

T P I STORIE DAL MONDO

La rivoluzione parigina dei 15 minuti

REPORTAGE Meno auto, più alberi, case popolari e quartieri a misura d'uomo. La capitale francese è diventata il modello europeo di trasformazione urbana. "Ora non devo più vietare agli studenti di uscire nei cortili a causa dell'inquinamento", racconta a TPI la sindaca socialista Anne Hidalgo

54 / 6 - 19 FEBBRAIO 2026

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

LA RIVOLUZIONE PARIGINA DEI 15 MINUTI **TPI**

LUDOVICA AMICI
PARIGI

Le bici hanno sorpassato l'auto. Gli spazi abbandonati rinascono in una nuova veste più ecologica. Sono aumentati gli orti sui tetti e le oasi urbane. E i parigini la scorsa estate hanno anche fatto il bagno nella Senna, riaperta al pubblico dopo che il nuoto era stato vietato nel 1923 a causa del traffico di barche e dell'inquinamento. Negli ultimi anni, Parigi ha subito diverse trasformazioni nel tentativo di diventare una città più verde e a misura di pedone e per essere vissuta trovando tutti i servizi essenziali nell'arco di 15 minuti. La Capitale francese ha intrapreso un ambizioso percorso di trasformazione urbana, mirato a ridurre l'inquinamento atmosferico e migliorare la qualità della vita dei suoi cittadini. La sindaca Anne Hidalgo ha trasformato la mobilità parigina realizzando piste e itinerari ciclabili che hanno collegato le periferie e i centri nevralgici. È diventata la migliore città d'Europa per i bambini che camminano, vanno in bicicletta e si muovono in autonomia grazie alla sua rete estesa di piste ciclabili protette, limiti di velocità ridotti e strade pedonali vicino alle scuole.

Accessibilità socio-ambientale

«La lotta al cambiamento climatico era centrale nella mia visione per Parigi. Era fondamentale intensificare i nostri sforzi per limitare l'impatto ambientale e adattare la città di conseguenza», racconta a TPI la sindaca Anne Hidalgo. «Gli

scienziati prevedono che ondate di calore raggiungeranno i 50 gradi Celsius nei prossimi decenni. Per affrontare questo problema, la nostra priorità era ridurre l'inquinamento atmosferico, in particolare riducendo il traffico automobilistico, obiettivo che abbiamo raggiunto con successo». Dal 2011, l'inquinamento atmosferico a Parigi è diminuito del 60%, con oltre il 40% di auto in meno sulle strade.

«Dal 2014, io e il mio team abbiamo compiuto notevoli progressi nella promozione della bicicletta, con oltre 1.500 chilometri di piste ciclabili realizzate e sono stati piantati 213mila alberi in tutta la città. Come sindaco di Parigi non devo più vietare agli studenti di recarsi nei cortili in caso di allerta di inquinamento elevato. Inoltre dallo scorso luglio →

Anne Hidalgo
guida il Comune
dal 2014

**“Oltre all'ambiente”,
spiega Hidalgo a TPI,
“il mio secondo
principio guida è
la solidarietà.
Parigi deve restare
una città accessibile
a tutte le classi”**

TimeLab - UNSPLASH

TPI STORIE DAL MONDO

È possibile nuotare nella Senna per la prima volta in un secolo dall'imposizione del divieto. Diversi anni fa, ho deciso di bonificare questa autostrada urbana per i pedoni: è stato il primo passo per ricollegarla al fiume. Il progetto di consentire la balneazione nella Senna è un risultato straordinario, reso possibile dai Giochi Olimpici e Paralimpici, che hanno accelerato la trasformazione di Parigi», ha aggiunto la sindaca. «Oltre alle preoccupazioni ambientali, il mio secondo principio guida è la solidarietà. Parigi deve restare una città accessibile a tutte le classi sociali, per questo abbiamo investito molto affinché il 25% degli alloggi parigini fosse destinato all'edilizia popolare, di cui beneficerebbero circa 700mila parigini. Nel settore dell'edilizia popolare, cinquemila abitazioni vengono ristrutturate per migliorare l'efficienza energetica ogni anno». La sindaca confida di essersi ispirata per quanto riguarda la mobilità a città come Copenaghen e Amsterdam mentre in termini di edilizia abitativa a Vienna, nota per il suo ampio patrimonio di edilizia sociale.

Nella capitale francese è in corso anche la costruzione del Grand Paris Express, il più grande progetto di mobilità sostenibile in Europa, che trasformerà la regione parigina attraverso la costruzione di una nuova rete metropolitana automatizzata di 200 chilometri e 68 stazioni che migliorerà il collegamento delle periferie con il centro della città, riducendo il traffico e l'inquinamento e dando anche un contributo fondamentale nella lotta per ridurre le disuguaglianze sociali. La messa in servizio della nuova metropolitana consentirà di ridurre le emissioni di almeno 10,9 milioni di tonnellate di CO2 equivalenti nel 2050.

Oasi verdi

L'anno scorso, in un referendum, i cittadini hanno scelto di creare 500 nuove "strade-giardino", ovvero nuove strade verdi pedonali, rendendo la capitale francese sempre più verde e a misura d'uomo. Arriveranno entro il 2029 e si aggiungeranno a quelle già esistenti. Passeggiando per la città questi cambiamenti sono già evidenti. La maggior parte dei cittadini gira in bicicletta, gli spazi

pubblici sono stati trasformati e le piazze più iconiche sono diventate oasi green. Quattro chilometri di verde riservato ai pedoni è il Coulée Verte René-Dumont, un piacevole giardino e percorso pedonale sopraelevato, allestito sopra le ex ferrovie trasformate in un luogo verde perfetto per rilassarsi e camminare. La piazza antistante il Municipio di Parigi è invece stata convertita in una foresta urbana. Inaugurata a giugno per combattere le isole di calore, promuovere la biodiversità urbana e rendere la città più resiliente al clima. È la terza a Parigi dopo quella di Place de Catalogne dove il cemento ha lasciato il posto a oltre 4.000 m² di foresta con 470 alberi piantumati. Sono aumentati anche gli orti sui tetti come spazi di rigenerazione urbana. Famoso è il tetto dell'Opera Bastille che ospita un orto urbano di 2.500 metri quadrati che include anche un campo di zafferano. In rue de l'Ourcq, nel 19° arrondissement, La Ferme du Rail è invece una fattoria

Alla base, ci spiega Carlos Moreno, urbanista alla Sorbona, ci sono due concetti: "Senso d'appartenenza e uso degli edifici per diverse attività"

che produce frutta e verdura. Il compost prodotto con i rifiuti verdi di diversi ristoranti e di un centinaio di aderenti al quartiere arricchisce la terra della fattoria. Ma è anche un luogo dove lavorano e vivono persone in reinserimento sociale e professionale e studenti.

Esempio di città dei 15 minuti

A stretto contatto con la sindaca Anne Hidalgo, e a lungo suo consigliere speciale, è l'urbanista Carlos Moreno, professore alla Sorbonne University e autore del libro "La città dei 15 minuti. Per una



L'eco-quartiere di Clichy-Batignolles nel nord est di Parigi

cultura urbana democratica" (Add Editore). È l'ideatore di questo modello di città che si fonda sulla necessità di creare una pianificazione urbana in cui le persone riescono a raggiungere a piedi o in bicicletta tutti i servizi di cui hanno bisogno in 15 minuti. Avvicinare quindi i servizi allo stesso edificio porre i rapporti di vicinato. Alla base di questo modello due concetti: Topofilia e Cronotopia.

«Topofilia, ovvero sviluppare un senso di appartenenza al quartiere e prendersene cura, avere relazioni con i vicini. Cronotopia significa invece utilizzare lo stesso edificio per diverse attività. Come ad esempio utilizzare una scuola come luogo di attività sociale e culturale al di fuori delle ore di lezione. I cittadini devono poter camminare, andare in bicicletta, usufruire di servizi in



prossimità», dice a *TPI* Carlos Moreno, che incontriamo in un caffè di Saint-Germain-des-Près, spiegando come il suo concetto di città dei 15 minuti sia stato sostenuto dalla sindaca che ne ha fatto uno dei punti chiave del suo programma: «Dopo il Covid-19, Anne Hidalgo ha iniziato il suo secondo mandato e sviluppato questa idea di città in diversi modi. Prima di tutto ecologicamente per contribuire a decarbonizzare la mobilità, e la trasformazione è ben visibile grazie alle vie ciclabili percorribili in tutte le direzioni della città senza dover prendere l'auto. Abbiamo implementato una politica urbana che comprenda una sostenibilità intesa non solo ecologicamente come una trasformazione a basse emissioni di carbonio, ma anche economica per promuovere una economia locale con

attività culturali e artigianali, l'inclusione e l'interazione sociale».

Per l'urbanista la distanza è il difetto delle città perché separa le classi sociali. Più questa è estesa più aumentano le disuguaglianze: i ricchi hanno l'opportunità di territorializzare il proprio potere, mentre i quartieri poveri vengono abbandonati o cancellati. La sua visione di città è più equa e con più servizi. «C'è stato un cambiamento importante anche dal punto di vista sociale. Lo sviluppo di nuove centralità e di eco-quartieri, come Clichy Batignolle nel nord est di Parigi». Si tratta di un ex scalo ferroviario di oltre cinquanta ettari trasformato in un quartiere verde e percorribile a piedi che esemplifica il concetto di pianificazione urbana della città dei 15 minuti. Ha un ricco ecosistema che

oltre ad avere una funzione estetica e paesaggistica ha anche una vocazione ecologica e ambientale. Circa il 70% delle abitazioni del quartiere è costituito da alloggi popolari a reddito misto o a canone calmierato pensati per rispondere alle esigenze specifiche di diverse fasce di popolazione, ad esempio famiglie, studenti, giovani lavoratori, anziani non autosufficienti e disabili. «Il social housing è un tema molto importante perché oggi la middle class ha difficoltà ad avere una casa», sottolinea Carlos Moreno.

L'esempio parigino dimostra che investire in infrastrutture ciclabili e limitare l'uso dell'auto privata sono strategie vincenti per migliorare vivibilità urbana e qualità dell'aria. E ci insegna che le nostre città devono necessariamente adattarsi alle nuove sfide contemporanee. ●