

CEMENTIFICAZIONE

Definizione

Con la parola cementificazione si intende uno sviluppo edilizio incontrollato, per lo più legato a piani di incremento turistico, ma talora abusivo o con fini speculativi, che comunque altera il paesaggio naturale, spesso deturpandolo. La cementificazione quindi assume un'accezione negativa, essendo sempre associata all'aggettivo selvaggia.¹

Cenni storici

Nel nostro paese la cementificazione ha cominciato ad essere un problema a partire dagli anni del primo boom economico. Stiamo parlando degli anni che vanno dal 1958 fino al 1963. In questi anni in contemporanea con il boom economico si ebbe anche quello edilizio, con il quale si registrò un eccezionale incremento della produzione edilizia e la conseguente ascesa dei ricavi nel settore delle costruzioni. Questo fatto portò ad un'inaspettata espansione dell'economia italiana.

Il patrimonio edilizio italiano aumentò vertiginosamente nel dopoguerra. L'Italia infatti durante la Seconda Guerra Mondiale era stata bombardata e pertanto erano numerosi i centri abitati da ricostruire ex novo.

¹Treccani <http://www.treccani.it/vocabolario/ricerca/cementificazione/>

I motivi che portarono a questo sviluppo edilizio furono molteplici come per esempio:

- L'emigrazione di più di 10 milioni di italiani che si spostarono dal Mezzogiorno verso le aree più ricche e industrializzate del paese: ciò comportò il passaggio dall'attività agricola a quella industriale (Anni Sessanta);
- La rapida crescita demografica legata al miglioramento delle condizioni economiche e sociali;
- il raggiungimento della piena occupazione;
- i bassi tassi di interesse;
- la funzione di traino esercitata da INA-Casa, che diede un forte impulso all'edilizia economica e popolare.

Tra la fine degli anni Novanta e gli inizi del Duemila, l'Italia visse un secondo boom edilizio, trainato dall'espansione dei principali sistemi metropolitani. Alla base di questo boom, oltre alla crescita demografica e la riduzione dei tassi di interesse, vi fu l'aumento della spesa pubblica per le infrastrutture. Le continue carenze in tema di legislazione urbanistica portarono alla creazione di aree fortemente urbanizzate poste intorno alle grandi città, ma anche fortemente carenti dal punto di vista dei servizi per la collettività. La fase espansiva del secondo boom edilizio si ebbe negli anni che vanno dal 1997 fino al 2005 e fu caratterizzata dalla costruzione di nuove abitazioni residenziali. Queste abitazioni furono costruite con lo scopo di ampliare i centri urbani economicamente propulsivi.

L'espansione urbana più consistente si è verificata a Milano, Bologna, Trieste e sulla costa adriatica. Non meno importanti furono le espansioni registratesi nel resto d'Italia, con incrementi occupazionali sensibili.

Per comprendere al meglio la grandezza del fenomeno basti pensare che dal 1950 al 2011 la popolazione è cresciuta del 28% e la cementificazione del 166%, come riportato in *Costruire il*

futuro: difendere l'agricoltura dalla cementificazione (Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, 2011). Le cause principali sono: i piani regolatori permissivi, gli oneri di urbanizzazione bassi e la maggior redditività dell'edilizia rispetto all'agricoltura.

Si riportano inoltre i dati rapporto ISPRA 2018 relativi al consumo del suolo delle regioni italiane dal 2016 al 2017:

incremento consumo suolo in Italia nel 2017: 7,65% (+0.23 % rispetto il 2016)

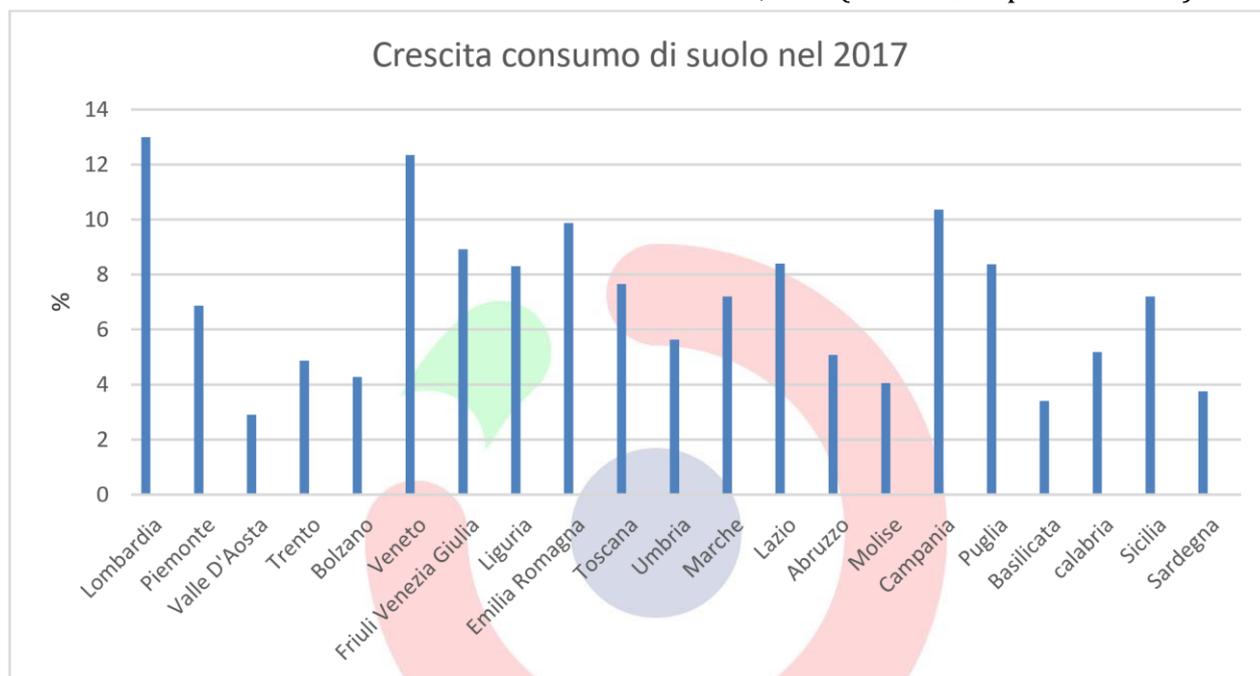


Figura 1: consumo di suolo nel 2017 per le varie regioni italiane e per le Province di Bolzano e Trento.

Fonte: rapporto ISPRA, 2018

Conseguenze negative

I boom edilizi portarono numerosi vantaggi per il paese, ma anche molti problemi. Tra questi si registrano: la speculazione edilizia e la rapida crescita esponenziale delle città, soprattutto di quelle industrializzate come Milano e Torino. La speculazione edilizia ha portato ad una cementificazione selvaggia, favorita anche dalla mancanza di legislazione urbanistica mirata al consumo del suolo;

il mancato rispetto delle prescrizioni edilizie e antisismiche portò a cementificare e costruire ovunque. I danni ambientali furono considerevoli e solo tardivamente entrarono in vigore norme di tutela ambientale ed edilizia intese alla salvaguardia del territorio e dell'ambiente costruito. Il paese si era sviluppato troppo velocemente, tanto che i suoi legislatori, la sua cultura, le sue amministrazioni non riuscirono a tenerne il passo.

Ai margini dei centri urbani erano sorti i quartieri-dormitorio, a volte baraccopoli; i quartieri dell'edilizia economica e popolare realizzati dallo stato non risultarono sufficienti. Venne così a svilupparsi un'edilizia informe, grigia, architettonicamente e strutturalmente scadente, senza spazi verdi e di servizio, che crearono gravi difficoltà di inserimento a molte famiglie.

La problematica più significativa si registra a **livello ecologico**. Il continuo e preoccupante consumo del suolo è un fenomeno che colpisce indistintamente il territorio nazionale. Il passaggio della mano dell'uomo sul paesaggio naturale è stata devastante e la copertura di cemento ha minato l'integrità e la sicurezza ambientale. La sfrenata attività di cementificazione genera nel territorio un dissesto idrogeologico, che si traduce in un'azione distruttiva sul terreno, degradandolo gradualmente fino a comprometterne la sua stabilità. Fenomeni come le erosioni, gli smottamenti e le frane sono determinati proprio dal consumo esagerato del suolo. La cementificazione inoltre erode la sicurezza alimentare sottraendo all'agricoltura i terreni maggiormente produttivi.

Possibili soluzioni: Come possiamo tutelare il pianeta?

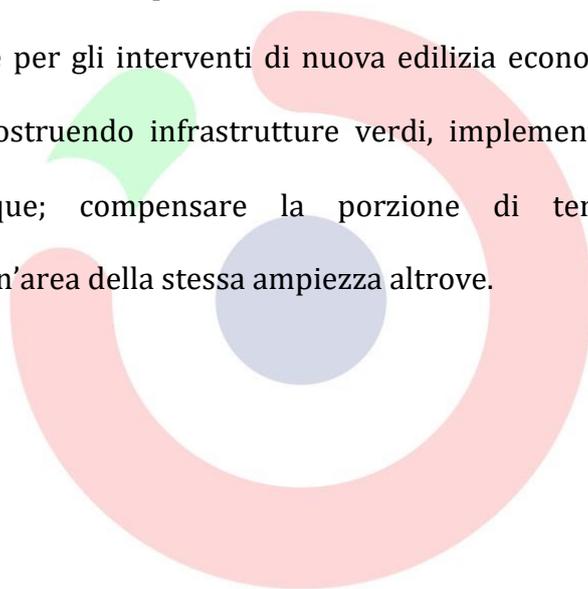
Quasi il 70% delle case esistenti in Italia sono state costruite tra il 1948 e il 2001. Ciò significa che abbiamo un patrimonio edilizio tra i più vecchi d'Europa e di conseguenza oggi queste case consumano tantissimo a livello energetico. Poco meno della metà sono state costruite tra gli anni Settanta e gli anni Novanta, quando il costo dell'energia era ben diverso da oggi e ancora non si ragionava nell'ottica di tutela e salvaguardia del pianeta e soprattutto delle risorse, come

invece accade adesso. Oltre ad essere cambiate le esigenze, oggi sono cambiati il modo di abitare, i materiali e le tecnologie costruttive.

La chiave per ridurre la cementificazione è senza dubbio la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente. Da quanto emerso, possiamo dedurre varie soluzioni per la riduzione dell'impatto ambientale e paesaggistico:

riqualificazione dell'esistente (misure di incentivazione ai Comuni, Province e privati che procedono al recupero dei nuclei abitati e rurali); creazione di città giardino.

Congruo uso del suolo con aree verdi che compensano la cementificazione; recupero degli spazi abbandonati; riqualificazione dei quartieri e delle aree urbane depresse; riduzione dei contributi di costruzione per gli interventi di nuova edilizia economica-popolare; utilizzo di materiale permeabile, costruendo infrastrutture verdi, implementando sistemi naturali di regimazione delle acque; compensare la porzione di terreno impermeabilizzato deimpermeabilizzando un'area della stessa ampiezza altrove.



GREEN ECONOMY

Che cos'è e come avanza la Green Economy in Italia?

In questi anni si è iniziato a parlare sempre più spesso di Green Economy come economia che genera crescita e lavoro, investendo nella salvaguardia delle risorse del capitale naturale del nostro pianeta. Ma questa definizione non è sufficiente per delineare in che modo questa economia è in grado di migliorare la qualità della vita di ogni cittadino globale.

Il Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente ha delineato il concetto come "un'economia che produce benessere umano ed equità sociale, riducendo allo stesso tempo i rischi ambientali causati dal ciclo di trasformazione della materia e le scarsità ecologiche. Nella sua espressione più semplice, un'economia verde può essere pensata come un'economia a basse emissioni di anidride carbonica, efficiente nell'utilizzo delle risorse e socialmente inclusiva, che tiene conto delle esternalità prodotte verso l'ambiente, per poter ottimizzare l'intero circuito economico".

Secondo le Nazioni Unite, alla base della Green Economy stanno gli investimenti pubblici e privati che mirano alla riduzione dell'inquinamento, all'aumento delle energie rinnovabili, all'efficienza delle risorse ed a evitare la perdita di biodiversità. Tuttavia tali investimenti non funzionano quando non sono supportati da riforme politiche valide e da nuovi regolamenti da parte delle istituzioni.

Il rapporto Green Italy 2017 misura i progressi della transizione industriale italiana verso un modello economico a basso impatto ambientale. Dal 2011 al 2017 sono 355 mila le aziende italiane (27,1% del totale) dell'industria e dei servizi che hanno investito in tecnologie per risparmiare energia e contenere le emissioni di CO₂.

I *green jobs* hanno creato quasi 3 milioni di posti di lavoro (13,1% dell'occupazione nazionale).

I contratti di questi lavoratori sono per il 46% a tempo indeterminato, aggiungendo 195,8 miliardi di euro al valore del PIL.

Inoltre, le aziende del green Italy sono quelle in cui si investe di più in ricerca e sviluppo. Infatti, si conta che il 42% di esse ha avviato forme di collaborazione o partnership con Università e Centri di Ricerca.

Per quanto riguarda il fatturato delle imprese del *green business*, questo è aumentato del 58%, contro il 53% delle altre imprese; mentre l'export è stato incrementato del 49%, a fronte del 33% non green.

Diverso è lo scenario che si presenta se guardiamo i dati relativi al consumo energetico: le emissioni di gas serra subiscono un andamento ondulatorio e se nel 2015 erano aumentate per poi calare nel 2016. Il 2017 ha visto un nuovo aumento, soprattutto nel settore elettrico e del gas. Il piano nazionale per l'efficienza energetica del 2014, fissava a 15,5 Mtep la riduzione dei consumi andare al 2020, ma se i trend attuali dovessero continuare è chiaro che questo obiettivo non sarà raggiunto.

La spesa pubblica in ricerca e sviluppo ai fini ambientali è diminuita del 5,8% nel 2015, scendendo al 10° posto in Europa, con 8,7€ pro capite, a fronte di una media di 15,6 € nell'eurozona.

Ancora, i dati sul consumo di suolo sono particolarmente critici. Nell'ultimo anno le coperture artificiali hanno riguardato 54km² quadrati di territorio, ovvero 30 ettari al giorno (Rapporto Ispra 2017). Le regioni in cui la percentuale è più alta sono Lombardia, Veneto e Campania; seguite da Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Puglia e Liguria. Solo in Val D'Aosta si registra un consumo di suolo al di sotto del 3%.

Una componente del capitale naturale è rappresentata dalle acque. Nel 2015 la differenza tra acqua immessa in rete ed erogata nei soli comuni capoluogo di provincia è stata pari a oltre un miliardo di metri cubi. Nelle città le perdite idriche totali raggiungono in media il 38,2%. Le disfunzioni nella gestione del ciclo delle acque non sono migliorate nonostante 24 mld investiti in 16 anni.

Due sono, però, i settori in cui nonostante tutto sono stati ottenuti dei risultati che fanno sperare in una svolta: nel 2015, l'Italia ha superato il suo obiettivo di quota di rinnovabili sul consumo interno lordo (17,5%), nonostante siano calati gli investimenti in questo settore; a 20 anni dal D.Lgs 22/97, in tema di rifiuti, si può dire che sono il 25% finisce in discarica, mentre la raccolta differenziata ha raggiunto il 52,5% (dato del 2016) e il riciclo il 47,7%. La geografia della raccolta differenziata, purtroppo, resta molto variegata e se il Trentino Alto Adige produce il 65% di differenziata, in Sicilia si fatica ad arrivare al 13%.

Un altro settore in cui siamo particolarmente virtuosi è l'agricoltura biologica: il 12% della superficie agricola italiana è coltivata in modo bio, permettendo al nostro paese di essere il secondo esportatore mondiale di biologico dopo gli Usa, con ben il 27,5% del totale europeo.

L'Italia è ricca di biodiversità: la superficie forestale copre il 37% del territorio nazionale. I servizi forniti dagli ecosistemi ammontano al 23% del PIL (338 miliardi €) a fronte di una spesa per la protezione della natura e del paesaggio di circa 579 milioni € (0,03% del PIL).

L'Italia è il Paese europeo con il tasso di motorizzazione privata più alto: 600 autoveicoli a benzina e diesel ogni 1.000 abitanti. Il livello della penetrazione delle auto elettriche nel parco auto circolante in Italia è considerevolmente inferiore rispetto agli altri Paesi europei. Tuttavia le auto ibride continuano a crescere (nel 2016 si è segnato un +0,4% rispetto al 2015). Inoltre, l'Italia continua a essere il Paese leader in Europa per quanto riguarda la quota delle auto alimentate a gas.

In calo l'offerta di posti a sedere sugli autobus.

Quali azioni devono essere intraprese nel breve periodo per permettere una adeguata evoluzione green della nostra economia?

Pur essendo, il nostro, un paese in cui si investe nella Green Economy, l'immagine ambientale del nostro paese ne esce appesantita dall'incertezze delle scelte politiche. Bisogna sostenere le

imprese virtuose e considerare le difficoltà di questa sfida come un'occasione di rilancio economico per il nostro paese.

«Si ritiene che una seria politica energetica debba inevitabilmente passare dalle rinnovabili e dal progressivo abbandono delle fonti fossili, ma senza dimenticare che anche gli impianti alimentati da fonti rinnovabili devono essere progettati integrando gli stessi nel territorio secondo un'autentica sostenibilità, evitando, contrastando e punendo tutte quelle elusioni normative condotte da tanti che si propongono come sostenitori della Green Economy, ma in realtà unicamente interessati all'accaparramento degli incentivi statali tramite spregiudicate strategie affaristiche che hanno tanto di Economy e poco di Green.»¹

Nel concreto, sono pochi ma salienti i punti che dobbiamo tenere ben presente nella pianificazione della Green Economy nazionale dei prossimi anni:

- Fonti energetiche rinnovabili. Considerarci arrivati nell'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili è completamente errato: è necessario creare un piano serio e di visione che permetta a tutti i cittadini di poter garantire alla propria famiglia o alla propria azienda l'uso di energie rinnovabili, usufruendo di fondi e prestiti per l'installazione di nuove tecnologie energetiche e la collaborazione con centri di ricerca per le grandi aziende che ancora non si sono avviate in questo senso.
- Critica alla supremazia del denaro e della finanza: all'interno del PIL è necessario inserire nuovi valori che tengano conto della qualità della vita dei cittadini e del territorio dove essi risiedono. I valori monetari e finanziari non sono più l'unica valuta con cui misurare la ricchezza o meno di un paese. Uno Stato è ricco quando è in grado di garantire un territorio sicuro e salubre per tutti i suoi cittadini e quando

¹ Donato Cancellara, ENERGIE RINNOVABILI 2018-2020: NUOVO DECRETO MINISTERIALE ALLE BATTUTE FINALI, Da: natura e società – Organo della Federazione Nazionale Pro Natura, N°3 – Settembre 2018

investe affinché le condizioni di vita siano sempre più favorevoli alle nuove generazioni.

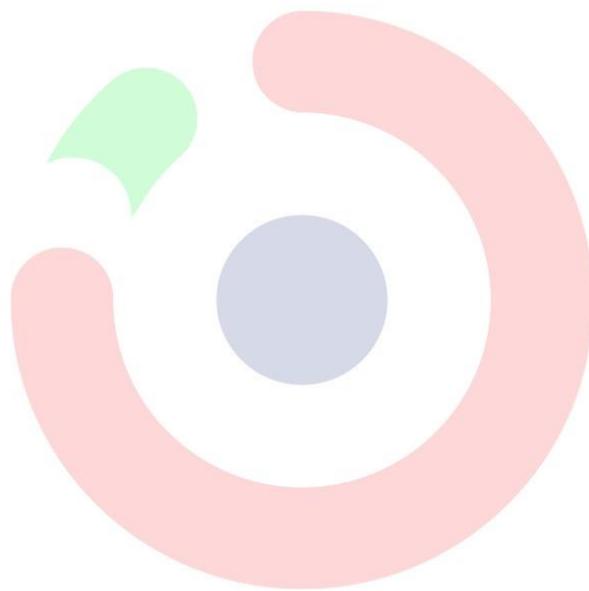
- Ecologia industriale e *blue economy* (modello di business incentrato sulla creazione di un ecosistema sostenibile). - Estensione della vita dei prodotti;
- Riduzione della produzione di rifiuti. Così come suggerito dalla Commissione Europea all'interno del Pacchetto per l'economia circolare, i sistemi di riutilizzo svolgono un ruolo importante nell'attuazione della gerarchia europea dei rifiuti. Il riutilizzo degli imballaggi e prodotti rispetto alla produzione usa e getta consente di risparmiare risorse, evitare sprechi e proteggere il clima oltre a diventare motore per la creazione di occupazione verde. "Il modo di pensare i rifiuti in Europa deve cambiare. I rifiuti non dovrebbero essere accettati come un dato di fatto inevitabile, quanto piuttosto essere attivamente evitati. Obiettivi di prevenzione dei rifiuti rafforzano misure per il riutilizzo e contribuiscono allo sviluppo di sistemi di riutilizzo. Nella produzione di rifiuti residui (indifferenziato) dovrebbe essere fissato un tetto massimo di 150kg annui pro-capite al 2025 e di 130kg al 2030. Per i rifiuti da imballaggio, il tetto massimo deve essere di 120kg al 2025 e 90kg al 2030 su base pro-capite annua.

In media ogni cittadino europeo produce attualmente circa 260kg di rifiuto residuo e per circa 160kg di rifiuto da imballaggio." Solo assegnando target separati da raggiungere per il riciclaggio e il riutilizzo ci può essere la garanzia che la gerarchia di gestione dei rifiuti venga rispettata, il riutilizzo incoraggiato e che le imprese non si concentrino esclusivamente sul riciclaggio. Il Parlamento Europeo si è mostrato intenzionato a fissare una quota di riutilizzo per il packaging compresa tra il 5 e il 10%. Oltre a definire obiettivi vincolanti, occorre una demarcazione ancora più chiara tra i vari sistemi di riutilizzo applicabili. Per ciascuna categoria dovrebbe essere previsto entro il 2025 il raggiungimento di una quota obbligatoria del 10% di

imballaggi riutilizzabili rispetto a quelli immessi sul mercato, che andrebbe aumentata di un ulteriore 20% entro il 2030 rispetto allo status raggiunto nel 2018. Queste le azioni che devono essere introdotte a livello europeo e rese obbligatorie per tutti gli Stati dell'eurozona:

- gli imballaggi riutilizzabili devono essere promossi da incentivi economici a livello europeo;
- promuovere vantaggi fiscali per gli imballaggi riutilizzabili in modo da aumentare l'attrattività economica del riutilizzo;
- affinché i consumatori possano prendere decisioni di acquisto a favore di imballaggi più sostenibili come quelli riutilizzabili, dovrebbe esserci una chiara etichettatura su tutti i prodotti;
- creazione di infrastrutture logistiche per la restituzione degli imballaggi monouso;
- i sistemi di deposito su cauzione dovrebbero essere introdotti a livello europeo per le bottiglie di plastica monouso e le lattine per bevande.;
- sostegno economico e legale agli enti locali che investono in progetti ecosostenibili per migliorare la qualità della vita dei propri cittadini. I Comuni che hanno iniziato o hanno in programma progetti concreti con i quali attivare un'Agenda Digitale Locale all'insegna del rispetto ambientale, devono essere sostenuti dal governo centrale attraverso uffici legali che permettano loro di individuare i migliori bandi attraverso cui raccogliere fondi. Inoltre deve essere garantito uno sblocco di bilancio per quei comuni virtuosi, non solo davanti alle finanze pubbliche, ma anche ai progetti che hanno come obiettivo il miglioramento della qualità della vita dei cittadini.;
- aprire tavoli di lavoro tra le associazioni degli enti locali, che riuniscono al loro interno tutti quei Comuni italiani che promuovono progetti ambientali, e le istituzioni governative, per cercare le politiche migliori in grado di condurre il nostro

paese verso una migliore economia verde e un miglior utilizzo delle risorse per investimenti virtuosi.



MOBILITA' SOSTENIBILE E PAESAGGIO

La mobilità oggi svolge un ruolo centrale nel sistema sociale e rappresenta un elemento fondamentale di sviluppo socioeconomico, globale e locale. Da una parte essa influenza il commercio internazionale, la crescita economica di un paese e la dislocazione delle attività economiche sul territorio, e ne determina l'accessibilità e migliora la qualità della vita dei cittadini; dall'altra parte può risultare decisiva per il successo delle politiche ambientali e sociali, per la riduzione delle emissioni inquinanti, per la qualità dell'aria, oltre che per le politiche di coesione sociale, sviluppo urbano e sicurezza.

I sistemi di mobilità sono stati un fattore cruciale nella evoluzione dell'umanità. Il passaggio dalla città preindustriale alla città moderna, caratterizzata da un trasporto che avveniva a piedi o per mezzo di animali, è stato tanto rapido quanto straordinariamente esteso. L'evoluzione dei mezzi di trasporto ha sia trasformato profondamente l'assetto del territorio e sia cambiato la vita delle comunità, influenzando lo sviluppo socioeconomico.

Quando si parla di mobilità si fa riferimento ad un sistema molto complesso che comprende le diverse modalità di trasporto, le infrastrutture, i servizi di trasporto oltre che il sistema sociale, economico e organizzativo di una comunità, regione o paese. Al centro di questo sistema c'è il cittadino, visto sia come generatore di mobilità, sia come fruitore di servizio. Inoltre, il cittadino è il soggetto sui cui impattano gli effetti esterni positivi (accessibilità, connettività, competitività) e quelli negativi (gas serra, emissioni locali, sicurezza) prodotti dalla mobilità.

I trasporti, in generale, hanno permesso di attivare la maggior parte delle attività economiche e migliorare la qualità della vita dei cittadini. Per questi motivi la domanda di mobilità è in continua crescita a livello mondiale.

Tuttavia il settore dei trasporti è responsabile di una grossa fetta di consumi energetici. Esso, dunque, è un elemento sempre più sottoposto a particolare attenzione nelle politiche di contrasto ai cambiamenti climatici e all'inquinamento nelle aree urbane. Negli ultimi 25 anni si

è osservato un incremento del 20% delle emissioni dei gas nei trasporti. Di questi, quasi $\frac{3}{4}$ sono riferibili alla modalità stradale, comprendente le auto private, i principali mezzi di trasporto per livelli di inquinamento complessivi.

Per questo motivo, negli anni, da una parte si è attivata la ricerca per sviluppare nuovi mezzi che tenessero conto anche dell'impatto ambientale, dall'altra sono state applicate delle strategie di supporto al trasferimento della domanda da mezzi di trasporto più inquinanti a quelli meno inquinanti. Tuttavia, sia queste strategie sia la spinta all'utilizzo di tecnologie migliori non hanno finora ottenuto risultati capaci di ridurre in modo significativo il costo sociale, economico ed ambientale della mobilità.

Si è spinta, pertanto, la mobilità verso una graduale evoluzione in ottica di sostenibilità. Per mobilità sostenibile si intende un principio che è alla base di un sistema di trasporto ideale, di persone e merci, che pur soddisfacendo le esigenze di spostamento o di movimentazione, non generi fattori esterni ambientali e sanitari negativi, concorra a garantire una buona qualità della vita. Questo tipo di mobilità deve soddisfare i bisogni della società legati alla libertà di movimento, all'accesso, alla comunicazione, allo stabilire relazioni senza dover sacrificare altri valori umani ed ecologici essenziali nella vita di oggi e del domani. Si assiste da una parte alla riduzione di emissioni nell'atmosfera, dall'altra alla minimizzazione dei problemi sanitari, alla riduzione dell'inquinamento acustico e alla riduzione della incidentalità.

Siccome a livello globale è in atto una progressiva urbanizzazione, appare evidente come le aree urbane possono essere considerate un laboratorio per applicare politiche a supporto dello sviluppo sostenibile. Il modello finora utilizzato (quello auto-centrico), se da una parte ha portato dei benefici principalmente agli utenti delle autovetture, dall'altra ha intensificato gli aspetti negativi e i costi indiretti difficilmente quantificabili e monetizzabili, oltre che ad un consumo del suolo urbano.

Il passaggio da uno scenario in cui il modello di mobilità era esclusivamente “auto-centrico” verso un sistema orientato alla mobilità sostenibile si concretizza se si considera l’ottimizzazione delle risorse esistenti senza diminuire l’accessibilità del territorio e la connessa libertà di mobilità tra gli individui.

Nell’ambito legislativo, le istituzioni europee e quelle nazionali si sono attivate per raggiungere gli obiettivi di una mobilità sostenibile. Sono sostanzialmente 3 le direttive europee in questo ambito:

- la direttiva 2006/38/CE, relativa al trasporto di merci su strada, che impone di calibrare i pedaggi autostradali in base al carico inquinante dei mezzi ed all’ora di utilizzo delle infrastrutture;
- la direttiva 2008/68/CE, che punta ad aumentare la sicurezza nel trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie navigabili interne;
- la direttiva 2009/33/CE, che impone di considerare l’impatto energetico ed ambientale dei veicoli nel corso dell’intero ciclo di vita.

L’evoluzione del sistema di trasporto è quindi la chiave di volta per ottenere uno sviluppo sostenibile. La gestione delle scelte e la capacità di modificare i trend di sviluppo negativi diventano una delle componenti essenziali delle politiche per la sostenibilità. Per poter raggiungere questo obiettivo è necessario agire nell’ambito del processo di pianificazione e quindi introdurre un approccio che consideri come priorità i concetti di:

- a. accessibilità, ossia l’essere fruibile da qualsiasi utente;
- b. connettività, ossia la capacità di collegamento tra sistemi differenti;
- c. multi-modalità, di sicurezza ed efficienza energetica piuttosto che la velocità.

In questo modo si privilegia un modello integrato, rivolto a ridurre l’utilizzo dell’automobile e promuovere la diffusione del diritto alla mobilità.

«Eppure per uscire da questa emergenza gli strumenti ci sarebbero: ogni città dovrebbe adottare dei PUMS (Piani Urbani di Mobilità Sostenibile) ambiziosi; il Ministero dell'Ambiente dovrebbe guidare le città, supportando e verificando le scelte fatte affinché siano coerenti con le scelte e i piani nazionali; il governo dovrebbe finanziare i progetti davvero utili per mettere in campo questa rivoluzione. Questo strumento, i PUMS per l'appunto, offrono un'occasione unica alle città: potrebbero essere l'occasione per pianificare l'uscita dalla mobilità inquinante e fossile; un'occasione per promuovere soprattutto una mobilità, sia pubblica che privata, attiva (piedi e bici) e con mezzi a zero emissioni (dalla micromobilità all'autobus). Una nuova mobilità quindi, che ci permetterebbe di ridurre drasticamente il numero totale di veicoli in circolazione e di liberare vaste aree di città, per esempio le aree di parcheggio, che potrebbero essere destinati ad altri usi, facendo divenire lo spazio urbano un "bene comune", come sostenuto nel PUMS di Milano, da amministrare per tutte le funzioni della vita urbana.»¹

Incentrando l'attenzione sullo sviluppo urbano sostenibile, l'attitudine al nuovo modello si può concretizzare attraverso la promozione di trasformazioni urbanistiche che favoriscono forme di mobilità dolce (pedonale e ciclabile) per collegare tessuti urbani minori e che, per distanze maggiori, fondano la mobilità sul trasporto pubblico, con nuove forme di mobilità, limitando la costruzione di nuove infrastrutture e migliorando l'esistente. Allo stesso tempo l'automobile assume una concezione differente, passando da bene di consumo a servizio, e quindi caratterizzato da una maggiore diversificazione e ottimizzazione degli usi (auto elettriche o ibride, o il car sharing e il car pooling) e da un rinnovamento tecnologico dei veicoli.

Le possibili soluzioni applicabili in un ambito urbano e metropolitano sono: il trasporto pubblico, le corsie preferenziali, le piste ciclabili, il *road pricing*, il *park pricing*, il *car sharing*, il *car pooling*, il *mobility manager*, il blocco del traffico, la Zona Traffico Limitato.

¹ Mal'Aria di città 2019 – la mobilità urbana al centro del risanamento, Dossier di Legambiente 22 Gennaio 2019

I mezzi di trasporto pubblico costituiscono una forma di trasporto organizzata e di massa con un minore impatto ambientale rispetto all'utilizzo dei mezzi di trasporto privati.

Per poter raggiungere gli obiettivi della competitività del settore dei trasporti e della mobilità è necessario avere un approccio integrato che consideri diversi fattori tra cui le dinamiche di ricambio del parco veicolare, le infrastrutture e la pianificazione sostenibile. Contemporaneamente è opportuno applicare una strategia di ricerca per migliorare il posizionamento strategico delle realtà produttive e favorire lo sviluppo di servizi di mobilità efficienti e competitivi capaci di generare uno sviluppo socioeconomico sostenibile. Gli investimenti sono gli elementi chiave per poter raggiungere tali obiettivi e, di conseguenza, creare stimoli allo sviluppo di nuovi sistemi e schemi di mobilità che guardino con maggiore attenzione all'impatto ambientale.

«Per colmare il gap attuale con gli altri grandi Paesi europei in Italia si dovrebbero realizzare 35 km di nuove metropolitane all'anno fino al 2030, e il problema è che nel 2017 sono stati realizzati 3,1 km e nel 2018 0,6 km di metropolitane. Ed è per questa ragione che serve un progetto che da ora al 2030 consenta di realizzare linee metropolitane, tram, passanti ferroviari capaci di aumentare l'offerta di trasporto sostenibile nelle aree del Paese dove si concentra la maggiore densità di popolazione.»¹

Il perseguimento degli obiettivi stabiliti al livello nazionale e comunitario dovrà essere fondato su tre principi:

- supportare diverse opzioni tecnologiche per massimizzarne le rispettive potenzialità;

¹ Rapporto PENDOLARIA – La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario e pendolare in Italia, Legambiente, 2018

- definire un piano di azioni coerenti in un'ottica di complementarità e sinergia tra le differenti tecnologie;
- minimizzare gli effetti dispersivi degli schemi di incentivazione fornendo risorse adeguate allo sviluppo di scelte tecnologiche capaci di garantire un contributo sostanziale allo sviluppo sostenibile e durevole.

Sebbene la problematica sia molto complessa appare evidente la necessità di sviluppare un modello di mobilità più efficiente e più ecosostenibile, capace di garantire la libertà di spostamento dell'individuo, ponendo maggiore attenzione l'ambiente e con una visione proiettata al futuro.



AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE

Noi viviamo su un pianeta fisico e finito, dove le risorse naturali sono limitate e dove la nostra azione lascia un'impronta. Questa frase, che esprime un concetto molto semplice e intuitivo, dovrebbe essere tenuta a mente in ogni decisione politica, economica, industriale, poiché se esse non sono legate alla realtà questo porterà a delle conseguenze, che influenzeranno ogni aspetto della nostra vita.

Il nostro attuale modello di vita rischia di diventare insostenibile nel lungo periodo: gli stress a cui sottoponiamo il pianeta con la nostra attività hanno raggiunto livelli senza precedenti, poiché ogni settore umano ha un'impronta più o meno marcata sulla biosfera. Le attività produttive, i trasporti, le nostre abitazioni emettono senza interruzione inquinanti che permangono anche molto a lungo nell'ambiente con effetti nocivi che si manifestano persino negli esseri umani.

Negli ultimi anni la classe dirigente internazionale ha però compreso la necessità di intraprendere delle azioni che vadano controcorrente rispetto a questa tendenza, siglando accordi come quelli di Parigi che cercano di limitare il più possibile il nostro impatto sul pianeta tramite delle politiche:

- di controllo e riduzione delle emissioni;
- di efficientamento energetico delle nostre infrastrutture;
- di transizione da un modello energetico basato prevalentemente su fonti fossili a uno in cui la presenza delle fonti rinnovabili sia preponderante.

«L'Italia, circondata com'è dalle acque, è fatalmente interessata dal problema. Secondo stime del CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) nel Mediterraneo galleggiano 1,25 milioni di tonnellate di microplastiche, in gran parte provenienti dalla frammentazione di sacchetti della spesa. Per questo il nostro paese, per una volta all'avanguardia, è stato il primo a mettere fuorilegge le borse di plastica, sfidando il malcontento popolare. È fondamentale comprendere che il problema va

risolto a partire dall'origine, diminuendo la produzione e l'immissione sul mercato di plastica, in particolare quella usa e getta, perché è illusorio sperare di evitare l'inquinamento puntando sul riciclo dei rifiuti in plastica. Intanto, perché le attuali tecnologie di riciclo funzionano egregiamente solo col polietilene, meno con le altre plastiche, specie se assemblate in modo composito. Ma soprattutto perché una quota elevata di rifiuti continua a essere dispersa nell'ambiente, arrivando poi inevitabilmente a finire in mare.»¹

L'Unione Europea è stata fin da subito uno dei motori della creazione degli accordi di Parigi, e per questo ha stabilito tutta una serie di obiettivi da perseguire in diverse cronotappe, a cui anche l'Italia dà il suo contributo. In particolare, durante la scorsa legislatura, sono state redatte due Strategie Nazionali: la Strategia Energetica e quella per lo Sviluppo Sostenibile. In esse si sintetizzano tutte quelle azioni che il nostro Paese vuole intraprendere per portare avanti una politica di sviluppo economico che però non sia a discapito delle condizioni ambientali del nostro stato e più in generale del nostro pianeta.

Questa breve introduzione serve a comprendere quali debbano essere i punti che una forza politica consapevole di ciò che ci accade intorno, dovrebbe tenere in considerazione sia in un'ottica programmatica che in un'ottica poi di concreta azione di governo. Le linee guida già tracciate sono fondamentali da seguire, poiché pongono basi molto importanti che possono essere solo migliorate da obiettivi ancora più ambiziosi. E l'Italia ha tutte le capacità per dimostrarsi leader nello sviluppo sostenibile: lo abbiamo già fatto raggiungendo con tre anni di anticipo gli obiettivi previsti per il 2020 riguardanti la penetrazione delle energie rinnovabili nella produzione di elettricità (obiettivo 2020: 17% quota di energia prodotta da parte rinnovabile; Italia 2017: 17.5% quota di energia prodotta da rinnovabile), essendoci qualificati al primo posto nella classifica dell'American Council for an Energy-Efficient

¹ Riccardo Graziano, MICROPLASTICHE, Da: natura e società – Organo della Federazione Nazionale Pro Natura, N°4 – Dicembre 2018

Economy per i Paesi che investono di più in politiche e in azioni di efficientamento energetico.

Gli obiettivi da perseguire sono i seguenti:

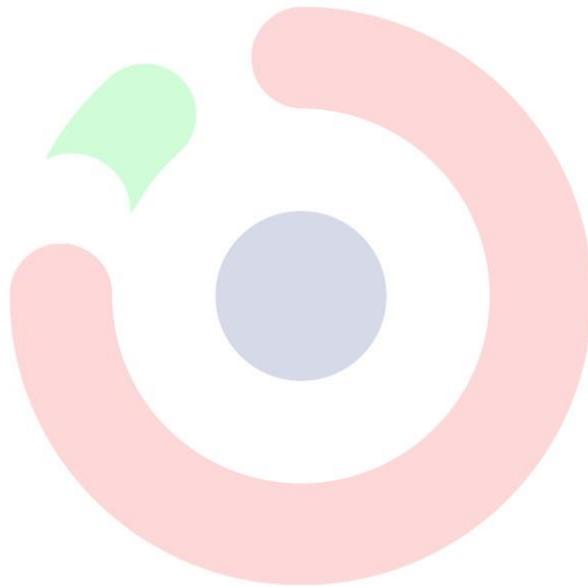
- promozione della diffusione di tecnologie rinnovabili basso-emissive;
- favorire interventi di efficienza energetica;
- portare avanti una politica di innovazione in nuove tecnologie più performanti;
- *phase out* entro il 2030 di tutti gli impianti termoelettrici a carbone presenti sul territorio nazionale;
- migliorare le reti di distribuzione di acqua, luce e gas, in modo tale da minimizzare le perdite risparmiando anche da un punto di vista economico;
- garantire una diversificazione del mix energetico, in modo tale da poter sempre sostenere la domanda di energia;
- implementare la raccolta differenziata dei rifiuti, in modo da ridurre al minimo gli sprechi;
- incentivare la mobilità tramite trasporto pubblico, il bike sharing e la mobilità elettrica.

Questi sono solo alcuni dei punti che andrebbero affrontati come concrete azioni politiche; ci sono poi tutte quelle azioni ascrivibili ai singoli cittadini, che di fatto sono i primi fautori di azioni più o meno impattanti sull'ambiente. Ad esempio:

- iniziare a comprendere che il mito del riscaldamento autonomo in città dove invece potrebbe essere possibile approvvigionare le abitazioni dal punto di vista delle utenze termiche tramite il teleriscaldamento, deve iniziare ad essere sfatato, poiché questo è uno dei modi più efficaci di ridurre di molto le emissioni dovute al riscaldamento domestico;
- ridurre al minimo gli sprechi di luce e acqua;
- educare fin da bambini alla raccolta differenziata;

- usare l'auto il meno possibile, preferendo mezzi pubblici;
- limitare i viaggi in aereo a quelli indispensabili;
- entrare in sostanza nell'ottica che anche le azioni più banali se compiute da una grande fetta di popolazione possono portare a dei risultati concreti.

Abbiamo solo questo pianeta, e dobbiamo imparare a trattarlo meglio di come lo hanno trattato i nostri predecessori, assicurando un futuro migliore per tutti.



URBANIZZAZIONE E SMART CITY

Il concetto di **città intelligente** si è ormai imposto da quasi un decennio nel dibattito pubblico internazionale in materia di pianificazione urbanistica e discussione teorica sul futuro delle città, dell'abitare e del vivere in comunità. La *smart city*, nata come strategia di implementazione ed ottimizzazione di reti di **servizi pubblici interconnessi** e dunque come modello tecnico di sviluppo urbano, ha col tempo acquisito notevole notorietà, suscitando numerosi interessi e portando all'elaborazione di strategie molteplici e parallele, nell'ambito di un vero e proprio processo di brandizzazione della locuzione. Ciò ha comportato, parimenti, alle volte anche un abuso di utilizzo, anche da parte di certa classe politica che ha così inteso avvolgere di un qualche *appeal* misure locali o nazionali tutt'altro che innovative. Risalta, dunque, da subito il rilievo politico che il tema assume, dal momento che qualsiasi azione di pianificazione urbana, territoriale o nazionale necessita di un imprescindibile indirizzo politico e non può connotarsi della sola codificazione tecnico-specialistica.

Di più, il concetto di città intelligente non può dirsi limitato alla semplice gestione ed ottimizzazione dei servizi pubblici ma ha inglobato una moltitudine di ambiti che contribuiscono a delinearne un profilo quanto mai sfaccettato. Smart city è prioritariamente **sostenibilità ambientale**, riduzione delle emissioni, mobilità alternativa, reti di trasporto pubblico, riduzione dello spreco di risorse e, punto spesso sottaciuto, **nuovi modelli di governance**, partecipazione e trasparenza nei processi decisionali. Smart city, dunque, deve necessariamente tradursi anche in *smart policy*.

L'Unione Europea ha introdotto da diversi anni, con apprezzabile tempismo, diverse misure di sostegno alla realizzazione di città intelligenti, sia sotto forma di bandi e risorse, che di legislazione e linee programmatiche. Il più grande programma di ricerca e innovazione mai varato dall'UE, Horizon 2020, è in grandissima parte dedicato proprio alle *smart city*, con 80 miliardi di euro di finanziamenti disponibili nel settennato 2014-2020. Altri programmi

specifici sono costituiti dal Meccanismo per collegare l'Europa o da Cosme e Life, che vanno tutti insieme a delineare una strategia europea articolata su tre asset (infrastrutture e sviluppo urbano; sostegno della cooperazione e della *capacity building*; supporto a ricerca, innovazione e competitività) che consentono di meglio indirizzare le singole esigenze alla linea di finanziamento più adeguata e produttiva. Anche la Banca Europea per gli investimenti ha varato da tempo linee di credito e strumenti finanziari per sostenere progetti pubblici e privati di innovazione urbana e nei servizi, quali *Innovfin*, *Jeremie*, *Jessica* ed *ELEnA*.

Anche l'Italia ha avviato all'inizio del nuovo decennio una serie di programmi di investimenti specificamente mirati al sostegno delle *smart city* in costruzione, ma la coerenza dei percorsi e l'efficacia delle misure non si sono rivelate sempre adeguatamente soddisfacenti. Il governo Renzi aveva varato ben due diverse task force dedicate al tema ed incardinate presso i due Ministeri dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti, con sottosegretariati con deleghe specifiche. Il Mise in particolare aveva in un primo momento dedicato risorse mirate ed attenzione alle smart city, arrivando a varare un Piano nazionale per una *Smart Italy* articolato in due segmenti: una "Piattaforma per le *smart grid* in Italia" con 15 milioni di euro di finanziamenti per l'infrastrutturazione e l'interconnessione di quartieri pilota, e una "Partnership per l'innovazione" con 50 milioni di euro da destinarsi a sette coppie di aree metropolitane, con un totale finanziamento ministeriale a fondo perduto per il segmento di ricerca e innovazione delle aziende partner private. Negli ultimi anni, però, è da registrarsi un calo di attenzione in materia a beneficio di interventi maggiormente "classici" di sostegno all'industria, pur mettendo in cantiere piani articolati e di ampio respiro (quale Industria 4.0) che inevitabilmente per il loro grado di innovazione hanno toccato alcuni temi vicini a quelli delle smart city. Sarebbe, però, necessario maggior coordinamento tra le misure e la consapevolezza che città e impresa non sono chiusi in compartimenti stagni ma possono e devono viaggiare appaiate nella realizzazione di un contesto territoriale intelligente.

Dal canto suo il Mit ha destinato negli ultimi anni, con diverse misure, circa 30 milioni di euro a Regioni e Province Autonome in materia di ciclabilità urbana, prevedendo al contempo nuove normative territoriali e cittadine sulla mobilità sostenibile (i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), oltre che azioni per il sostegno al trasporto pubblico locale, il rinnovo dei parchi mezzi e la riduzione delle emissioni, le politiche abitative, il consumo del suolo e le tecnologie intelligenti.

Negli scorsi mesi, inoltre, l'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie (ENEA), insieme a Consip, Presidenza del Consiglio, Confindustria ed Agenzia per l'Italia digitale, ha lanciato il programma "Convergenza Smart City e Community" che, anche riprendendo elementi del precedente Piano Nazionale sulle smart city del Mise, punta a dotare i Comuni italiani di una cosiddetta 'cassetta degli attrezzi' per la realizzazione di interventi smart. Si tratta di un vero e proprio kit di risorse, conoscenze, modelli, azioni e tecnologie mirate in primo luogo alla costituzione di un substrato fertile e al radicamento di una cultura dell'innovazione urbana che permetta alle amministrazioni locali di cogliere l'importanza dei temi e di possedere sensibilità e strumenti per interpretarli ed affrontarli, migliorando la qualità della vita dei propri concittadini ed erogando servizi migliori e più economici. Specificamente mirato alle PA è anche il programma "Assessment Smart City" promosso da Consip per accompagnare progetti di innovazione tecnologica delle amministrazioni.

Quanto emerge dalla rassegna delle principali misure messe in campo in questi anni in materia di smart city in Italia è un quadro frammentario quando non caotico, a carattere episodico e con progetti spesso avviati senza prospettiva di rinnovamento, espliciti nell'arco di pochi anni e così terminati. Non si è riusciti ancora a dare un connotato nazionale, di ampio respiro, alle politiche in materia, coordinando le azioni tra i diversi ministeri e le agenzie coinvolte ed ottimizzando e razionalizzando le energie per obiettivi mirati. Si continua, inoltre, a confondere digitalizzazione e innovazione, della pubblica amministrazione come delle imprese o delle città.

Benintesi, sono necessari e benemeriti tutti gli interventi promossi negli ultimi anni per colmare gli enormi *gap* che rallentano la macchina pubblica italiana, le imprese, dividono i territori e i cittadini dal punto di vista della connettività e della comunicazione. Ma restano pur sempre delle precondizioni, essenziali ma preliminari rispetto alla realizzazione di vere e proprie misure di innovazione territoriale.

«Ripartire concretamente da un obiettivo chiaro e cruciale che il nostro Paese deve raggiungere: diminuire drasticamente il tasso di motorizzazione (tra i più alti d'Europa) riportandolo a livelli delle più evolute nazione europee.»¹

Non a caso, tanto il rapporto "Mapping Smart Cities in EU", rilasciato nel 2014 da ITRE (la Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia del Parlamento Europeo), quanto più di recente l'Agenda Urbana dell'ANCI, fotografano un proliferare di smart city in Europa ed anche in Italia, una moltitudine di progetti e micro interventi annunciati e realizzati ma collocano il nostro Paese agli ultimi posti in termini di qualità degli interventi realizzati e, ad esempio, ancora nessuna città italiana figura nella *top ten* europea stilata dal celebre analista Boyd Cohen.

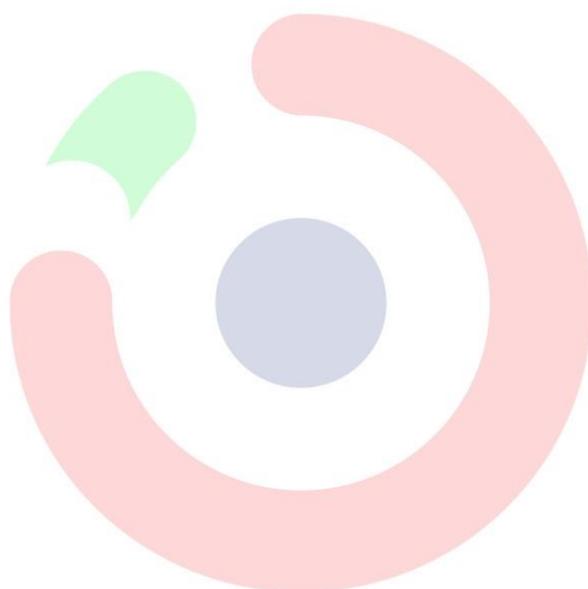
«Il governo deve riprendere il lavoro di consultazione delle parti sociali e varare un vera e propria Roadmap mobilità sostenibile al 2030 e 2050 con l'obiettivo della completa decarbonizzazione (emissioni zero) del settore. Un a Roadmap che preveda in vestimenti ed azioni integrate di politica industriale (l'automotive in Italia è secondo per fatturato in Europa dopo la Germania), di sostegno lle politiche locali (Piani Aria e PUMS), di politiche della domanda per influenzare non solo la sostituzione di mezzi inquinanti, ma anche gli stili di mobilità degli italiani. Con una attenzione non scontata: le proposte di transizione ambientale devono essere anche socialmente sostenibili.»²

Quello che serve all'Italia è un'azione coordinata, incisiva e strutturale di individuazione dei principali bisogni e di immissione di risorse per gli enti locali per perseguire politiche di

¹ Mal'Aria di città 2019 – la mobilità urbana al centro del risanamento, Dossier di Legambiente 22 Gennaio 2019

²

innovazione e sostenibilità. Accanto a ciò, è necessario accompagnare gli interventi materiali con percorsi culturali di sensibilizzazione delle classi dirigenti e della cittadinanza, di implementazione della partecipazione e della progettazione condivisa. Anche i piccoli problemi della quotidianità o la risoluzione delle problematiche ataviche che spesso attanagliano le nostre comunità inficiando la qualità di servizi essenziali e minimi, possono trovare un'ottima sponda in adeguate azioni e politiche atte a trasformare le nostre città in città intelligenti.



HINTERLAND E PAESI

Analisi

Lo sviluppo urbano del secolo scorso ha creato dinamiche di conurbazione sia di esplosione dei paesi che di agglomerazione urbana intorno ai grandi centri attrattori. Queste dinamiche sono le più complesse da poter analizzare sia per una peculiarità tutta italiana che mescola esigenze economiche e sociali sia per il processo che ha portato alla realizzazione degli odierni Hinterland o aree metropolitane.

Storicamente, l'Italia è sempre stata caratterizzata da un'urbanizzazione capillare sia a causa della sua storia millenaria, che a causa della sua conformazione fisica. Dal punto di vista storico il bel Paese ha vissuto una stratificazione di civiltà che, plasmando i luoghi, hanno sedimentato una quantità enorme di piccoli o piccolissimi insediamenti. Essi, con il passare dei secoli e con il protrarsi dell'aumento demografico hanno vissuto varie stagioni, andando spesso in conflitto fra di loro. Non è un caso che proprio in Italia nel Medioevo si affermi la società Comunale e che questi piccolissimi centri siano poi il perno della costruzione di micro-stati le cui stesse città non potevano minimamente competere con la grandezza demografica delle grandi capitali europee degli stati Nazionali.

Questa peculiarità, che resta pressoché simile per molti secoli, muta completamente con la Rivoluzione industriale e il boom economico del dopoguerra. In quegli anni assistiamo ad un fenomeno di metropolizzazione dei centri più grandi (Milano, Roma, Napoli ecc.). Se da un lato l'ingrandimento della città porta alla creazione di periferie esterne inglobando in un'area i centri minori circostanti, è altrettanto vero che gli stessi centri, esplodendo, si costituiscono come hinterland perdendo tal volta la loro peculiarità urbana. Non diventano perciò a tutti gli effetti Hinterland o città ma una cittadina dell'Hinterland.

Molti di questi centri, dunque, sono divenuti periferie delle grandi città assumendo oltre che una nuova conformazione urbana rispetto al passato, una doppia identità:

- luogo di dormitorio per quelle famiglie e lavoratori che incentrano la loro vita e le loro attività nelle città maggiori;
- poli industriali/commerciali a cui attorno si è sviluppata una nuova struttura urbana/sociale ampliando la densità abitativa.

Da questa analisi possiamo dedurre che negli hinterland, specie dove si instaurano poli industriali/commerciali se la qualità della vita economica riesce a dar sostenibilità alla popolazione, lo stato della salute è degenerante per cause derivanti dalle emissioni inquinanti, dai gas e dal malfunzionamento dei servizi di smaltimento dei rifiuti e depurazione delle acque (Taranto, Golfo di Milazzo, Priolo, Brescia, ecc.)

La dinamica è sempre la stessa: muoiono più abitanti di quanti ne nascono, e i pochi giovani scappano dove è più facile trovare lavoro e possibilità future di un migliore tenore di vita. Senza nuove famiglie, chiudono le scuole e poi le attività commerciali. Secondo una recente rilevazione dell'Istat, i paesi italiani fantasma sono circa 6.000, "sparsi" in maniera tutto sommato omogenea da Nord a Sud, prevalentemente in aree montane. A volte ci sono state scelte politiche ben precise all'origine di nuovi paesi fantasma, dettate dall'assenza totale di visione e di prospettiva ma spesso si tratta di ragioni economiche di isolamento che, molto semplicemente, non rendono più appetibile vivere in un luogo senza prospettive in cui l'industrializzazione è timidamente arrivata come le infrastrutture.

Nei 2.430 comuni italiani in cui il calo demografico è più marcato vivono quasi 3 milioni e mezzo di italiani, il 5,8% della popolazione. Ma in un quarto di secolo i paesi sotto i 5 mila residenti hanno perso 675 mila abitanti. Un calo del 6,3%, mentre nello stesso periodo la popolazione cresceva del 7%. Questi problemi sono causati quindi da molteplici fattori, politici, economici infrastrutturali, sui quali è necessaria, conseguentemente, una riflessione puntuale.

Le risposte devono quindi variare a seconda del contesto perché i territori, rispondendo sui fenomeni di crescita alla mera economia, non possono che essere oggetto di politiche differenti in base alla propria peculiarità.

Proposte

Le soluzioni sono intrecciate con lo sviluppo economico delle città e del paese. È bene affermare che un'Amministrazione Locale, per quanto lungimirante, non potrà mai, in maniera totalizzante decidere il destino di un Paese o di una città, poiché esso è inserito nell'intreccio mondiale della globalizzazione e del capitale.

L'evoluzione ambivalente della nuova urbanizzazione si riflette a maggior ragione oggi, dopo una stratificazione di vita decennale dei territori, ed è fondamentale per capire il metodo di intervento che dobbiamo avere nei confronti di luoghi che non sono un puro aggregato asettico di urbanizzazione, ma posti in cui comunità, famiglie e persone vivono, fanno esperienze, si sentono parte di gruppi e lavorano. Non solo, questa persistenza di appartenenza è la chiave per la risoluzione dei problemi che attanagliano i nostri Hinterland e, in parte i nostri paesi. Infatti se per gli hinterland vi è un costante accrescimento di popolazione e una vitalità economica dipendente dal centro stesso, che influenza di corrispettivo l'economia interna all'Hinterland stesso ma esterna alla città, non possiamo dire lo stesso dei paesi di campagna che non vivono questi processi e che anzi sono minacciati da uno spopolamento sempre più grande, che resta il più grande problema da affrontare per i piccoli comuni.

«Riqualificazione green e riutilizzo urbanistico. Per l'85% delle aree e degli edifici dismessi censiti dal wwf è possibile rintracciare idee concrete di riutilizzo urbanistico delle aree segnalate (47%)

e di riqualificazione green delle aree: verde pubblico (20%), rete ecologica (15%), orti urbani e sociali (9%), ripristino dei pregressi usi agricoli (5%).»¹

Una rigenerazione urbana concepita attraverso la partecipazione attiva delle comunità e dettata attraverso forme di sviluppo, innescate da processi ecosostenibili volti principalmente all'attrattività turistica, potrebbe dare una nuova visione dei villaggi rurali e non, sfruttando principalmente il valore identitario di quei luoghi, intrecciando la storia, le culture e l'artigianato locale attraverso il supporto dell'arte contemporanea, esaltando non solo il valore paesaggistico ma formulando nuove economie improntate su varie forme di turismo emozionale (enogastronomia, arte, culti, escursionismo, ecc.). Ovviamente ciò deve essere sostenuto dagli Enti Locali e specialmente dai Governi Regionali/Nazionali che devono promuovere e sponsorizzare oltre i propri confini l'attrattività per questi luoghi. In particolar modo, dei veri e propri bacini d'utenza e non singole realtà, creando nuovi ambiti territoriali per Storia, Tradizioni e Culture.

Discorso differente per le aree urbane che inglobano poli industriali/commerciali, divenuti oramai dormitori e entità passive al capitalismo, dipendenti da diverse forme di inquinamento. Una nuova riconfigurazione in un panorama globale incentrato sulle energie rinnovabili e sulle nuove politiche di smart city darebbero nuova vitalità e un nuovo respiro ad aree depresse. Non solo bonifiche delle aree industriali ma anche politiche economiche basate sul "km zero" incentrando l'attività commerciale sulle produzioni locali principalmente, sfruttando le risorse finanziarie concesse dall'UE per caratterizzare nuove strutture imprenditoriali incentivando non solo il made in Italy ma elevando ai mercati internazionali il prodotto locale in quella visione di promozione turistica non solo dei singoli luoghi, per attrattività paesaggistica/naturalistica ma anche di produzione e di filiera commerciale (agricoltura,

¹ Dal "Rapporto Italia 2018" - EURISPES

tessile, ecc.).

Correlare queste pratiche tramite forme di studio e ricerca sfruttando le Università e creando bacini di utenza Internazionali per gli studenti di tutto il Mondo, dislocando gli Atenei proprio nelle periferie e in quei borghi o Centri collinari che possono scaturire una elevata attrattività: basti pensare ai cosiddetti Borghi d'Italia o alle 100 mete d'Italia.

Anche le connessioni tra Hinterland e Città possono scaturire una risultante di svolta di un'Italia che corre a due velocità: al Nord le reti infrastrutturali e di collegamento tendono ad evolversi e completarsi, mentre ancora il Sud si è fortemente carenti sia per quanto riguarda le infrastrutture che per l'organizzazione logistica dei mezzi di trasporto pubblici/privati. Eppure a garantire la sopravvivenza dei piccoli centri e l'intersecarsi con le idee di sviluppo sopracitate, possono essere proprio le reti di collegamento e la logistica dei trasporti, viste anche in ottica di protezione civile. I Patti per il Sud e per le Città Metropolitane, oltre al cosiddetto Bando Periferie, emanati dai precedenti Governi Nazionali, hanno permesso una seria iniziativa di riconfigurazione e rivitalizzazione dei collegamenti e delle infrastrutture, dando una seria proiezione all'efficientamento delle reti di connessione e dei trasporti.

Il risanamento delle aree depresse, special modo delle periferie e di centri collinari è possibile incentrando nuovi processi economici, facilitatori di reti commerciali e di connessioni che permettano la crescita del manifatturiero e di un nuovo made locale che attragga non solo i mercati ma anche i flussi turistici Internazionali.

SITOGRAFIA

http://www.istat.it/it/files//2018/05/previsioni_demografiche.pdf

<http://borghipiubelliditalia.it/> <http://www.rdeditore.it/jl/100-mete-d-italia.html>

<http://www.camera.it/temiap/allegati/2017/04/03/OCD177-2835.pdf>

http://www.agenziacoazione.gov.it/it/politiche_e_attivita/programmazione_2014-2020/patti_per_lo_sviluppo/index.html <http://www.governo.it/articolo/bando-la-riqualificazione-urbana-e-la-sicurezza-pubblicatoil-dpcm-25-maggio-2016/4875>

<http://www.unenvironment.org/> <http://www.unioncamere.gov.it/P42A3524C189S123/i-dati-del-rapporto-greenitaly-2017di-fondazione-symbola-e-unioncamere.htm>

http://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circulareconomy_it <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0038&from=ES> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0068&from=HR> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:IT:PDF>

http://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_it

<http://www.isprambiente.gov.it/it/temi/suolo-e-territorio/il-consumo-di-suolo/i-dati-sulconsumo-di-suolo> <http://www.agendaurbana.it/anci/> <http://boydcohen.impress.ly/>

<http://www.enea.it/it/Stampa/news/innovazione-un-percorso-nazionale-per-lo-sviluppodella-smart-city>

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOLITRE_ET\(2014\)507480_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOLITRE_ET(2014)507480_EN.pdf) <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/194-comunicati-stampa/2033327smart-city-istituita-al-mise-task-force>

BIBLIOGRAFIA

Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, *Costruire il futuro: difendere l'agricoltura dalla cementificazione*, Roma, 2011

- AA. VV. (2014), *Mapping Smart Cities in the EU*, Bruxelles, Direzione generale delle politiche interne - Parlamento Europeo
- AA. VV. (2017), *Energia, ambiente e innovazione – Enea magazine, Smart City*, n. 1/2017, Spoleto ENEA – Del Gallo Editori
- DAMERI R. P., GIOVANNACCI L. (2016), *Smart city e digital city. Strategie urbane a confronto*, Milano, Franco Angeli
- MORA L., BOLICI R. (2016), *Progettare la smart city. Dalla ricerca teorica alla dimensione pratica*, Rimini, Maggioli Editore
- RATTI C., MATTEI M. G. (a cura di) (2013), *Smart city, smart citizen*, Milano, EGEA
- RATTI C. (2014), *Architettura Open Source. Verso una progettazione aperta*, Torino, Einaudi Editore
- RATTI C., CLAUDEL M. (2017), *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Torino, Einaudi Editore
- RIVA SANSEVERINO E., RIVA SANSEVERINO R., VACCARO V. (2015), *Atlante delle smart city. Comunità intelligenti europee ed asiatiche*, Milano, Franco Angeli
- VIANELLO M. (2013), *Smart cities. Gestire la complessità urbana nell'era di internet*, Rimini, Maggioli Editore