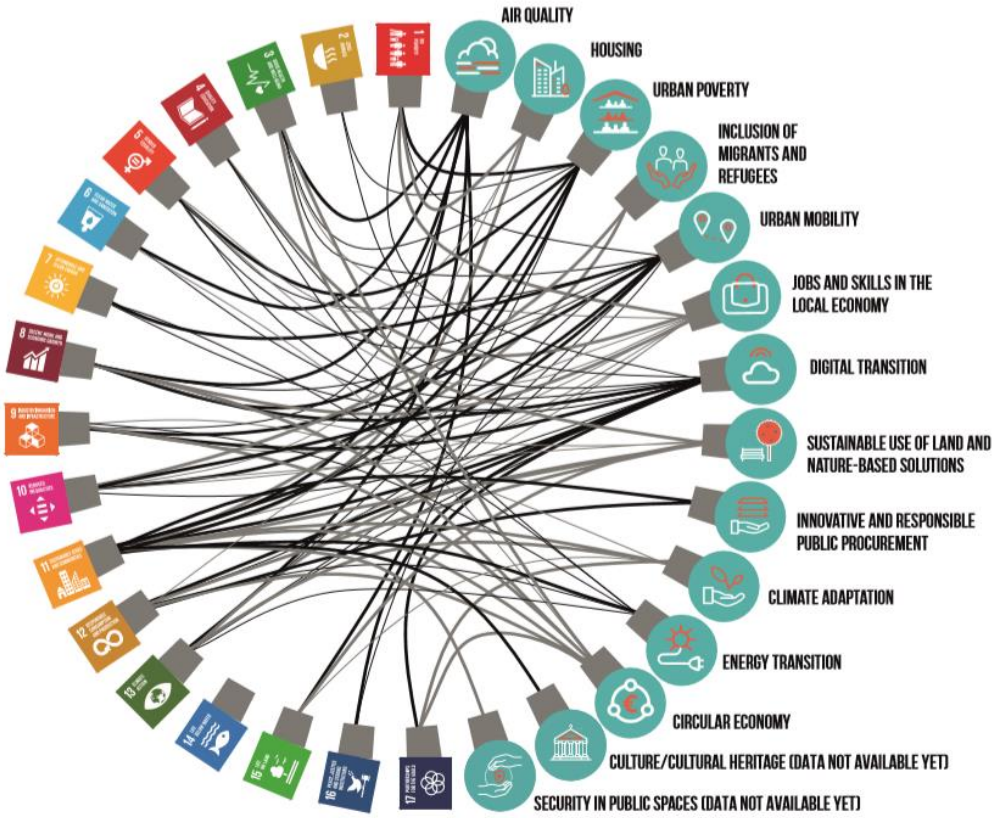
Mumbai, 2 maggio 2020

Ritorno in città

3	Patto di Amsterdam / Agenda Urbana per l'Europa (30 maggio 2016).
4	ONU New Urban Agenda (23 dicembre 2016).
5	ASVIS – Urbanit Agenda Urbana per lo sviluppo sostenibile (14 marzo 2018).
7	OECD Princìpi sulle politiche urbane (19 e 20 marzo 2019).
11	ANCI IFEL Il potenziale delle città medie nel sistema Italia (8 marzo 2019).
12	Legambiente Ecosistema urbano. Rapporto sulle performance ambientali delle città (28.10.2019).
13	FPA ICity Rank 2019 (26 novembre 2019).
15	Parma e Milano le città che battono il calo demografico (30 gennaio 2020).
17	ISTAT La soddisfazione dei cittadini per le condizioni di vita | Anno 2019 (20 febbraio 2020).
19	Trento la città più smart (4 marzo 2020).
21	*Bottom Up!* Quando la città si trasforma dal basso (Torino, 1° aprile – 29 maggio 2020).
25	Renato Scialpi "Il futuro è la città del quarto d'ora?" (10 aprile 2020).
29	Edo Ronchi Pandemia e sfide green del nostro tempo (9 aprile 2020).
31	ISTAT Rapporto sul territorio 2020. Ambiente, economia, società (10 aprile 2020).
37	ISPI Global cities in the age of Covid -19 (19 aprile 2020).
39	OCPI Investire in opere pubbliche portando a termine quelle incompiute (20 aprile 2020).
41	*Dialoghi Mediterranei* Ripensare le città mediterranee (1° maggio 2020).
43	David Chipperfield (Domus, 4 maggio 2020) – INU Proposte per il rilancio del Paese (15.5.2020).
47	LABSUS Rapporto 2019 sull'amministrazione condivisa dei beni comuni (2 maggio 2020).
51	Politecnico Milano Laboratorio TF (9 e 10 maggio 2020).
53	Il codice degli alberi stradali (12 maggio 2020
54	ISPRA Verde urbano: una questione di salute, economia, legalità (15 maggio 2020).
55	Strategia Regionale per lo sviluppo sostenibile del Friuli-Venezia Giulia (19 maggio 2020)
59	LEFT Città a misura d'uomo (8.5.2020) INTERNAZIONALE Cambiamo le città (22 maggio 2020).
61	ISTAT Gli spostamenti sul territorio prima del Covid-19 (22 maggio 2020).
64	ARPAT La micromobilità: contesti ed opportunità (18 maggio 2020).
65	Milano Digital Week Città trasformata (25-30 maggio 2020)
68	XXIII Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti (SIU – 2020 / 2021).

Tonioloricerche è realizzato da Gianni Saonara

Patto di Amsterdam[1] : agenda urbana per l'Unione Europea



Fonte: Commissione Europea, Urban agenda for the EU, 2019
Connessioni tra Agenda Urbana UE e SDGs ONU

[1] 🕮 Sottoscritto il 30 maggio 2016. L'evoluzione delle partnership successive si legge in https://ec.europa.eu/futurium. Per una cronologia relativa al Patto rinvio a : http://www.argomenti2000.it/verso-europa-2030

Habitat[2] III

LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA

CIUDAD INCLUSIVA

LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA

CIUDAD RESILIENTE

LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA

CIUDAD SEGURA

LA NUEVA AGENDA URBANA PROMUEVE UNA

CIUDAD SOSTENIBLE

[2] http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/

Agenda Urbana per lo sviluppo sostenibile[3]

BOX 11.1 - ABITAZIONI

Obiettivi internazionali

La diminuzione della quota di persone che vivono in grave disagio abitativo è parte integrante del contrasto alla povertà. Nel 2015 la popolazione in condizione di grave disagio abitativo nelle città europee era il 5,2% del totale (città di minori dimensioni e sobborghi 4%, zone rurali 6,2%).

Posizione dell'Italia

Nel 2015 la popolazione in condizione di grave disagio abitativo nelle città era l'11,3% (città di minori dimensioni e sobborghi 8,6%, zone rurali 9,2%). L'Italia è in controtendenza rispetto all'Europa, in quanto il disagio è concentrato nelle città.

Obiettivi nazionali

L'obiettivo per le città è portare al di sotto del 4% nel 2030 la popolazione in condizione di grave disagio abitativo riducendola di 2/3 rispetto al 2015.

Azioni necessarie

a) *Un Piano strategico per le città italiane* (6-10 anni), come evoluzione dell'esperienza dei bandi per le periferie; b) una *Strategia nazionale per la rigenerazione urbana e le periferie* per gli aspetti sociali, di sicurezza e di riqualificazione energetica del patrimonio edilizio esistente; c) maggiori risorse per il Piano casa (legge n. 80 del 2014); d) attuazione dell'accordo Governo-Anci per l'accoglienza dei rifugiati.

BOX 11.2 - MOBILITÀ

Obiettivi internazionali

Gli obiettivi europei sono: a) dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto alimentate con carburanti tradizionali ed eliminarlo entro il 2050; b) dimezzare il numero delle vittime nel trasporto su strada entro il 2020 avvicinandosi all'obiettivo delle zero vittime nel 2050; c) realizzare sistemi di logistica urbana a zero emissioni di carbonio entro il 2030.

Posizione dell'Italia

Fatta 100 la lunghezza media delle reti di trasporto pubblico nell'Ue, in Italia nel 2015 le linee di tram erano 47,1 km, le linee di metropolitana 46,9 e le linee ferroviarie suburbane 51,4. Nel 2012 in sole 3 città su 19 la somma degli spostamenti a piedi, in bici e con il trasporto pubblico superavano quelli incauto.

Obiettivi nazionali

L'obiettivo per le aree urbane è raggiungere entro il 2020 l'obiettivo intermedio del 50% del riparto modale tra l'auto e le altre forme di mobilità.

Azioni necessarie

a) Investimenti per recuperare il gap nella dotazione di infrastrutture di trasporto pubblico; b) finanziamento delle ferrovie suburbane con i proventi del sovrapedaggio sui tratti autostradali urbani; c) potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico locale a partire dalle città del sud; d) incentivi alla mobilità intelligente, elettrica, ciclabile e pedonale.

[3] https://asvis.it/ ; https://www.urbanit.it/ . Pubblicata il 14 marzo 2018. Gli Obiettivi qui rammentati sono riferiti all'Agenda ONU 2030: https://unric.org/it/agenda-2030/

BOX 11.3 - SUOLO

Obiettivi internazionali
L'obiettivo europeo è l'azzeramento del consumo netto di suolo al 2050 (ridurre il consumo medio a 1,6 mq/ab l'anno al 2020) e l'Agenda Onu richiede lo sforzo di anticiparlo al 2030.

Posizione dell'Italia
La crescita della superficie artificiale in Italia è stata maggiore della media europea sia nel periodo 1990 - 2000 (Italia +6,4%, Ue 27 + 5,7%) che nel periodo 2000 - 2006 (Italia +3,3%, Ue 27 +3%). La velocità di consumo di suolo è stata di 3,2 mq/ab l'anno nel periodo 2008 - 2013 e di 2 mq/ab l'anno nel periodo 2013 - 2015.

Obiettivi nazionali
L'obiettivo per le aree urbane è di ridurre del 20% il proprio consumo netto di suolo al 2020 (da 2 a 1,6 mq/ab l'anno) per contribuire al conseguimento dell'obiettivo nazionale.

Azioni necessarie
a) Approvazione sollecita con modifiche della legge AS 2383 non approvata nella 17° Legislatura, differenziando gli oneri di edificazione tra suolo libero e suolo già compromesso; b) banca dati degli edifici e delle aree dismesse disponibili per il recupero e il riuso, prevista dal ddl; c) *Piano di azione nazionale* concordato con regioni ed enti locali per il conseguimento dell'obiettivo.

BOX 11.4 - CULTURA

Obiettivi internazionali
L'Ue ha il compito di salvaguardare il patrimonio culturale. Con il programma Europa creativa 2014 - 2020 sostiene i settori culturali e creativi.

Posizione dell'Italia
La spesa dei comuni italiani nel 2014 per i beni culturali si attestava al 2,9% del totale della spesa pubblica, circa 10 euro pro capite, con forti differenze territoriali (Firenze 162,3 euro e Napoli 15,22 euro). La spesa pubblica nazionale per i servizi culturali nello stesso anno era lo 0,3% del Pil (media Ue 0,5%).

Obiettivi nazionali
Entro il 2030 aumentare nelle aree più densamente popolate la spesa pubblica nel settore della culturaper contribuire a raggiungere gradualmente a livello nazionale la media europea, riducendo il forte squilibrio tra nord e sud.

Azioni necessarie
a) Aumento della qualità e della produttività della spesa culturale, individuando standard minimi da raggiungere in relazione a indicatori di performance (numero di visitatori, pubblico agli spettacoli, ecc.); b) valorizzazione della cultura e del turismo come fattori centrali per l'economia urbana; c) estensione degli utenti della cultura come fattore di inclusione a partire dai migranti.

BOX 11.6 - VERDE

Obiettivi internazionali
La direttiva Ue *Natura 2000* prevede la conservazione degli *habitat* naturali e il tema è compreso nel *Mayors adapt* per l'adattamento ai cambiamenti climatici.

Posizione dell'Italia
In Italia sono presenti 2310 siti di importanza comunitaria censiti dalla Rete Natura 2000. Nei capoluoghi di provincia italiani il verde urbano rappresentava il 2,7% del territorio nel 2014 con una media di 31,1 mq ogni abitante e una crescita (+4,9% rispetto all'anno precedente) degli orti urbani.

Obiettivi nazionali
L'obiettivo per le aree urbane è di raggiungere i 50 mq di superficie media di verde urbano per abitante al 2030, 2/3 in più rispetto al 2014, portandola alla dotazione attualmente più elevata.

Azioni necessarie
a) Riconoscimento del verde urbano nella sua totalità (pubblico, privato, urbano, periurbano) oltre la concezione di semplice *standard* urbanistico; b) pianificazione di nuove categorie di aree verdi adatte a fronteggiare il riscaldamento climatico; c) incentivo all'inserimento della componente vegetale nelle ristrutturazioni e nelle nuove edificazioni.

Princìpi sulle politiche urbane[4]

1 Ottimizzare il potenziale delle città di ogni dimensione per migliorare nel tempo la prosperità e il benessere su scala nazionale e globale:

• traendo vantaggio dal patrimonio territoriale delle città piccole, intermedie e grandi per generare crescita e benessere per i loro residenti e utenti nelle immediate vicinanze e nelle aree limitrofe, nonché per la comunità globale e favorire la coesione e la resilienza territoriali;

• sostenendo i sistemi e le reti di città, per esempio attraverso la governance metropolitana e regionale, la cooperazione intercomunale etra le città.

2 Adeguare l'azione pubblica al luogo in cui le persone vivono e lavorano:

• promuovendo una governance e interventi territoriali flessibili e collaborativi, che oltrepassino laddove opportuno, i perimetri amministrativi, sostenendo un approccio funzionale per le aree urbane (le città e le loro zone di migrazione pendolare);

• adeguando le strategie di sviluppo e l'erogazione dei servizi pubblici alle diverse dimensioni urbane: dai quartieri e città intermedie alle aree metropolitane, grandi città e mega regioni;

• promuovendo le sinergie tra risorse e capacità in misura adeguata allo sviluppo di servizi pubblici e locali efficienti, efficaci e di qualità e amenità che soddisfino le esigenze della popolazione;

• sostenendo, in misura adeguata, la conservazione e la gestione dei beni pubblici e delle risorse comuni, culturali e naturali, accessibili a tutti i membri della società, come l'aria fresca e la biodiversità.

3 Sostenere le interdipendenze e la cooperazione tra aree urbane e rurali:

• sfruttando la continuità spaziale e i rapporti funzionali tra aree urbane e rurali per orientare gli investimenti pubblici e la formulazione dei programmi;

• attuando strategie congiunte e incoraggiando, se del caso, partenariati *win win* tra zone urbane e rurali al fine di promuovere un approccio di sviluppo integrato.

4 Stabilire una visione chiara per le politiche urbane a livello nazionale, che sia adatta per il futuro:

• valutando e affrontando l'impatto della globalizzazione, dell'urbanizzazione, dell'invecchiamento, della migrazione, della crescita e del calo demografico, della rivoluzione della produzione, della digitalizzazione, del cambiamento climatico e di altre tendenze atte a trasformare le città di ogni dimensione;

[4] 🕮 Approvati da Sindaci e Ministri ad Atene nella sessione del 19 e 20 marzo 2019. Brochure completa in https://www.oecd.org/cfe/cities/.

• coordinando le responsabilità e le risorse tra i vari livelli di amministrazione per soddisfare in concomitanza le esigenze legate a un luogo specifico, gli obiettivi nazionali, gli impegni globali collegati alle politiche urbane e lo sviluppo sostenibile.

5 Utilizzare il potenziale delle città di ogni dimensione per migliorare la qualità ambientale e favorire la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio:

• incoraggiando un uso più efficiente delle risorse e modelli di consumo e produzione più sostenibili, promuovendo in particolare l'economia circolare nelle piccole, medie e grandi città, anche a livello di quartiere;

• integrando nell'urbanistica le priorità della mitigazione dei e dell'adattamento ai cambiamenti climatici, negli investimenti per l'infrastruttura urbana e nell'erogazione dei servizi pubblici locali, in particolare l'edilizia abitativa, i trasporti, le risorse idriche, i rifiuti solidi e l'energia;

• affrontando le esternalità negative dell'agglomerazione, come la congestione del traffico, l'inquinamento atmosferico e acustico, lo sviluppo di quartieri degradati, la crescente pressione sulle risorse naturali e sui servizi pubblici, le minacce alla sicurezza urbana;

• sfruttando i potenziali vantaggi derivanti dalla densità e della forma di sviluppo urbano (compatto o esteso) per attuare soluzioni verdi e basate sulla natura, tra cui gli edifici verdi, i trasporti pubblici sostenibili e le energie rinnovabili;

• favorendo città resilienti adeguatamente preparate a prevedere, rispondere e riprendersi dai rischi di disastri naturali e causati dall'uomo e dai relativi shock;

• facendo convergere gli obiettivi legati al cambiamento climatico, alla crescita e all'inclusione nelle città, per esempio valutando gli effetti distributivi delle decisioni riguardanti il clima sui gruppi vulnerabili e istituendo misure complementari.

6 Promuovere città inclusive che offrano opportunità per tutti:

• migliorando l'accesso per tutti i residenti e gli utenti urbani – a prescindere da genere, età, provenienza etnica ostato di salute –ai motori di inclusione sociale, come i servizi pubblici locali, un'edilizia abitativa accessibile e di qualità, trasporti, istruzione, salute, opportunità di impiego ed economiche, patrimonio culturale, nonché strutture pubbliche, intrattenimento e spazi pubblici sicuri;

• supportando interventi di crescita inclusiva nazionali e locali che aiutino le città a far fronte al cambiamento demografico e favoriscano la coesione sociale in tutte le dimensioni urbane, dai quartieri alle aree metropolitane, ivi incluse le politiche per la parità di genere, un invecchiamento sano e l'integrazione locale dei migranti; • promuovendo l'identità e la cultura urbana e un contesto di vita di qualità per tutti i quartieri, in particolare quelli più degradati.

7 Favorire un approccio nazionale e multilivello delle politiche urbane che stabilisca incentivi al fine di allineare e integrare le politiche settoriali e per promuovere congiuntamente sviluppo e benessere nelle città:

• fissando incentivi, norme e meccanismi di coordinamento per gestire i trade-off e incoraggiare la coerenza degli interventi, sia tra diversi ministeri/agenzie pubbliche che tra i vari livelli di amministrazione, in particolare:

- ✓ valutando come le politiche di sviluppo economico possono influire su città differenti e come i punti di forza specifici di città diverse – tra cui le risorse turistiche – possono contribuire alla prosperità locale, regionale e nazionale;
- ✓ favorendo mercati del lavoro inclusivi per tutti i segmenti della gamma di competenze;

- ✓ promuovendo un accesso equo a un'istruzione di qualità, in particolare per i giovani con basso reddito, nonché favorendo la collaborazione tra gli istituti di istruzione superiore, le imprese, le amministrazioni locali e regionali e la società civile;
- ✓ adottando misure per adeguare la quantità, la qualità e l'accessibilità dell'edilizia abitativa alle diverse esigenze abitative, al fine di promuovere la coesione sociale, integrando l'edilizia abitativa, i trasporti e la pianificazione territoriale;
- ✓ elaborando e pianificando politiche per i trasporti che aumentino l'accessibilità dei residenti e degli utenti urbani alle opportunità economiche, sociali e culturali ,migliorando la multi-modalità e incoraggiando e integrando la mobilità dolce e le nuove forme di mobilità urbana pulita, unendo le politiche di gestione dei trasporti dal lato della domanda e da quello dell'offerta;
- ✓ promuovendo politiche efficaci di utilizzo del territorio che incoraggino sviluppi orientati al transito e all'utilizzo misto, per ridurre la segregazione socio-spaziale e potenziare la rigenerazione urbana, anche attraverso una progettazione urbana inclusiva.

8 Sfruttare fondi adeguati all'effettiva attuazione delle responsabilità per le politiche urbane a tutti i livelli di amministrazione:

• promuovendo un paniere di risorse diversificato, equilibrato e sostenibile per finanziare adeguatamente lo sviluppo urbano, le infrastrutture e i servizi tra i vari livelli di amministrazione;

• avvalendosi di strumenti economici quali imposte o tariffe per catalizzare le entrate necessarie e favorire il cambiamento comportamentale per dare vita a città sostenibili e inclusive;

• fornendo alle amministrazioni subnazionali spazi di manovra sufficienti per adeguare e gestire le rispettive entrate e fare fronte alle esigenze di sviluppo urbano;

• mobilitando strumenti di finanziamento innovativi, quali i prestiti, i meccanismi di recupero del valore del terreno e i fondi infrastrutturali; nonché

• utilizzando il finanziamento del settore privato, laddove opportuno, allo scopo di potenziare al massimo le relative opportunità e affrontare i rischi.

9 Promuovere il coinvolgimento delle parti interessate nella formulazione e nell'attuazione delle politiche urbane:

• coinvolgendo tutti i segmenti della società, in particolare i residenti e gli utenti più vulnerabili, come le donne, le persone anziane, i giovani e i bambini, i diversamente abili, i migranti e le minoranze;

• sfruttando meccanismi innovativi per interagire con il settore privato, in particolare con le imprese edili, gli urbanisti, gli investitori istituzionali, il settore finanziario, nonché gli enti regolatori, il mondo accademico, le organizzazioni non a scopo di lucro e la società civile;

• promuovendo un coinvolgimento orientato ai risultati, chiarendo il processo decisionale e il modo in cui verranno utilizzati i contributi delle parti interessate, assegnando risorse adeguate, condividendo informazioni, rendendole accessibili a soggetti non esperti e trovando un punto di equilibrio tra le categorie sovra rappresentate e non rappresentate.

10 Rafforzare la capacità di chi interviene nelle città, di innovare e di adempiere ai propri doveri in modo efficace, efficiente e inclusivo:

• rafforzando le capacità di gestione strategica e di innovazione dei funzionari pubblici a tutti i livelli di amministrazione, per formulare e attuare strategie urbane integrate che siano consone alla complessità delle sfide presenti e future;

• incoraggiando la continuità delle misure pubbliche d'intervento e l'indipendenza dai cicli politici, anche, se del caso, attraverso la professionalizzazione e lo sviluppo delle capacità della forza lavoro del settore pubblico, a livello nazionale e locale, per esempio con assunzioni e procedure di promozione basate sul merito, una retribuzione equa e la certificazione delle competenze;

• promuovendo piattaforme per l'innovazione, la sperimentazione e controlli pilota per trarre insegnamenti dai successi e dagli insuccessi delle politiche urbane e aumentare progressivamente le pratiche replicabili;

• sfruttando il potenziale di diversi attori, incluso il settore privato, per sostenere l'innovazione tecnologica, sociale, del settore pubblico e civica, anche mediante un approccio di città intelligente.

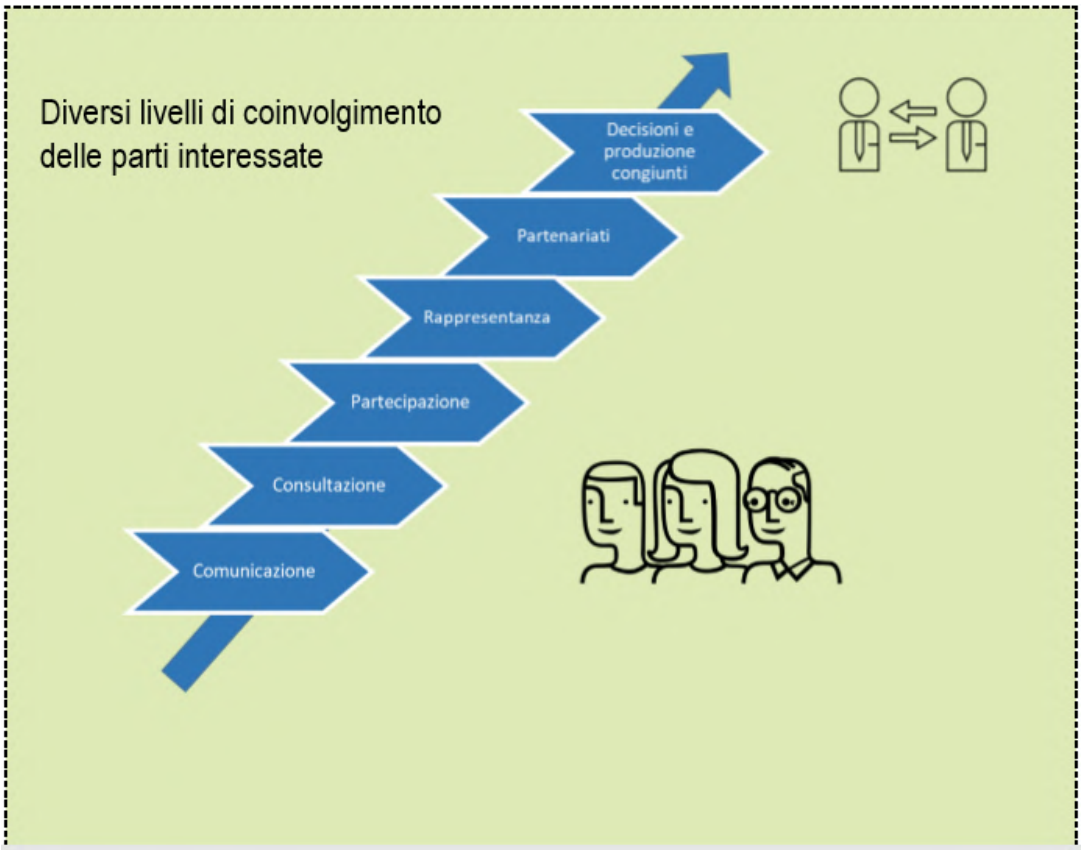
11 **Promuovere il monitoraggio, la valutazione e l'accountability della governance urbana e dei risultati delle misure d'intervento:**

• promuovendo appositi strumenti e/o istituzioni di monitoraggio e valutazione tra i diversi livelli di amministrazione, dotati di sufficienti capacità, indipendenza e risorse nel corso dell'intero ciclo di formulazione delle misure di intervento, nonché coinvolgendo pienamente le amministrazioni locali e regionali in tali processi;

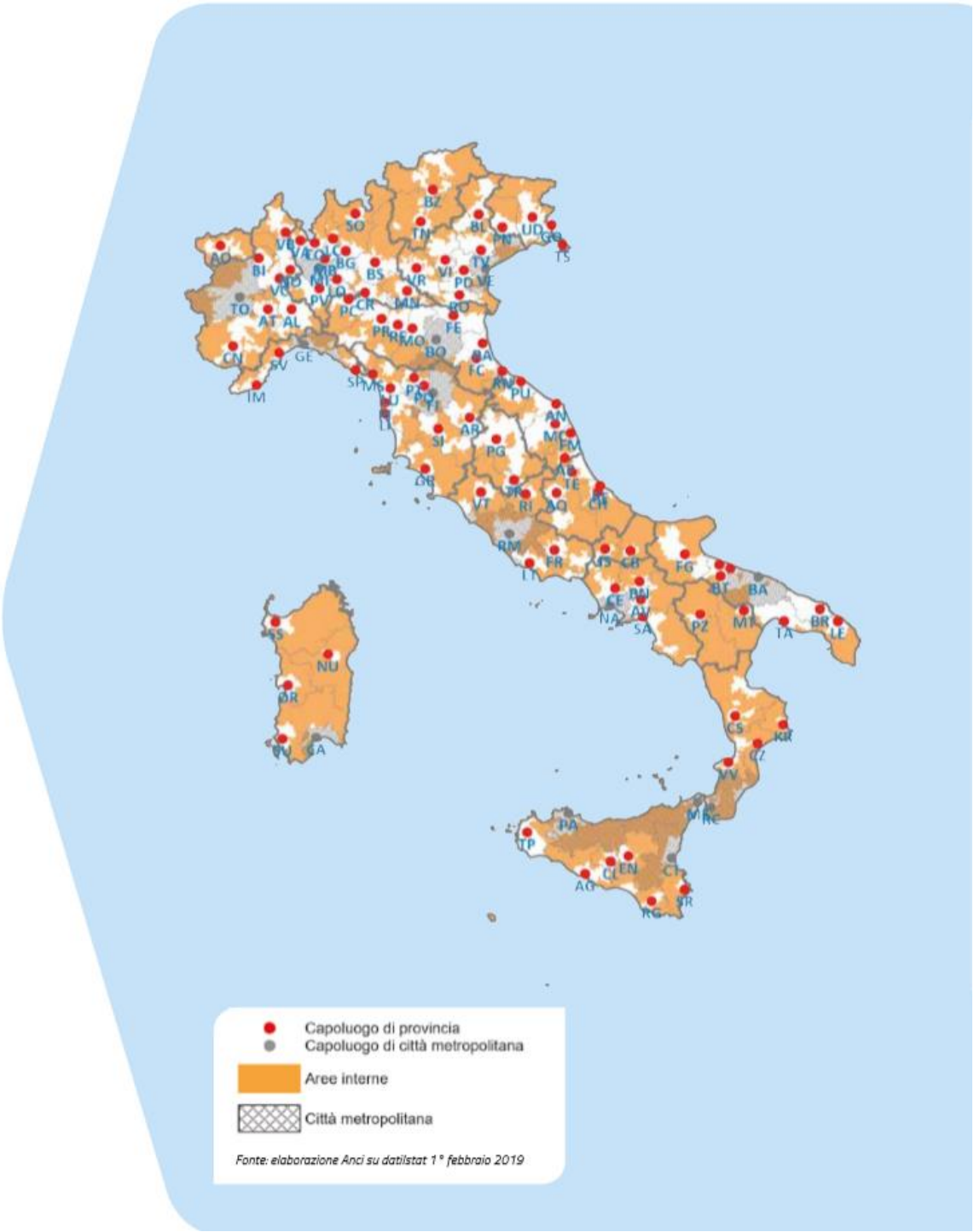
• sfruttando il potenziale dei dati, tra cui i dati intelligenti, i mega dati, i dati aperti e geo spaziali, per radicare le decisioni in materia di politiche urbane in informazioni e dati fattuali aggiornati e di qualità, salvaguardando al tempo stesso la riservatezza dei singoli soggetti;

• realizzando un solido sistema di indicatori, tra cui i dati disaggregati, per valutare e parametrare il benessere oggettivo e soggettivo nelle città, monitorare il progresso a livello subnazionale a fronte degli impegni e delle agende nazionali e globali, nonché per favorire un dialogo con le parti interessate basato su dati fattuali e finalizzato al miglioramento degli interventi; e

• istituendo meccanismi di trasparenza che impediscano la corruzione tra settori pubblici e privati, promuovere il controllo pubblico e favorire l'integrità nelle politiche urbane, anche in tutte le fasi degli appalti pubblici nelle città.



Il potenziale delle città medie nel sistema Italia[5]



[5] 🕮 Pubblicato l' 8 marzo 2019. https://www.fondazioneifel.it/documenti-e-pubblicazioni/. Il Report di IFEL si consulta volentieri confrontandolo anche con il Report 2016 dedicato alle città metropolitane dallo Studio Ambrosetti: https://www.ambrosetti.eu/tag/citta-metropolitane/.

ECOSISTEMA URBANO DI LEGAMBIENTE. CLASSIFICA 2019

Pos.	Città	Punt.	Pos.	Città	Punt.	Pos.	Città	Punt.
1	Trento	81,20	36	Padova	57,44	71	Reggio Calabria	49,26
2	Mantova	80,59	37	Pisa	57,11	72	Caserta	48,62
3	Bolzano	76,40	38	Lucca	57,07	73	Genova	48,38
4	Pordenone	75,45	39	Savona	56,99	74	Grosseto	46,27
5	Parma	74,72	40	Pavia	56,40	75	Salerno	45,96
6	Pesaro	70,63	41	Varese	56,30	76	Rovigo	45,75
7	Treviso	70,41	42	Ancona	55,88	77	Rieti	45,30
8	Belluno	70,18	43	Aosta	55,76	78	Brindisi	45,22
9	Oristano	69,01	44	Vercelli	55,58	79	Monza	43,91
10	Ferrara	68,55	45	Cagliari	55,54	80	Taranto	43,27
11	Verbania	66,59	46	L'Aquila	54,63	81	Campobasso	43,09
12	Reggio Emilia	65,72	47	Benevento	54,61	82	Pescara	42,78
13	Bologna	65,63	48	Siena	54,57	83	Pistoia	42,39
14	Cosenza	65,52	49	Arezzo	54,34	84	Napoli	42,18
15	Macerata	65,14	50	Potenza	54,29	85	Caltanissetta	41,85
16	Venezia	64,92	51	Vicenza	54,01	86	Foggia	41,59
17	Cremona	63,86	52	Chieti	53,87	87	Bari	41,03
18	Udine	63,84	53	Ravenna	53,70	88	Torino	40,28
19	Biella	63,81	54	Modena	53,68	89	Roma	39,85
20	Cuneo	63,72	55	Novara	52,53	90	Imperia	39,48
21	La Spezia	62,76	56	Forlì	52,39	91	Messina	38,67
22	Sondrio	62,58	57	Piacenza	52,07	92	Frosinone	38,45
23	Rimini	62,16	58	Ascoli Piceno	52,06	93	Matera	38,25
24	Firenze	61,95	59	Agrigento	51,87	94	Crotone	37,40
25	Bergamo	61,43	60	Asti	51,24	95	Alessandria	37,27
26	Perugia	61,32	61	Lecco	50,98	96	Massa	36,94
27	Lodi	61,30	62	Viterbo	50,97	97	Trapani	36,16
28	Teramo	60,26	63	Enna	50,81	98	Latina	35,80
29	Gorizia	60,22	64	Prato	50,73	99	Isernia	33,96
30	Trieste	59,93	65	Avellino	50,35	100	Palermo	30,19
31	Catanzaro	59,36	66	Lecce	50,02	101	Ragusa	29,41
32	Milano	59,33	67	Verona	49,75	102	Catania	28,56
33	Brescia	58,96	68	Como	49,75	103	Siracusa	N.V.
34	Terni	58,01	69	Livorno	49,75	104	Vibo Valentia	N.V.

[6] https://www.legambiente.it/ecosistema-urbano . Presentato il 28 ottobre 2019.

ICity Rank 2019[7]

ICity Rank è la classifica della città italiane, elaborata ogni anno da FPA, che ne misura **la capacità di adattamento (intelligenza) nel percorso verso città più dinamiche, più funzionali, più ecologiche, più vivibili, più gestibili, più innovative e più capaci di promuovere uno sviluppo sostenibile reagendo ai cambiamenti in atto attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie.**

L'indice e la graduatoria di ICR 2019 sono costruiti a partire da **6 indici** (e relative classifiche) dedicati alle 6 dimensioni in cui si può declinare la qualità urbana:

- **solidità economica**
- **mobilità sostenibile**
- **tutela ambientale**
- **qualità sociale**
- **capacità di governo**
- **trasformazione digitale**

I 6 indici sono, a loro volta, elaborati a partire da oltre 100 indicatori (che utilizzano più di 250 variabili) tratti da fonti qualificate o da specifiche indagini e rilevazioni effettuate da FPA.

[7] https://www.forumpa.it/citta-territori/icity-rank-2019 ; https://d110erj175o600.cloudfront.net/. (26.11.2019).

LA GRADUATORIA COMPLESSIVA ICR 2019

1	MILANO	686
2	FIRENZE	684
3	BOLOGNA	652
4	Bergamo	598
5	TORINO	596
6	Trento	594
7	Venezia	594
8	Parma	589
9	Modena	583
10	Reggio nell'Emilia	571
11	Brescia	571
12	Mantova	559
13	Padova	557
14	Pisa	556
15	ROMA	552
16	Verona	546
17	Cremona	542
18	Ravenna	541
19	Siena	538
20	Rimini	536
21	Pavia	535
22	Forlì	530
23	Piacenza	528
24	Trieste	527
25	Pordenone	526
26	Bolzano - Bozen	526
27	Treviso	525
28	Ferrara	524
29	Vicenza	518
30	Udine	515
31	Prato	513
32	GENOVA	511
33	Cuneo	507
34	Monza	506
35	Lodi	503
36	Novara	502
37	CAGLIARI	492
38	Ancona	487
39	Pesaro	481
40	Perugia	478
41	Como	477
42	Lecco	477
43	Belluno	474
44	Arezzo	473
45	Varese	469
46	La Spezia	466
47	Macerata	462
48	Sondrio	459
49	Verbania	459
50	Aosta	458
51	Livorno	454
52	Biella	452
53	Massa	446
54	Terni	444
55	Vercelli	443
56	Gorizia	439
57	Rovigo	438
58	Lucca	436
59	Alessandria	435
60	Pistoia	430
61	Pescara	425
62	BARI	425
63	Asti	424
64	Savona	424
65	Ascoli Piceno	417
66	Fermo	410
67	Lecce	406
68	Grosseto	403
69	Frosinone	398
70	L'Aquila	388
71	Rieti	380
72	Latina	376
73	NAPOLI	375
74	Oristano	375
75	Imperia	374
76	Viterbo	372
77	PALERMO	372
78	Sassari	369
79	Teramo	366
80	Matera	364
81	Potenza	360
82	Salerno	353
83	Chieti	353
84	Siracusa	341
85	CATANIA	336
86	Nuoro	335
87	Campobasso	333
88	Benevento	328
89	Avellino	323
90	Cosenza	320
91	Ragusa	319
92	MESSINA	317
93	Caserta	311
94	Taranto	309
95	Carbonia	308
96	Andria	307
97	Brindisi	306
98	Isernia	302
99	REGGIO DI CALABRIA	298
100	Catanzaro	298
101	Foggia	294
102	Trapani	282
103	Enna	274
104	Caltanissetta	262
105	Agrigento	248
106	Vibo Valentia	242
107	Crotone	238

NORDEST+LOMBARDIA — RESTO DEL CENTRONORD — MERIDIONE

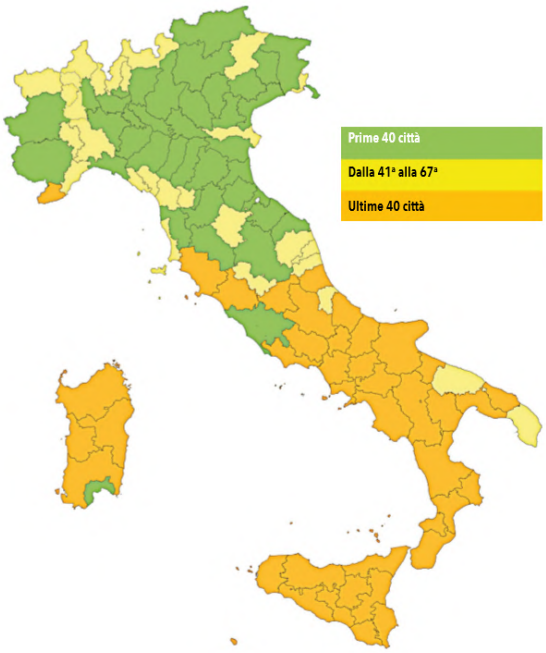
In lettere maiuscole le città metropolitane

LE TRE ITALIE

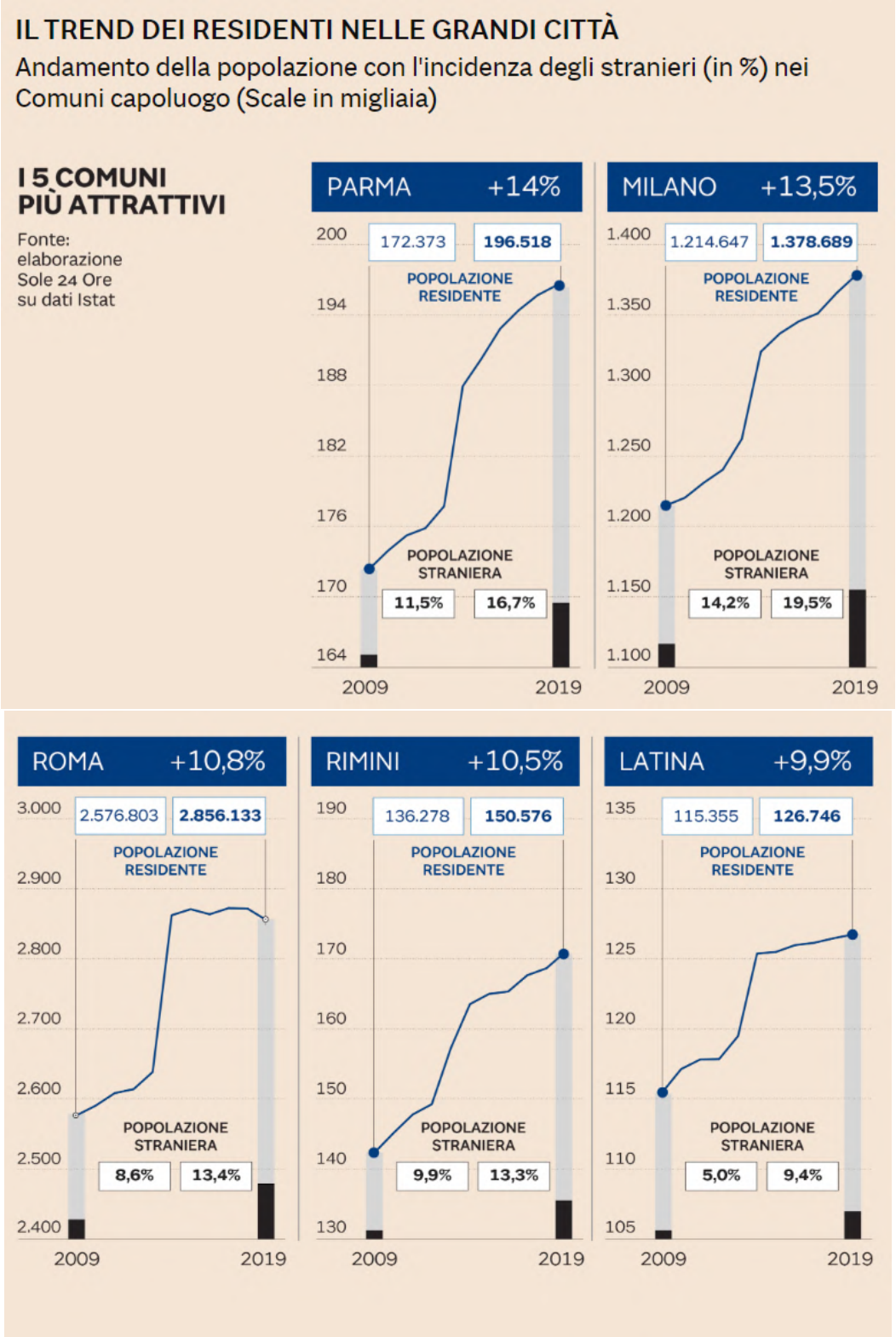
Se si confronta la graduatoria di ICR 2019 con la tripartizione delle regioni italiane in precedenza proposta, il risultato è evidente: con poche eccezioni (a partire da Firenze e Torino che sono in effetti includibili nella "prima Italia") il primo terzo della graduatoria è dominato dalle città del "nuovo triangolo produttivo", la parte centrale dalle appartenenti al resto del Centronord e quella finale dalle città del Mezzogiorno.

Se il ritardo del Mezzogiorno non è certo una novità, colpisce il divario che sembra essersi creato tra l'est e l'ovest del Centronord. Non è complessivamente un risultato confortante: quando le gerarchie urbane rispecchiano gerarchie macro-territoriali di scala più ampia, tendono a sedimentarsi e diventa più difficile per le singole città seguire autonomi percorsi innovativi per superarle.

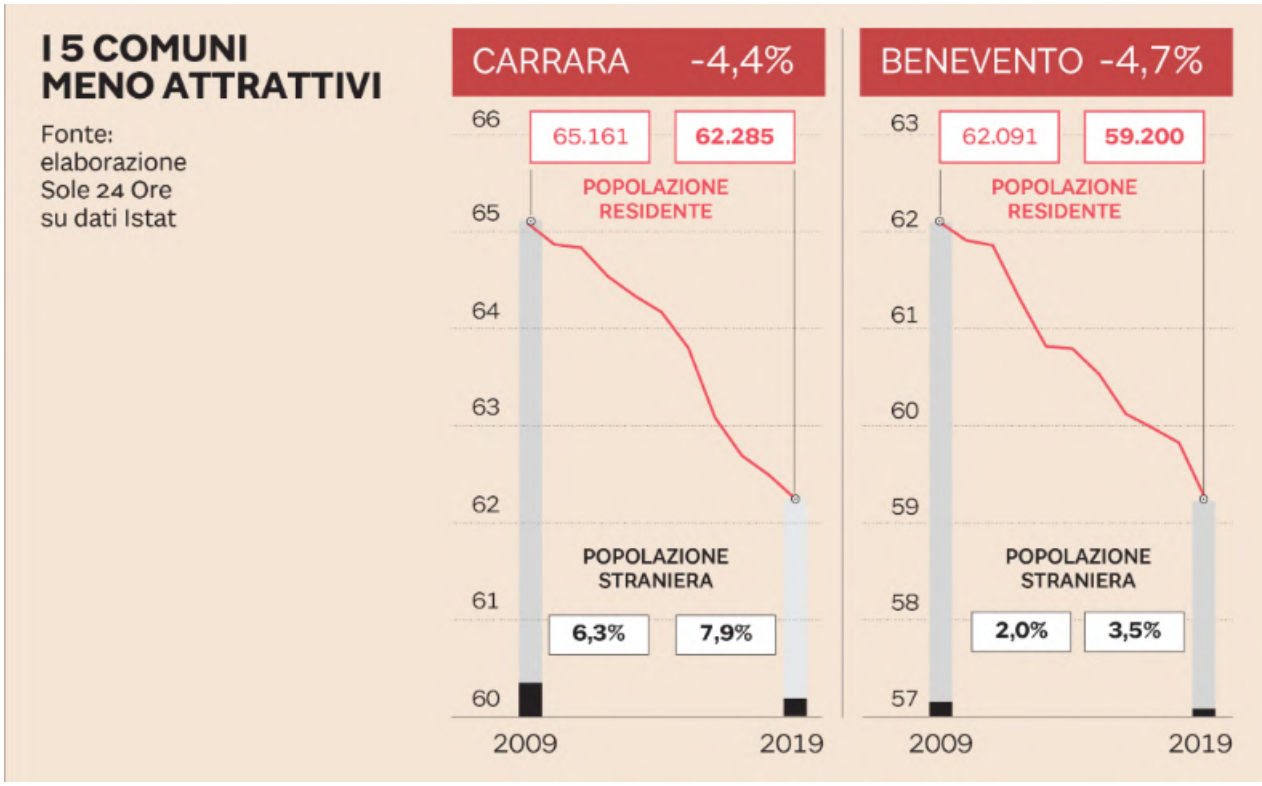
Vale perciò la pena di guardare con grande attenzione alle eccezioni positive (a partire da **Pisa** e **Cagliari**) che rompono questo schema e riescono a collocarsi nelle fasce più elevate.

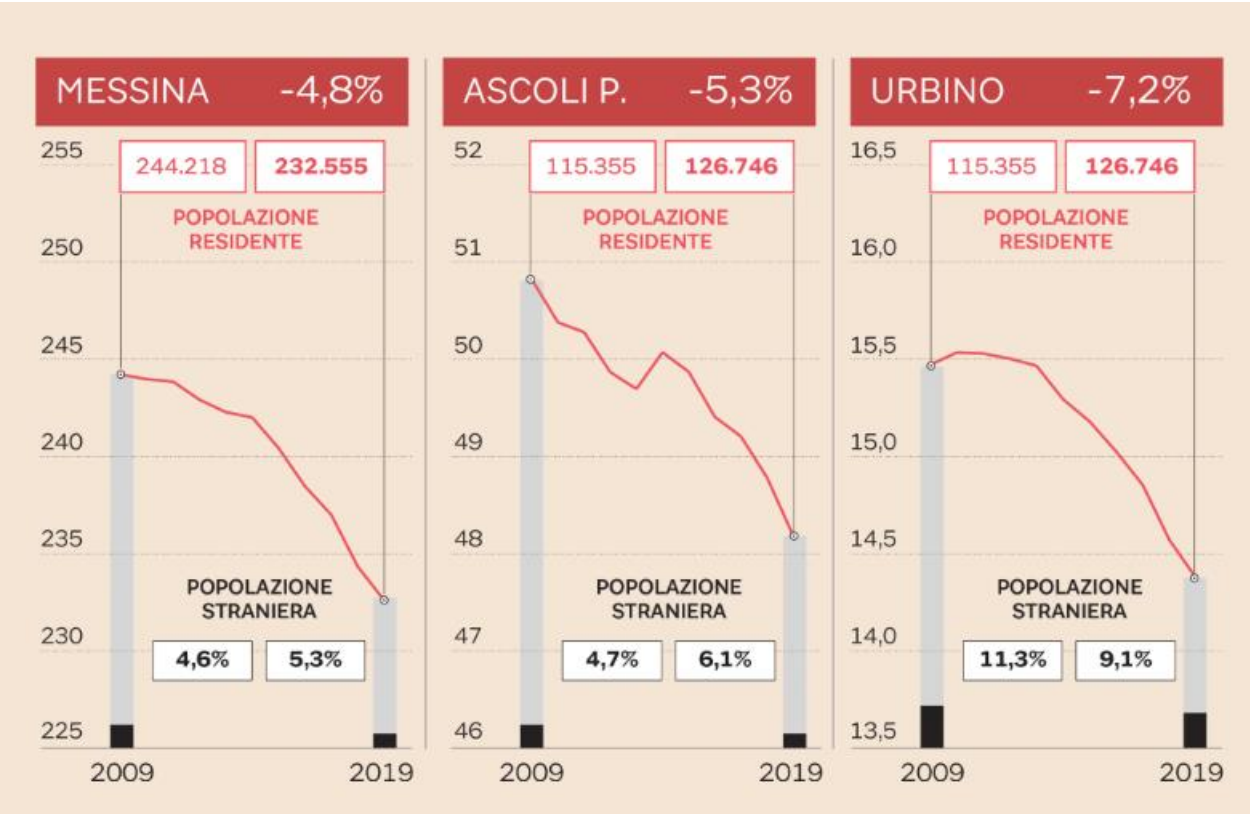


Parma e Milano le città che battono il calo demografico[8]



[8] 🕮 Infografiche a corredo del testo di Michela Finizio, pubblicato il 30 gennaio 2020: https://www.ilsole24ore.com/.





“ Mettendo in classifica il trend demografico di tutti i comuni[9] italiani si scopre che a crescere sono il 38% del totale (…) Lo spopolamento si accentua nelle aree interne[10] o svantaggiate, mentre diventano più ambite le zone *satellite* delle grandi città”

[9] https://www.fondazioneifel.it/documenti-e-pubblicazioni/item/9905-i-comuni-italiani-2020-numeri-in-tasca.
[10] http://www.pongovernance1420.gov.it/.

La soddisfazione[11] dei cittadini per le condizioni di vita | Anno 2019

Stabile ed elevata la soddisfazione al Nord, in aumento nelle altre ripartizioni

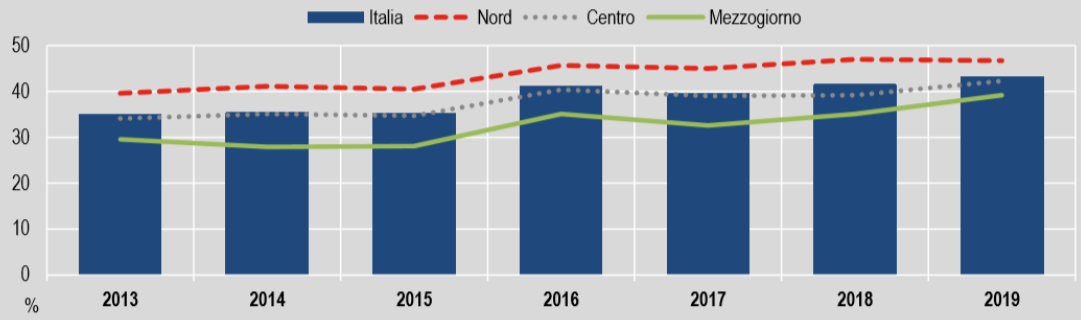
"A livello territoriale, il Nord presenta la quota più alta di coloro che dichiarano un voto compreso tra 8 e 10 rispetto alla soddisfazione per la vita (46,7%), il Centro una quota intermedia (42,3%) e il Mezzogiorno la quota minore (39,2%).

Le regioni con i più elevati livelli di soddisfazione sono il Trentino-Alto Adige (62,2%), la Valle d'Aosta (54,7%) e il Piemonte (48,7%), quelle con i livelli più bassi sono la Campania (31,6%) e la Calabria (39,5%).

Rispetto al 2018, le differenze territoriali sono in riduzione ma ancora consistenti. La quota di persone che esprimono i punteggi più alti è stabile al Nord mentre risulta in crescita nella ripartizione centrale (dal 39,2% del 2018 al 42,3% del 2019) e nel Mezzogiorno (dal 35,1% del 2018 al 39,2% del 2019) . I differenziali territoriali si riproducono indipendentemente dalle caratteristiche sociodemografiche dei residenti e si conferma lo storico dualismo tra Nord e Sud del Paese".

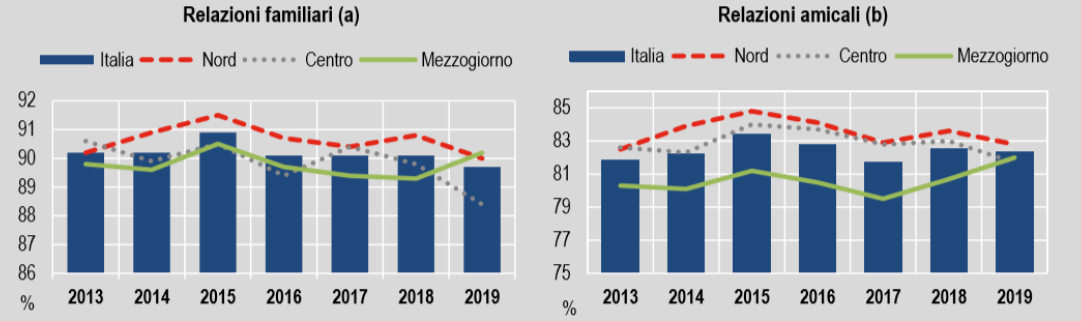
[11] https://www.istat.it/it/files//2020/02/Report-Soddisfazione-2019.pdf È singolare notare che questo Report è stato pubblicato il giorno precedente le prime notizie pubbliche relative al Covid-19 in Italia (20 febbraio 2019).

FIGURA 2. SODDISFAZIONE PER LA VITA PER RIPARTIZIONE GEOGRAFICA (a)
Anni 2013-2019, per 100 persone di 14 anni e oltre occupate della stessa zona



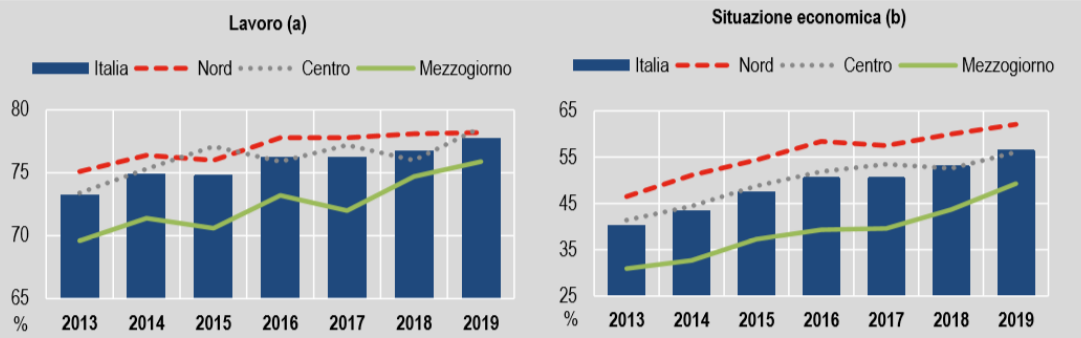
(a) punteggio 8-10 su una scala da 0 a 10

FIGURA 3. SODDISFAZIONE PER LE RELAZIONI FAMILIARI (a) E AMICALI (b)
Anni 2013-2019, per 100 persone di 14 anni e oltre



(a) molto o abbastanza soddisfatti per le relazioni familiari
(b) molto o abbastanza soddisfatti per le relazioni amicali

FIGURA 5. SODDISFAZIONE PER IL LAVORO (a) E LA SITUAZIONE ECONOMICA (b)
Anni 2013-2019, per 100 persone di 14 anni e oltre



(a) molto o abbastanza soddisfatti per il lavoro
(b) molto o abbastanza soddisfatti per la situazione economica

Smart[12] City Index 2020

Trento è la città più sostenibile secondo Smart City Index 2020

4 Marzo 2020

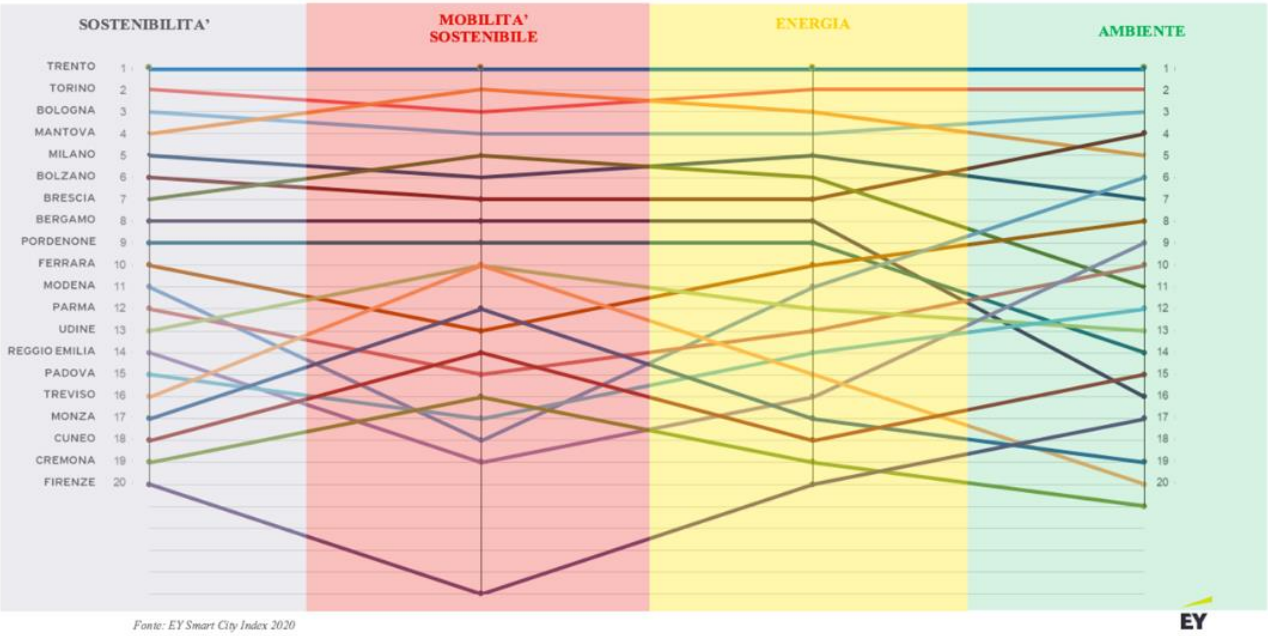
Trento è la città con le infrastrutture più sostenibili.

La quinta edizione di **Smart City Index** di **EY**, report che ogni anno analizza le 109 città capoluogo italiane giudicandone lo sviluppo in termini di reti e infrastrutture e capacità di innovare e offrire servizi di qualità ai cittadini, ha dato il suo verdetto.

L'edizione 2020 della ricerca, in particolare, ha messo al centro il tema della sostenibilità urbana.

La città trentina spicca in diverse componenti: dalla mobilità, alle reti energetiche – rinnovabili, illuminazione pubblica, teleriscaldamento – fino alle reti ambientali (acqua, verde urbano e rifiuti).

La Top 20 nella sostenibilità urbana e nei tre ambiti che la compongono

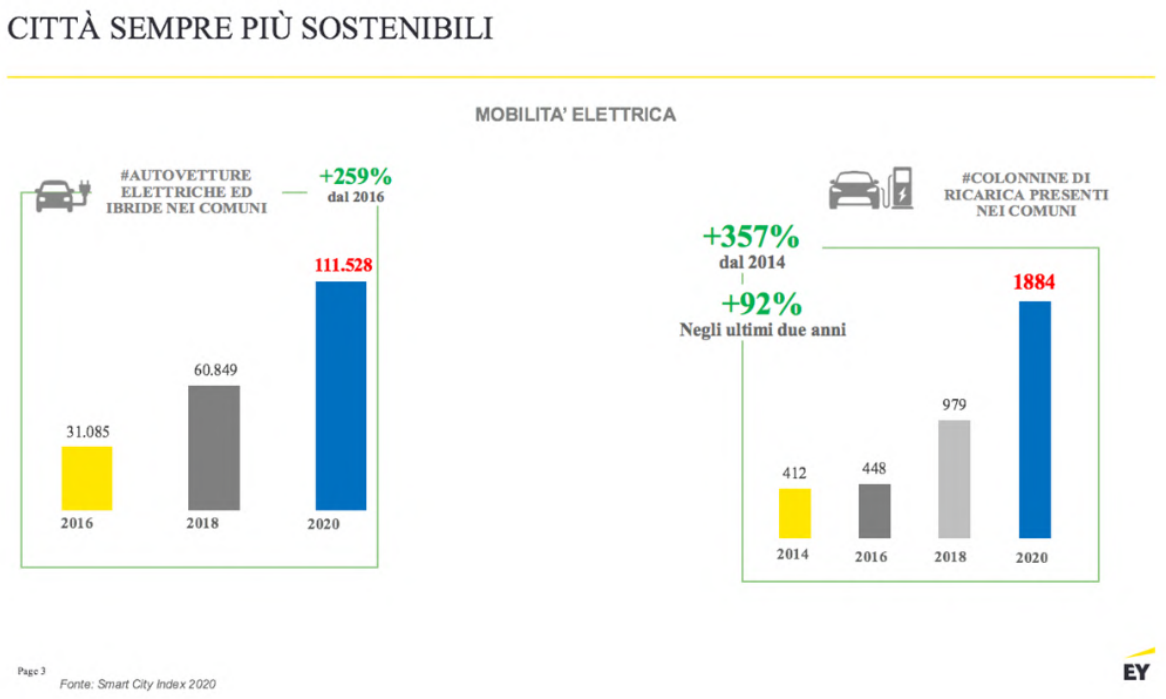


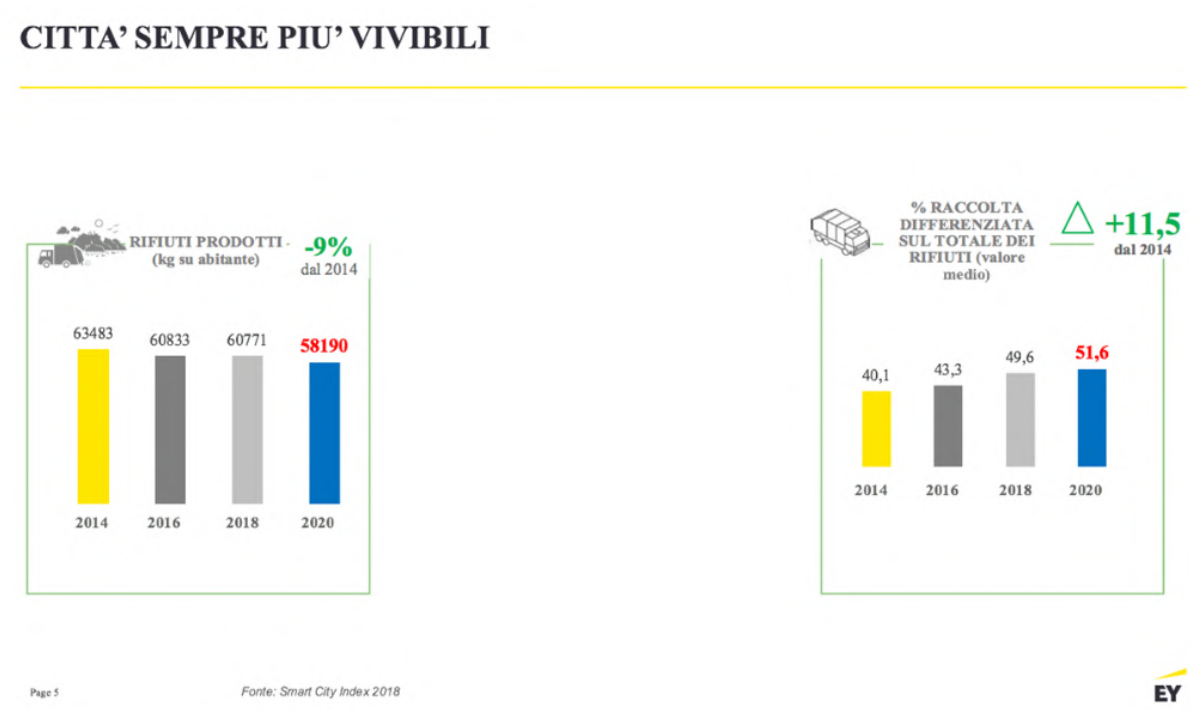
Fonte: EY Smart City Index 2020

[12] Informazioni preliminari presentate dal settimanale Vita il 2 marzo 2020: http://www.vita.it/it/article/2020/03/02.

“Il grado di equilibrio tra mobilità, energia e ambiente è perfetto in quasi tutte le prime 7 città (Trento, Torino, Bologna, Mantova, Milano, Bolzano, e Brescia) che di fatto occupano le prime posizioni in tutte le classifiche parziali, segnale che riescono a portare avanti i loro investimenti infrastrutturali in sostenibilità in maniera omogena sui vari fronti.

Maggiore variabilità mostrano le altre città emiliane presenti in classifica dopo Bologna (che è molto equilibrata), mentre le città lombarde mostrano in generale una performance leggermente peggiore nell’area “Ambiente Sostenibile”. In generale però le prime 19 città rientrano sempre nelle prime 20 in tutte le classifiche parziali, solo Firenze esce dalla top 20 nella Mobilità sostenibile (ma è comunque al 25° posto)”.



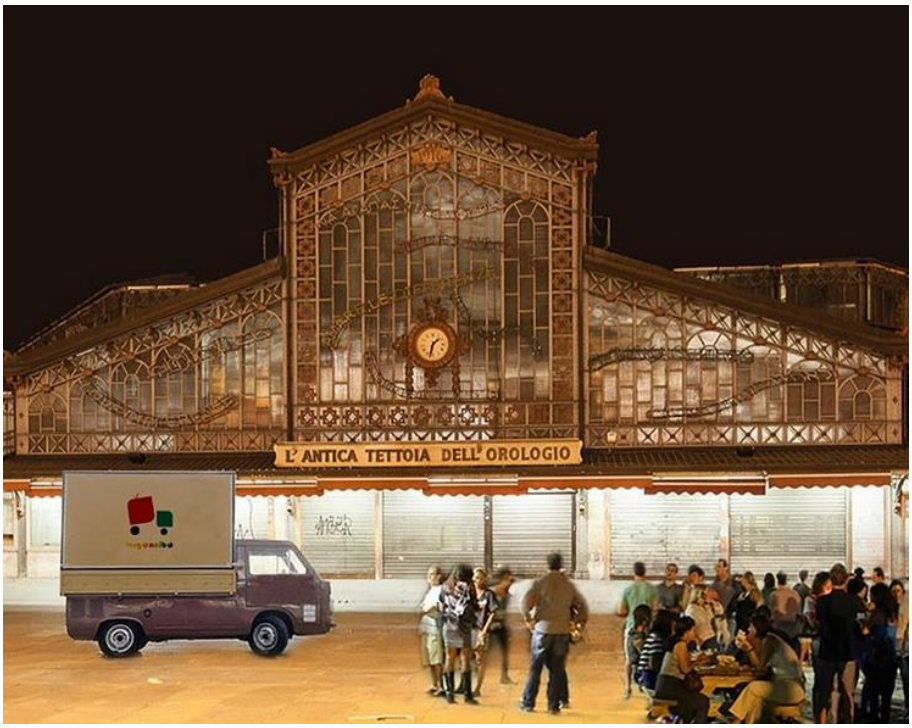


Programma[13] aprile – maggio 2020

- **5 maggio ore 15.00: puntata #06 di Bottom Up! LIVE** Dal festival: **Giorgio Davì** per il progetto **Risorgimento Social Club** Special guest: **Massimo Durante**, ricercatore in Filosofia del diritto e in Informatica giuridica e docente all'Università di Torino
- Introducono e coordinano: **Maurizio Cilli** e **Stefano Mirti**, curatori del festival, e **Tomaso Boyer** di Itinerari Paralleli
- **8 maggio ore 15.00: puntata #05 di Bottom Up! LIVE** Dal festival: **Francesca Sisto** per il progetto **CORTI.Lì** e **Angela Nasso** per il progetto **Cortile Mondo** Special guest: **Pier Giorgio Turi**, architetto e urbanista, Laboratorio Città Sostenibile a Torino Educational Hub Introducono e coordinano: **Eleonora Gerbotto**, direttore della Fondazione per l'architettura / Torino, **Tomaso Boyer** di Itinerari Paralleli e **Maurizio Cilli** e **Stefano Mirti**, curatori del festival
- **1° maggio ore 15.00: puntata #04 di Bottom Up! LIVE** Dal festival: **Niccolò Suraci** per il progetto **28. Lo spazio di mezzo** ed **Elisa Campra** per il progetto **ConVi_Stare insieme a Villaretto** Special guest: **Alessandro Mininno**, fondatore dell'agenzia di comunicazione Gummy Industries e **Cristina Coscia**, vicepresidente dell'Ordine degli Architetti e componente del tavolo di coordinamento del festival Introducono e coordinano: **Tomaso Boyer** di Itinerari Paralleli e **Maurizio Cilli** e **Stefano Mirti**, curatori del festival
- **24 aprile 2020 ore 15.00: puntata #03 di Bottom Up! LIVE** Special guest: **Adelaide Testa**, esperta di design e architettura d'interni Dal festival: **Stefano Olivari** per il progetto Miraorti Introducono e coordinano: **Cristina Coscia**, vicepresidente dell'Ordine degli Architetti di Torino, e **Maurizio Cilli** e **Stefano Mirti**, curatori del festival
- **17 aprile 2020 ore 15.00: puntata #02 di Bottom Up! LIVE** Special guest: **Francesca Comisso Luisa Perlo** del collettivo culturale a.titolo Dal festival: **Marta Grignani** ed **Eleonora De Salvo** per il protetto WALL coming! Introducono e coordinano: **Alessandra Siviero**, presidente della Fondazione per l'architettura / Torino, e **Maurizio Cilli** e **Stefano Mirti**, curatori del festival
- **10 aprile 2020 ore 15.00: puntata #01 di Bottom Up! LIVE** Special guest: **Andrea Bartoli** di Farm Cultural Park Dal festival: **Giacomo Mulas** per il progetto Furgoncibo Introducono e coordinano: **Maurizio Cilli** e **Stefano Mirti**, curatori del festival
- **3 aprile 2020 ore 15.00: puntata #00 di Bottom Up! LIVE** Primo esperimento (riuscito) con **Maurizio Cilli** e **Stefano Mirti**, curatori del festival.

[13] https://www.bottomuptorino.it/il-tema/il-programma/.

INSTAGRAM



“il Furgoncibo vuol essere una cucina itinerante, adibita al “riutilizzo sociale” delle eccedenze alimentari di mercati rionali e negozi, e distribuite tra le fasce più deboli della popolazione. In questi giorni in cui la spesa a domicilio è una pratica comune e l'assistenza alimentare diventa sempre più necessaria, ci sembra più che mai attuale approfondire le forme di lotta allo spreco alimentare. In circoscrizione 3 lo fanno viaggiando su quattro ruote!

In queste settimane di lavori casalinghi ed esperimenti culinari, tutti i nostri gruppi si sono visti recapitare un vasetto di pasta madre. Ideatore di questo gesto di solidarietà tra bottomuppers è @fornosocialespiga, il gruppo che intende costruire un forno sociale a Barriera di Milano. Per approfondire il legame tra panificazione e integrazione comunitaria e scoprire che cos’è una “biblioteca del grano", vai sul nostro sito!

Via Pacini a misura di pedone: anche il secondo dei gruppi milanesi protagonisti del nostro festival vuole ridisegnare uno spazio adibito a parcheggio e restituirlo alla comunità riempiendolo di alberi, panchine, piste ciclabili. Il progetto di @apicultura.studio è un ottimo punto di partenza per la riprogettazione dei viali in città, un tema più che mai attuale: leggi di più sul sito!

Che cosa può diventare una piazza? Giardino, serra, aula studio, palestra, cinema, teatro, cucina, salotto, laboratorio… qualunque cosa - e, addirittura, tutte queste cose insieme. Gli abitanti, i negozianti e le associazioni (tra cui la @loggiadicalvairate) che vivono e lavorano in piazza Imperatore Tito a Milano vogliono dare nuova vita a quello spazio che oggi è occupato da un parcheggio. Per farlo, partono da elementi basilari: una pergola, qualche panchina multifunzione, una serie di occasioni di socialità… Leggi il loro esperimento sul nostro sito!".

CIRCOLO RISORGIMENTO
SOCIAL CLUB
IL NUOVO SPAZIO MULTIUSO SOTTO LA TETTOIA
RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'AREA ESTERNA DEL CIRCOLO
RISORGIMENTO SOCIAL CLUB

LA SERATA DI BALLO MULTICULTURALE HA ATTIRATO IL PUBBLICO DA TUTTA LA CIRCOSCRIZIONE !
28. LO SPAZIO DI MEZZO

CONVI
STARE INSIEME A VILLARETTO

Touring Club Italiano

Il futuro è la "città del quarto d'ora"? Una proposta innovativa da Parigi, per affrontare il post-pandemia[14].

"La Ville du quart d'heure ("città del quarto d'ora") è un progetto *che avrebbe potuto fare la fine di tanti altri: lanciato da un sindaco (Anne Hidalgo) a caccia di consenso per la rielezione (a Parigi) e destinato a finire nei manuali di urbanistica, come altre iniziative mirate alla qualità della vita. Poi è arrivata la pandemia.* ***E i 40 minuti di metropolitana regionale per raggiungere il lavoro*** *nel mega distretto di uffici, la mezz'ora di bus per arrivare in palestra al centro sportivo oppure i 20 minuti di auto per la spesa all'ipermercato si sono trasformati in* ***un problema di rischio contagio****, oltre che di coesione sociale. Così si sono di nuovo accesi i fari su* ***la Ville du quart d'heure*** *teorizzata per Parigi da un docente della Sorbona, Carlos Moreno, partendo da questa considerazione: «Viviamo in città frammentate, dove spesso lavoriamo lontano da dove viviamo, dove non conosciamo i nostri vicini, dove siamo soli, dove soffriamo».*

Racchiusa in ***un diagramma circolare che ricorda l'Uomo vitruviano di Leonardo****, la "città del quarto d'ora" secondo la visione proposta è una metropoli nel cui quartiere puoi trovare* ***tutto ciò di cui hai bisogno in 15 minuti da casa****. Uno strumento per la trasformazione ecologica della città, migliorando al contempo la vita quotidiana degli abitanti e, si può aggiungere,* ***evitando quella ressa sui sistemi di trasporto pubblico*** *che va assolutamente evitata in tempo di epidemie.*

[14] 🕮 Testo proposto da Renato Scialpi il 10 aprile 2020. Si legge in https://www.touringclub.it/notizie-di-viaggio. Utile rileggere quanto poi proposto da Valentina Dessì il 14 maggio 2020: http://www.eccellenza.dastu.polimi.it/

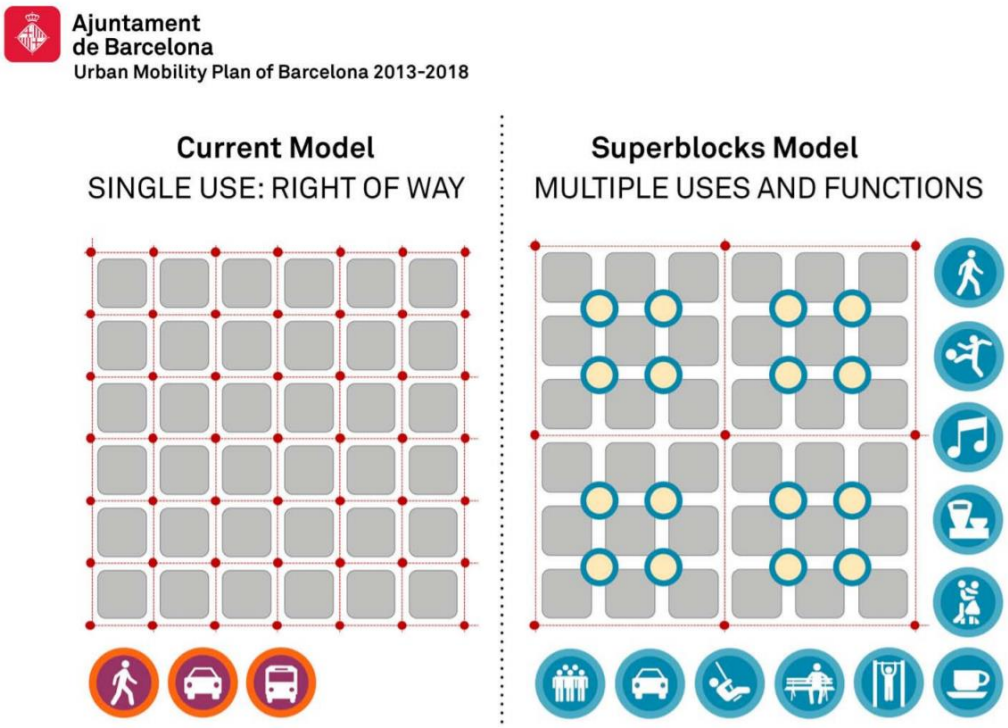
*È una **rivoluzione urbana, la Ville du quart d'heure, che si basa sull'innovazione tecnologica**: come ci dimostrano i giorni in quarantena, per molti il lavoro da remoto, magari da **uffici in coworking di quartiere**, non è un'utopia. Come non lo è curarsi ad alto livello a poca distanza da casa: basta che l'ambulatorio sia inserito in una rete di telemedicina di qualità. E non lo è praticare sport amatoriale, né acquistare alimentari di qualità: senza imporre il chilometro zero per legge, **il commercio di prossimità** è una realtà consolidata.*

La rinascita di una strada secondo la teoria de "la Ville du quart d'heure"

Il recupero dell'area di un incrocio secondo il modello de "la Ville du quart d'heure"

Nell'articolo dedicato all'ipotesi *Paris en common* Renato Scialpi segnala anche altri esempi di innovazione urbana: ***superblocks* di Barcellona** ; sviluppo **Every One Every Day** per ricostruire la coesione sociale nell'Est di **Londra** ; i ***20 minute neighborhoods*** creati a **Portland**, negli Stati Uniti.

Qui utili alcune immagini disponibili in rete (l'ultima si riferisce ad esempio di Altona North / Melbourne).

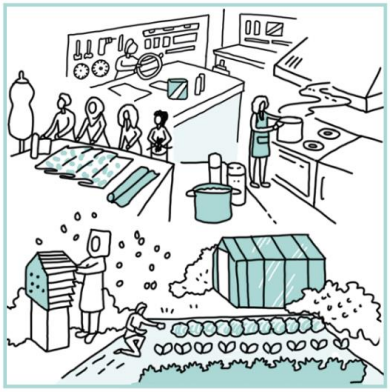


What Every One Every day is all about?

We have four high street shops around the borough and one large public makerspace called The Warehouse in Thames.

People pop in to have a cup of tea and share their project or collaborative business idea, working with the design team to bring new ideas for the borough to life.

Over the last 18 months the project has grown a large enthusiastic network of over 5000 local people, who are doing practical things together to make everyday life better for everyone.



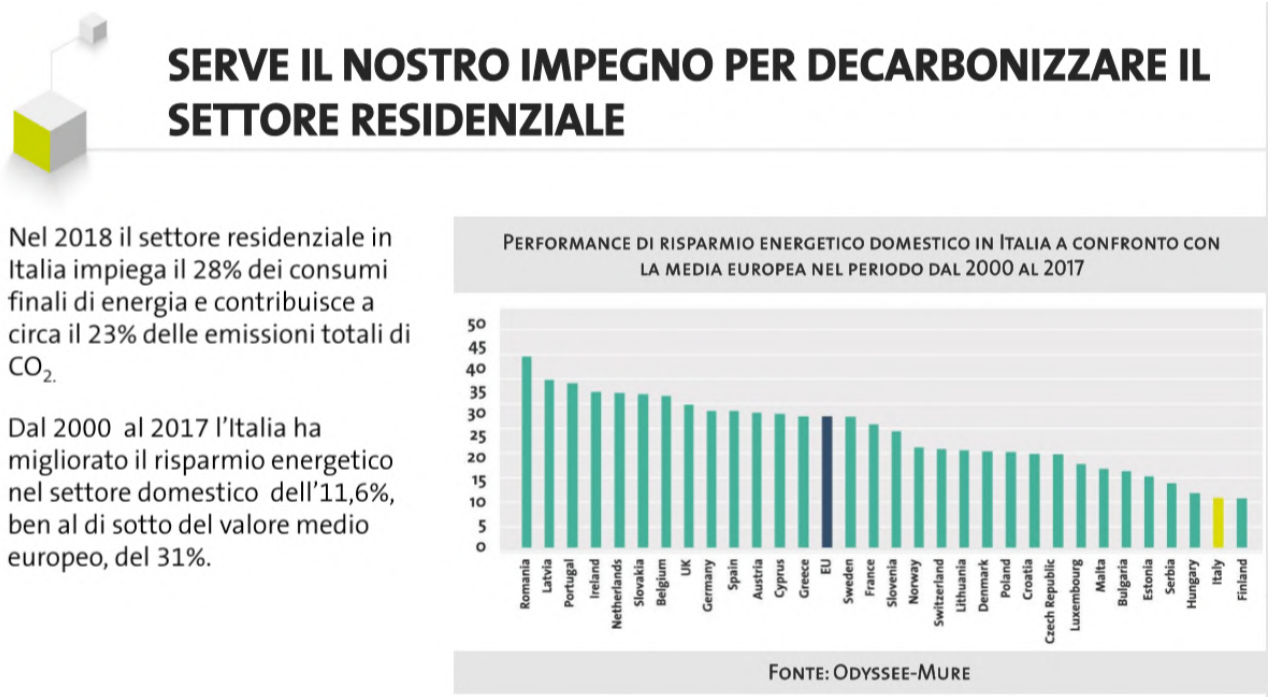
So far more than 100 neighbourhood projects have started with lots of local people participating, with as much or as little support as needed, including cooking, beekeeping, growing, making, repairing and much more.

Many small things done by many people really add up, and really do make friendly, healthy and happy neighbourhoods.

Lots of wonderful things are being achieved by local people, families, friends and neighbours!

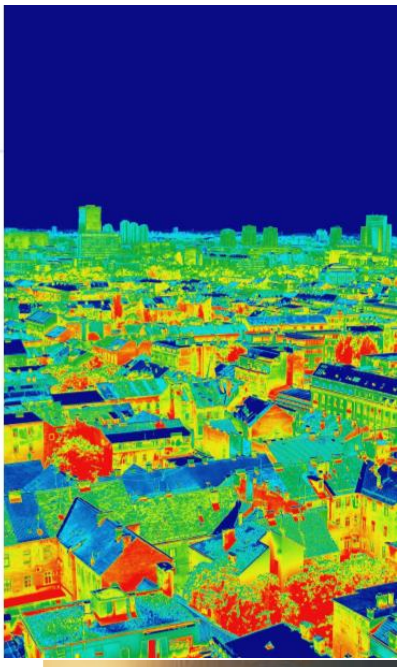
Victorian Planning Authority

Pandemia e sfide green del nostro tempo[15]



[15] 💻 Slide presentate il 9 aprile 2020 da Edo Ronchi: https://www.fondazionesvilupposostenibile.org/

BUONE PRATICHE GREEN NEL SETTORE RESIDENZIALE PER CONTRASTARE I CAMBIAMENTI CLIMATICI



PER RIDURRE I CONSUMI DI ENERGIA E AUMENTARE L'EFFICIENZA ENERGETICA NEL SETTORE RESIDENZIALE

- Vanno promosse **riqualificazioni energetiche dell'intero edificio,** con l'integrazione di soluzioni attive e passive e con l'utilizzazione di tecnologie e materiali innovativi, adottando sistemi di monitoraggio delle performance energetiche degli interventi;
- Occorre controllare e massimizzare l'efficienza energetica degli **impianti,** delle **apparecchiature ed elettrodomestici.**

- migliorare l'efficienza dei **sistemi di illuminazione;**
- adottare **sistemi digitali di automazione e domotica** per monitorare i consumi energetici e promuovere l'elettrificazione dei consumi domestici;
- promuovere l'adozione delle migliori **soluzioni tecniche passive** disponibili: dai sistemi di ventilazione naturale e di raffrescamento passivo al controllo dell'irraggiamento solare, dall'illuminazione naturale al riscaldamento passivo e alla regolazione naturale dell'umidità;
- promuovere e partecipare a **forme di distribuzione e scambio tra prosumers** mediante smart grids e meccanismi locali di sinergia come il recupero di calore di scarto da attività produttive e terziarie.

PER AUMENTARE LA PRODUZIONE E L'IMPIEGO DI FONTI RINNOVABILI DI ENERGIA

- Oltre alle ragioni climatiche, occorre valorizzare tutte le **ricadute positive delle fonti rinnovabili per le città:** di riduzione dell'inquinamento locale, di sviluppo economico e occupazionale;
- Occorre informarsi sulle **possibilità disponibili localmente** di impiego delle fonti rinnovabili per i diversi usi: elettrici, termici e per i carburanti;
- E' bene promuovere e partecipare a **progetti per sostenere la diffusione** di fonti rinnovabili.

PER AUMENTARE LA PRODUZIONE E L'IMPIEGO DI FONTI RINNOVABILI DI ENERGIA

E' utile conoscere i potenziali delle fonti rinnovabili utilizzabili localmente:

DOVE VIVIAMO

4.1 La distribuzione della popolazione sul territorio

La concentrazione della popolazione sul territorio e, in special modo, il grado di urbanizzazione influenzano gli stili di vita, l'organizzazione economica, l'accessibilità e la distribuzione di servizi e infrastrutture. L'incidenza della popolazione urbana può essere confrontata considerando le persone che vivono nelle *functional urban areas* (FUA). Le FUA rappresentano infatti un territorio urbano integrato da un punto di vista economico, in cui la città esercita una funzione di fulcro gravitazionale.

In Italia, l'incidenza della popolazione urbana sul totale nazionale (56,0%, pari a 34 milioni di abitanti) è inferiore alla media dell'Ue28 (63,5%); è 10 punti percentuali e oltre più bassa rispetto a quella di Francia, Spagna e Regno Unito. La minore concentrazione urbana si accompagna a un numero di FUA comparativamente più elevato, come in Francia e Germania (84 FUA, molte delle quali inferiori ai 250mila abitanti) e non discende dalla densità demografica (200 abitanti per km^2), poco inferiore a quella tedesca e inglese e circa doppia rispetto a Francia e Spagna.

La popolazione residente in Italia (60,4 milioni a gennaio 2019) è in calo a partire dal 2015, perdendo ogni anno quasi il 2 per mille di residenti. A livello nazionale, considerando i Sistemi locali (SL), le zone a più alta densità abitativa sono concentrate sulla costa del Paese (v.2.3) e all'interno dei sistemi delle città metropolitane (v.4.3). In riferimento a queste ultime si segnala l'elevata differenza tra la densità abitativa dei sistemi di Napoli (3.147 ab/ km^2, il livello più elevato in assoluto) e Milano (2.137 ab/km^2) e quello di Roma (975 ab/km^2), dovuta principalmente ad una geografia differente che vede all'interno del sistema di Roma una maggiore diffusione di aree rurali. Una minore densità abitativa si riscontra nelle zone montuose (Alpi e Appennini) e in tutta la Sardegna. Il minimo si registra nel sistema di Visso (9 ab/ km^2), in provincia di Macerata.

Più dell'80% dei 610 SL ha visto ridurre la propria popolazione nel corso del 2018. Fanno parte del 20% dei SL che hanno prevalentemente incrementato la popolazione i sistemi del Trentino-Alto Adige, della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia-Romagna. Al Centro-sud e nelle Isole, si registrano quasi ovunque saldi totali negativi; fanno eccezione poche realtà, quali ad esempio Olbia/San Teodoro in Sardegna e Crotone in Calabria.

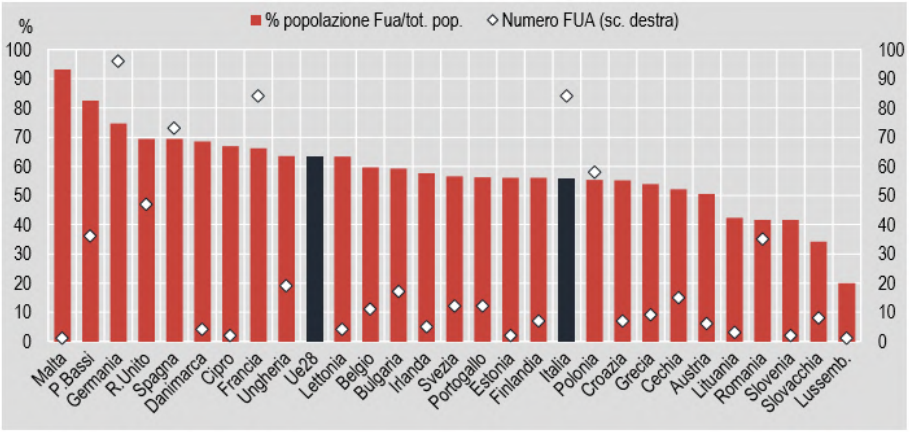
Analizzando la variazione percentuale della densità abitativa dal censimento 2011 al 1° gennaio 2019 all'interno dei 21 principali Sistemi locali solo Reggio Calabria, Taranto, Genova e Messina mostrano un decremento. Roma e Milano sono, invece, i sistemi in cui il numero di residenti è cresciuto di più, con incrementi rispettivamente pari al 9,0% e al 6,5%, e un aumento complessivo di oltre mezzo milione di abitanti.

DEFINIZIONI, INDICATORI, FONTI

Le FUA sono aggregazioni territoriali costituite da una città (ovvero un comune ad alta densità di popolazione con almeno 50mila abitanti) e i comuni limitrofi per i quali almeno il 15% del pendolarismo in uscita si dirige verso la città (per approfondimento, si vedano la metodologia OCSE-CE e il database Cities di Eurostat).

I sistemi locali del lavoro (SL) sono *regioni funzionali*, definite come aggregazioni di comuni utilizzando i flussi degli spostamenti giornalieri casa/lavoro (pendolarismo) rilevati in occasione dei Censimenti. Con l'aumento e l'allargamento degli spostamenti quotidiani, il numero di SL che compongono il territorio nazionale si è ridotto progressivamente, da 955 nel 1981 a 683 nel 2001 e fino ai 610 attuali. Per il confronto europeo si veda anche *Sessant'anni d'Europa*

[16] 🕮 Pubblicato il 10 aprile 2020. Testo completo in https://www.istat.it/it/archivio/240989.

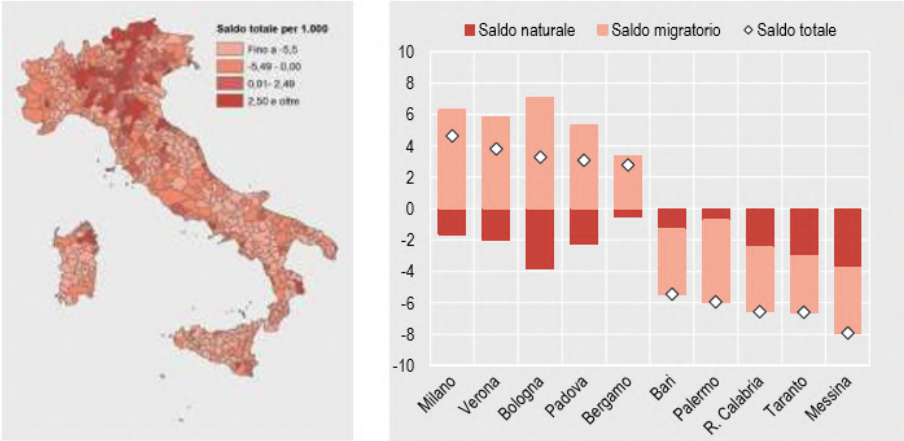


INCIDENZA DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE NELLE FUA E NUMERO DI FUA NEI PAESI DELL'UE

1 GENNAIO 2019 (VALORI PERCENTUALI E NUMERO)

Fonte: Eurostat, Cities Database, vedi note

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.1.1

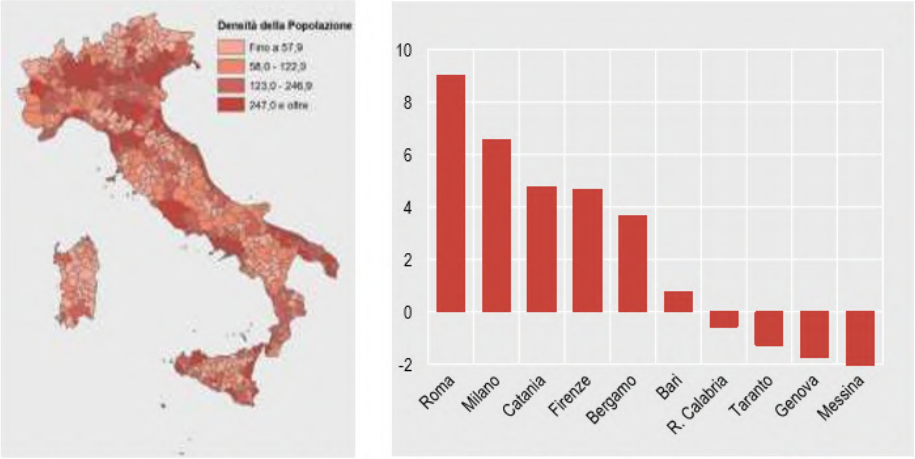


SALDO TOTALE DELLA POPOLAZIONE NEI SL E SUE COMPONENTI IN ALCUNI TRA I PRINCIPALI SL

ANNO 2018 (VALORI PER MILLE)

Fonte: Istat, Bilancio demografico nazionale della popolazione residente

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.1.2



DENSITÀ DELLA POPOLAZIONE NEI SL E VARIAZIONE DEMOGRAFICA IN ALCUNI TRA I PRINCIPALI SL

1° GENNAIO 2019 E CONFRONTO COL 2011 (ABITANTI PER KM² E VARIAZIONI PERCENTUALI)

Fonte: Istat, Bilancio demografico nazionale della popolazione residente e Censimento 2011

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.1.3.

4.2 Struttura e dinamica demografica nei Sistemi Locali.

4.2. "Nel 2018, la popolazione residente in Italia si è ridotta del -2,1 per mille, mentre nell'insieme dell'Ue è cresciuta del +2,1 per mille.

Il saldo demografico è la risultante del movimento naturale e di quello migratorio. Queste due dinamiche sono talvolta contrapposte: nel caso di Slovenia, Spagna, Estonia, Germania e Finlandia l'immigrazione compensa ampiamente la dinamica naturale negativa, risultando in una crescita della popolazione residente.

I flussi migratori non sono invece sufficienti a colmare il calo di popolazione dovuto al movimento naturale nei casi di Italia, Polonia, Ungheria, Portogallo e Grecia, mentre in alcuni dei Paesi Baltici e dell'Europa centro-orientale l'emigrazione netta concorre con saldi naturali negativi alla contrazione della popolazione residente.

Sul territorio nazionale, gli andamenti demografici sono strettamente collegati con la posizione geografica.

Nel 2018, il movimento naturale è sempre negativo, a eccezione di alcuni Sistemi Locali (SL) del Mezzogiorno: la perdita o guadagno totale di popolazione sono dunque esclusivamente dovuti ai saldi migratori.

Con riferimento ai SL più popolosi, a Modena, Milano, Verona, Parma, Bologna, Padova, Bergamo e Busto Arsizio, i saldi migratori controbilanciano ampiamente la perdita dovuta al saldo naturale.

Nei principali SL del Centro-sud, invece, ai saldi naturali negativi o nulli (come a Napoli e Torre del Greco) si aggiungono anche i deflussi verso le altre regioni del Nord e verso l'estero.

Nel decennio 2009-2018, il SL di Roma ha guadagnato oltre il 10% di popolazione, quelli di Parma e Milano rispettivamente il 9% e l'8%, e, mentre il SL di Messina ha perso circa il 5% dei residenti (v 4.1).

Con riferimento alla mobilità interna, gli scambi più intensi si evidenziano soprattutto tra i SL del Centro-nord: dal SL di Roma parte una fitta rete di movimenti con il vicino SL di Pomezia, ma anche con i SL di Milano e Napoli.

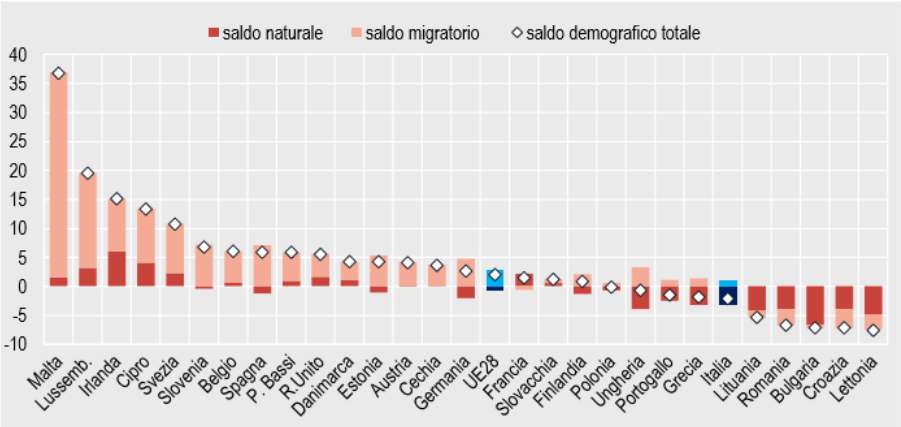
Molto dinamici sono pure gli scambi tra una rete di SL lombardi di diversa ampiezza demografica, tra i quali Milano, Como, Busto Arsizio, Bergamo.

Gli unici SL del Mezzogiorno per i quali si rileva un numero significativo di spostamenti all'interno di un'area sono Napoli, Caserta, Nola e Mondragone. In assoluto, il SL di Milano è quello che attrae più popolazione (con un saldo migratorio positivo di circa 29 mila unità nel 2017), seguito a distanza dai SL di Roma e Bologna (circa 5 mila unità ciascuno).

Le dinamiche demografiche sono intrecciate con l'andamento dell'economia nelle aree considerate, a sua volta associato alla vocazione produttiva dei SL (v.4.5 sull'orientamento produttivo dei SL; v.5.5 sul valore aggiunto provinciale; v.5.7 sulla specializzazione regionale).

I saldi naturali quasi sempre negativi sono frutto di dinamiche strutturali collegate all'invecchiamento della popolazione: i SL con maggiore presenza di anziani (con un indice di vecchiaia che in alcuni casi supera il 300 per cento) si trovano in Liguria, Friuli-Venezia Giulia, Toscana e Sardegna.

Al Sud e in Sicilia, ad eccezione di alcune realtà delle zone Appenniniche, si è in presenza di SL più giovani con valori ben al di sotto della media nazionale (173,1%) che in due casi, Mondragone e San Giuseppe Vesuviano, è inferiore alla soglia di parità del 100% (per i 21 principali SL, v.4.4).



SALDO NATURALE, MIGRATORIO E TOTALE NEI PAESI UE

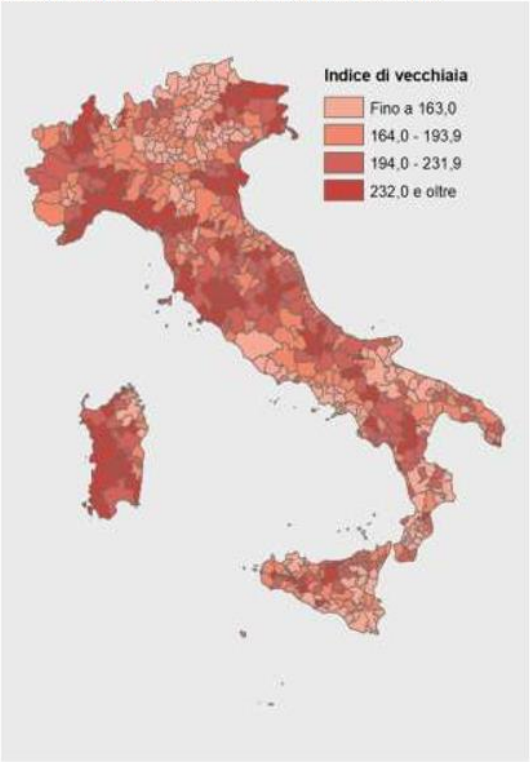
ANNO 2018 (VALORI PER MILLE RESIDENTI)

Fonte: elaborazione su dati Eurostat, Population statistics

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.2.1

INDICE DI VECCHIAIA NEI SISTEMI LOCALI

ANNO 2018 (POPOLAZIONE 65+ / (0-14), PER CENTO)

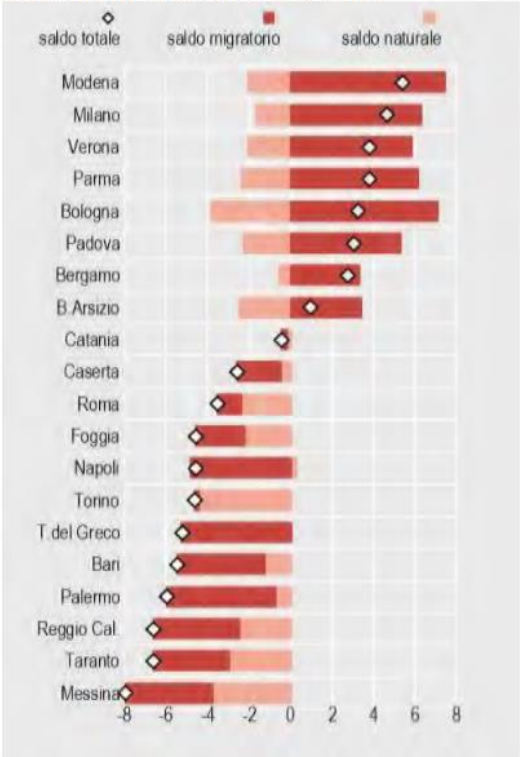


Fonte: Istat, Rilevazione sulla popolazione residente

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.2.2

SALDI NATURALE, MIGRATORIO E TOTALE NEI PRINCIPALI SL

ANNO 2018 (VALORI PER MILLE RESIDENTI)



Fonte: Istat, Bilancio demografico nazionale

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.2.3

4.3 Le città metropolitane: popolazione e redditi.

“Nelle 14 città metropolitane vive il 36,2% della popolazione italiana.

Esse rappresentano l’ambito urbano più dinamico in termini socioeconomici e, coincidendo largamente coi maggiori centri urbani del Paese, sono caratterizzate da movimenti demografici consistenti anche all’interno del proprio territorio.

Dall’inizio del 2015 all’inizio del 2019, la popolazione è cresciuta nelle Città metropolitane di Milano, Bologna, Firenze e Roma mentre nelle altre è diminuita, in linea con l’andamento nazionale.

Il ruolo trainante della città capoluogo è evidente sia in positivo sia in negativo nelle variazioni osservate durante il periodo considerato, a eccezione del territorio metropolitano di Firenze e Roma per le quali si evidenzia una tendenza contraria: diminuisce la popolazione nel capoluogo e aumenta nell’aggregato urbano circostante.

Le dinamiche demografiche sono associate a quelle economiche, principalmente attraverso i movimenti migratori.

Nel quinquennio 2012-2017, i redditi imponibili per abitante delle città metropolitane sono diminuiti in tutte le città metropolitane, con l’eccezione di quelle di Torino, Venezia, Bologna e, nel Mezzogiorno, Messina.

Tuttavia, questo andamento riflette dinamiche demografiche e reddituali molto diverse tra i centri considerati. Il reddito imponibile complessivo è infatti cresciuto dell’8,2% nella città metropolitana di Milano, ma l’aumento ancora maggiore della popolazione ha portato a una leggera riduzione dei valori pro capite.

Per effetto della crescita demografica i redditi imponibili per abitante sono diminuiti, in particolare, a Roma e Firenze, mentre nelle città metropolitane del Mezzogiorno (a eccezione di Catania) l’effetto di una crescita modesta o negativa dei redditi imponibili è stato mitigato dall’aumento di popolazione più contenuto – nel caso di Messina, lo spopolamento – a sua volta associato alla minor attrattività economica di questi centri”.

4.4 Le 21 principali realtà urbane

Nei 21 sistemi locali (SL) connotati principali realtà urbane, si concentra circa il 37% del totale dei residenti (22 milioni di persone a inizio 2019). Di essi 11 sono collocati nel Nord del Paese, due appartengono al Centro (Roma e Firenze) e i restanti 8 al Mezzogiorno (v.4.1).

Il sistema locale più popoloso è quello di Milano che, da solo, accoglie quasi 4 milioni di residenti, seguono i SL di Roma con 3,8 milioni di abitanti e di Napoli con poco più di 2,5 milioni di abitanti; il meno popoloso è quello di Reggio di Calabria con 218 mila residenti. La struttura e la dinamica demografica sono differenziate, anche in ragione dei livelli di attività e del benessere economico. In generale, sono attrattivi e fanno registrare un aumento di popolazione, rispetto all'anno precedente, molti dei SLL del Nord. La realtà che presenta un saldo totale positivo maggiore (saldo migratorio più saldo naturale), sia in termini assoluti che percentuali, è Milano che vede aumentare la propria popolazione di quasi 20 mila residenti tra il 2018 e il 2019, in controtendenza con la situazione italiana di leggera contrazione della popolazione residente. Decrementi di popolazione, viceversa, si registrano nei SL di Roma, Napoli, Torino che complessivamente perdono 33 mila residenti. In particolare, analizzando il saldo naturale per i 21 principali SLL, a eccezione di Napoli, è sempre negativo, in linea con l'andamento nazionale.

L'occupazione nei Sistemi Locali delle 21 principali realtà urbane negli anni più recenti ha avuto un andamento eterogeneo, nonostante la ripresa sia stata generalizzata, per le differenze nell'intensità della crisi e nella portata del recupero sul territorio (v.1.1; 4.5). Nel 2018, a confronto con il 2008, a livello nazionale il tasso di occupazione (calcolato sulla popolazione di 15 anni e più) è diminuito di 1,2 punti percentuali, mentre il tasso di disoccupazione – anche a causa di un aumento della partecipazione – è cresciuto di 3,9 punti. Nel 2018, il livello occupazionale era superiore al 2008 in circa un terzo dei SL: il 53% tra i SL del Nord, il 41 al Centro ma solo nel 14% dei sistemi del Mezzogiorno. I tassi di occupazione dei principali SL urbani del Centro Nord si attestano intorno al 50%, quelli del Mezzogiorno su livelli prossimi al 30%. Parallelamente, il tasso di disoccupazione nei SL delle principali aree urbane del Centro-nord è intorno al 5%, con le importanti eccezioni di Roma, Torino e Genova, dove è circa il 10%, mentre in quelli del Mezzogiorno i tassi superano il 20%.

Al 1° gennaio 2019 gli stranieri residenti nelle 21 maggiori realtà urbane sono circa 2 milioni e 150 mila (il 41% del totale), di cui oltre un milione concentrato nei SL di Milano e Roma. L'incidenza della popolazione straniera sui residenti nei 21 principali SL è del 9,5% (contro l'8,7% a livello nazionale), ma supera il 13% nei SL di Firenze, Milano e Roma, mentre nei SL del Mezzogiorno va dal 6,8 per cento di Reggio di Calabria al 2,2 per cento di Taranto, tutti valori ben al disotto del dato nazionale (v.A4.3).

DEFINIZIONI, INDICATORI, FONTI

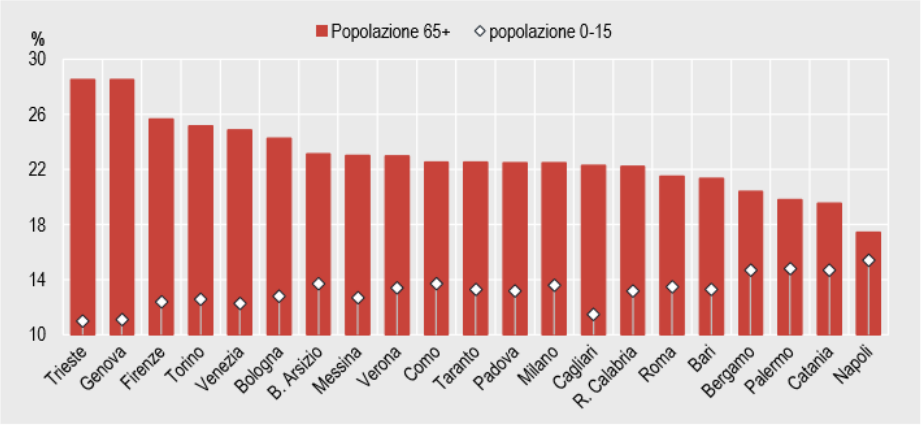
Saldo migratorio: differenza tra iscritti e cancellati dai registri anagrafici per trasferimento di residenza e altri motivi.

Saldo naturale: differenza tra nascite e decessi.

I criteri applicati per individuare questo gruppo di Sistemi locali (SL) sono: appartenenza ad una città metropolitana, popolazione del sistema locale superiore ai 500 mila abitanti o popolazione del comune capoluogo del sistema locale superiore ai 200 mila abitanti.

I tassi di occupazione e disoccupazione per i SL si riferiscono alla popolazione di 15 anni e più, anziché alla popolazione 15-64. Il tasso di occupazione a livello nazionale così calcolato risulta pertanto inferiore di circa 10 punti percentuali rispetto alle stime ordinarie. La fonte dei dati è la Rilevazione sulle Forze di Lavoro.

Istat: Bilancio demografico nazionale della popolazione residente.

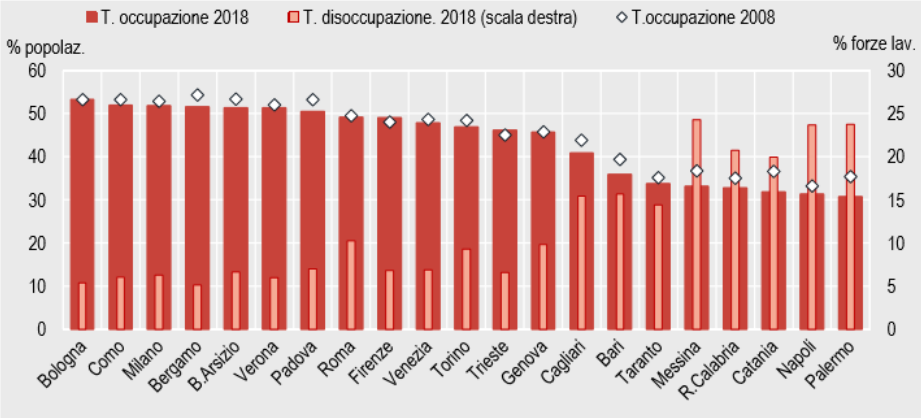


POPOLAZIONE PER FASCE DI ETÀ AL 1° GENNAIO 2019 PER I 21 PRINCIPALI SL

ANNO 2018, GIOVANI FINO A 15 ANNI E ANZIANI DI 65 E OLTRE (VALORI PERCENTUALI)

Fonte: Istat, Popolazione residente per sesso, anno di nascita e stato civile

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.4.1

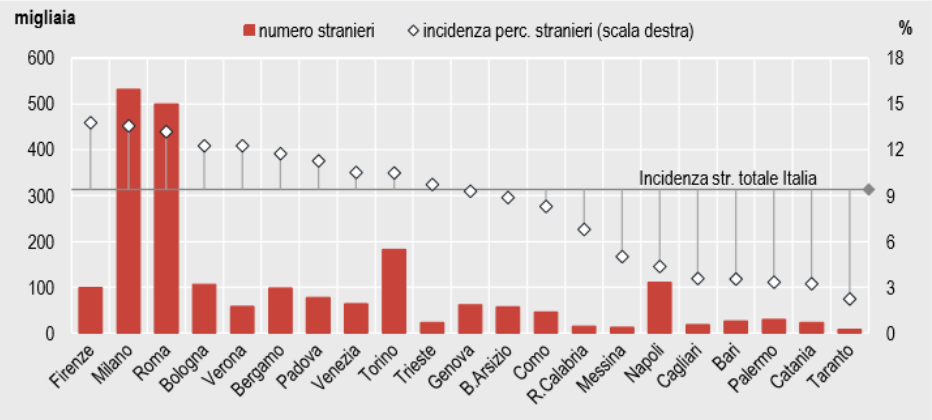


TASSI DI OCCUPAZIONE E DISOCCUPAZIONE NEL PRINCIPALI 21 SISTEMI LOCALI

ANNI 2008 E 2018.

Fonte: Istat, Rilevazione Forze Lavoro

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.4.2



POPOLAZIONE STRANIERA RESIDENTE E INCIDENZA SULLA POPOLAZIONE TOTALE NEI 21 PRINCIPALI SL

GENNAIO 2019 (MIGLIAIA E VALORI PERCENTUALI)

Fonte: Istat, Bilancio demografico nazionale della popolazione residente

Doi.org/10.1481/Istat.RapportoTerritorio.2020.4.4.3

4.5 I sistemi locali di città medie.

I sistemi locali (SL) delle città medie si riferiscono a quella Italia di mezzo che per densità abitativa e caratteristiche insediative non può dirsi né metropolitana né rurale. **Sono aree spesso importanti del tessuto socioeconomico regionale sul quale insistono**. Si tratta complessivamente di 87 SL di cui 32 collocati nel Nord Italia, 25 nel Centro e 30 nel Mezzogiorno (v.5.3).

A fine 2018 vivevano in questo gruppo di Sistemi Locali circa 16 milioni di residenti, il 26,6% della popolazione complessiva italiana. Rispetto al 2012 la popolazione è cresciuta di 174 mila unità (l'1,81 per mille medio annuo, in linea con il valore nazionale dell'1,87 per mille). La struttura per età della popolazione è invecchiata: oltre 171 anziani ogni 100 giovani nel 2018 rispetto ai 150,7 del 2012".

ISPI DOSSIER April 19, 2020

GLOBAL CITIES IN THE AGE OF COVID-19: AGENDA 2030 AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT

edited by **Tobia Zevi**

ISPI
ITALIAN INSTITUTE FOR INTERNATIONAL POLITICAL STUDIES

April 19, 2020

In 2015 the UN General Assembly included a **specific target for cities and local communities** (n. 11) in the Sustainable Development Goals (SDGs), thus recognizing urbanisation as a major global challenge. Today, the role of global cities is put to the test by **the Covid-19 pandemic**. The need for a urgent and coherent management of the emergency also in urban realities – not to mention slums – places further emphasis on the quest for sustainable urbanisation processes and strategies worldwide. How to achieve these goals? What is the expected impact of Covid-19 on SDGs targets on sustainable urbanisation? Will it be a further constraint or will it help meet the targets? And where to look for best practices?

** Tobia Zevi is Associate Research Fellow in charge of the Global Cities Desk of ISPI's Business Scenarios centre.*

ISPI
ITALIAN INSTITUTE FOR INTERNATIONAL POLITICAL STUDIES

April 19, 2020

1. **SUSTAINABLE DEVELOPMENT: THE NEED FOR HEALTHY GLOBAL CITIES**
   Tobia Zevi (ISPI)
2. **CITY LEADERSHIP ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN THE ERA OF COVID-19**
   Anthony Pipa (Brookings Institution)
3. **THE 2030 AGENDA: A POLICY FRAMEWORK FOR A NEW URBAN FUTURE**
   Agustí Fernández de Losada (CIDOB)
4. **EUROPEAN CITIES ON THE PATH TOWARDS A SUSTAINABLE FUTURE**
   Anna Lisa Boni (EUROCITIES)
5. **POVERTY AND INEQUALITY. THE ROLE OF CITIES IN A POST-COVID-19 SCENARIO**
   Marco Simoni (LUISS)
6. **NEW YORK CITY: A CASE STUDY IN LOCALIZING THE AGENDA 2030**
   Penny Abeywardena (NYC Mayor's Office for International Affairs)
7. **TACKLING CLIMATE CHANGE: GIVE CITIES A VOICE**
   Ewa Iwaszuk (Ecologic Institute)

Osservatorio sui
Conti Pubblici Italiani
https://osservatoriocpi.unicatt.it
osservatoriocpi@unicatt.it

@CottarelliCPI
Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani
Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani
@osservatoriocpi
Osservatorio CPI

L'analisi

OCPI

Investire in opere pubbliche portando a termine quelle incompiute

di Alessandro Cascavilla
20 aprile 2020

Rilanciare gli investimenti pubblici è sicuramente una via da percorrere per sostenere la domanda aggregata in risposta allo shock negativo causato dal Covid-19. La sfida è capire dove destinare le risorse da investire. Si potrebbe cominciare, ad esempio, portando a termine le opere pubbliche che non sono state ultimate nel tempo. In questa nota ci concentriamo sulle opere pubbliche incompiute gestite dagli enti locali. Ce ne sono tante. L'importo ancora da spendere per completarle non è però elevatissimo (circa 750 milioni di euro) e dovrebbe quindi certamente essere integrato dal completamento delle opere incompiute nazionali e da nuovi programmi di investimento che è necessario definire al più presto. Le aree geografiche in cui è presente il maggior numero di opere pubbliche incompiute sono le Isole e le regioni del Sud, le quali beneficerebbero maggiormente degli investimenti integrativi per completare tali opere.

* * *

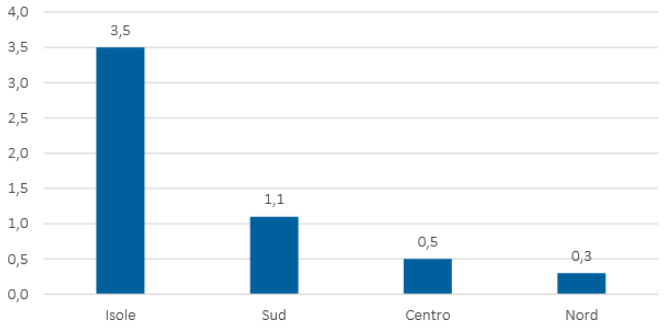
Le opere pubbliche incompiute nel 2018

Ogni anno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) pubblica l'Anagrafe regionale delle opere incompiute.[1] Da questo registro è possibile analizzare tutte le opere pubbliche di responsabilità degli enti territoriali (regioni, province, comuni) che non sono state ultimate per vari motivi come l'assenza di collaudo, il mancato rispetto dei termini contrattuali o perché, a un certo punto, ci si è resi conto che i lavori non sono stati eseguiti a regola d'arte. Per ogni opera il registro include una breve descrizione del progetto, il soggetto appaltante, la sua localizzazione. Sono anche riportate varie misure,

[1] Anagrafe opere pubbliche incompiute: https://www.serviziocontrattipubblici.it/SPInApp/it/works_unfinished.page. Le opere vengono inserite direttamente dagli enti locali appaltanti tramite il SIMOI (Sistema informatico di monitoraggio delle opere incompiute).

Dall'Anagrafe si ricava che le opere pubbliche incompiute in Italia a fine 2018 erano 517. La Figura 1 mostra il numero di opere pubbliche incompiute per ogni 100.000 abitanti nelle diverse macroregioni italiane:

Fig. 1: Numero opere pubbliche incompiute ogni 100.000 abitanti nel 2018



Fonte: elaborazione Osservatorio CPI su dati MIT, Sistema informatico di monitoraggio delle opere incompiute, Anagrafe regionale opere pubbliche incompiute 2018

La gran parte degli investimenti per ultimare le opere pubbliche incompiute (41,8 per cento) andrebbe sostenuta per quelle presenti in Sicilia e Sardegna. A seguire, beneficerebbero le regioni del Sud (26,8 per cento), quelle del Nord (23,2 per cento) e quelle del Centro (8,2 per cento).

La seguente Tavola riassume i dati regionali relativi al numero di opere incompiute, il totale già investito e gli oneri necessari per ultimare le opere. Al primo posto è, di gran lunga, la Sicilia, seguita da Sardegna e Lombardia.

Tav. 1: Opere incompiute per regione
(2018)

	Numero opere pubbliche incompiute	Spesa sostenuta per opere pubbliche (in milioni di euro)	Oneri per ultimare opere (in milioni di euro)
Abruzzo	29	30,3	27
Puglia	33	48,8	31,3
Basilicata	18	38,9	31,3
Campania	28	39,3	14,2
Calabria	28	82,6	16,5
Molise	14	97,4	79,7
Totale Sud	**150**	**337,4**	**200**
Marche	17	54,4	36
Toscana	13	23,6	7,5
Lazio	20	20,3	14,6
Umbria	10	5,2	2,5
Totale Centro	**60**	**103,5**	**60,6**
Lombardia	26	210,7	96,7
Emilia-Romagna	14	78,1	4
Piemonte	13	75	47,6
Valle d'Aosta	2	17,6	9,1
Veneto	10	21,3	3
Liguria	4	25,8	9,8
Trentino AA	1	18,7	2,3
Friuli VG	3	2,9	0,3
Totale Nord	**73**	**450,1**	**172,8**
Sicilia	154	485,3	274,3
Sardegna	80	230,7	37,4
Totale Isole	**234**	**716**	**311,7**
Totale Italia	**517**	**1.607**	**745,1**

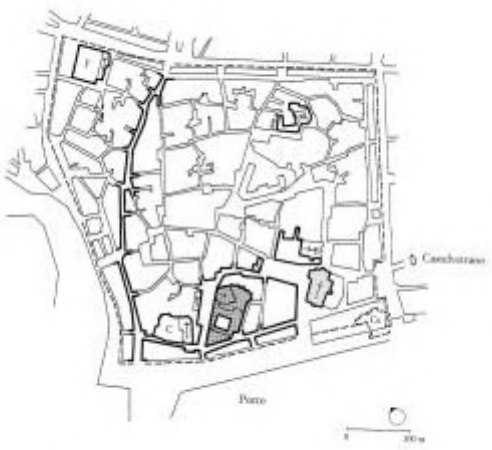
Fonte: elaborazione Osservatorio CPI su dati MIT, Sistema informatico di monitoraggio delle opere incompiute, Anagrafe regionale opere pubbliche incompiute 2018

Ripensare le città mediterranee[17]

"E oggi, nel 2020, Palermo? Quale il suo attuale scenario, o meglio quale cultura emana la sua realtà comunitaria e sociale? Fondata da decenni sullo studio, sull'osservazione attenta e continua e sull'ascolto partecipe della città e dei suoi abitanti, radicale la mia risposta: tranne una minoranza fatta di "veri" intellettuali che investono con passione e continuità le proprie energie per incidere positivamente sull'ambiente nella sua interezza, ciò che vedo lo ritengo più prossimo all'incultura per quel che attiene la cosiddetta massa. Per questo penso che, richiesta dalla grande complessità del mondo attuale, l'azione degli intellettuali dovrebbe essere militante e propulsiva, pari a quella che, colma di tensione visionaria, caratterizzò la prima stagione del dopoguerra; un'azione ininterrotta fondata su un programma profondamente meditato, fecondato dall'incrocio e dallo scambio propositivo di tutte le competenze in gioco.

Guardando alle stelle e non ai propri piedi – come ha sollecitato un gigante del pensiero come Stephen Hawking – le due città metropolitane della Sicilia dovrebbero anch'esse ripensare i loro habitat mediterranei, quelli che ancora conservano grandi potenzialità. Mi riferisco qui agli insediamenti medi e soprattutto piccoli: i borghi. Tessitura e struttura connettiva della Sicilia tutta sul piano territoriale e paesaggistico, incantano i turisti, viaggiatori dell'oggi. Il perché è nel saper vedere appunto la loro ricchezza spaziale fatta di inclinazioni, spezzate, avvolgimenti, scarti di visione continui, tortuosità dei percorsi in unicum con le loro "concrezioni" tridimensionali asimmetriche e dissonanti, costituite da un intreccio di archi, sottopassaggi, anditi ombrosi e improvvisi passaggi di luce e con essi la meraviglia della scoperta.

Ricchi di storia e di potenzialità ignorate, molti in fase crescente di spopolamento e persino di abbandono, essi vanno studiati a fondo, attivando al massimo la sapienza di cui si è ancora, benché raramente, capaci, permeata dall'*ascolto* e dal *saper vedere.* Se ne scopriranno la genesi e le dinamiche entro il lungo percorso della storia sino alla loro attuale realtà, dando luce non solo ad un visibile ormai reso inerte ma ancora rivitalizzabile, ma anche ad un invisibile carico di feconde possibilità.



Mazara (da Lima, 1984)

In un'Italia che mi appare oggi *nave senza nocchiere in gran tempesta* (Dante, "Purgatorio"), si darà così luogo a un'azione progettuale collettiva ricca di senso, condivisa, responsabile perché finalizzata a promuovere la trasformazione di tali insediamenti in micro-poli pulsanti, ecologici e creativi, connessi vitalmente all'ampio sistema territoriale di cui fanno parte. Attuandosi, sulla base di un programma creato dall'apporto competente e dialogante di plurimi esperti, profondamente meditato nelle scelte soprattutto iniziali, nella articolazione delle

[17] 🕮 Testo di Antonietta Iolanda Lima, pubblicato il 1° maggio 2020. Si legge in http://www.istitutoeuroarabo.it/.

varie fasi e quindi nei tempi di realizzazione e nei costi, espungendo irresponsabilità e fenomeni di sprechi e corruzione, ritengo che questi piccoli insediamenti, restituirebbero il vero senso del valore culturale di una terra di grande bellezza artistica e paesaggistica che dimostriamo di non meritare. Beni culturali di cui dovremmo andare fieri e la cui rigenerazione, congiuntamente alla risoluzione del gravissimo inquinamento che distrugge la vita, dovrebbe diventare centrale nell'agire. Una scommessa per il presente e anche per il futuro, avendo ben presente che la rigenerazione urbana territoriale, e paesaggistica richiede ancor prima quella umana. Non solo parole, che peraltro non ritengo di avere mai sentito, ma fatti.

E tornando al titolo, rovesciando quindi il cannocchiale con il quale sino ad oggi si è guardato, potrebbe essere questo un incipit fecondo per dare avvio alla feconda esplorazione delle città mediterranee. Ma ampliando lo sguardo al come va l'ordine del mondo oggi, caratterizzato da una disconnessione profonda con l'equilibrio ambientale, essendo continuo il saccheggio delle risorse naturali, la progressiva alterazione del clima e quella altrettanto progressiva dell'inquinamento, una domanda mi nasce infine, la stessa che si coglie in un recente e importante libro di Parag Khanna (*Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale,* Fazi editore, 2016). Sarà possibile annullare questo iato? In fondo è questo il tema che l'Antropocene ci pone, scrive Parag Khanna, e aggiunge passando al 'come': «dovremmo promuovere una nuova modernità capace di piegare la tecnologia ad una politica che metta al centro sia la questione sociale della disuguaglianza e dell'accoglienza, sia la questione ambientale».

Ecco perché l'imparare da quanto costituiva il DNA delle città Mediterranee, può essere utile. Dotate di una vita complessa, in esse la forma dello spazio costruito e tutti i fatti e i fenomeni connessi al vivere sono legati da uno stretto rapporto di correlazione (dai suk di Tunisi al mercato palermitano di Ballarò). E ancora negli anni Settanta del Novecento, soprattutto in quelle di media o piccola dimensione, non erano i confini amministrativi e naturali a prevalere, ma connessioni e filiere, legati ad un vivere permeato da una miscela fatta dalle feste, dalle processioni, dalle fiere. Si creavano in tal modo i nodi del paesaggio. Una ritualità necessaria che creava nodi coerenti con la peculiarità dell'ambiente naturale, fisico, storico, nel quale sorgevano e si svolgevano.

Un processo questo i cui 'autori' erano attenti a leggere il territorio in cui si insediavano con l'insieme delle sue componenti fisiche ed antropiche, e lo trasformavano in luogo, vivendolo e pertanto usandolo e cambiandolo in base alle loro esigenze, con un mestiere virtuoso che andava man mano maturando con la verifica e il superamento dell'errore, e contemporaneamente creava vincoli, legami, relazioni. Gli conferivano quella organicità che è coerenza con i ritmi della natura, subordinando il fine allo scopo supremo costituito dal cosiddetto "bene comune". Era il loro codice etico pregno di sapere ecologico. Un agire profondamente diverso dalla attuale tecnologia che non mira a conoscere le "leggi immutabili della natura", ma, al contrario, a manipolare la sua mutevolezza.

Sciacca (da Lima, 1984)

Occorre per questo il vedere autentico che esige uno scavo faticoso, lento, capace di girare e rovesciare il "cannocchiale" dentro i meandri millenari degli organismi urbani e territoriali".

Questo articolo è stato pubblicato in origine su Domus[18] 1046, maggio 2020

“ La direttiva rigorosa, ma apparentemente innocua, di stare a casa, adottata da molti Paesi nelle ultime settimane e mesi, presume – come dovrebbe essere – che tutti ne abbiano una. Inoltre, suppone che questa casa dia garanzie di sicurezza, igiene e comodità. Eppure, quest’idea preconcetta si sgonfia di fronte alle statistiche: **si stima che oltre il 20 per cento della popolazione mondiale totale non abbia alloggi adeguati.** Queste cifre includono non solo gli esempi più evidenti di campi profughi, insediamenti precari e baraccopoli, ma anche la condizione di senzatetto e gli alloggi temporanei o transitori attualmente diffusi nelle città di tutto il cosiddetto mondo sviluppato.

Nella scaletta di questo mese, incentrata sul ricovero, cerchiamo di portare l’attenzione sul dramma dei senzatetto e sul modo in cui siamo arrivati a considerare normale una tragedia umana tramite una complessa serie di scuse

In California, lo Stato più agiato d’America, oltre 100.000 persone dormono per strada. New York e Los Angeles ospitano quasi un quarto della popolazione americana dei senzatetto. Nel Regno Unito, si stima che oltre 62.000 famiglie vivano in una forma di alloggio temporaneo, in cui molte di loro devono condividere cucine e bagni, dormendo spesso in un’unica stanza. Il carico sul sistema sta persino costringendo alcune autorità locali a fare ricorso alla cosiddetta *exempt accommodation* (alloggi gestiti da cooperative sociali che offrono anche assistenza). Quando si parla di ricovero, si tende a considerare implicito che si tratti di una soluzione eccezionale e temporanea, ma quando le persone trascorrono 20 anni in un campo profughi in attesa di rimpatrio o vengono trasferite in un nuovo ostello ogni tre mesi è segno che dobbiamo riformulare i termini della questione.

Abbiamo reso normale un’emergenza in cui il temporaneo diventa permanente e il provvisorio definitivo. **L’‘alloggio’ fa parte del diritto a “un livello di vita adeguato”, riconosciuto nell’articolo 25 della *Dichiarazione universale dei diritti dell’uomo*. Dovremmo però collegarlo più esplicitamente al diritto alla casa, a uno spazio che consenta protezione, *privacy* e dignità, e garantire che sia universalmente riconosciuto come un diritto umano e civile.**

L’attuale pandemia ci ha ricordato il ruolo critico delle infrastrutture, non solo per la salute, ma anche per il benessere e la sicurezza. Tutti noi, anche i più privilegiati, siamo alla mercé del fato, esposti alla minaccia di un virus che non fa distinzioni, e condividiamo le stesse ansie

Chi tra noi ha dovuto affrontare il relativo disagio dell’isolamento in case confortevoli dovrebbe ricordarsi di chi non può fare affidamento nemmeno sulle condizioni abitative più elementari. Nessun esempio materiale di disuguaglianza è più esplicito di questo. Potremmo scegliere di credere che molte di queste situazioni sono ben al di là del nostro raggio d’azione, problemi che sono parte di ordini politici ed economici più ampi, un problema umanitario a cui non possiamo far fronte. Di certo, non possiamo affrontare da soli le forze geopolitiche che causano molte di queste condizioni. Tuttavia,

[18] https://www.domusweb.it/it/speciali/guest-editor/david-chipperfield/2020/05/04.

se nel mondo 'sviluppato', dove le cause e le soluzioni alla sofferenza sono a portata di mano, non sappiamo dare l'esempio mostrando rispetto per la società nel suo insieme, come possiamo aspettarci che gli altri inizino ad affrontare gli aspetti più insormontabili di un problema globale?

L'attuale pandemia ci ha ricordato (casomai ce ne fosse stato bisogno) il ruolo critico delle infrastrutture, non solo per la salute, ma anche per il benessere e la sicurezza. Tutti noi, anche i più privilegiati, siamo alla mercé del fato, esposti alla minaccia di un virus che non fa distinzioni, e condividiamo le stesse ansie. Tuttavia, queste eccezionali settimane di disagio per la maggior parte di noi passeranno. Non possiamo, invece, nemmeno iniziare a capire le sofferenze e le infinite situazioni che un numero enorme di persone hanno sopportato per gran parte della loro vita e continueranno a sopportare dopo che questa pandemia si placherà. Cosa deve succedere ancora per farci affrontare in modo altrettanto deciso le problematiche legate all'alloggio, ai senzatetto e al diritto al ricovero? Quando diventerà visibile questa crisi nascosta? E quando la considereremo tutti come una nostra responsabilità?".

INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica

Le proposte dell'INU per il superamento dell'emergenza e il rilancio del paese[19]

"L'INU, nel ribadire la disponibilità a offrire il suo apporto tecnico-formativo e di proposta alla ricerca di soluzioni per far ripartire e rigenerare le città e i territori italiani, propone alcune aree d'intervento:

• contrastare la tendenza alla marginalizzazione dei sistemi di pianificazione e di programmazione degli interventi pubblici, partendo dalla richiesta di una sistematica territorializzazione degli investimenti e dalla messa in coerenza del nuovo ciclo[20] dei fondi strutturali 2021-2027. Oltre a porre al centro i diritti di cittadinanza, la dimensione ecologica, la vivibilità e la salute degli insediamenti umani e degli spazi di uso pubblico, si ritiene indispensabile la coerenza con i piani territoriali e urbanistici delle nuove policy, la cui insufficiente considerazione ha finora influito negativamente sulla fattibilità degli interventi finanziati dall'Europa;

• garantire il rifinanziamento della Strategia Nazionale per le Aree Interne[21], con il duplice obiettivo di favorire la ricerca di una maggiore convergenza tra la SNAI e i provvedimenti di ricostruzione e di messa in sicurezza delle aree investite dal sisma del 2016, e al tempo stesso di consolidare le relazioni osmotiche tra la regione appenninica e le aree più densamente urbanizzate dell'Italia centrale che, dopo la pandemia, sono probabilmente destinate a intensificarsi. **Non si tratta di puntare sulla riscoperta romantica o turistica del fascino di vivere "lontano dalla città" (di cui tanto si parla in questi giorni), ma piuttosto di valutare la possibilità di mettere in connessione le forme contemporanee di riabitare le aree interne (con pratiche lavorative agili e smart) e la fornitura di servizi educativi, sanitari e socioculturali non solo di base;**

• ribadire la centralità delle aree metropolitane e delle città medie nella strategia di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, in quanto centri nevralgici per l'attivazione di un processo di transizione verso resilienza e sostenibilità ecologica;

• rilanciare l'adesione alla strategia europea del **Green New Deal**, che attraverso la decarbonizzazione del sistema produttivo, il sostegno all'economia circolare e il ricorso alla rigenerazione urbana e al turismo sostenibile intende perseguire l'adattamento e la mitigazione dei rischi derivanti dal cambiamento climatico all'interno di comunità urbane più sane, sostenibili e giuste;

• promuovere il ricorso a visioni di futuro e a piani strategici in grado di favorire la transizione a un nuovo modello di sviluppo che, in attesa della predisposizione di piani urbanistici di nuova generazione, supportino il perseguimento degli obiettivi di ricostruzione, resilienza e messa in sicurezza dai rischi ambientali e sanitari. Nel riconoscere la centralità degli istituti del governo del territorio, i nuovi strumenti costituiranno un riferimento tanto più efficace, quanto più sapranno orientare le comunità locali verso azioni efficaci nei confronti di sfide

[19] http://www.inu.it/wp-content/uploads/proposte-inu-15-maggio-2020. Qui i punti 3 e 4 del testo.
[20] https://opencoesione.gov.it/it/lavori_preparatori_2021_2027.
[21] http://www.programmazioneeconomica.gov.it/

innovative ed urgenti, che prevedono sia la valorizzazione della qualità dei suoli, dei servizi eco-sistemici e delle aree per attrezzature e servizi di interesse collettivo, sia la realizzazione di programmi di housing sociale in linea con le esperienze più avanzate degli **Eco quartieri** (drenaggio urbano, regolazione termica, evapotraspirazione, qualità dell'aria), sia l'attrazione di imprese innovative, pronte ad operare nei nuovi mercati della green economy.

4. Da quali settori partire.

In attesa che le politiche analizzate in precedenza giungano a maturazione è possibile pensare a progetti di immediata realizzazione, con cui rispondere a una domanda di interventi urgenti nelle aree di crisi, o finalizzati a porre le premesse per la realizzazione di provvedimenti più articolati e complessi. Per quanto riguarda ad esempio la trasformazione digitale del Paese, di cui abbiamo apprezzato le potenzialità durante l'isolamento coatto cui siamo stati sottoposti, occorre puntare:

• alla immediata apertura di cantieri per la posa della fibra ottica in tutti i centri urbanizzati e nelle aree interne, estendendo e accelerando l'attuazione del Piano per l'Italia Digitale[22];

• alla realizzazione di un grande centro di calcolo nazionale[23] coordinato da Protezione civile e Miur per gestire i flussi di dati necessari alla sicurezza e alla salute nazionali.

Con riferimento invece all'avvio del grande processo di trasformazione promesso dal **Green New Deal**[24] occorre concentrare gli sforzi su:

• l'incremento della resilienza urbana attraverso la razionalizzazione del ciclo delle acque (riduzione delle perdite, stoccaggi strategici, depurazione e recupero del metano);

• l'introduzione del principio di invarianza idraulica su tutto il territorio nazionale anche incentivando interventi diffusi di desigillazione di suoli impermeabili pubblici e privati;

• la messa in cantiere di un'azione diffusa di bonifica dei suoli inquinati da ricondurre a una riqualificazione ecosistemica[25] e integrata degli spazi urbani e peri-urbani;

• la promozione di interventi diffusi di adattamento ai rischi idraulici[26] attraverso azioni di modifica delle arginature fluviali per facilitare dinamiche di esondazione controllata;

• l'efficientamento energetico e la messa in sicurezza sismica del patrimonio edilizio inefficiente, con particolare riferimento all'edilizia sociale e alle attrezzature di interesse collettivo;

• la realizzazione di distretti urbani[27] dell'efficienza energetica, con centrali di produzione di calore e raffreddamento utilizzando fonti energetiche alternative (solare, geotermia, eolico) e reti di teleriscaldamento;
• la trasformazione in sistemi a led a basso consumo degli impianti di illuminazione pubblica;

• il miglioramento e/o realizzazione di aree a verde pubblico, spazi pubblici attrezzati a parco o giardino, per il gioco infantile e il tempo libero, boschi urbani e orti urbani, da progettare seguendo i criteri di una effettiva accessibilità e fruibilità, della continuità ecologica, della funzionalità ecosistemica e del miglioramento della biodiversità.

Passando ora agli interventi destinati ad un miglioramento diffuso delle condizioni di accessibilità, con cui pervenire ad una progressiva riduzione dell'isolamento anche delle aree interne e ad una maggiore sicurezza degli spostamenti, si propone:

• l'incentivazione della mobilità sostenibile con l'incremento della rete pedonale e ciclabile, la valorizzazione della rete di spazi aperti circostanti e l'aumento dell'offerta ferroviaria e del TPL anche mediante l'adattamento

---

[22] https://www.agid.gov.it/it/agenzia/piano-triennale
[23] https://www.ansa.it/canale_scienza_tecnica/notizie/tecnologie/2020/05/08/supercomputer-alleati-nella-lotta-al-coronavirus.
[24] https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_it.
[25] http://audis.it/.
[26] https://www.isprambiente.gov.it/files2019/pubblicazioni/periodici-tecnici/reticula/RETICULA_22gen2020.pdf.
[27] https://www.aster.it/.

e l'allungamento delle banchine per consentire il prolungamento dei convogli di treni, tram e metro allo scopo di aumentarne la capienza e consentire il distanziamento fisico;

• la modernizzazione della viabilità secondaria soprattutto nei territori collinari e nelle regioni del mezzogiorno, mediante interventi di manutenzione straordinaria che consentano di recuperare il ritardo accumulato ormai da molti anni.

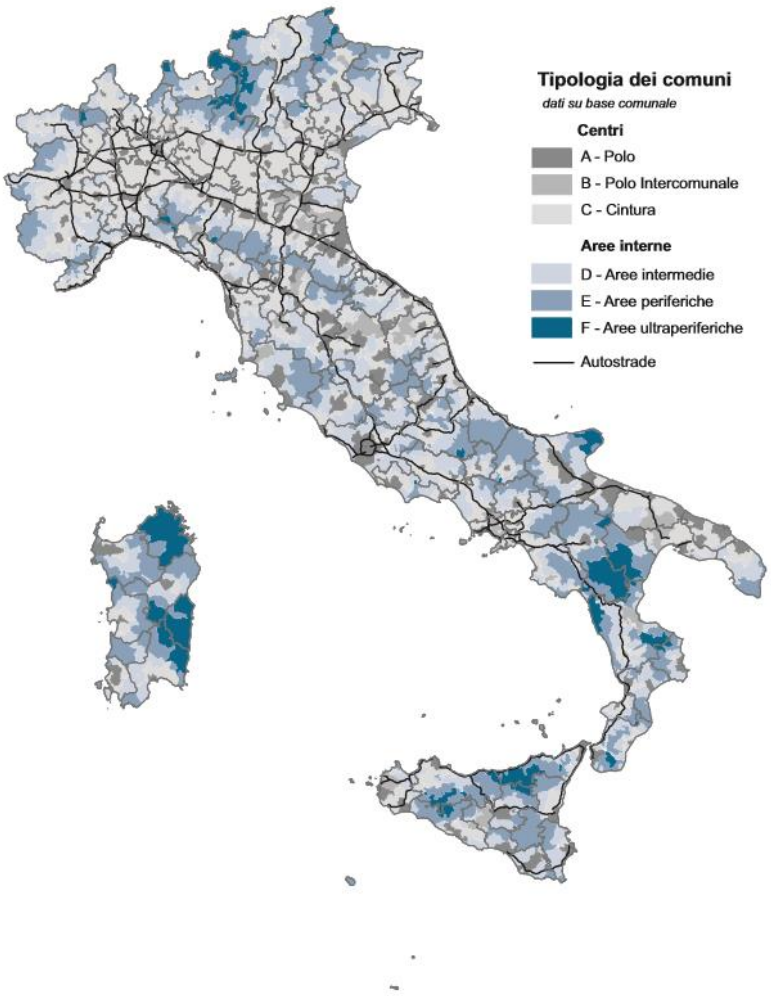
Concludendo infine con le misure che attengono ad una razionalizzazione degli apparati e degli strumenti che presiedono al governo del territorio soprattutto nel campo della pianificazione strategica, si ritiene opportuno mirare:

• alla semplificazione dei procedimenti amministrativi attraverso l'unificazione delle sedi decisionali pubbliche, il ricorso alla amministrazione per progetti e alle conferenze di servizi decisorie e la costituzione di organismi operativi compositi, che sul modello delle Agence d'Urbanisme francesi operino a scala intercomunale;

• al lancio di un piano nazionale di potenziamento delle strutture tecniche degli enti locali, con procedimenti di rapido reclutamento, e con profili di competenze che consentano la digitalizzazione di tutti i processi, sia tecnico-progettuali che amministrativi;

• al finanziamento di piani strategici di rilancio delle aree di crisi attraverso interventi di valorizzazione economica, di miglioramento della resilienza urbana e territoriale, di messa in sicurezza dai rischi ambientali e sanitari".

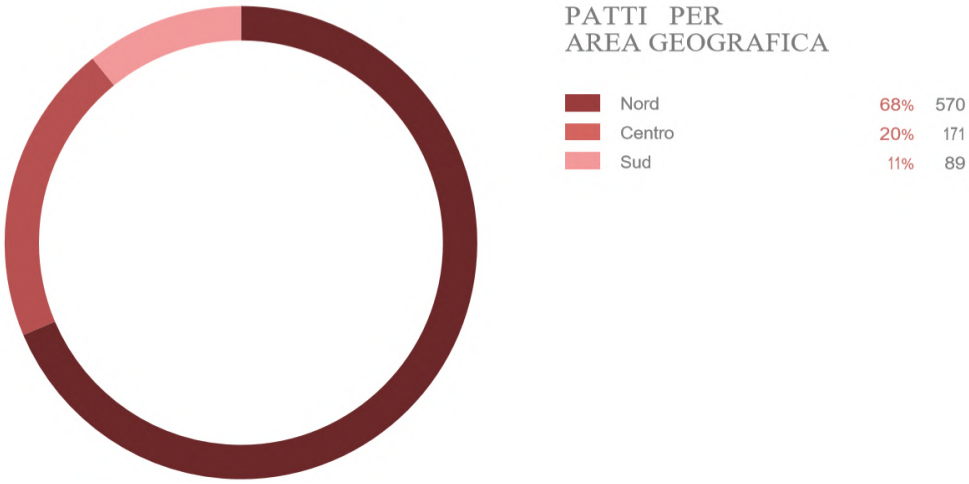
La Mappa delle aree interne dell'Italia



Fonte: Agenzia per la Coesione Territoriale
Unità di analisi: Comuni italiani – Limiti amministrativi Istat

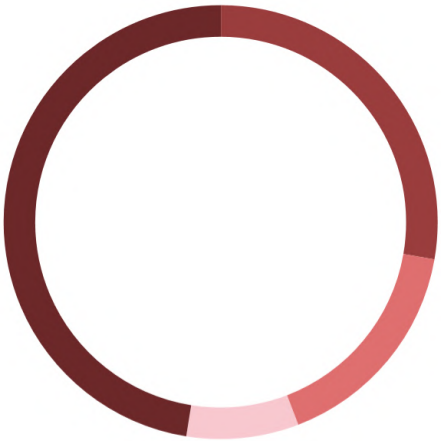
Rapporto 2019 sull'amministrazione condivisa dei beni comuni[28]

Figura **03**



[28] 🕮 Presentato il 2 maggio 2020. Qui alcune delle schede proposte. Testo completo: https://www.labsus.org/.

Figura **04**



PATTI STIPULATI A
GENOVA, BOLOGNA, PISTOIA

Genova	28%	232
Bologna	16%	135
Pistoia	9%	71
Altri	47%	392

QUANTITÀ DI PATTI PER COMUNE

Genova	232
Bologna	135
Pistoia	71
Palmi (RC)	67
Trento	32
Terni	28
Cortona (AR)	25
Cinisello Balsamo (MI)	21
Verona	16
Chieri (TO)	15
Collegno	15
Ravenna	14
Brescia	13
Ferrara	13
Monza	13
Livorno	12
Forlì	11
Latina	11
Spilamberto (MO)	11
Torino	11
Bucine (AR)	10
Ascea (SA)	8
Perugia	6
Siena	4

01.5 BENI COINVOLTI, AREE DI INTERVENTO E ATTIVITÀ

“Ma quali sono i beni che costituiscono tipicamente l’oggetto dei patti?

Il primo dato che emerge dall’analisi mette in luce che, non di rado, i patti non riguardano un solo bene comune, ma che, talvolta, essi arrivano a coinvolgere contemporaneamente due beni (in 64 patti) o, addirittura, tre (in 10 patti).

Questo denota un’accresciuta complessità e maturità dello strumento, che sempre più riesce a far fronte a una domanda di partecipazione gradualmente più sfaccettata e pluriforme.

Non a caso, in molti dei patti che hanno ad oggetto più beni comuni, il perseguimento dell’interesse generale avviene affiancando alla tutela di un bene materiale, quella di un bene di natura immateriale.

Rispetto al 2017, si riafferma l’attitudine alla cura di giardini, aiuole e/o parchi, intesi quali beni comuni prevalentemente oggetto di patti di collaborazione (46%); altrettanto elevata rimane l’attenzione verso beni quali piazze e vie delle città (17%) che, insieme agli spazi verdi, rimangono i luoghi di agglomerazione prescelti per investire tempo, risorse, energie e volontà di creare reti virtuose nell’interesse generale.

Ma il mondo dei patti è vasto e spesso sorprendente. La creatività che intorno ad essi si sprigiona è tale che l’individuazione dei beni comuni – che avviene spesso ad opera della società civile – arriva a coinvolgere anche scuole (7%), edifici e superfici di vario genere (5%), ma anche biblioteche e altri spazi culturali di differente natura (2%); senza trascurare i casi che – anche se più rari – fanno di una parrocchia, o perfino di un’area cimiteriale, un luogo di cui prendersi cura (beni ricompresi nella voce “altro”).

In linea con la sensibilità verso il verde come bene comune sono anche le aree di intervento in cui prevalentemente risultano impegnati gli 830 patti esaminati .

Dall'analisi della ricorrenza complessiva delle aree di intervento, è emerso che nel 68% dei casi, ad essere coinvolti sono gli ambiti dell’ambiente e del verde urbano e arredo urbano.

In continuità con il trend di due anni fa si mantiene pressoché costante anche la ricorrenza di aree di intervento quali, per esempio, la cultura (8%), l’inclusione sociale (6%), la progettazione e la co-progettazione (5%) o anche la scuola (5%) e i beni culturali (3%).

Un punto degno di rilievo è che le differenti aree di intervento finiscono spesso per sovrapporsi e integrarsi tra loro. Così, un’azione di manutenzione di aree verdi della città si completa con un intervento di inclusione sociale quando nelle attività di cura sono coinvolte categorie fragili quali, ad esempio, rifugiati richiedenti protezione internazionale (Brescia) o altri casi in cui l’azione di promozione della cultura viene affiancata da interventi di progettazione tout court (Cortona).

La semplicità connaturata al patto come strumento di partecipazione arriva per contrappasso a confrontarsi spesso con la complessità degli elementi che lo costituiscono. Intorno al patto si concentrano – come fin qui si è visto – soggetti, beni, aree di intervento; ma questo non è tutto se solo si considera che ben 337 patti (41%) di quelli analizzati prevedono la realizzazione di almeno una “ulteriore attività”, funzionale alla realizzazione dell’iniziativa. Ma le attività aggiuntive contemplate nei patti possono essere contemporaneamente anche due, tre, e in casi più articolati, finanche sei.

Queste possono consistere in servizi di supporto alle attività lavorative, in laboratori e seminari, in attività ricreative e culturali; in percorsi di sviluppo professionale, in esperienze di co-working o in altro ancora”.

L.R. n. 15 del 17 ottobre 2018, “Legge sulla partecipazione all’elaborazione delle politiche pubbliche”.

Seminari 2019

Beni comuni, tre seminari sull’amministrazione condivisa

Il 14, 18 e 25 novembre presso la Regione Emilia-Romagna

Dai Regolamenti ai patti di collaborazione: l’innovazione prodotta dall’amministrativa condivisa, un percorso formativo dedicato ad operatori di amministrazioni pubbliche, associazioni e stakeholder interessati all’amministrazione condivisa dei beni comuni. Tre giornate organizzate dall’Area Partecipazione della Regione Emilia-Romagna, in collaborazione con Labsus – Laboratorio per la sussidiarietà, in programma il **14, 18 e 25 novembre**, dalle 10 alle 17, a Bologna, presso la Terza Torre della Regione Emilia-Romagna (viale della Fiera 8).

I territori fragili e l'epidemia[29]

Città

"Mentre nella quarantena si allentano i legami e le reti sociali, e viene in buona parte cancellato lo spazio pubblico, diviene di nuovo fondamentale capire cosa fa città, cosa le tiene insieme. Una questione sociale ancora più grave del passato si profila all'orizzonte. (…)

Politiche dell'amicizia?

Da dove ricominciare per ricostruire la dimensione pubblica della città, per rinsaldare e dare visibilità alle reti di un mutualismo che pure si è espresso nonostante tutto nelle città in questo periodo?

La riscoperta del "mutuo appoggio" come lo chiamava Piotr Kropotkin nasce dalla esperienza concreta e brutale della propria inadeguatezza individuale a fronteggiare la catastrofe.

L'epidemia mostra tutta la sua politicità non solo per quanto ne riguarda la sua gestione tecnico-amministrativa, per l'autoritarismo delle catene di comando, ma anche per i processi sociali che innesca, per le risposte che vengono date in termini di solidarizzazione/de-solidarizzazione.

In questo senso offre un'opportunità per ripensare la città dando visibilità materiale alle istanze solidali.

La ricostituzione della dimensione pubblica, la riconquista dello spazio pubblico scomparso può prendere le mosse proprio dalle reti di mutualismo, quelle preesistenti alla crisi, e quelle nuove che partendo da dimensioni urbane minime come quelle del vicinato si sono espresse un po' ovunque in questo periodo.

Nella consapevolezza certo della loro labilità e volatilità, che va accompagnata e sostenuta, se si vuole raccogliere il meglio di queste esperienze, rinsaldarle e offrire loro possibilità di visibilità spaziale.

Judith Butler parlava recentemente dell'importanza dell'amicizia, di come nella città contemporanea le reti amicali strutturino le relazioni ben oltre il paradigma delle vecchie reti parentali, sottolineando come nella dimensione dello scambio, di quella che Georg Simmel chiamava *Wechselwirkung*, interazione reciproca si formano i saperi indispensabili per il funzionamento della metropoli.

Sotto questo profilo la pandemia ha insegnato molto, e ha indicato forse anche delle vie per la ripresa. Le crisi segnano rotture, modificano il corpo sociale, ma al tempo stesso ne mettono in luce le potenzialità, sottolineano l'emergere di nuove solidarietà, di forme di potere dal basso, di una timida ma potente riscoperta del "noi".

Rovesciando la prospettiva - dell'isolamento e del controllo - ripartire dunque da quel piacere di stare insieme che in fondo la città è.

Un ultimo punto che mi pare emerga con forza degli eventi degli ultimi mesi è una richiesta di democratizzazione del sapere scientifico.

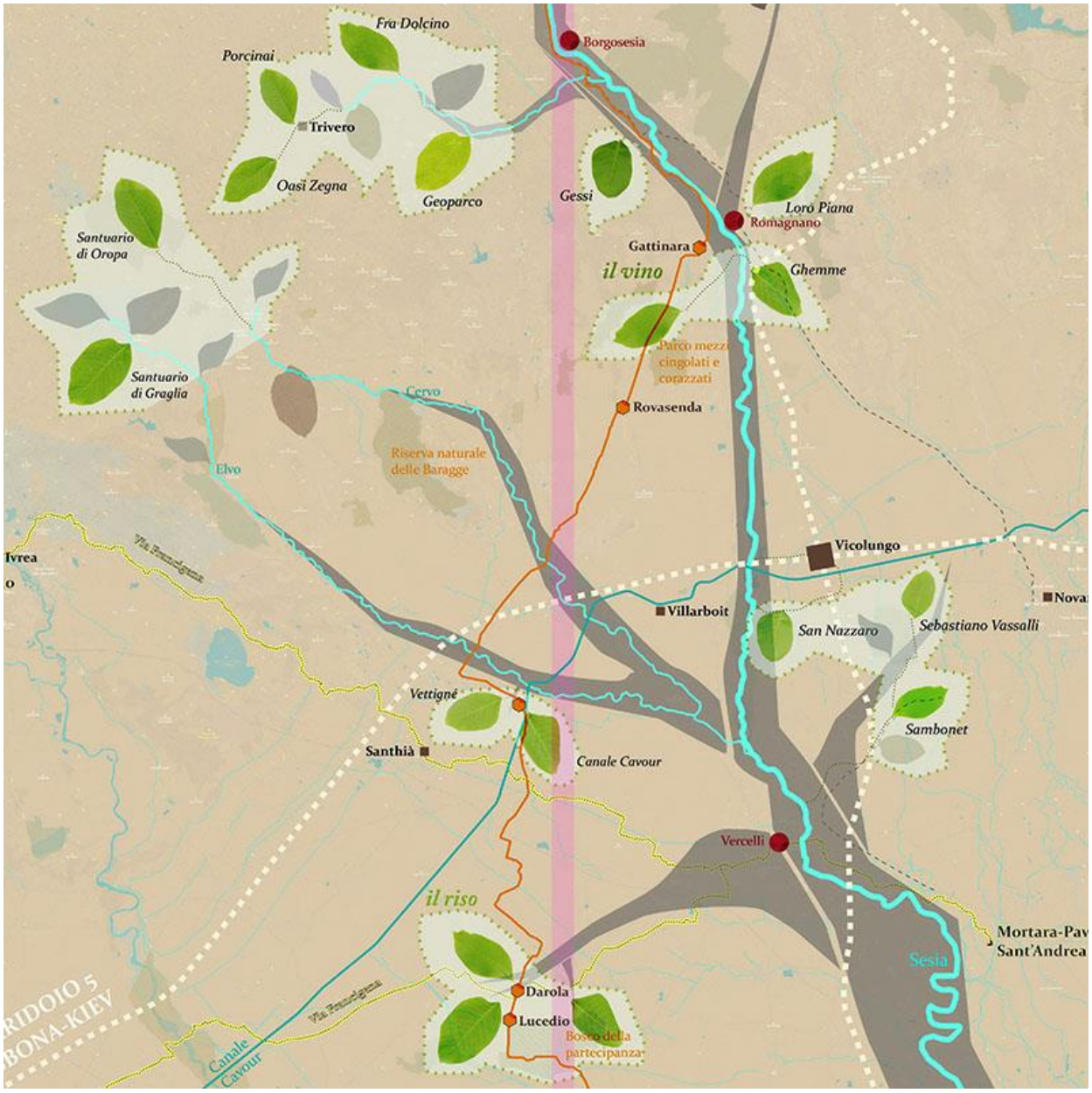
Una istanza che non nasce unicamente dall'avere toccato con mano la aleatorietà di certi saperi, trasformati frequentemente da *epistemé* in *doxa*, ma dall'avere sperimentato a volte in maniera tragica la loro ricaduta sociale.

Tutto il discorso sulla ri-territorializzazione della salute nasce anche da questa constatazione.

Non sono solo le modalità di strutturazione del welfare sanitario ad essere rimesse in discussione dagli eventi, ma una concezione più generale del sapere scientifico, delle modalità del suo utilizzo politico-sociale, della sua applicazione".

[29] 🕮 Testo di Agostino Petrillo, pubblicato il 9 maggio 2020. Si legge in http://www.eccellenza.dastu.polimi.it/.

Il turismo[30] di prossimità a piedi e in bicicletta per ripensare gli spazi nelle città e tra le città. Un'opportunità per Torino, Milano e per i territori intermedi.



Si propone una strategia che punta a migliorare e rendere più accessibili spazi già esistenti: una **rete di corridoi verdi,** per collegare tra di loro luoghi vitali *nelle* città come **scuole**, **parchi e piazze**, **musei, nodi del trasporto pubblico** e un sistema di **percorsi lungo fiumi, canali e vie storiche,** per estendere il turismo di prossimità anche nei territori *intorno* alle città e nei paesaggi *tra* le città.

L'ambito di sperimentazione è quello delle **aree metropolitane di Milano e di Torino e dei territori intermedi,** dove sono possibili destinazioni per il **tempo libero** e per il **turismo** realizzabili nel **quotidiano**, nei **fine settimana** e anche per una vera e propria **vacanza**.

[30] 🕮 Testo di Andrea Rolando, pubblicato il 10 maggio 2020. Si legge in http://www.eccellenza.dastu.polimi.it/.

Il codice degli alberi stradali[31]

"Fanno ombra d'estate e aggiungono un tocco di eleganza a viali più trafficati.
Gli alberi da strada sono un pezzo di natura in fila indiana che attraversa le nostre città. Crescono ai margini dell'asfalto ma non sono un mero complemento d'arredo alla mobilità urbana. Al contrario, assorbono smog e anidride carbonica. Hanno ispirato grandi poeti e spesso offrono una corsia preferenziale agli animali che attraversano i centri abitati.

In Italia sono 227 le specie di piante da strada secondo il primo studio (https://doi.org/10.1007/s12210-020-00907-9) sulla biodiversità di queste alberature condotto dal Dipartimento di Scienze dell'Università di Roma Tre.

Tra le varietà più diffuse ci sono il platano, il leccio e il bagolaro, chiamato anche albero spaccasassi.

Le varietà sono distribuite da nord a sud in base alle condizioni climatiche. Palermo, per esempio, è l'unica delle quindici città italiane analizzate nella ricerca ad avere nel patrimonio vegetale su strada oltre il 15 per cento di *Koelreuteria paniculata*, il cosiddetto albero delle lanterne cinesi che richiede temperature miti d'inverno.

In base all'indagine, realizzata sugli archivi storici e no del verde urbano, è Roma la città italiana con più biodiversità arborea con 145 specie presenti, seguita da Milano a quota 140. Mentre il fanalino di coda della classifica spetta a Bari e Palermo, a pari punti con sole 33 specie, e Napoli con 32.

"La varietà di alberi da piantare su strada spesso sono state scelte secondo un criterio di uso pratico" spiega Giulia Caneva, docente di botanica all'Università di Roma Tre e coordinatrice della ricerca pubblicata qualche giorno fa sui Rendiconti dell'Accademia dei Lincei.

"*Un orientamento che sembra aver ispirato per esempio la prima selezione di alberi stradali a Roma alla fine del XVI secolo quando papa Sisto V decide di piantarne diversi lungo le strade più grandi che collegano le principali chiese della città in modo da offrire un rifugio ai pellegrini durante il giubileo.* - prosegue la studiosa – *In questo caso, l'editto del papa specifica anche che le nuove alberature dovranno essere costituite solo da olmi, una pianta che può essere utilizzata anche per ricavare mangime per il bestiame. La presenza di queste linee di alberi è testimoniata ancora oggi t dal nome di una strada, via dell'Olmata, vicino alla chiesa di Santa Maria Maggiore".*

A Lucca gli alberi sono stati coltivati sulle mura difensive della città per assorbire con le loro radici le eventuali infiltrazioni d'acqua; a Torino e Milano le cinte murarie sono state smantellate e sostituite con file di platani su ordine di Napoleone che nutriva una sorta di ossessione per questa specie.

"*La frequenza di questa pianta sui viali urbani in Italia, con ogni probabilità, è dovuta anche a quelle capacità di adattamento del platano a diverse condizioni ambientali che ne amplificano la nicchia ecologica.* – precisa Caneva – *Ma la priorità della politica napoleonica di piantagione di alberi lungo le strade e intorno ai monumenti era soprattutto trasformare le città in luoghi piacevoli".*

Il platano, come l'ippocastano e l'ailanto, è un albero con misure monumentali che possono arrivare a trenta metri di altezza e dieci di diametro.

In realtà, lo studio dell'Università di Roma Tre ha rivelato che il 32 per cento delle specie presenti con una popolazione stabile in Italia sono piante stradali più piccole, che di norma non superano i dieci metri. Come il *Cercis siliquastrum* o albero di Giuda, concentrato perlopiù sui viali di Roma e Padova o l'acacia a Milano"

[31] 🕮 Fabio Marzano. Testo completo: https://www.repubblica.it/dossier/ambiente/biodiversita/2020/05/12

EVENTO ORGANIZZATO DA:

VERDE URBANO: UNA QUESTIONE DI SALUTE, ECONOMIA, LEGALITÀ

DAI SERVIZI ECOSISTEMICI AI DIRITTI DEGLI ALBERI

ANNO INTERNAZIONALE DELLA SALUTE DELLE PIANTE 2020

CONVEGNO

VENERDÌ 15 MAGGIO 2020

SALUTI INTRODUTTIVI

Gianni Lorenzetti (Presidente Provincia di Massa-Carrara)

Massimiliano Atelli (Presidente Comitato per lo sviluppo del verde pubblico)

Marta Buffoni (Presidente Ordine degli Agronomi e Forestali di Pisa, Lucca e Massa Carrara)

Arturo Giusti, Silvia Nicoli (Ordine Architetti PPC di Massa-Carrara)

LA GESTIONE DEL VERDE URBANO

La gestione del verde urbano – Fabrizio Cinelli (UniPi - DESTeC)

Linee guida per la gestione del verde urbano – Renato Ferretti (Ordine dei Dottori Agronomi e Dottori Forestali)

ASPETTI NORMATIVI ED ETICI DEGLI ALBERI

I diritti degli alberi: naturali, morali, legali, politici – Marcello Di Paola (Loyola University, Chicago JFRC; LUISS, Roma)

Strumenti di governo del verde urbano – Anna Chiesura (ISPRA, Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale)

Le foreste urbane nella '*Strategia nazionale*' per lo sviluppo e la gestione del verde urbano – Carlo Blasi (Direttore scientifico Centro Interuniversitario "Biodiversità, Servizi ecosistemici e Sostenibilità" - Sapienza, Università di Roma)

SERVIZI ECOSISTEMICI DEL VERDE URBANO

I benefici delle piante per l'ambiente e la salute – Rita Baraldi (Istituto per la BioEconomia IBE, CNR)

Verde urbano: un'opportunità per la salute mentale – Francesca Cirulli e Marta Borgi (Istituto Superiore di Sanità)

Importanza del verde in città: percezione delle persone durante la quarantena da Covid-19 – Francesca Ugolini, Luciano Massetti (Istituto per la BioEconomia IBE, CNR), Giovanni Sanesi (Università di Bari)

Ruolo dei grandi alberi per le persone e la biodiversità: caso studio di Livorno – Marco Dinetti (Responsabile Ecologia urbana Lipu) e Paola Ascani (Consigliera nazionale Lipu)

Il verde urbano come produttore di beni – Silvia Viviani (Architetto, Assessore al verde urbano del Comune di Livorno

Qualità del verde urbano: strumentazione per una stima attraverso i servizi ecosistemici – Agnese Amato (DESTeC, Università di Pisa), Massimo Rovai (DICI, Università di Pisa)

VERDE URBANO A MASSA CARRARA

Un verde urbano da difendere: tra estrattivismo urbano e attivismo dal basso – Niccolò Baccellieri (Fridays for Future Carrara)

Le piante e l'impianto normativo: ce la faremo? – Florida Nicolai (GrIG Onlus)

La tutela del verde a Massa – Bruno Giampaoli (Italia Nostra - sezione Massa-Montignoso)

TAVOLA ROTONDA – "Guerra" al pino domestico?

Il pino domestico: un elemento della natura fortemente radicato nella nostra cultura – Giulia Caneva (Dipartimento Scienze, Università Roma Tre)

Gestione del genere *Pinus* in ambiente urbano – Riccardo Frontini (Dottore Agronomo)

Approvazione dell'appello sul verde urbano di Massa-Carrara

PATROCINI E ACCREDITAMENTI:

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile del Friuli Venezia Giulia

Green City Network

WEB CONFERENCE DI PRESENTAZIONE

LA STRATEGIA REGIONALE PER LE GREEN CITY PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE URBANO

PROGRAMMA

19 maggio 2020 | ore 10.30 - 12.00

Apertura lavori e saluti istituzionali

- **Fabio Scoccimarro**, Assessore all'Ambiente ed Energia, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Presentazione della Strategia regionale per le green city per lo sviluppo sostenibile urbano

- **Edo Ronchi**, Presidente della Fondazione per lo sviluppo sostenibile

La Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile

- **Stellio Vatta -** Direttore, Agenzia regionale per la Protezione dell'Ambiente del Friuli Venezia Giulia – ARPA FVG

Modera: Alessandra Bailo Modesti, Coordinatore Green City Network

1^ AMBITO PRIORITARIO
La qualità ambientale delle città

1.1. La qualità urbanistica e quella architettonica

1.2. La dotazione di infrastrutture verdi urbane e periurbane

1.3. La qualità dell'aria

1.4. Una mobilità urbana sostenibile

2^ AMBITO PRIORITARIO
Utilizzo delle risorse
in modo efficiente e circolare

2.1. La rigenerazione urbana e la tutela del suolo

2.2. La riqualificazione, il riuso e la manutenzione del patrimonio edilizio esistente

2.3. La prevenzione e il riciclo dei rifiuti verso un'economia circolare

2.4. La gestione dell'acqua come risorsa strategica

3^ AMBITO PRIORITARIO
Il cambiamento climatico

3.1. L'abbattimento delle emissioni di gas serra

3.2. La riduzione dei consumi di energia

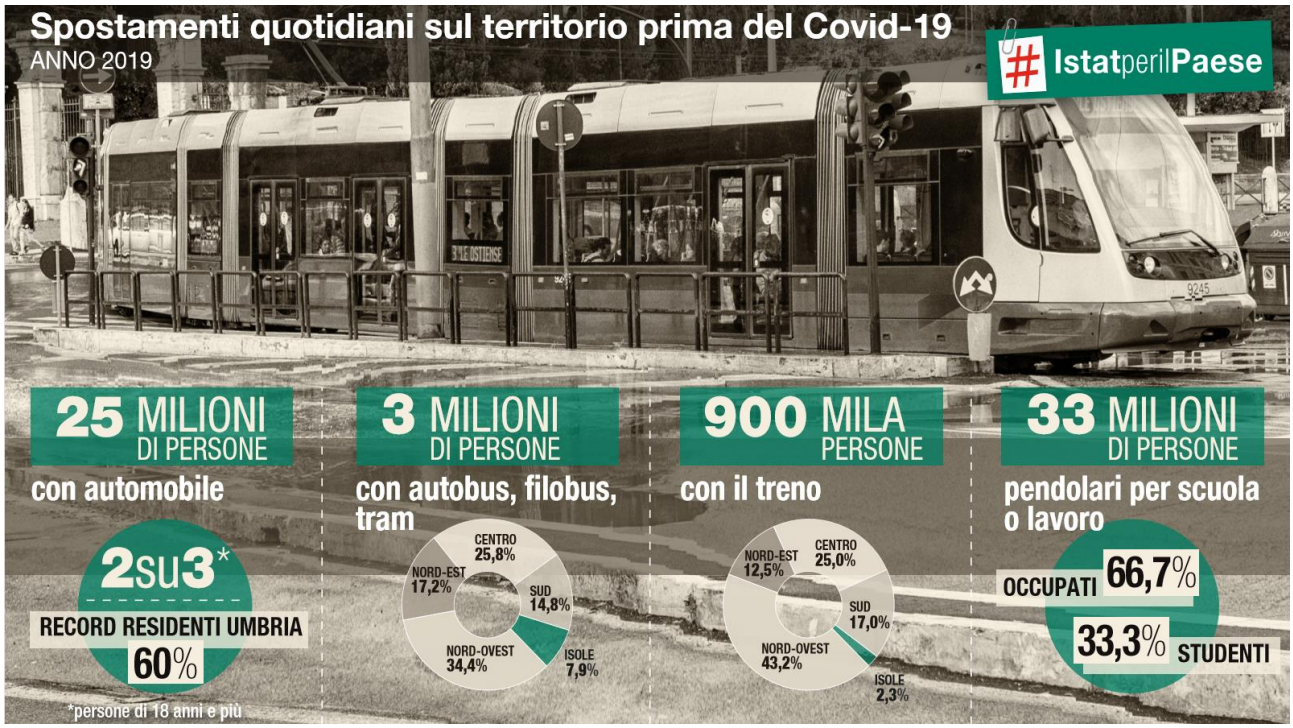
3.3. Lo sviluppo della produzione e dell'uso di energia da fonti rinnovabili

3.4. L'adozione di misure per l'adattamento al cambiamento climatico

LEFT

Libertà Eguaglianza Fraternità Trasformazione

Internazionale



Gli spostamenti sul territorio prima del Covid-19

SU TRAM E BUS 3 MILIONI DI PERSONE TUTTI I GIORNI

Nel 2019 hanno usato tram, autobus e filobus 3 milioni di persone tutti i giorni e 3 milioni più volte alla settimana. Nelle regioni del Nord lo hanno utilizzato 1,5 milioni di persone di 14 anni e più tutti i giorni e 1,4 milioni più volte a settimana; al Centro 740 mila e 700 mila; al Mezzogiorno 670 mila e 770 mila.

VIAGGIANO IN TRENO 900 MILA PERSONE TUTTI I GIORNI E 1 MILIONE PIÚ VOLTE A SETTIMANA

Hanno viaggiato in treno 500 mila persone tutti i giorni al Nord e 470 mila lo hanno preso più volte a settimana; al Centro 220 mila tutti i giorni e 230 mila più volte alla settimana; al Sud e nelle Isole 170 mila tutti i giorni e 250 mila più volte alla settimana.

33 MILIONI DI PENDOLARI, 1 SU 2 SI SPOSTA FUORI DAL PROPRIO COMUNE

Nel 2019 si sono spostati ogni giorno 22 milioni di persone per andare a lavoro e 11 milioni per andare a scuola. La metà risiede nelle regioni del Nord e 10 milioni nel Mezzogiorno.
Si sono spostati fuori dal proprio comune 12 milioni di occupati e 3,5 milioni di studenti.

IN MOVIMENTO LA MATTINA 18 MILIONI TRA LE 7:00 E LE 8:00

Tra gli occupati, nel 2019, 1 su 5 è uscito di casa entro le 6:30, oltre il 60% tra le 7:00 e le 8:00. Il 70% degli studenti è uscito tra le 7:30 e le 8:00. Nel Mezzogiorno si esce più presto per andare a lavoro e più tardi per la scuola

2 MILIONI A LAVORO CON I MEZZI PUBBLICI

Per andare a lavoro con i mezzi pubblici 1 su 2 ha impiegato più di 30 minuti. Mezzi pubblici più utilizzati dagli occupati al Centro e nelle aree metropolitane.
Hanno utilizzato soltanto auto o moto per andare a lavoro 16,5 milioni di persone.

STUDENTI A SCUOLA CON IL TRASPORTO PUBBLICO IN 3,5 MILIONI

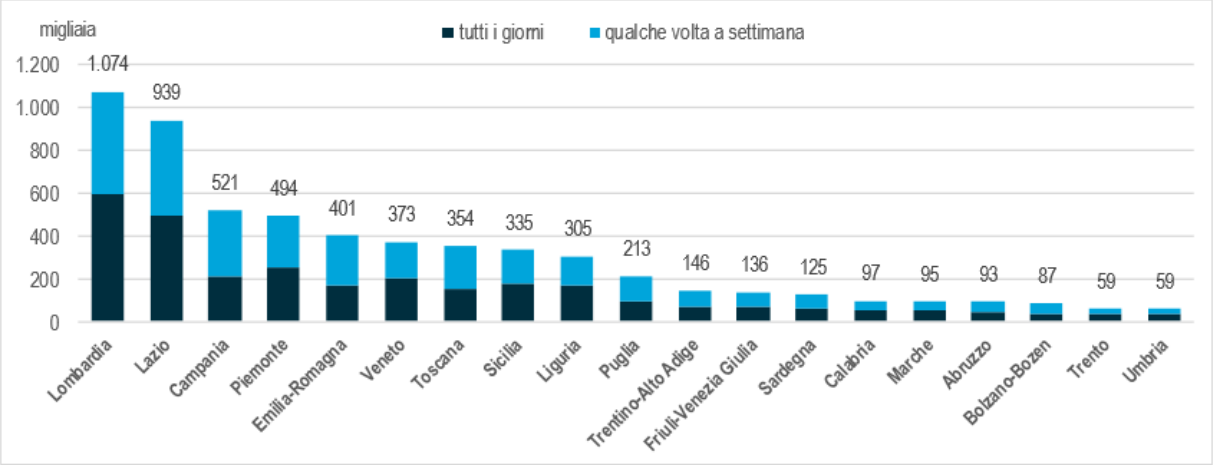
Per andare a scuola con i mezzi pubblici ha impiegato più di 30 minuti oltre il 40% di studenti del Nord e circa il 30% di quelli del Mezzogiorno.
4 milioni di studenti hanno utilizzato solo auto o moto per andare a scuola o all'università.

www.istat.it

Autobus, filobus e tram i mezzi utilizzati più spesso

Autobus, filobus e tram sono stati utilizzati almeno una volta nel 2019 da circa 13 milioni di persone, un quarto della popolazione di 14 anni e più (24,6%)[1]. Si tratta soprattutto di un uso abituale: 3 milioni circa di persone hanno utilizzato tutti i giorni mezzi pubblici e lo stesso numero di persone li ha utilizzati almeno qualche volta durante la settimana. Si tratta di un servizio usato soprattutto nelle aree metropolitane, nelle regioni del Centro e nel Nord-ovest. Hanno usato il servizio pubblico tutti i giorni oltre 1 milione di persone di 14 anni e più nel Nord-ovest, 500 mila nel Nord-est, 750 mila al Centro, 430 mila al Sud e circa 230 mila persone nelle Isole. Hanno invece usato il servizio qualche volta a settimana poco meno di 900 mila persone nel Nord-ovest, 540 mila nel Nord-est, 700 mila al Centro, 540 mila al Sud e circa 230 mila persone nelle Isole. Nel Lazio e in Lombardia il picco massimo di utenti assidui del servizio di trasporto pubblico locale: i passeggeri che l'hanno utilizzato tutti i giorni sono poco meno di 600 mila in Lombardia e circa 500 mila nel Lazio; superano il milione in entrambe le regioni considerando anche chi utilizza il servizio qualche volta alla settimana.

FIGURA 1. PERSONE CHE HANNO USATO AUTOBUS, FILOBUS O TRAM PER FREQUENZA DI UTILIZZO E REGIONE
Anno 2019. Valori in migliaia (*)

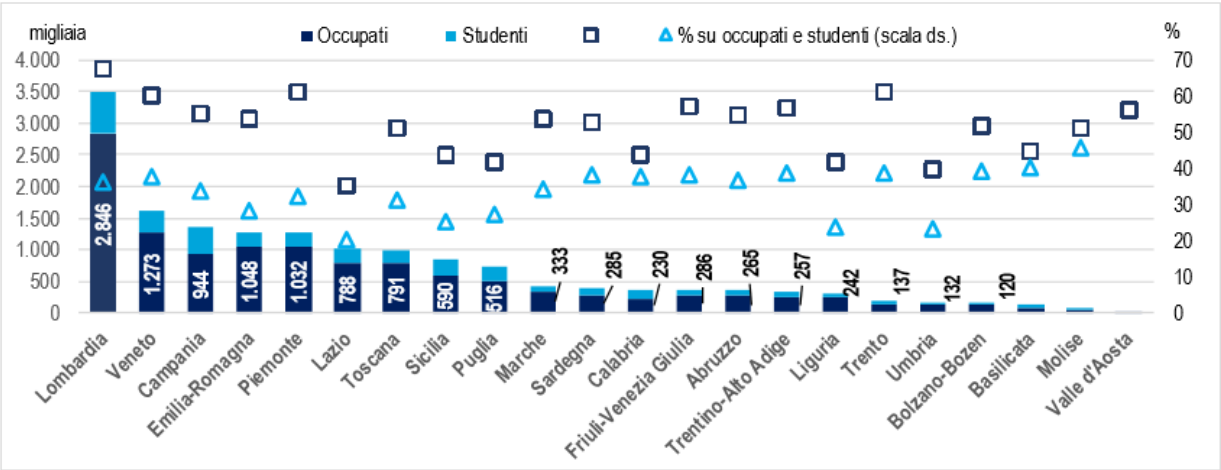


(*) Per Basilicata, Molise, Valle d'Aosta non è possibile fornire stime significative.
Fonte: Istat, Indagine Aspetti della vita quotidiana

Un occupato su 2 e uno studente su 3 fuori dal proprio comune tutti i giorni

La metà dei pendolari, 18 milioni circa, si è spostata esclusivamente all'interno del proprio comune. L'incidenza massima di spostamenti intra comunali si è registrata tra i residenti dei comuni al centro delle aree metropolitane, dei comuni con oltre 50 mila abitanti e del Centro (4,3 milioni circa, il 62,4%), con valori massimi nel Lazio (2,3 milioni circa, il 69,8%).

FIGURA 2. STUDENTI E OCCUPATI CHE SI SONO SPOSTATI FUORI COMUNE, PER REGIONE.
Anno 2019. Valori in migliaia e percentuali.



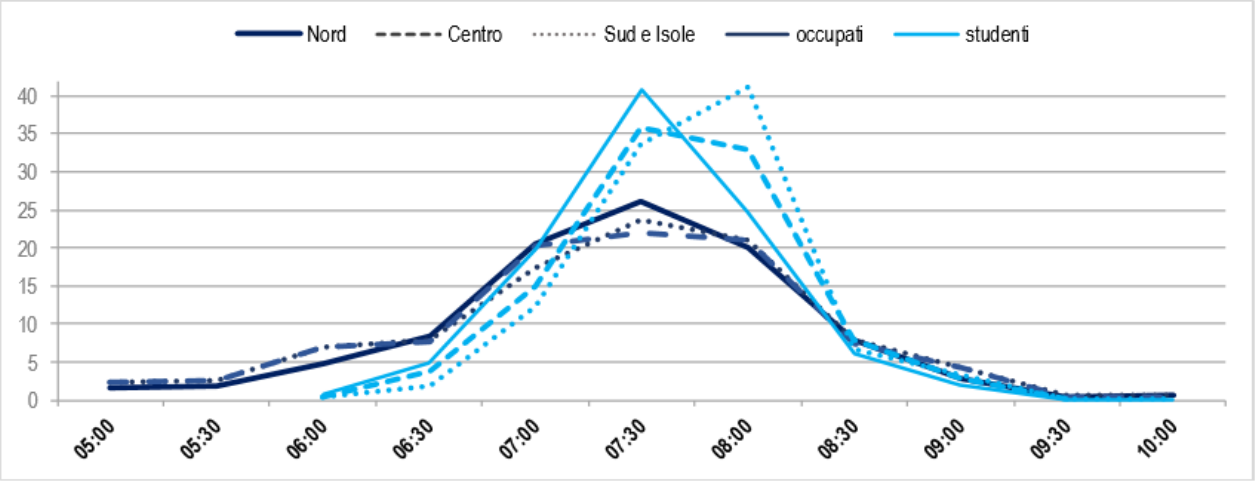
Fonte: Istat, Indagine Aspetti della vita quotidiana

Si esce soprattutto tra le 7:00 e le 8:00

Una persona su 5 è uscita di casa prima delle 6:30 di mattina per raggiungere il luogo di lavoro, ma per circa 10 milioni di occupati (oltre il 60%), l'orario di uscita è ricaduto tra le 7:00 e le 8:00 del mattino. Leggermente anticipato l'orario di uscita per gli occupati del Sud e delle Isole rispetto alle altre ripartizioni.

Di poco spostato in avanti invece l'orario in cui si è usciti per andare a scuola o all'università: oltre 6 milioni e mezzo si sono concentrati tra le 7:30 e le 8:00 (70% circa). Scolari e studenti del Nord escono mediamente più presto: in questa ripartizione alle 7:30 avevano già intrapreso il viaggio 2 studenti su 3.

FIGURA 3. STUDENTI E OCCUPATI PER ORARIO DI USCITA, PER RIPARTIZIONE. Anno 2019. Valori percentuali

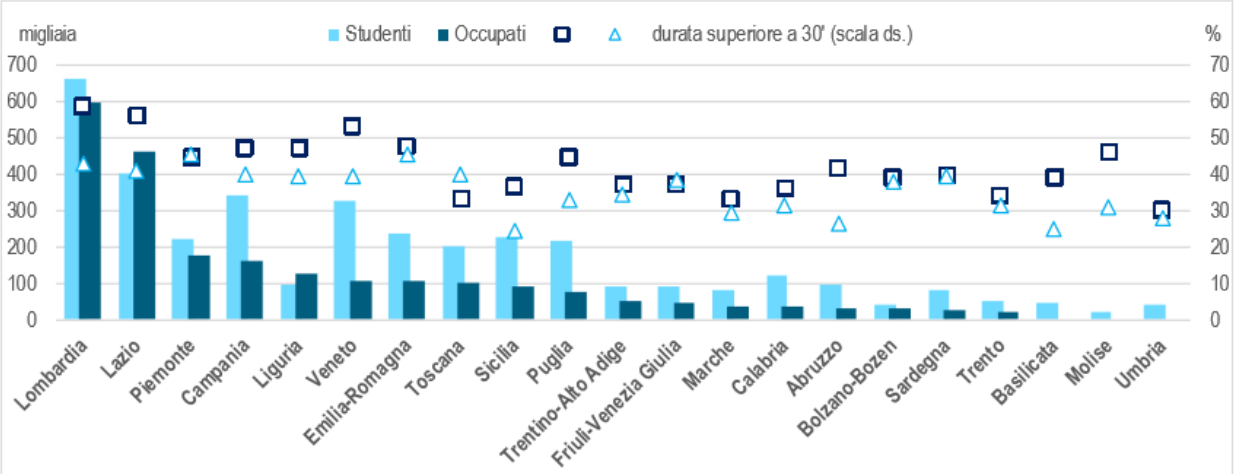


Fonte: Istat, Indagine Aspetti della vita quotidiana

Auto e moto i mezzi di trasporto più usati per andare a lavoro

I mezzi privati sono stati i più usati dagli occupati nel 2019: 16,5 milioni sono andati a lavoro in auto o moto; 3 milioni circa gli occupati che si sono spostati a piedi o in bici. Hanno usato abitualmente i mezzi pubblici per recarsi a lavoro oltre 2 milioni di persone, un occupato su 10: più della metà risiede nelle regioni del Nord (1,2 milioni), 500 mila solo in Lombardia. In Liguria e nel Lazio si è registrata invece l'incidenza più alta di occupati che hanno usato i mezzi pubblici sul totale degli occupati (rispettivamente, 21,4% e 20,6%). Tram e bus i mezzi pubblici più utilizzati, in particolare dagli occupati del Centro, seguiti dal treno soprattutto per chi abita nelle periferie delle aree metropolitane, e dalla metropolitana che nei comuni metropolitani viene utilizzata da una persona su 10 per andare a lavoro (pari a circa 400 mila persone)[2].

FIGURA 4. OCCUPATI E STUDENTI CHE SI SONO RECATI A LAVORO CON MEZZI PUBBLICI E HANNO IMPIEGATO OLTRE 30 MINUTI PER RAGGIUNGERE LA DESTINAZIONE, PER REGIONE. Anno 2019. Valori in migliaia e percentuali (*)



(*) Per Basilicata, Molise, Valle d'Aosta e Umbria non è possibile fornire stime significative per gli occupati; per la Valle d'Aosta non è possibile fornire stime significative per gli studenti
Fonte: Istat, Indagine Aspetti della vita quotidiana

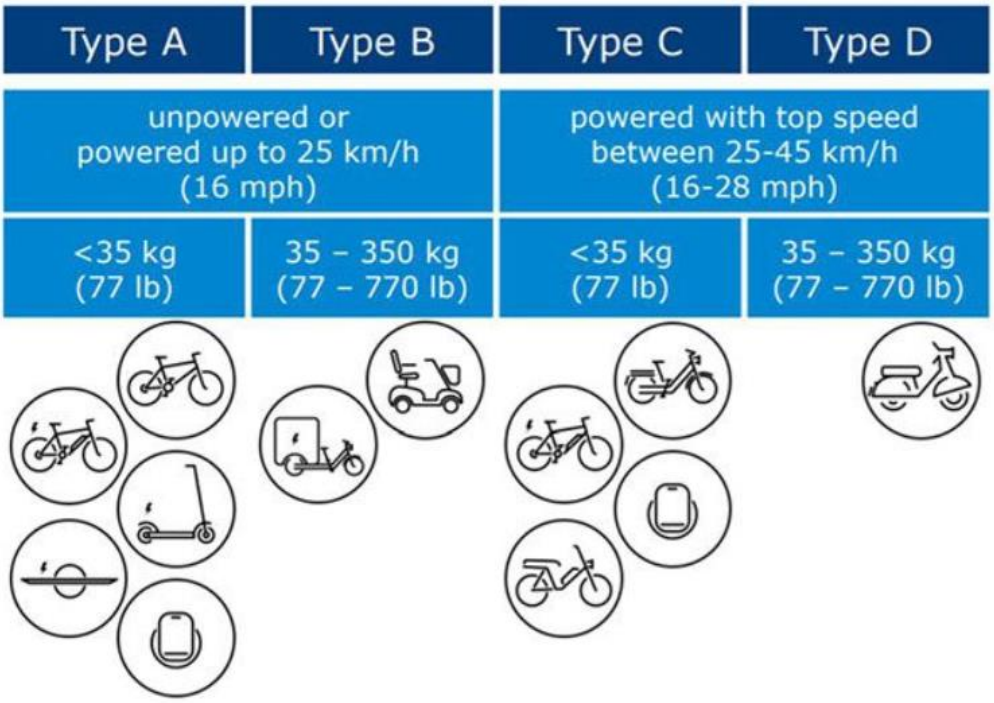
La micromobilità: contesti ed opportunità[32]

"Il rapporto stilato dall'**International Transport Forum (ITF)** sulla micromobilità prende in considerazione gli aspetti che riguardano l'aumentato uso degli scooter elettrici e di tutte le altre forme di micromobilità presenti oggi nelle città.

L'aumento di questo tipo di mezzo di trasporto individuale pone nuove sfide ai sistemi normativi e regolatori del traffico urbano imponendo alle amministrazioni ed alla politica di ripensare l'intero sistema degli spostamenti. L'ITF intende porre l'accento su tutte quelle azioni ed iniziative che possono rendere sicuri i dispositivi di micromobilità durante il loro uso nel traffico cittadino. Dalla segnaletica stradale, al design dei mezzi fino ad arrivare alle modalità di funzionamento, senza tralasciare percorsi di educazione stradale ed aggiornamento delle norme del codice della strada rivolte all'utenza.

Il documento pone anche la questione se l'affermarsi della micromobilità nei centri urbani può essere considerata foriera di potenziali benefici e miglioramenti nell'ambito della sicurezza stradale. (…)

Figure 1. Proposed micromobility definition and classification



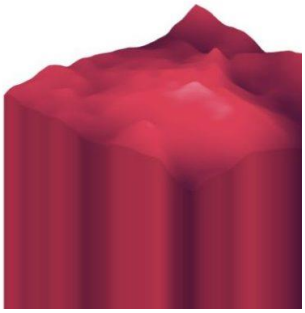
Alcune Amministrazioni hanno già realizzato, come in Belgio, un pronto adeguamento dell'asse viario urbano all'uso dei PMD[33], altre come l'Italia, seppur già individuate le azioni da intraprendere per declinare la viabilità delle città al corrente uso della micromobilità, hanno avviato una fase di adeguamento del codice della strada in maniera che contempli e preveda la possibilità di realizzare piste ciclabili anche dipinte e non più solo segnalate con cordoli in plastica o laterizio.

Questo ne permetterebbe una realizzazione più veloce ed economica oltre a non aprire lunghe procedure di gare di appalto. Si tratta in altre parole di rimodulare il traffico privato a bici, bici elettriche, monopattini, monoruota e PMD in genere, soddisfacendo il requisito del diradamento sociale nei trasporti che i tempi impongono".

[32] 🕮 Sergio Lavacchini, pubblicato il 18 maggio 2020. Testo completo: http://www.arpat.toscana.it.

[33] Personal Mobility Device.

Milano Digital Week
25–30.05.2020
Città trasformata



Governance e sviluppo[34]

Live Lectio Magistralis | 25.05 • 15:15–16:00

"Per una ripartenza con le nuove generazioni" - in partnership con TIM

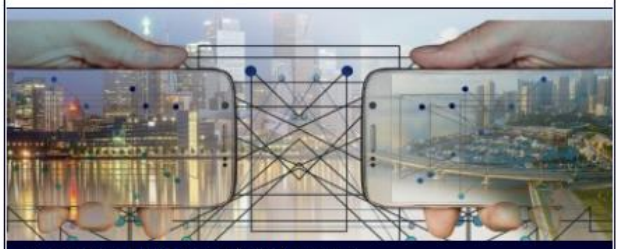
A cura di Alessandro Rosina

Progetto di Milano Digital Week

Live conference | 25.05 • 16:00–17:30

Città, emergenza, ripartenza: la risposta digitale dei comuni italiani

A cura di Assessorato alla Trasformazione digitale e …



Progetto di Milano Digital Week

Live conference | 26.05 • 18:00–20:00

Città aperta, smart, condivisa. Le piattaforme nella vita quotidiana

A cura di Forum Economia Innovazione

Live talk | 27.05 • 09:30–10:30

Dagli Open Data della città alla trasparenza sostenibile

A cura di Federico Morando (CEO di Synapta)

[34] https://www.milanodigitalweek.com/tematica/governance-e-sviluppo

Live conference | 27.05 • 16:00–18:00

Smart city, appalti & blockchain: per un'amministrazione tracciabile e sostenibile

A cura di Benedetta Cappiello e Gherardo Carullo

Webinar | 27.05 • 17:00–18:00

Darwinismo Urbano. Le città di domani come piattaforme di contenuti

A cura di FrancoAngeli

Live talk | 28.05 • 10:30–12:00

Città e futuro: tecnologia, sociale, qualità della vita, sostenibilità.

A cura di Software AG Italia

Live talk | 28.05 • 17:30–18:30

City By Design

A cura di Casa Editrice Egea

Live conference | 28.05 • 17:30–18:30

Smart mobility e smart working: come cambiano le città dopo il Coronavirus?

A cura di ISPI in collaborazione con UnipolSai, nell'a…

Live talk | 29.05 • 11:30–13:00

VENTURE THINKING. Le città come ecosistemi sostenibili: dalla quantità delle connessioni, alla qualità delle relazioni. Il caso Milano, il laboratorio MIND.

Live talk | 29.05 • 16:00–16:30

La tecnologia per il benessere collettivo: welfare e cittadini

A cura di Johnny Dotti e Andrea Rapaccini

Progetto di Milano Digital Week

Live conference | 29.05 • 18:00–20:00

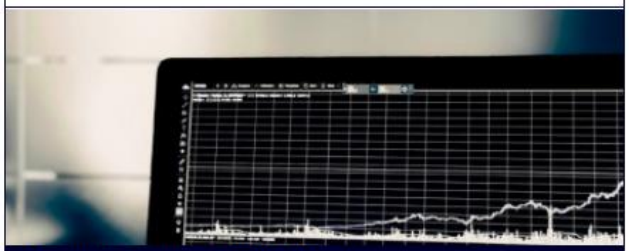
Una città aumentata "Civitas oriented"

A cura di Center for Complexity and Biosystems Univ…

Live conference | 30.05 • 14:30–15:30

Persone e tecnologie: blockchain, uno strumento per progettare la città del futuro

A cura di Daniele Bettini



Progetto di Milano Digital Week

Live talk | 30.05 • 17:00–17:30

Cittadinanza attiva digitale

A cura di Milano Positiva

Live Lectio Magistralis | 30.05 • 12:00–13:00

L'economia generativa

A cura di Mauro Magatti

Live Lectio Magistralis | 30.05 • 19:00–20:00

La città "morfata": tra disegno dell'emergenziale e disegno dell'emergente

A cura di Milano Digital Week

Svolgimento[35] previsto: 17 e 18 giugno 2021.

IL TEMA DELLA XXIII CONFERENZA "DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale"

"Dal 2015 la popolazione residente è in diminuzione, configurando per la prima volta negli ultimi 90 anni una fase di declino demografico." (ISTAT, Bilancio demografico nazionale, 2019). Declino demografico, invecchiamento della popolazione, calo del tasso di fertilità e dell'immigrazione, crescente emigrazione giovanile, abbandono delle aree interne.

Sono i dati che pongono l'urbanistica italiana di fronte ad una fase nuova, certamente diversa da quella che ha generato gli strumenti della disciplina, e che impongono una presa d'atto. Il paese che ci precede nelle classifiche mondiali per invecchiamento e diminuzione della fertilità, il Giappone, ha da tempo messo a fuoco le conseguenze per città e territori e identificato politiche conseguenti. Il declino demografico ha una geografia, non esente da eccezioni, polarizzazioni e nuove forme di competitività. Nelle città le conseguenze – già in atto – sono la dismissione dei servizi pubblici, l'abbandono di aree residenziali e commerciali; nei territori spopolati, la crescita della foresta, l'abbandono di interi borghi. Eppure, il consumo di suolo non si ferma.

L'urbanistica italiana sa progettare piani di segno "meno"? Senza incrementi di abitanti teorici, senza utilizzo di suolo libero? Come "tornare indietro", rispetto alle previsioni di un tempo passato? Che cosa fare del patrimonio pubblico sottoutilizzato? Come riconfigurare il progetto urbano in un'ottica di surplus di servizi? Come ripensare lo stesso concetto di standard? Come salvaguardare l'abitabilità dei territori, la loro infrastrutturazione e sicurezza, la coesione con le aree rurali? Come presidiare i luoghi patrimoniali, gestire città senza cittadini? Qual è il ruolo delle istituzioni (il sistema delle competenze) e degli strumenti (politiche, tecniche e procedure)?

La decrescita non è un destino, è una situazione che richiede risposte politiche e tecniche: ridimensionare, riorganizzare, trovare la misura per ricrescere. L'urbanistica può fornire le risposte per trasformare questo processo in un percorso di innovazione territoriale.

Il tema della XXIII Conferenza SIU si articola nelle seguenti Sessioni:

1. Tecniche urbanistiche per una fase di decrescita **2.** Evoluzione istituzionale, nuovi strumenti e modelli di governance territoriale **3.** Le politiche regionali, la coesione, le aree interne e marginali **4.** Resilienza nel governo del territorio **5.** Rigenerazione dello spazio urbano e trasformazione sociale **6.** Patrimonio in azione **7.** Il ritorno delle foreste e della natura, il territorio rurale **8.** Piani e politiche per una nuova accessibilità **9.** Innovazione tecnologica per la riorganizzazione spaziale".

[35] https://siu.bedita.net/xxiii-conferenza-2020.