

LA RIVOLUZIONE IN CITTÀ SI FA IN UN QUARTO D'ORA

IL PROGRAMMA "PARIGI IN 15 MINUTI" DELLA SINDACA HIDALGO DIVENTA UN MODELLO (ANCHE PER MILANO): TRASPORTI, RITMI E ORARI RIPENSATI PER LIBERARSI DA AUTO E SMOG

IN CIFRE

70%
L'inquinamento provocato da auto, furgoni, camion, bus sul totale dovuto ai trasporti nella Ue

30%
L'inquinamento dovuto soprattutto a navi e aerei

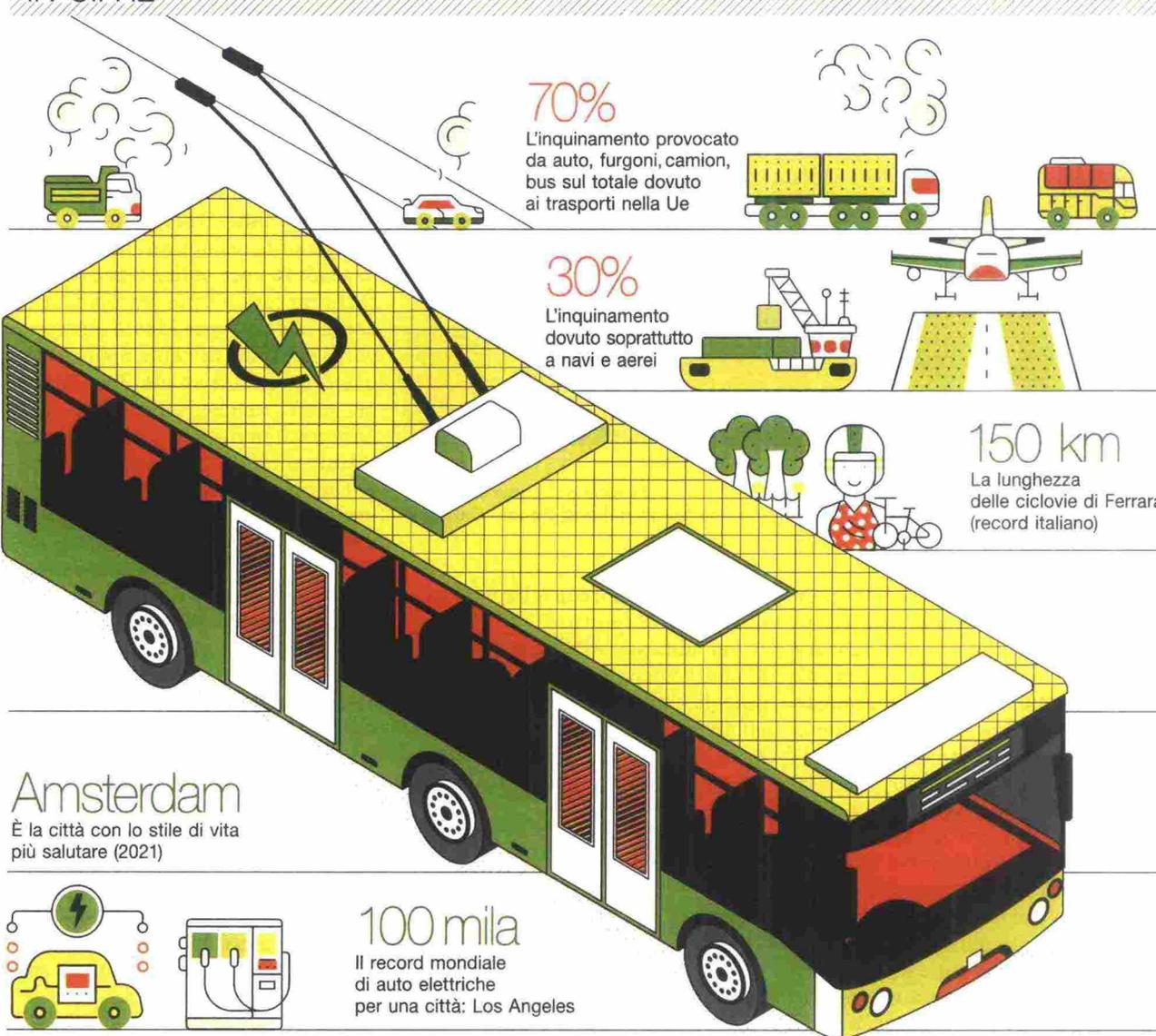
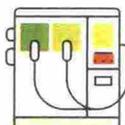
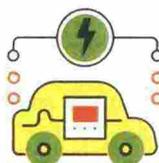
150 km
La lunghezza delle ciclovie di Ferrara (record italiano)

Amsterdam

È la città con lo stile di vita più salutare (2021)

100 mila

Il record mondiale di auto elettriche per una città: Los Angeles



PAULA SIMONETTI

di **Massimiliano Di Giorgio**

M **AI SENTITO** parlare di Lahti? Questa città di oltre centomila abitanti, un centinaio di chilometri a nord di Helsinki, è stata proclamata dalla Commissione europea "capitale verde" europea del 2021. Non solo ha ridotto del 70 per cento le emissioni a effetto serra rispetto al 1990 e punta ad arrivare al 100 per cento entro il 2025, ma ricicla il 99 per cento dei suoi rifiuti domestici. E se i servizi di bike, moto e auto sharing sono diffusi ormai ovunque, Lahti, che ha ospitato numerose edizioni dei campionati di sci nordico, nei lunghi mesi in cui è ricoperta dalla neve offre anche un inedito *ski sharing*.

UNA CAPITALE TUTTA CICLABILE

Il premio Ue per la città più ecologica è stato istituito nel 2010, nell'ambito degli sforzi per contrastare il cambiamento climatico. Del resto, anche se le città occupano uno spazio ridottissimo del Pianeta – non più del tre per cento della superficie – ospitano oltre metà della popolazione globale, rappresentano il 70 per cento dell'economia e il 60 per cento del consumo di energia, producono il 70 per cento di emissioni di gas climalteranti e il 70 per cento dei rifiuti mondiali. Quindi, far diventare le città sostenibili è un imperativo assoluto. Ma oggi, con la pandemia, e le misure di confinamento come il lockdown, le zone rosse, il coprifuoco e il telelavoro generalizzato, il modello della metropoli è tornato ancora in discussione. Perché la città verde deve non solo adattarsi ai cambiamenti climatici, ma anche ripensare le misure per la sicurezza sanitaria collettiva. E la risposta principale che sembra emergere da oltre un anno di Covid-19 è quella della prossimità.

Così dunque ha rapidamente preso piede il concetto della "Città dei 15 minuti", che a fine 2019 – poco prima dell'emergenza sanitaria – era già nel



MATHEU DELMESTRE

Carlos Moreno, docente alla Sorbona Pantheon di Parigi. Sotto, la sindaca **Anne Hidalgo**



GETTY IMAGES

programma per la rielezione di Anne Hidalgo, sindaca socialista di Parigi. L'idea è che in città il luogo di lavoro, i negozi principali, il verde, i centri di assistenza sanitaria, l'istruzione e la cultura siano a un quarto d'ora da dove si abita. E oggi la Capitale punta a essere al cento per cento ciclabile, con spazi verdi a un massimo di duecento metri dagli edifici residenziali.

Carlos Moreno lanciò il tema della prossimità nel 2015: «Spiegai che bisognava rimettere in discussione le cause di una mobilità tanto intensa»



Un Comune in cui i cittadini partecipano con le loro proposte a elaborare il bilancio, e dove una società pubblica acquista spazi commerciali per affittarli a canoni sostenibili a librerie, gallerie d'arte, negozi bio.

LA TECNOLOGIA NON BASTA

Dietro a questa visione della città c'è Carlos Moreno, ricercatore di fama internazionale, nato in Colombia ma trapiantato da quarant'anni in Francia, direttore scientifico della cattedra eTi (Imprenditorialità, Territorio, Innovazione) all'Università Sorbona Pantheon di Parigi. «Ho cominciato a proporre questo tema ai tempi della Cop 21, della conferenza internazionale sul clima, a Parigi, nel 2015» ci racconta. «La C40, la rete delle principali città del mondo contro il cambiamento climatico, si era impegnata per il taglio delle emissioni di CO₂ nelle metropoli. Spiegai che non si poteva pensare di farlo solo con la tecnologia per arrivare ad avere dei trasporti "puliti", e che bisognava rimettere in discussione le cause di una mobilità tanto intensa. Ci si sposta presto al mattino per andare a lavorare da qualche parte, la sera si rientra tardi: per guadagnarci la vita, finiamo per perderla. E si fa anche un pessimo servizio al clima. Perché non



GETTY IMAGES

Lahti, a un centinaio di chilometri da Helsinki, è la "capitale verde europea 2021"

puntare invece sulla prossimità? Mi risposero che l'idea era molto buona, ma non si sarebbe mai potuto lavorare vicino a casa. Le persone erano già fortunate ad avere un lavoro, che si spostassero parecchio era un male minore» ricorda Moreno, che a oggi è invitato a partecipare continuamente a convegni sulla "città dei 15 minuti" o "il territorio della mezz'ora", che applica lo stesso concetto a zone meno dense da un punto vista urbano. «Poi, grazie alla pandemia, che ci ha costretti a una prossimità fortemente limitata, abbiamo capito che bisognava trovare altri modi di lavorare, di vivere. La C40 nel maggio 2020 ha adottato "La città dei 15 minuti" come asse di sviluppo per uscire dalla pandemia e dalla crisi. Ed è stato il sindaco di Milano Beppe Sala a guidare la Global Recovery Task».

LA SMART CITY DI SALA

Anche Sala ha fatto dell'idea della città a 15 minuti la base del proprio programma per le prossime elezioni. «Abbiamo lavorato molto insieme, con Sala. E ora molte città hanno deciso di attuare questa politica: ricevo richieste da tutto il mondo» dice Moreno.

La città verde post pandemia è qualcosa di più della smart city, come è stata dipinta negli ultimi anni. L'Internet delle cose, che collega sempre più edifici, mezzi di trasporto, infra-

strutture stradali, promette una città capace di regolare i flussi di traffico di veicoli e cose. Le energie rinnovabili e l'elettrificazione dei consumi finali abbattano le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico. L'economia circolare punta a trasformare i rifiuti in risorse da riciclare. La telemedicina aiuta a ridurre l'ospedalizzazione e consente di seguire a distanza i pazienti e l'analisi dei big data consente di tenere sotto controllo la salute di un'intera popolazione.

Le città intelligenti, poi, cominciano a crescere con i "quartieri smart". Un esempio? Bolzano, dove il progetto Sinfonia – in parte finanziato dalla Ue – ha portato alla ristrutturazione di cinque grandi complessi di edilizia popolare, coinvolgendo oltre trecento famiglie. L'uso di teleriscaldamento, pannelli solari, sistemi di isolamento e di ventilazione meccanica, ha ridotto il consumo di energia e l'impatto ambientale degli edifici. Nel quartiere sono stati installati anche nuovi sensori per il traffico automobilistico



e delle biciclette, un sistema di messaggistica stradale, edicole interattive che forniscono vari servizi agli utenti. E da poche settimane, in tutta la città è entrata in funzione una prima flotta di autobus alimentati da idrogeno verde, prodotto per elettrolisi da energie rinnovabili.

«La smart city ci facilita la vita grazie alla tecnologia. Ma una città verde deve essere anche inclusiva, per tutti. E adeguarsi ai cambiamenti climatici. Non parliamo solo di bolle di calore, ma anche di bombe d'acqua, per esempio, e dunque di progettare spazi e ambienti adatti. E non ci siamo ancora sufficientemente interrogati sull'effetto dello scioglimento dei ghiacci e sull'innalzamento dei mari nelle città costiere» dice Piera Nobili, architetta esperta in progettazione ambientale inclusiva, che si è occupata molto di anziani e bambini con disabilità. «Per esempio Ravenna, dove vivo e lavoro, rischia di sparire, senza un progetto».

OBBIETTIVO: QUALITÀ DELLA VITA

Per Nobili, la città verde deve puntare sulla mobilità collettiva, anche se ora, con la pandemia, vince la paura del contagio: «Dobbiamo acquisire la consapevolezza che usare il mezzo di trasporto privato non fa che aggravare le condizioni ambientali e climatiche». E questo processo deve essere sollecitato dalle amministrazioni pubbliche, dice. «Bisogna dare valore alla collaborazione tra pubblico e cittadini e associazioni. Perché significa anche puntare sulla qualità della democrazia e della convivenza».

Moreno ama parlare di Human Smart City, perché, spiega, «il fine della tecnologia deve essere la qualità della vita, non accelerare i nostri spostamenti in città». E per lui, i pilastri della trasformazione devono essere quattro: decarbonizzare la città; abolire gli "spostamenti obbligati" e privilegiare invece quelli "scelti"; rafforzare i legami sociali e, infine, chiamare i cittadini a partecipare, al fianco del potere pubblico.