizzando un approccio basato sulla “geografia del tempo”, permetterebbe di individuare con maggiore precisione le zone più vulnerabili e di intervenire in modo mirato. Tuttavia, un'analisi temporale e spaziale approfondita richiede l'implementazione di strumenti analitici avanzati e un investimento continuo, per evitare interventi discontinui e frammentari.

Inoltre, un elemento cruciale per il successo del modello dei 15 minuti a Roma è l'inclusività economica. Il solo incremento dell'offerta di servizi non garantisce, infatti, l'accesso per tutte le fasce di popolazione. Se, da una parte, la creazione di nuovi poli funzionali potrebbe ridurre le disparità di accesso, dall'altra l'aumento di attività commerciali o di infrastrutture potrebbe anche comportare un aumento dei costi di vita, rendendo i servizi meno accessibili per le fasce di popolazione a reddito basso. Per scongiurare il rischio di una maggiore segregazione economica, è essenziale che il Comune adotti misure per agevolare l'accesso ai servizi di prossimità anche per i residenti meno abbienti, inclusi incentivi fiscali e agevolazioni mirate.

Infine, un ulteriore elemento che potrebbe affiancare questo modello è rappresentato dalle soluzioni di assicurazione auto *Pay As You Drive*, basate sull'uso². Questi sistemi assicurativi, proporzionati al tempo e all'intensità d'uso del veicolo, promuovono una mobilità responsabile incentivando l'uso di alternative all'automobile, specie per gli spostamenti occasionali. A Roma, dove l'uso dell'auto è predominante, queste soluzioni potrebbero rappresentare un'opportunità per ridurre la congestione del traffico e l'impatto ambientale, incentivando il ricorso a modalità di trasporto alternative per i brevi spostamenti.

² Bruno M.G. et al., “Pay as you drive insurance e crono-urbanismo: il tempo come variabile strategica”, *Annali MEMOTEF*, 2023, pp. 93-108.

In conclusione, l'adozione del modello della “città dei 15 minuti” a Roma rappresenta una visione promettente, ma la sua realizzazione necessita di un piano strategico dettagliato che consideri le specificità socio-spaziali della città. La complessità del contesto urbano romano richiede un equilibrio tra aree centrali e periferiche, supportato da politiche di mobilità integrata, riduzione della povertà temporale e inclusività economica. In questo senso, l'approccio dei 15 minuti potrebbe costituire un'innovazione trasformativa per Roma solo se supportato da interventi mirati e da una pianificazione che sappia adattarsi alle sfide e alle opportunità uniche di questa città.

(Carolina Falaguasta)