

LA CITTÀ IDEALE 2.0 (II parte)

*"Una città non è disegnata,
semplicemente si fa da sola.
Basta ascoltarla, perché la città
è il riflesso di tante storie"*

Renzo Piano



Il Foglio dell'Umanitaria

LA CITTÀ IDEALE 2.0

(seconda parte)

2



Anno II, n. 2 - dicembre 2022

PERIODICO DELLA SOCIETÀ UMANITARIA
AUT. TRIB. MI DEL 19/11/1994 N. 611

DIRETTORE RESPONSABILE

Alberto Jannuzzelli

REDAZIONE

Claudio A. Colombo

Francesca Di Cera

Daniele Vola

INSIEME AGLI AUTORI E AI DISEGNATORI,
SI RINGRAZIA PER LA COLLABORAZIONE

Simone Carzaniga

Elena Cordaro

Marco De Angelis (*Budùar*)

Marina Melogli

PROGETTO GRAFICO

Marinella Militello

STAMPA

Pixartprinting

DIREZIONE E REDAZIONE

Via Daverio 7 - 20122 Milano

tel. 02 5796831

info@umanitaria.it

COPYRIGHT © SOCIETÀ UMANITARIA E DEI SINGOLI AUTORI

È VIETATA LA RIPRODUZIONE TOTALE O PARZIALE E CON QUALSIASI MEZZO DELL'OPERA

IN TUTTI I PAESI SENZA PREVIA AUTORIZZAZIONE DEI TITOLARI DEL COPYRIGHT.

EDITORIALE

INTERVENTI

5

PNNR. Quali opportunità per lo sviluppo e l'innovazione delle città
di Emmanuel Conte

11

Dalle *smart cities* alla trasformazione digitale
di Luigi Mundula

17

L'housing sociale per uno sviluppo equilibrato ed inclusivo delle città
di Giordana Ferri e Sergio Urbani

25

L'insostenibile leggerezza del consumo di suolo
di Paolo Pileri

29

Disabilità e accessibilità nelle città. La Progettazione Universale
per una città accessibile e a misura di tutti
di Giuseppe Trieste

35

Rigenerazione urbana e grafica di pubblica utilità
di Francesco Dondina

39

Le grandi città e l'acqua. Milano e i navigli, le città d'acqua ritrovate
di Antonello Boatti

FOCUS

49

La città a strisce
in collaborazione con Budùar

POST SCRIPTUM

di Alberto Jannuzzelli

EDITORIALE

La frase che abbiamo scelto per la copertina della rivista riassume le finalità che ci siamo posti quando abbiamo scelto come argomento del 2022 il tema della “casa ideale 2.0”. Quando Renzo Piano, una delle archistar più influenti a livello planetario, parla della città come “il riflesso di tante storie” forse vuole farci capire che la città non è una forma astratta, un ibrido, un monolite, ma va intesa come una specie vivente, in continua evoluzione, con cui bisogna fare i conti, regolando le dinamiche territoriali con la molteplicità di sviluppo della città.

Ma soprattutto bisogna saperla ascoltare, e osservare, cercando di (con)viverci in sintonia, riuscendo a bilanciare traffico e piazze tattiche, commercio e cultura, densità e verde, seguendo il concetto del “futuro istantaneo”. Concetto che ultimamente ha catturato l’attenzione anche di Stefano Boeri, l’architetto delle biodiversità urbane, il quale, alla rivista online greenandblue.it, ha precisato: “il futuro è di chi costruisce e progetta oggi. Ma la buona politica deve fare buone scelte urbanistiche, che guardano a quello che saremo tra 30-50 anni”.

Dopo aver interpellato esperti e studiosi di letteratura, filosofia, cinema, fotografia e urbanistica, e dopo aver ripercorso le fasi preparatorie per la costruzione delle case operaie dell’Umanitaria (esempio di modernità, per la concezione e la realizzazione, sono tutt’oggi considerate il prototipo delle abitazioni popolari), in questo numero vi presentiamo alcune riflessioni più tecniche, che riguardano inevitabilmente la situazione odierna, dove la città sembra quasi divisa in due: con un centro sempre più rappresentativo e spettacolare (grazie a grattacieli e boschi verticali) e con quartieri periferici quasi senza identità (dove anche solo la ricerca di un ufficio postale diventa un’impresa titanica), dove interi isolati sono spesso vissuti come anonimi non-luoghi, nonostante l’impegno continuo di associazioni e comitati di cittadini per rinfrancarne o codificarne il genius loci, l’anima, lo spirito.

Come modernizzare o umanizzare le città? Prova a illustrarcelo l’Assessore Emmanuel Conte, facendo i conti al PNNR che darà modo di cambiare la fisionomia di Milano nei prossimi anni, grazie ad un finanziamento che si aggira su 800 milioni di euro, mettendo in agenda il superamento degli effetti negativi della crisi sanitaria sull’economia, sull’occupazione e sui sistemi sociali post Covid-19 e la transizione verde, digitale e resiliente di economia e società.

Magari puntando al modello energizzante delle smart cities, di cui Luigi Mundula (dal suo osservatorio di Perugia) offre una accurata disamina della cosiddetta regione intelligente, in cui la presenza di sistemi di innovazione si deve combinare con infrastrutture informatiche e servizi di innovazione digitale; senza dimenticare, però, che le città intelligenti (smart) lo siano non di per sé ma per le persone che le vivono, avendo come obiettivo primario quello di elevare e rendere più diffuso il benessere essenziale dei loro abitanti.

Vivere la città equivale anche a riappropriarsene. Purché essa sia progettata, semplificata e/o riprogettata per garantire a tutti i cittadini, soprattutto quelli con ridotta o

impedita capacità motoria o sensoriale, il diritto di fruire di qualsiasi spazio in sicurezza e autonomia. E proprio di disabilità e accessibilità nelle città ci parla Giuseppe Trieste, presidente di una delle associazioni più agguerrite in tal senso, l'Associazione Fiaba di Roma. C'è poi un aspetto che sfugge all'interesse generale delle nostre comunità, ma può fare la differenza: è il concetto della rigenerazione urbana che si può attivare attraverso la grafica di pubblica utilità, di cui il designer Francesco Dondina ci illustra alcuni casi esemplificativi, tra Milano e il resto del mondo.

Con il suo stile asciutto e pragmatico, invece, Paolo Pileri, uno dei maggiori esperti italiani di Pianificazione e progettazione urbanistica, ci guida su quel terreno che è la cementificazione continua e selvaggia, una prassi che da decenni non trova purtroppo alcun argine da parte dei rappresentanti delle forze politiche del nostro Belpaese, ancora incapaci nel garantire nuove procedure per la tutela dell'ambiente, il nostro habitat.

Dalla cementificazione selvaggia alla questione abitativa il passo è breve. C'è una espressione che in questi anni è diventata quasi di uso comune: housing sociale, ovvero uno stile, una concezione, quasi una filosofia, per costruire, con equilibrio e inclusività, case e quartieri capaci di corrispondere, dignitosamente, alle esigenze di giovani e famiglie, in quella città "che sta tra il centro e la periferia, e cioè la città intermedia" di cui ci illustrano la visione d'insieme due esperti come Giordana Ferri e Sergio Urbani.

Prima di chiudersi con un inserto coloratissimo di vignette e illustrazioni, realizzato in collaborazione con la rivista Budùar, gli interventi de "La città ideale 2.0" si completano con le considerazioni dell'architetto Antonello Boatti. Nonostante le ultime notizie non siano proprio favorevoli, Boatti rilancia il progetto di riapertura dei navigli, che potrebbe rendere la Lombardia migliore sul piano dell'ambiente, della fruizione turistica, del trasporto delle merci e del suo paesaggio (non a caso, analoghe soluzioni sono state già attuate in altre due città d'acqua, Madrid e Tokyo).

Insomma, finalità e progettualità per rendere le nostre città più sostenibili, integrate e smart ci sono tutte. Basta allargare gli orizzonti, immaginare l'infinito e vedere la realtà. O viceversa.



INTERVENTI

PNRR.

Quali opportunità per lo sviluppo e l'innovazione delle città

di **Emmanuel Conte**

Per fronteggiare la crisi sanitaria, sociale ed economica innescata dal Covid 19, e promuovere, nel contempo, una ripresa "giusta ed inclusiva", l'Ue ha deciso un cambio di rotta in politica economica: ha adottato il principio Keynesiano di investire sullo sviluppo a debito, derogando al criterio del contenimento del debito e del pareggio di bilancio.

Lo ha fatto programmando e finanziando il Next Generation EU, uno strumento temporaneo da 750 miliardi di euro, il più imponente della sua storia, volto a fare fronte sia alle esigenze impreviste dovute all'emergenza sia a stimolare l'economia.

L'intera iniziativa è strutturata su tre pilastri:

1. sostenere gli Stati membri per investimenti e riforme;
2. rilanciare l'economia dell'UE incentivando l'investimento privato;
3. utilizzare la crisi per far ripartire lo sviluppo.

In questo contesto si inserisce il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza Italiano (PNRR), lo strumento che traccia gli obiettivi, le riforme e gli investimenti che si intendono realizzare grazie al supporto dei fondi europei.

L'Italia riceverà 191,5 miliardi di euro (68,9 a titolo di sovvenzioni e 122,6 come prestiti), una cifra mai raggiunta prima, per i Programmi Nazionali e i Programmi Regionali. A questa somma vanno aggiunte le risorse rivenienti da

altre misure nazionali e comunitarie finalizzate agli stessi obiettivi, ovvero 13 miliardi di euro dal programma europeo React-EU e 30,6 miliardi di euro attraverso il Fondo Nazionale Complementare (FNC).

La dimensione complessiva dell'intervento sarà, dunque, di 235,1 miliardi di euro.

Bisogna utilizzare questa straordinaria disponibilità di risorse non per finanziare tante opere sparse, ma per implementare un progetto organico e integrato, che interconnetta funzionalmente, attraverso il Mediterraneo, le grandi città e lo spazio europeo con l'immenso continente africano. Se non si collegano questi due mondi, il rischio dell'Italia è rimanere uno dei "mezzogiorni dell'Europa" e quello dell'Europa di essere irreversibilmente sbilanciata verso i Paesi dell'Est che, alla lunga, la renderebbero marginale rispetto al mondo esterno, Asia e Africa comprese.

L'attuazione degli interventi avverrà a *step* con scadenze definite, secondo il "metodo Jacques Delors", uno dei fondatori del mercato comune: "Un elemento del mio metodo è rappresentato dal calendario con l'obbligo di risultato (...), intendo spiegare come una misura ne generi un'altra. È un po' la stessa cosa che accade nel campo della ricerca scientifica. Si fa una scoperta, poi una seconda che conduce a una terza. È come un sistema piramidale".



Il PNRR è composto da 527 impegni attuativi, 213 *milestones* o risultati qualitativi verificabili e 314 obiettivi quantitativi; ed è diviso in due grandi tronconi: uno, per il 2022, costituito da 102

misure sulle quali il governo Draghi ha avuto una piena e diretta responsabilità; e la restante parte che dovrà essere realizzata e completata nel 2023, 2024, 2025, 2026.

Il suo successo dipende da una corretta progettazione degli interventi e da una loro tempestiva ed efficace attuazione che dovrà essere accompagnata da un ampio spettro di riforme strutturali fondamentali, affinché le risorse pubbliche stanziare possano trasformarsi in opere, beni e servizi, senza essere bloccate o rallentate da barriere amministrative e burocratiche.

Le riforme proposte sono di tre tipologie: le riforme orizzontali – o “di contesto” – che sono dirette a sostenere l’equità, l’efficienza e la competitività del sistema economico; le riforme “abilitanti”, che sono funzionali ad abbattere le barriere che ostacolano gli investimenti pubblici e privati, fra le quali un programma di semplificazione normativa e burocratica e un piano per la tutela e la promozione della concorrenza; le riforme settoriali, che consistono in innovazioni normative relative a specifici ambiti di intervento o attività economiche e che sono contenute all’interno delle singole Missioni.

Sono previste, inoltre, riforme di accompagnamento, non ricomprese nel Piano, che sono funzionali per la realizzazione dei suoi obiettivi generali, tra le quali gli interventi programmati per la razionalizzazione e l’equità del sistema fiscale e il potenziamento del sistema degli ammortizzatori sociali.

Si tratta di un insieme di azioni ed interventi finalizzati non solo al recupero degli effetti negativi generati dalla pandemia ma anche a sviluppare e modernizzare il sistema Paese, dotandolo degli strumenti necessari per affrontare le sfide ambientali, tecnologiche e sociali di oggi e di domani.

In questo contesto le città, che secondo un report della Corte dei Conti negli ultimi

anni sono state le realizzatrici di quasi la metà degli investimenti pubblici italiani, saranno chiamate ad assumere un ruolo primario nell’attuazione del piano.

Per meglio comprenderne le opportunità ed i potenziali rischi bisogna tener conto del momento storico politico della sua genesi e le linee essenziali che ne hanno governato la stesura. A causa della criticità del periodo pandemico e dei tempi molto ristretti, il PNRR è stato elaborato senza un ampio confronto con le organizzazioni sociali e del lavoro e, soprattutto, con gli enti locali.

Per renderlo flessibile e pronto all’impatto con la realtà è stato strutturato per settori in 6 missioni: 1. Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura - 40,29 miliardi; 2. Rivoluzione verde e transizione ecologica - 59,46 miliardi; 3. Infrastrutture per una mobilità sostenibile - 25,40 miliardi; 4. Istruzione e ricerca - 30,88 miliardi; 5. Inclusione e coesione - 19,85 miliardi; 6. Salute - 15,63 miliardi, a loro volta articolate in 16 componenti e 187 linee di investimento.

Uno dei suoi punti critici è rappresentato dalla mancanza di una ricerca e di un’analisi preventiva, fatta sul campo e non a tavolino, dei bisogni, delle potenzialità e delle dotazioni territoriali, senza il coinvolgimento preventivo degli enti locali: i comuni sono chiamati a realizzare i progetti previsti nel proprio territorio solo al termine dell’articolato processo di allocazione degli investimenti.

Invero, le cinque modalità di definizione dei progetti beneficiari di copertura economica si basano su progetti individuati preventivamente direttamente nel PNRR, come ad esempio i “Progetti per la Cultura” che sono stati previsti e programmati a livello nazionale. Assegnati con piani di riparto, non sempre motivati, principalmente alle diverse regioni che sono state incaricate di selezionarli nel loro territorio. Compito al quale hanno atteso attraverso bandi competitivi, per circa il 45% totale, dedicati principalmente agli enti locali, senza tenere conto che essi, negli anni, in particolare quelli medio piccoli, si sono progressivamente impoveriti di personale e competenze tecniche, per cui anche queste misure sono state definite e progettate al loro esterno.

Alle tre modalità su menzionate vanno aggiunte le “misure a sportello” e gli “appalti diretti”, anche essi condizionati a progetti “cantierabili” e a criteri di assegnazione lineari e non specifici.

È un metodo che, pur se giustificato dall'emergenza, deve fare i conti con la realtà: i comuni che negli ultimi cinque anni hanno realizzato mediamente 10 miliardi annui di investimento, dovrebbero progettare e realizzare, secondo le stime dell'Ufficio Parlamentare di Bilancio, interventi per 70 miliardi entro il 2026, avendo riguardo di tutte le 6 missioni con particolare focus su mobilità sostenibile, rigenerazione urbana, qualità dell'abitare, cultura, trasporto pubblico di massa e tutela del territorio.

Sono nodi che stanno venendo al pettine, anche per iniziativa del nuovo Governo, che ha avviato un confronto con l'Ue per modificare e integrare il piano in corso.

Pur con queste riserve, bisogna evitare di ritardare gli interventi per fatti non rilevanti o di metodo, e tenere nel giusto conto che siamo in presenza di una svolta storica non solo per l'entità dei finanziamenti, ma anche per le necessarie riforme che abiliteranno l'erogazione dei fondi e per il ruolo che gli enti locali sono chiamati a svolgere nell'attuazione dei progetti.

Guardando a Milano tutto ciò significa attuare circa 1 miliardo di euro di progetti ottenuti attraverso candidature a bandi e assegnazioni, nello specifico:

- 772,64 milioni di euro dal PNRR suddivisi tra missione 1, missione 2, missione 4, missione 5;
- 111,07 milioni di euro dal Fondo Nazionale Complementare.

A queste fonti di finanziamento si aggiungono gli 81,9 milioni di euro del programma React-Eu, che assegna risorse supplementari derivanti dal bilancio UE 2021-2027, allo scopo di promuovere il superamento degli effetti negativi della crisi sanitaria sull'economia, sull'occupazione e sui sistemi sociali nelle regioni colpite dalla pandemia di COVID-19 e favorire, al contempo, la transizione verde, digitale e resiliente di economia e società; 129 milioni

di euro destinati alla città di Milano dal fondo istituito dal Governo con il Decreto Aiuti (DL n. 50 del 17 maggio 2022) su una dotazione complessiva di 665 milioni di euro destinati alle grandi città penalizzate dalla distribuzione dei fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Al di là della componente economica, l'amministrazione comunale ha inteso superare l'impostazione settoriale del PNRR per premiare la dimensione territoriale degli investimenti con una visione organica che comprende le dotazioni attuali e i finanziamenti autonomi già previsti per lo sviluppo della città.

Con il bilancio di previsione 2022, Milano è stata candidata nel programma di Recovery Fund con un proprio progetto, ossia un progetto di Città Europea.

In coerenza con questa visione organica il piano di investimenti previsto nel bilancio di previsione richiama i 5 obiettivi strategici (OS) UE 2021-2027:

- **OS1** un'Europa, e quindi una Milano più intelligente attraverso la promozione di una trasformazione economica intelligente ed innovativa e che abbia le sue radici nella cultura. Per la città significano: il finanziamento di 102 milioni di euro della BEIC (Biblioteca Europea di Informazione e Cultura), un'opera ambiziosa e affascinante che sorgerà nell'area di Porta Vittoria, circondata dal verde di un nuovo parco urbano, in cui nascerà un polo culturale aperto ai cittadini, alla collaborazione con le maggiori realtà della ricerca cittadine e proiettato al confronto e alla produzione culturale in accordo con l'intero spazio Europeo;
- **OS2** un'Europa, e quindi una Milano più verde e a basse emissioni di carbonio per cui è stato previsto, ad esempio, l'acquisto di 350 bus elettrici (per complessivi 250 milioni di euro) per l'elettrificazione del trasporto pubblico su gomma e la sostituzione 100% delle caldaie a gasolio in tutti edifici pubblici;
- **OS3** un'Europa, e quindi una Milano più connessa attraverso il rafforzamento della



mobilità e della connettività regionale per cui sono state previste nuove metrotranvie per un totale di 317 milioni di euro di finanziamento (Realizzazione Metrotranvia NORD sulla tratta Niguarda – Cascina –

Gobba; Metrotranvia 7 Bausan – Villapizzone) ed il prolungamento delle linee metropolitane (M1 fino a Baggio-Olmi-Valsesia; M3 gialla fino a Paullo e della tratta M4 blu da Linate a Segrate).

In un'ottica di mobilità sostenibile è previsto il rafforzamento della mobilità ciclistica e il miglioramento delle condizioni di ciclabilità cittadina con ulteriori 70 km nuovi di piste ciclabili entro il 2025. Inoltre, verrà integrato il parco mezzi con la fornitura di 14 tram bidirezionali e 10 nuovi filobus (63 mln circa di euro);

• **OS4** un'Europa, e quindi una Milano più sociale e giusta attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali. Per il raggiungimento di questo obiettivo, tra i tanti progetti finanziati dal PNRR, emerge senza dubbio il Progetto PINQUA (Programma Innovativo per la Qualità dell'Abitare). Un intervento di riqualificazione edilizia che si compone di ben 13 interventi per un totale di 130 milioni di euro di finanziamenti. Tra i 13 interventi vi è la proposta di intervento che contribuisce a riqualificare i quartieri Lorenteggio, Giambellino, San Siro e Niguarda.

Le finalità del progetto riguardano la rigenerazione del tessuto abitativo di quartieri connotati da profili di disagio abitativo e socioeconomico, la riqualificazione e la riorganizzazione del patrimonio edilizio esistente destinato all'edilizia residenziale sociale con una capillare trasformazione della rete di spazi pubblici. Una trasformazione del tessuto urbano e dei quartieri della città di Milano;

• **OS5** un'Europa, e quindi una Milano più vicina ai cittadini, attraverso lo sviluppo sostenibile e integrato delle aree urbane, rurali e costiere mediante servizi locali. Milano sarà sempre più concentrata nella crescita e nello sviluppo del suo territorio rinsaldando con più forza il suo rapporto con l'insieme dei suoi quartieri, delle sue comunità, come previsto dalla dimensione della città a 15 minuti. L'idea base della città a 15 minuti è quella

in cui ogni cittadino ha la possibilità di avere ciò di cui ha bisogno a breve distanza da casa. Questo obiettivo trova risposta anche attraverso i progetti finanziati dal PNRR che riguardano le case e ospedali di comunità progettate in collaborazione con Regione ed ATS; investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale (20 mln di euro); sostegno alle persone vulnerabili e con disabilità (4,5 mln circa di euro); Piano per asili nido e scuole dell'infanzia (5 mln circa di euro); Piano di messa in sicurezza e riqualificazione dell'edilizia scolastica (60 mln di euro).

Infine, la grande sfida della digitalizzazione. Grazie al PNRR, il Comune di Milano, ad ora, ha ottenuto il finanziamento di 7 interventi per un totale di 15,8 milioni di euro. Tra i progetti finanziati, il progetto pilota *Mobility as a service* (MAAS) e *Living Lab* (7+3 mln sui 15 totali). *Mobility as a service* mira a promuovere la digitalizzazione del trasporto locale per fornire ai cittadini un'esperienza di mobilità integrata dalla pianificazione del viaggio ai pagamenti, mentre *Living Lab* mira ad un sistema che integra processi di ricerca e innovazione in condizioni reali: si tratta di una sperimentazione operativa su linee di trasporto pubblico già attive per favorire lo sviluppo di nuovi servizi al cittadino. Il valore finanziato di questo progetto è pari a 10 milioni di euro circa.

Al fine di valutare l'impatto socioeconomico complessivo delle iniziative progettuali del Comune di Milano finanziate con fondi europei e nazionali, si è ritenuto utile condurre un'analisi svolta su un *plateau* di progetti. Questo gruppo di iniziative include progetti presentati ai fini del NextGenEU, a valere quindi sul PNRR, sul React-EU e sul Fondo Complementare, ma anche interventi in attesa di scorrimento graduatoria e progetti da realizzarsi grazie ai fondi stanziati dal Decreto Aiuti.

L'analisi, condotta sulla base di specifici assunti metodologici, ha portato a stimare un valore aggiunto complessivo generato dai progetti di 1,09 miliardi di euro (che comprende finanziamenti confermati per PNRR, Fondo Complementare, React-EU e Decreto Aiuti) e circa 17.000 unità lavorative annue impiegate

per la loro realizzazione.

Nonostante il dato di impatto positivo, come anticipato, occorre porre l'attenzione su due aspetti non trascurabili legati agli investimenti programmati e finanziati attraverso il PNRR e le altre fonti di finanziamento. Il primo aspetto è legato alle tempistiche di realizzazione dei progetti (entro il 2026). I tempi si riferiscono, in particolare, alle scadenze intermedie previste dai Bandi (in alcune occasioni non dettate da *milestone* europee ma da scelte proprie del Ministero competente), che determinano effettive difficoltà realizzative, tenendo presente la situazione contingente venutasi a generare con la crisi energetica ed il conseguente incremento dei prezzi.

Inoltre, il rispetto dei tempi può indurre ad un abbassamento della qualità progettuale e a conseguenti difficoltà e ricadute nelle successive fasi attuative e gestionali.

È, quindi, fondamentale, porre l'accento

su due fattori chiave per il successo degli interventi, ovvero la coerenza dei progetti e la tempestività con cui verranno attuati. Il secondo e strategico aspetto è legato all'impatto che gli investimenti, finanziati con i fondi europei e nazionali, avranno prospetticamente sulla parte corrente del Bilancio nei prossimi anni per la copertura dei costi di gestione degli interventi realizzati, in specie quelli diretti al prolungamento delle linee metropolitane. Tali opere sono finanziate con fondi del PNRR, quindi non incidono direttamente sulle casse del Comune, ma i relativi costi di gestione determinano un'incidenza indiretta sulla spesa di parte corrente, con cui le amministrazioni saranno chiamate a fare i conti per la ricerca degli equilibri di bilancio.



EMMANUEL CONTE

È Assessore al Bilancio e Patrimonio Immobiliare del Comune di Milano. Classe 1979, laurea in Economia Politica all'Università Bocconi, nel 2005 è entrato a far parte del Team di Corporate Sales di Caboto (GruppoIntesa) e, dopo la fusione di Banca Intesa con Banca Sanpaolo-Imi, ha proseguito la sua attività in Banca Imi, occupandosi di gestione del rischio multi-asset class per la clientela corporate del gruppo. Ha collaborato con *Il Sole 24Ore*, AssiomForex e Borsa Italiana. Nel 2016 è stato eletto consigliere comunale, ricoprendo il ruolo di Presidente della Commissione Bilancio dell'amministrazione municipale milanese.

Dalle *smart cities* alla trasformazione digitale

di Luigi Mundula

Noi tutti vorremmo vivere in un mondo, più unito, più intelligente e rispettoso dell'ambiente, che si avvalga di tutto ciò che la tecnologia moderna ha da offrire: risorse della scuola disponibili da remoto per gli studenti, servizi sanitari più consoni per i pensionati, piste ciclabili sicure e capillari per i pendolari e una banda larga veloce e diffusa per i lavoratori a domicilio.

Appare evidente come l'innovazione giochi un ruolo determinante nel raggiungere questi obiettivi, tanto che negli ultimi 40 anni, innovazione e sviluppo delle città e del territorio sono stati collegati in modi diversi. Tra le principali teorie, si possono ricordare il distretto industriale della Terza Italia (Bagnasco, 1977), i cluster industriali (Porter, 1990), i parchi scientifici e tecnologici (400 casi solo in Europa) e i cosiddetti tecnopoli. L'innovazione, in tutti questi casi, è generata principalmente da tre fattori: concentrazione di aree di competenza; creazione di reti di cooperazione tra i membri; presenza di catalizzatori che facilitano la combinazione di diverse competenze e unità.

Più recentemente, a seguito della teoria dei sistemi di innovazione (nazionale, regionale e locale), l'enfasi è stata posta sugli effetti macroeconomici della diffusione tecnologica all'interno della società e sulle dimensioni locali della crescita. Sebbene infatti le nuove conoscenze siano disponibili su scala globale, i processi di innovazione sono attuati a livello locale perché solo in un'area territoriale ristretta

le collaborazioni tra individui sono più efficaci. È così che è quindi possibile la creazione, l'ibridazione e la diffusione di conoscenze e tecnologie dal mondo della ricerca scientifica ai settori della produzione e dei servizi.

A causa della graduale de-materializzazione delle infrastrutture, della progressiva digitalizzazione dell'innovazione, delle nuove forme di apprendimento *online* e dell'avvento di tecnologie sempre più virtuali, è emerso un nuovo approccio che collega l'innovazione alla gestione della conoscenza e dell'informazione della società, la cosiddetta regione intelligente, in cui la presenza di sistemi di innovazione si combina con infrastrutture informatiche e servizi di innovazione digitale. In questo contesto sono stati sviluppati il modello della tripla elica (Etzkowitz e Lydesdorff, 2000) e il modello delle tre T (Tecnologia, Talento e Tolleranza) di Florida (2002). Il primo modello identifica il rapporto università-industria-governo come un complesso di sfere istituzionali interdipendenti che si sovrappongono e si completano a vicenda lungo il processo che porta all'innovazione. Il secondo modello mostra che l'offerta di tecnologia e di persone di talento non è sufficiente per l'innovazione e la crescita senza essere combinata con una quantità significativa di tolleranza (la coesione sociale).

Ci sono poi studi (Glaeser e Redlick, 2009) che si sono focalizzati sul ruolo del capitale sociale (cioè la creatività) quale motore dell'innovazione e della crescita e che hanno conseguentemente



evidenziato come il modello tradizionale di innovazione, l'innovazione chiusa (cioè sviluppata all'interno dei laboratori e delle società), non sia più sufficiente per garantire la sopravvivenza delle aziende nell'arena della

competitività globale. Si è affacciato quindi un nuovo approccio, l'innovazione aperta (West et al., 2006), che afferma che le imprese possono e debbono fare ricorso a idee esterne, così come a quelle interne, ed accedere con percorsi interni ed esterni ai mercati se vogliono progredire nelle loro competenze tecnologiche.

In altre parole, le imprese devono affidarsi ad un modello di innovazione che non tenga conto solo delle idee e delle risorse interne, ma anche di strumenti e competenze provenienti dall'esterno, in particolare da startup, università, istituti di ricerca, consulenti e aziende non concorrenti. Allo stesso modo le imprese non devono più solo ragionare in termini di sfruttamento interno delle idee, ma devono tenere in considerazione anche percorsi verso il mercato esterni ai propri confini o alternativi al proprio modello di business. Promuovere le relazioni tra attività imprenditoriali e istituzioni locali può quindi favorire il vantaggio competitivo di una città che, come sottolineato da Porter (2001), non risiede solo nelle dotazioni di capitale (naturale, sociale, tecnico, fisico, finanziario), ma anche nelle modalità di utilizzo dei fattori produttivi e nella caratterizzazione delle organizzazioni sociali e politiche.

È in questo quadro che Giffinger et al. (2007) hanno definito una *smart city* come:

«Una città che funziona bene in modo lungimirante ..., costruita sulla combinazione "intelligente" di dotazioni e attività di cittadini autodecisi, indipendenti e consapevoli».

Identificando sei dimensioni o caratteristiche – Economia, Persone, Governance, Mobilità, Ambiente e Qualità della vita – questa definizione, per la prima volta, sottolinea la relazione tra le risorse della città e la capacità di combinarle in modo efficiente secondo l'ipotesi del comportamento massimizzante dell'imprenditore e permette di classificare le

città in base al loro livello di *smartness*. Questa classificazione è diventata un importante punto di riferimento per la politica europea e per il successivo dibattito sulle *smart city*, anche se, per stessa ammissione di Giffinger et al. (2010), presenta una serie di limiti. Il dibattito sulle *smart cities*, che vede l'ingresso anche nell'agenda politica nel 2009 (con il Piano per la tecnologia strategica per l'energia – SET Plan), ha poi seguito fino a oggi un percorso piuttosto variegato basato su due approcci principali.

Il primo approccio sottolinea come il concetto di *smart city* sia basato su un modello *business-based*, dove una città diventa *smart* nel momento in cui mette in pratica soluzioni di tecnologia avanzata sviluppate da società high tech (la cosiddetta *corporate smart city*), favorendo così l'innovazione urbana e la ricerca e sviluppo nel campo delle ICT (*Information and Communication Technology*). Il secondo approccio, invece, è basato su una visione più olistica dove le città diventano *smart* se le amministrazioni locali riescono a dare la stessa importanza a fattori tecnologici e non tecnologici.

Il concetto di *smart city* viene, quindi, ampliato e, oltre al risparmio energetico e uso efficiente delle risorse, si passa a un concetto che include differenti aspetti come la qualità della vita, l'ambiente, il trasporto eccetera. Tale impostazione nasce dalla consapevolezza che sono necessari differenti ingredienti per rendere efficace una strategia di sviluppo urbano, e la semplice dotazione dell'ICT non è sufficiente per garantire uno sviluppo (economico, sociale e ambientale) di lungo periodo di una città.

In questo quadro, apparentemente dicotomico, le definizioni su cosa sia una *smart city* sono particolarmente numerose e con molte differenze (una ricerca dell'International Telecommunication Union – ITU del 2016 ne ha contato oltre centoventi), cui però si contrappongono solamente poco più di venti indici, elaborati da istituzioni nazionali e internazionali, università e società di consulenza, che calcolano la *smartness* nella sua interezza, o nelle sue declinazioni, su un più o meno esteso campione di città, europeo e/o mondiale, e che si completa con un *ranking* delle stesse città considerate.

Il raggiungimento di una definizione comune non è una questione legata solamente ai voli pindarici dei ricercatori o alla smania quantificatoria degli statistici ma si lega, più prosaicamente, al come e dove utilizzare i fondi pubblici utilizzati per rendere una città (più) *smart*. Trovare una definizione condivisa implica, infatti, trovare anche una misura condivisa del fenomeno in esame e quest'ultima è necessaria per capire se gli investimenti che intendo fare sono utili al raggiungimento dell'obiettivo prefissato. Se non posso misurare il fenomeno, l'attribuzione di fondi si baserà su criteri puramente soggettivi, nel migliore dei casi, se non clientelari, nel peggiore.

Nonostante questa indeterminatezza l'idea della *smart city* ha guadagnato consenso nell'agenda politica ed industriale ed è diventata una delle questioni centrali attorno cui si stanno articolando e si articoleranno gli sforzi di pianificazione non solo delle principali città italiane ed europee, ma anche di molte altre forme di aggregazione territoriale. Questa tendenza si sta già concretizzando in una moltitudine di iniziative volte a trasformare la vita di milioni di persone, a partire da progetti semplici che migliorano l'accesso digitale ai servizi pubblici (come ad esempio l'uso di telefoni cellulari o *smart phone* per fruire di una vasta gamma di beni e servizi), fino a infrastrutture innovative per riciclare le acque reflue o per il riscaldamento.

Tuttavia prima ancora di essere un insieme di soluzioni tecnologiche, la *smart city* è sia il prodotto di bisogni sociali emergenti su scala urbana, sia la concreta manifestazione della necessità di una nuova generazione di politiche per l'innovazione riguardanti i diversi livelli delle nostre amministrazioni.

L'idea di fondo è che la grande capacità di connessione ed elaborazione di informazione offerta dalle tecnologie ICT possa contribuire a costruire un modello di collettività molto più cooperativa che in passato, e per questo più "abile", cioè in grado di perseguire soluzioni più efficienti, più competitive e più inclusive.

Questa idea sottintende però una modifica

radicale di abitudini spesso consolidate, la rimozione delle barriere tra ruoli e responsabilità – la "mentalità silos" – che porta le persone a dire: "io sono il responsabile del settore dei trasporti e mi occupo quindi solo di mezzi di trasporto".

La sfida è di coniugare in un unico modello urbano tutela dell'ambiente, efficienza energetica e sostenibilità economica, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita delle persone che vi abitano e creare nuovi servizi per i cittadini e per le Pubbliche Amministrazioni, il tutto riflettendo le diverse esigenze della popolazione senza imporre una struttura generale.

Bisogna conoscere i modelli comportamentali dei gruppi sociali che costituiscono i centri urbani per definire soluzioni "tailor made" e non standardizzate.

È importante cioè che le città siano intelligenti (*smart*) non di per sé ma per le persone che le vivono, avendo come obiettivo primario quello di elevare e rendere più diffuso il benessere essenziale dei suoi abitanti.

Ma in un momento caratterizzato da pressioni senza precedenti sia sulle finanze pubbliche sia sui paesaggi urbani, come possono raggiungere le nostre città una tale "intelligenza" per i propri cittadini? Come devono essere costituiti i partenariati tra le autorità locali e il settore privato per lavorare in modo efficace, o in altri termini in che modo le istituzioni devono innovarsi al fine di rendere le città più intelligenti? E queste trasformazioni possono essere fatte nel breve periodo con piccoli spostamenti incrementali, o possono essere realizzati solo attraverso una visione strategica a lungo termine?

La risposta a tali quesiti non è univoca poiché l'idea della *smart city* contiene in sé molte visioni, spesso concorrenti, che vedono l'aggettivo *smart* associato ad una moltitudine di tematiche, quali: salute, partecipazione, lavoro, modalità costruttive, turismo, gestione e misurazione dell'energia e molto altro ancora.

Nel mondo industriale, ad esempio, la



smart city è crescentemente percepita come un effettivo spazio per un nuovo sviluppo economico. Allo stesso tempo appare come spazio di sviluppo che può esaltare anche la competitività dei territori

nell'esplicitare il loro potenziale nel rispetto dei principi etici sottesi al miglioramento diffuso delle condizioni di partenza dei contesti locali. Secondo questa visione le tecnologie sono un fattore diffusamente abilitante che consente di porre l'accento anche sui termini di sostenibilità ambientale e coesione sociale.

La ricerca e l'innovazione attorno all'idea della *smart city* mirano alla distribuzione diffusa e all'accesso di nuovi sistemi intelligenti per i servizi di base, a cui possa conseguire, in via sistematica, un reale innalzamento del livello di benessere nelle aree urbane. Esso può andare oggi a interessare direttamente circa il 60% della popolazione mondiale, con una crescita tendenziale fino al 75%. Tuttavia, la complessità di tali aree rende questo processo molto impegnativo, pur essendo strategico.

Il concetto di *smartness*, così prospettato, poggia principalmente su alcuni pilastri, che includono la concezione di nuovi sistemi complessi in grado di fornire ampio accesso ai servizi di base, lo sviluppo e la valorizzazione delle diverse nuove tecnologie che possono supportare tale evoluzione sistemica, lo sfruttamento di ICT per consentire collegamenti sistemici, l'integrazione di intelligenza artificiale entro un sistema distribuito a rete, ma soprattutto un approccio multidisciplinare nella formazione e nella ricerca.

Quest'ultima è sempre più spinta a riflettere su nuovi modelli di sviluppo, che siano in grado di guidare le trasformazioni continue e veloci della società moderna, modelli socio-economici che privilegiano avanzamenti verso un reale e diffuso benessere non solo dell'uomo ma dell'intero ecosistema terrestre. In tal senso il concetto si amplia e bisogna parlare di trasformazione digitale e dell'effetto delle innovazioni tecnologiche sulla qualità della vita umana, il cui miglioramento deve quindi essere

individualmente e socialmente percepibile in modo ampio entro il proprio contesto socio-territoriale. Ciò deve tener conto dei requisiti ambientali, economici, sociali, culturali, che sono necessari per la sostenibilità e l'efficacia dello sviluppo prospettato nel territorio che, seppur "locale", è inserito ed interoperante in un contesto globale. La trasformazione digitale è quindi un vero e proprio cambiamento di senso orientata al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile (Epifani, 2020).

Una volta che questa sia stata riconosciuta e condivisa come condizione più che come obiettivo principale, e che quindi sia stata posta come principio su cui fondare le azioni, è necessario allora concentrare gli sforzi innanzitutto nel far crescere e maturare la consapevolezza comune. È necessario alimentare incisivamente e diffusamente un conforme sviluppo socio-culturale oltre stimolare e tradurre in azione la capacità di innovare delle amministrazioni, in modo da riuscire a indurre cortocircuiti di azioni economicamente sostenibili e vantaggiose.

È necessario essere attori con continuità e rapidità nei processi di innovazione facendo attenzione a non restringere la linea portante del processo ai soli fattori economici, come è evidente da quelle realtà molto rapide e dinamiche in termini di sviluppo economico e produttivo ma carenti di quel capitale sociale che rende effettivi nella direzione di accrescere il benessere essenziale diffuso. In questi contesti esiste un potenziale produttivo finanziario tale da mettere in piedi velocemente nuovi isolati di città tecnologicamente avanzati, ma che non si traduce nel miglioramento del benessere della popolazione.

Il problema è dare sempre più sostanza e non solo immagine alle azioni, creando un "ecosistema intelligente" che comprenda azioni rivolte sia alla componente materiale che immateriale. In questa direzione sono vitali piani territoriali strategici (di medio termine), necessari per mettere a sistema, in un quadro di coerenza, le diverse azioni e interventi orientati a guidare le trasformazioni socio-culturali necessarie a promuovere la consapevolezza della società locale, la motivazione e la partecipazione

costruttiva, all'interno di processi di innovazione.

La componente sociale proattiva deve infatti essere considerata come un fattore determinante per consentire lo sviluppo

economico, sociale, culturale dell'intero territorio più che delle sole città.



Bibliografia

Bagnasco, A., *Tre Italie*, Bologna, Il Mulino, 1977.

Epifani, S., *Perché la sostenibilità non può fare a meno della trasformazione digitale*, Digital Transformation Institute, Roma, 2020.

Etzkowitz, H. e Leydesdorff, L., *The dynamics of innovation: From National Systems and Mode 2 to a Triple Helix of university-industry-government relations*, Research Policy, 2000. Florida, R., *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York, Basic Books, 2002.

Giffinger, R. e Haindlmaier, G., "Smart cities ranking: an effective instrument for the positioning of the cities?", *ACE: Architecture, City and Environment*, 4(12), 2010, pp. 7-26.

Giffinger R., Fertner C., Kramar H., Kalasek R., Pichler-Milanović N., Meijers E., "Smart cities. Ranking of European medium-sized cities", Centre of Regional Science of Vienna, 2007.

Glaeser, E. L. e Redlick, C., "Social capital and urban growth", *International Regional Science Review*, 32(3), 2009, pp. 264-299. ITU, *Measuring the Information Society Report*, International Telecommunication Union, Ginevra, 2016.

Porter, M. E., *The Competitive Advantage of Nations*, Free Press, New York, 1990 Porter, M. E., "Regions and the New Economics of Competition", in Scott, A., *Global City Regions*, Oxford University Press, 2001, pp. 139-152.

West J., Chesbrough H., Vanhaverbeke, W., *Open Innovation: Researching a New Paradigm*, Oxford University Press, 2006.

LUIGI MUNDULA

Classe 1972, è professore Associato all'Università per stranieri di Perugia e Presidente del CdL MICO (Made In Italy, Cibo e Ospitalità) nello stesso Ateneo. Ingegnere, PhD in Urban planning, Master in Economia, la sua attività di ricerca si inserisce nell'alveo degli studi di geografia economica con particolare riferimento alle politiche di sviluppo economico-territoriale. È stato coordinatore dell'Osservatorio Smart City (Comune di Roma e Società Geografica Italiana) e referente scientifico-metodologico di numerosi piani strategici in tutta Italia. Direttore della International Smart Cities School, fondatore del Tomorrow's City Lab e Membro del Comitato Scientifico della Fondazione per la Sostenibilità Digitale di Roma, si definisce un bridge-builder.

L'housing sociale per uno sviluppo equilibrato ed inclusivo delle città

di **Giordana Ferri e Sergio Urbani**

La relazione tra la città e la casa è indissolubile: come sappiamo bene la città è costituita in buona parte da abitazioni, differentemente diffuse tra il centro e la periferia. La densità e la ricchezza dell'offerta abitativa caratterizzano e distinguono le diverse parti della città e contribuiscono, al di là della collocazione geografica e geometrica, a farci percepire un'area come periferica piuttosto che centrale.

La questione della casa rappresenta sicuramente una delle criticità nello sviluppo delle città: più una città diviene attrattiva e vivace, più si riduce l'accessibilità alla residenza delle fasce di popolazione con redditi medio bassi. Più l'insediamento urbano perde questa fascia di popolazione, alla quale appartengono i giovani, le famiglie di nuova formazione e tutti coloro che la città la fanno funzionare e la vivono con maggiore intensità, più si attiva una spirale viziosa per cui la città diventa in un certo senso vittima del suo successo, teatro di disuguaglianze sempre più profonde e, nel lungo termine, anche meno attrattiva¹. Pensiamo ad esempio alle aree centrali e più costose della città, luoghi dell'economia e dello scambio, dove il lavoro

e il commercio si concentrano e attorno ai quali si condensano a caduta attività e funzioni che formano la complessità dell'urbano. In questi luoghi le abitazioni sono poche, spesso di grandi dimensioni, sovente abitate da poche persone e per di più con discontinuità. Queste parti della città, che fino a poco tempo fa consideravamo stabili nella loro attrattività, iniziamo oggi a vederle in modo diverso, ci sembrano più fragili; se le persone usano meno l'ufficio per lavorare, come sta accadendo, se i pochi residenti si spostano perché hanno meno motivi per stare permanentemente in città, i negozi chiudono e intere aree si spengono, la zona diventa inospitale in molte ore del giorno e a volte anche insicura. In una città come Londra questo fenomeno di decadimento di parti pregiate della città si sta già verificando, almeno da due decenni. La società e l'innovazione del secolo scorso sono state dominate da un'idea di efficienza basata su due principi: *specializzazione* ed *economia di scala*. In nome dell'efficienza, alcuni settori della città si sono dunque specializzati: quelli in cui lavori, quelli in cui ti diverti, quelli in cui studi, quelli in cui torni a dormire.

[1] Normalmente si usa questo termine per definire il successo di una città in relazione alla sua capacità di stimolare l'attenzione di investitori, *trend setter* e ricchezza in genere. In questo testo si intende questo termine in un senso più ampio e meno effimero, cioè come la capacità di una città di rimanere attraente nel lungo termine, di essere capace di trattenere, in modo permanente, inclusivo e profondo, tutti coloro che sono stati attirati dalle opportunità lavorative e culturali proposte. Per farlo è necessario appunto offrire anche una qualità della vita alta in termini di servizi e accessibilità.



La crisi del commercio e la rivoluzione nel mondo del lavoro che l'emergenza sanitaria ha accelerato, ci hanno fatto capire quanto questo modello urbano sia debole e come processi come questi possano trasformare

radicalmente e rapidamente le nostre città, sia nel bene che nel male.

L'esatto contrario di quello che avviene nelle zone centrali si verifica nelle zone cosiddette periferiche, nelle quali la concentrazione di funzioni esclusivamente residenziali e la poca densità rappresentano un forte limite allo sviluppo di quel tessuto urbano e sociale che nell'idea di tutti rappresenta appunto la città "vivibile" e accogliente. A differenza che per il centro, le nuove modalità lavorative possono rappresentare per la periferia l'occasione per divenire una parte di città viva; la possibilità di accogliere anche funzioni lavorative, seppur non continuative, può infatti costituire lo stimolo per la crescita e la sopravvivenza di molte altre attività che, grazie alla maggiore presenza di persone, più facilmente potranno insediarsi in questa parte della città. Questi rappresentati sono due modi di essere della città che appunto chiamiamo centro e periferia. Esiste poi una terza città che sta tra il centro e la periferia che è quella alla quale guardiamo con maggiore interesse, e cioè la città intermedia, caratterizzata da un tessuto principalmente compatto, nel quale sono presenti tutte le funzioni in modo bilanciato, luoghi vivi sia di giorno che di notte, capaci di offrire contemporaneamente la dimensione urbana e quella di quartiere e, soprattutto, nella quale ancora vivono classi sociali differenti. È una parte di città che proprio per la sua dinamicità è sempre in bilico; si potrebbe dire che quando è all'apice della propria capacità di offrire un'ottima qualità della vita è anche a un passo dal diventare esclusiva ed espulsiva. La città intermedia può rappresentare un modello, ma anche in questo caso è difficile capire come uscire dalla tenaglia del circolo vizioso: se si continua a mantenere e ad alimentare la

sua "prestazionalità", contemporaneamente si dà avvio ad un pericoloso processo di gentrificazione. Questo problema richiede ovviamente una riflessione profonda e articolata su più livelli e attraverso diverse discipline; ma concediamoci qui la possibilità di sottolineare come la residenza e in particolare l'housing sociale possano, all'interno di una visione a lungo termine dello sviluppo della città, contrastare sia la gentrificazione delle aree più appetibili della città (centro) sia l'isolamento e la povertà delle aree meno attrattive (periferia).

Dobbiamo però qui fare un passo indietro, e descrivere cosa intendiamo per housing sociale. Quando si parla di housing sociale in Italia, generalmente e sinteticamente, s'intende una residenza in locazione a canoni calmierati e in vendita a canoni convenzionati, per lo più realizzata da privati, ma non solo. Questo tipo di offerta è compreso in ciò che tecnicamente viene chiamato Edilizia Residenziale Sociale. Si sottolinea in Italia perché nel resto d'Europa con il termine *social housing* si intende tutta l'offerta abitativa, sia a canoni e prezzi calmierati sia sociale, che risponde a bisogni specifici espressi da tutta quella parte di popolazione che non accede alle proposte del mercato. Si tratta di un'offerta abitativa molto articolata che comprende alloggi in locazione a diversi canoni, più o meno sussidiati dal pubblico, in grado di rispondere ai diversi livelli di bisogno, ma che include anche alloggi in vendita a canoni convenzionati o messi a disposizione attraverso formule di accompagnamento all'acquisto. Nella maggior parte dei paesi europei l'housing sociale si connota come un sistema regolato da una *governance* pubblica, più o meno accentuata, e costituito da un insieme di operatori pubblici e privati che sviluppa e gestisce gli immobili. Il partenariato pubblico-privato nell'ambito dell'offerta abitativa rappresenta, nel resto dell'Europa, non solo una modalità operativa comune ma l'opportunità di strutturare grandi progetti urbani e di rigenerare i *grands ensembles* di residenza sociale. Quest'accento al quadro europeo dell'housing sociale ci porta alla constatazione che in Italia, al contrario, esiste ancora una forte divisione tra l'intervento

esclusivamente pubblico, l'intervento privato e quello pubblico-privato, e di conseguenza anche una persistente separazione tra le tipologie d'offerta e i conseguenti destinatari. Questa distinzione condiziona ancora molto lo sviluppo equilibrato di intere parti della città: i quartieri esclusivamente di edilizia pubblica restano infatti periferici, separati dal resto della città (anche se alcuni collocati in zone geograficamente centrali), perché connotati da una destinazione residenziale univoca e da pochi servizi; mentre d'altra parte nelle aree dove la residenza è già connotata dalla *mixité* non si trovano ancora, come nel resto d'Europa, offerte residenziali a prezzi calmierati o sociali.

Negli ultimi vent'anni, faticosamente, il settore dell'housing sociale ha posto le basi per la costruzione di un sistema in grado di operare per rispondere a bisogni più ampi e in un'ottica di coordinamento e collaborazione tra i diversi attori.

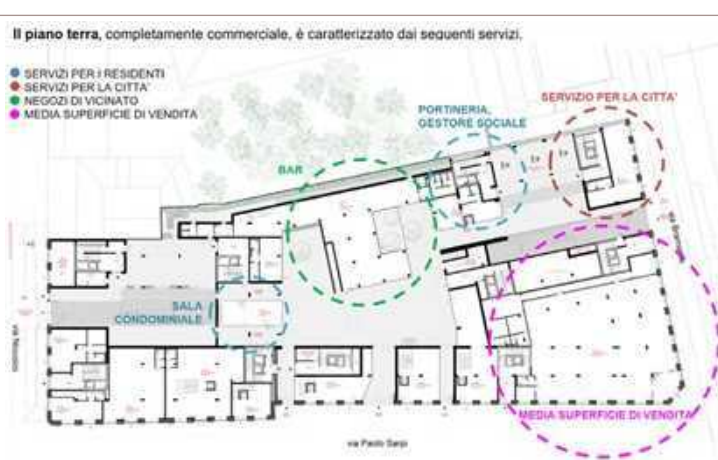
Per comprendere appieno il potenziale di questo sistema dobbiamo identificare i contenuti che accomunano gli interventi sviluppati da tutti gli attori, perché questa compagine è riconoscibile soprattutto per il tipo di progetti che promuove e per come li struttura.

Iniziamo con il rappresentare chi sono i soggetti appartenenti a questo sistema: per il pubblico, le Aziende casa e i Comuni; per il privato, le cooperative, i Fondi di social housing e le Fondazioni. Queste realtà, alcune delle quali operano da oltre un secolo, hanno nel

loro insieme contribuito – negli ultimi 20 anni – a far sviluppare un modo di fare housing sociale che non ha segnalato l'urgenza del tema della locazione, ma ha anche compiuto uno sforzo di innovazione dell'offerta e in generale ha proposto un'idea di città basata sulla *mixité* sia funzionale che sociale, superando fin dall'esordio a metà degli anni 2000 l'idea di città basata su zone di specializzazione funzionale.

Entrando nel merito dei contenuti, i progetti a cui si fa riferimento coordinano quasi sempre quattro diverse dimensioni del progetto: urbana, gestionale-sociale, architettonico-ambientale e, necessariamente, finanziaria.

Per la prima, quella urbana, si intende la capacità dell'intervento di agire ad una scala non solo architettonica, prevedendo ad esempio dotazioni, spazi e servizi aperti al quartiere, ma anche agendo in parti del territorio da riqualificare e valorizzare. L'inserimento di queste dotazioni introduce nell'intervento quella vitalità tipica del tessuto urbano consolidato che la sola residenza non è in grado di garantire. Spesso questi interventi agiscono da volano per il rilancio di alcune aree depresse e contemporaneamente, proponendo locazione calmierata a lungo termine, fungono da elemento riequilibratore nel limitare fenomeni di gentrificazione in aree già sviluppate.



Intervento di housing sociale in via Paolo Sarpi a Milano sviluppato dal Fondo CaGranda, gestito da investire sgr. Rendering e Planimetria generale Progetto e rendering studio Lavarra Barreca.

In questo senso, un contributo importante viene anche dalla seconda delle caratteristiche comuni che abbiamo individuato e cioè l'attenzione per il progetto gestionale-sociale, il quale si realizza nella ricerca della

mixité, sia funzionale che d'offerta abitativa (locazione a canoni calmierati, canone sociale, vendita convenzionata ed anche vendita libera) e nel progetto abitativo di tipo collaborativo. La *mixité* d'offerta e di funzione consente infatti di rispondere a più bisogni abitativi nello stesso intervento, integrando anche diverse componenti sociali. Questo rende in definitiva gli insediamenti più ricchi e più armoniosi, in grado di facilitare dinamiche di relazione e di collaborazione. La casa contemporanea è

modello, che ha tra i suoi antenati sicuramente l'esperienza della Società Umanitaria a Milano, si è ormai diffuso nell'ambito dell'housing sociale e, particolarmente a Milano dove gli interventi sono ormai molti, ha fatto da apripista anche all'offerta di mercato.

La terza dimensione, quella che abbiamo definito architettonico ambientale, riguarda proprio l'attenzione progettuale per l'innovazione degli spazi residenziali costituiti tanto dalla casa, quanto dagli spazi accessori; nonché un focus particolare sull'ottimizzazione degli spazi e sull'efficienza energetica. Ormai è un dato condiviso che non vi sia un necessario conflitto tra aspetti ambientali e sociali di un progetto: possono essere coltivati entrambi puntando all'eccellenza.

L'ultima dimensione è quella finanziaria: per poter realizzare interventi che comprendano



Borgo sostenibile (Milano), intervento sviluppato dal Fondo FIL, gestito da Redo sgr.. Planimetria generale, funzioni non residenziali. (Fonte immagine FHS)

il centro intorno a cui ruotano innumerevoli attività, private e non solo, e questo grazie soprattutto alla tecnologia, che dà la possibilità di scegliere, molto più che in passato, il luogo dove svolgere azioni di tipo diverso. Allo stesso tempo, l'aumento delle attività possibili all'interno dello spazio privato ha generato nuovi bisogni e nuove opportunità, definendo un'apertura della casa verso spazi e servizi condivisi, situati al di fuori del perimetro dell'abitazione. Da qui nasce quello che viene definito *abitare collaborativo*: si tratta infatti di interventi residenziali che oltre alla casa offrono spazi e servizi a disposizione dei residenti, i quali vengono inizialmente accompagnati nella gestione e nell'uso degli spazi comuni. Questo

una quantità consistente di alloggi in locazione a canoni calmierati, e talvolta anche alcune porzioni a canone sociale, è necessaria una pianificazione finanziaria articolata e a lungo termine seguita da una gestione dell'immobile che conservi nel tempo il valore dell'intervento e che mantenga la sostenibilità dell'operazione. Trattandosi di interventi che nella grande maggioranza dei casi non usufruiscono di risorse a fondo perduto – se non per piccole porzioni esclusivamente destinate ad un'offerta sociale – la sostenibilità dell'operazione è fondamentale per garantire il ritorno del danaro investito.

Analizziamo ora alcune esperienze per vedere come questi principi operativi sono stati concretamente attuati nel corso degli

ultimi vent'anni. Uno degli strumenti che sono stati strutturati per realizzare questi progetti è il fondo FIA, Fondo Investimenti per l'Abitare, istituito da CDPI Sgr.

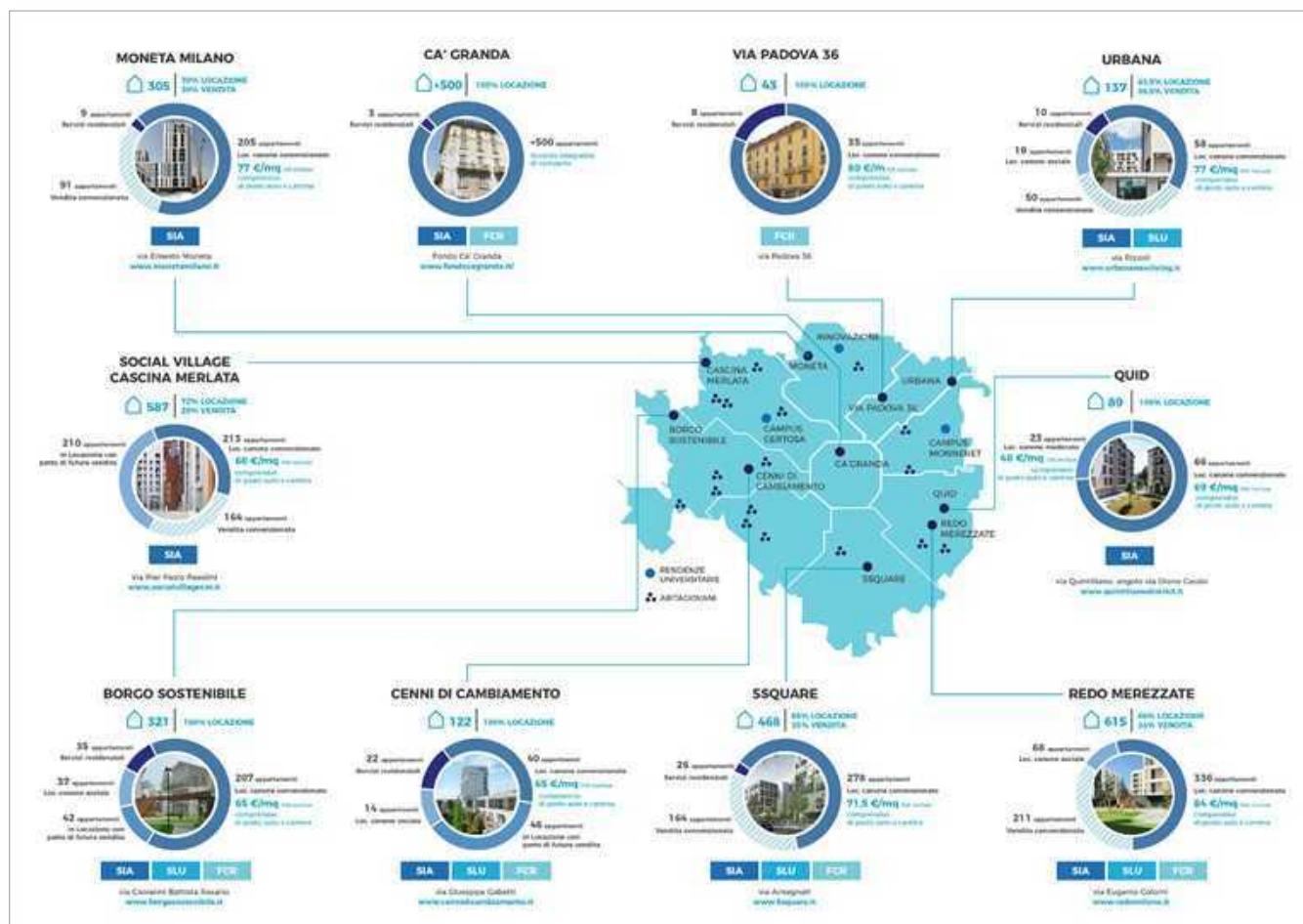
La Fondazione Cariplo ha affrontato per la prima volta il tema del disagio abitativo nel 2000, contribuendo alla realizzazione di progetti rivolti alle fasce più fragili della popolazione. Consapevole della limitatezza delle risorse disponibili per le erogazioni a fondo perduto, la Fondazione ha iniziato nel 2004 la sperimentazione di un modello basato sui principi della sostenibilità e dell'investimento responsabile e non a fondo perduto.

Nasce così FHS (Fondazione housing sociale), con la missione di sviluppare il progetto "Housing sociale" di Fondazione Cariplo.

Si è quindi individuato nel fondo immobiliare etico lo strumento più adatto per realizzare questo progetto in Italia, dando vita a un'iniziativa antesignana della finanza "d'impatto" oggi in forte sviluppo.

Il primo di questi fondi nasce in Lombardia nel 2007, gestito dall'attuale Redo Sgr Società Banefit. Nel 2009, a seguito del successo di questo primo fondo, viene attivato dallo Stato e dalla Cassa Depositi e Prestiti un sistema nazionale di fondi immobiliari denominato SIF (Sistema integrato di Fondi)².

La mappa di seguito mostra gli interventi di HS realizzati in Lombardia dai Fondi appartenenti al Sistema integrato dei Fondi.



Diagrammi tipologie di offerta abitativa negli interventi finanziati dal SIF a Milano. Fonte immagine FHS

[2] Il Sistema Integrato dei Fondi è oggi costituito da un fondo nazionale, il FIA appunto (Fondo Investimenti per l'Abitare), del valore di 2,028 miliardi di euro. Nel Fondo FIA confluiscono risorse della Cassa Depositi e Prestiti (1 miliardo), del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (140 milioni) e di altri investitori privati (gruppi bancari, assicurativi, ecc.) per 888 milioni. Il Fondo è gestito da CDP Investimenti Sgr S.p.A.



Sul territorio milanese operano in particolare il Fondo FIL³, il Fondo Immobiliare Ca'Granda⁴, il Fondo Residenze Social Housing⁵ e il Fondo Social Housing Cascina Merlata⁶. In

totale gli alloggi ad oggi realizzati sono: 5.670, di cui 3.576 in locazione a canone calmierato, cioè inferiore agli 90 euro/mq anno, di cui 248 a canone sociale assegnati direttamente dal Comune, 82 alloggi destinati a progetti sociali sostenuti da Fondazione Cariplo con ulteriori contributi a fondo perduto (concessi a Enti del Terzo Settore) e il rimanente in vendita convenzionata.

Grazie a queste esperienze, riusciamo oggi ad intravedere con chiarezza l'emergere di un possibile sistema che ha consolidato negli anni queste prassi e ne ha potuto esplorare l'efficacia. Un sistema pubblico-privato che è stato in grado di realizzare, attraverso l'housing sociale, progetti capaci di rigenerare intere parti di città. Certo, per arrivare a costruire un sistema che condivida obiettivi, regole e prassi c'è ancora molta strada da fare e ci sono ancora questioni operative che rendono le iniziative in partenariato molto complesse: non abbiamo né strumenti amministrativi capaci di agevolare i processi

decisionali del pubblico, né strumenti normativi che agevolino il coordinamento delle iniziative miste, in modo equo e chiaro. Ma anche se le condizioni non sono ancora del tutto favorevoli, i tempi sembrano essere maturi per iniziare a pensare a come realisticamente strutturare dei percorsi specifici per iniziative pubblico-privato di interesse collettivo. Un'alleanza che si mostra oggi più che mai indispensabile. L'aumento del bisogno abitativo⁷ combinato al forte incremento dei costi costruzione⁸ sta infatti rendendo sempre più difficile per il privato realizzare la locazione a canoni accessibili e per il pubblico rispondere ad un bisogno crescente e diversificato. La pressione del mercato sulla crescita e sullo sviluppo della città va governata per poter controllare e sfruttare fenomeni che appaiono in origine positivi ma che possono generare situazioni problematiche ed estremamente difficili da contrastare; forme di collaborazione, strutturata e coordinata, tra tutti i soggetti che operano nel settore dell'housing sociale permetterebbero la realizzazione di un progetto di città capace di accogliere e trattenere i propri cittadini, anche i più deboli, e i talenti che risultano così importanti per mantenere "attrattivo" lo sviluppo della città nel lungo termine.

[3] Fondo immobiliare di Lombardia, gestito da Redo Sgr Società Benefit.

[4] Fondo Immobiliare Ca'Granda, gestito da Investire sgr.

[5] Fondo Residenze Social Housing, gestito da Torre sgr.

[6] Fondo Social Housing Cascina Merlata, gestito da Investire sgr.

[7] Si assiste al fenomeno dell'allargamento dell'area di vulnerabilità e della crescita delle disuguaglianze dovuto allo scivolamento verso il basso della classe media e all'aumento dei *working poor*. Nell'ultimo anno si è registrato l'aumento del bisogno abitativo dovuto, su tutto il territorio nazionale, all'erosione del reddito a causa dell'inflazione, e a Milano alla vivacità del mercato immobiliare. A Milano dal 2021 al 2022 si è verificato un notevole decremento dei canoni di locazione compresi nella fascia dai 50 ai 110 euro/mq/anno. Fonte Osservatorio Milano inclusiva, 2022.

[8] Il costo di costruzione, nell'housing sociale, determina i canoni d'affitto. Nell'ultimo anno i costi sono aumentati anche del 50% e per rendere sostenibile l'impegno economico il canone d'affitto andrebbe aumentato di conseguenza. Ma non si risponderebbe più al medesimo bisogno abitativo in quanto il reddito delle famiglie non si è incrementato. Una casa in affitto a canone calmierato a Milano come a Vienna costa circa 500 euro al mese (dati pre-incremento dei costi di costruzione), ma se per l'italiano destinatario di questi progetti tale importo rappresenta un terzo del proprio stipendio per il viennese corrisponde ad un sesto: una bella differenza.

GIORDANA FERRI

Dal 2008 è Direttore Esecutivo della Fondazione Housing Sociale per la quale progetta i concept dei nuovi interventi residenziali e gli strumenti per lo sviluppo e la gestione dell'housing sociale collaborativo.

Nell'ambito della residenza si è occupata soprattutto di progettazione residenziale in progetti di rigenerazione urbana, con particolare attenzione per le tipologie abitative e il concept dei servizi. Ha coordinato programmi sperimentali di edilizia residenziale pubblica (contratti di Quartiere), collaborando con alcune amministrazioni pubbliche. Dal 2005 al 2008, con Innosence e il Politecnico di Milano ha contribuito allo start up della società cohousing.it. Dal 2006 al 2011 ha insegnato Design dei servizi come professore a contratto ed è stata fondatrice e condirettrice del Master "Housing sociale e collaborativo" presso il Politecnico di Milano. Nel 2017 ha curato la mostra "New Urban Body esperienze di generazione urbana" alla Triennale di Milano, che ha ricevuto la menzione INDEX Compasso d'oro 2018. Ha pubblicato libri e contributi su riviste di settore italiane e straniere.

SERGIO URBANI

Dal 2015 è Direttore Generale della Fondazione Cariplo. Laureato in Economia Aziendale presso l'Università Bocconi di Milano è il pioniere dell'Housing Sociale in Italia, con un progetto pilota in Fondazione Cariplo, dal quale poi è scaturita la nascita, nel 2004, della Fondazione Housing Sociale, di cui è stato Direttore e Consigliere delegato fino a giugno 2012. Da giugno 2012, è stato Condirettore Generale di CDP Investimenti Sgr, società di gestione del risparmio impegnata nella gestione del FIA, fondo nazionale di circa 2 miliardi di euro, protagonista del sistema integrato dei fondi dedicato all'Housing Sociale (SIF), seguendo lo sviluppo di 41 progetti in tutta Italia. È consigliere di amministrazione di REDO SGR Società Benefit, partecipata da Fondazione Cariplo, Cassa Depositi e Prestiti, Banca Intesa Sanpaolo e Investire SGR, attiva nel settore dell'housing sociale, dell'edilizia universitaria convenzionata e della rigenerazione urbana in Lombardia e nelle province di Novara e del Verbano Cusio Ossola.

L'insostenibile leggerezza del consumo di suolo

di Paolo Pileri

1. UNA, CENTO, MILLE CASAMICCIOLA: È TUTTO PREVISTO E SCRITTO NEI RAPPORTI SUL CONSUMO DI SUOLO

I fatti di Ischia, ovvero la rovinosa frana che ha travolto case, strade e generato vittime e danni, hanno di nuovo messo il dito in una piaga italiana purulenta che tiene assieme il consumo di suolo, l'inadeguatezza dell'urbanistica davanti alla questione ambientale, oggi più che mai attuale e urgente, e la "distrazione" di sindaci e politici verso i rapporti tecnici e scientifici che da anni si pubblicano sull'uso del suolo. Guardare ai fatti di Ischia senza incrociarli con il consumo di suolo è come pedalare una bicicletta con un solo pedale. Proviamo quindi a parlare di suolo e consumo di suolo a partire da qui. Dal 2014 l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e il Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) pubblicano un ottimo report sul consumo di suolo. Dal 2017 il rapporto è stato integrato con una sezione che scandaglia i consumi di suolo in aree pericolose come quelle esondabili, franabili, sismiche dove mai e poi mai dovremmo andare a urbanizzare. I vari enti che sovrintendono alla mappatura delle caratteristiche della nostra penisola aggiornano con buona frequenza queste mappe che, peraltro, sono a disposizione gratuita di tutti e soprattutto di tutte le autorità locali come le Regioni e i Comuni, che sono responsabili, con i loro piani urbanistici, dell'uso del suolo.

Per quanto riguarda le frane, sempre ISPRA ha pubblicato mappe e dati in un rapporto specifico intitolato "Dissesto idrogeologico

in Italia: pericolosità e indicatori di rischio" (dicembre 2021) che a sua volta raccoglie e sistematizza l'Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia. Nel nostro paese le frane censite sono oltre 625.000 e interessano un'area di quasi 24.000 km², pari al 7,9% del territorio nazionale (Trigilia et al., 2021). Stiamo parlando di enormi superfici, ovunque nel paese: una situazione con la quale dovremmo aver imparato a convivere e, di conseguenza, a fermare le pretese di urbanizzazione. Non è così, purtroppo. I dati sul consumo di suolo proprio nelle aree a frana ci dicono il contrario da almeno cinque anni. Tra il 2017 e il 2018 sono stati urbanizzati 345,6 ettari in aree soggette a pericolo di frana; tra il 2018 e il 2019 altri 311 ettari; tra il 2019 e il 2020 altri 286 ettari; tra il 2020 e il 2021 altri 371 ettari, per un totale di 1.313,6 ettari che si aggiungono agli oltre 273.000 ettari di aree urbanizzate che giacciono da decenni e decenni dentro ambiti a pericolo di frana (Munafò 2018, 2019, 2020, 2021, 2022).

Delle quantità riportate sopra, il 22% ha riguardato aree a elevata e molto elevata franosità sia nel 2017-2018 e sia nel 2018-2019; il 28,5% nel 2019-2020 e addirittura il 32% tra il 2020 e il 2021, ovvero abbiamo costruito ancor di più in aree a frana durante la pandemia. Queste ultime sono tutte superfici dove è matematico che accadrà qualcosa. Dove avremo senza dubbio altre Casamicciola con tanto di lutti, danni e costi pubblici. È davvero spaventoso che tutto ciò che accade regolarmente ogni



anno non abbia convinto Comuni, Regioni e Ministeri ad adoperarsi per fermare questi disastri annunciati. È umiliante concludere che questi rapporti ufficiali vengono di fatto ignorati dalle autorità locali. La

cementificazione continua la sua corsa irrefrenabile che non trova alcun argine da parte dei rappresentanti delle forze politiche in Italia, dai sindaci ai primi ministri e oltre, che da almeno quindici anni non approvano una norma nazionale contro il consumo di suolo, lasciando la risorsa più vulnerabile, non rinnovabile e non resiliente – il suolo – alla mercè di chi vuole cementificarla senza scrupoli: dal piccolo ampliamento di un’abitazione al nuovo centro logistico in variante al piano urbanistico, alla nuova autostrada imposta dal governo regionale. Tutto questo ignorando non solo il suolo, la sua fragilità e la sua centralità nella vita di noi tutti, ma anche l’aggravarsi dei cambiamenti climatici che sempre più e sempre peggio scaricano sui territori piogge torrenziali mai viste prima, calure mai sopportate prima, venti mai soffiati prima. Non dovremmo ricordarlo, ma i cambiamenti climatici sono solo causa nostra, noi *sapiens* irresponsabili che saccheggiamo il pianeta di tutte le risorse e imbrattiamo l’atmosfera di un’enorme quantità di gas fino a guastarne le funzioni e far impazzire clima e meteo.

Nonostante questo, e nonostante la pandemia che ci ha lungamente provato, abbiamo continuato a cementificare e asfaltare come se non ci fosse un domani.

2. SENZA FRENI: IL CONSUMO DI SUOLO IN ITALIA

Nell’ultimo periodo censito da ISPRA e SNPA il consumo di suolo ha avuto un’impennata: +22,4% per un totale di altri 6.331 ettari di suolo cementificato a fronte dei 5.174 dell’anno precedente (Munafò, 2022). Sempre più cemento, sempre meno campi agricoli. Sempre più asfalto, sempre meno produzione di cibo. Sempre più strade e sempre meno natura e biodiversità. Per sempre. Per tutti.

Quelli riportati sopra sono dati e non opinioni. Purtroppo, occorre precisare questa

circostanza visto che vi è sempre, da parte della politica, l’arroganza di respingere le affermazioni di consumo di suolo dei rapporti ufficiali. Invece c’è poco da respingere visto che quei numeri arrivano da rilevamenti dello stato di fatto. Dobbiamo e devono accettare che le varie politiche di governo del territorio messe a punto nei quasi ottomila piani urbanistici italiani hanno fallito sotto il punto di vista del contenimento del consumo di suolo e il fallimento si è pure acuito durante il lockdown. La soglia critica dei 2 m²/sec è stata oltrepassata andando oltre a 2,2. Le regioni con il maggior valore di consumo di suolo sono la Lombardia (+883 ha), il Veneto (+684 ha), l’Emilia-Romagna (+658 ha) e il Piemonte (+630 ha). Sono anche le quattro regioni che da più anni si sono date una legge per arginare il consumo di suolo che non è stato per nulla arginato.

Il suolo, vale sempre la pena ricordarlo, è un corpo vivo e vitale. La sua lentezza di rigenerazione (10 cm in 2000 anni) lo rende una risorsa non rinnovabile rispetto ai tempi umani. Inoltre, è la risorsa ecosistemica più preziosa, non resiliente e scarsa che abbiamo e che ci assicura una quantità smisurata di servizi e benefici (Haygarth P.M. e Ritz K., 2009): cibo, aria, acqua, regolazione climatica, biodiversità (il 30% è nei primi 30 cm di suoli sani), ritrovamenti archeologici, ciclo di elementi vitali, etc. (Pileri, 2022). Servizi ecosistemici regalati all’ambiente e a tutti noi senza chiedere in cambio un solo euro, ma che cessano di funzionare nel momento in cui un suolo libero viene asfaltato. Di tutto quanto appena detto, le nostre norme – ed è cosa grave – non riconoscono nulla al suolo che non considerano un ecosistema, ma solo una risorsa ambientale. La cosa corrisponde a una bocciatura. Perfino i suoli non sani, ovvero inquinati, svolgono alcuni (pur ridotti) servizi e comunque possono essere, pur lentamente, recuperati (magari proprio lasciandoli al lavoro benefico della vegetazione). Quando invece cementifichiamo, allora sì che li uccidiamo per sempre. Questo vale per ogni suolo: piccolo o grande, in pendenza o in piano, al bordo urbano o in piena campagna. Se poi, come ricordato sopra, vengono consumati suoli in aree di particolare sensibilità ambientale (esondabili,

sismiche, costiere, etc.), i disastri si moltiplicano, come accaduto a Ischia nel novembre 2022.

3. SI CONSUMA ANCHE NEI PARCHI E IN AREE A PERICOLOSITÀ IDRAULICA

Non contenti di consumare suolo ovunque, il rapporto ISPRA ha messo in evidenza che il consumo di suolo non si arresta neppure nelle varie categorie di aree protette. Considerando solo i tre milioni di ettari delle aree protette iscritte nell'elenco ufficiale italiano (EUAP), al loro interno ben 58.529 ettari risultano già consumati (1,9% della superficie complessiva) con punte del 3,8% in Campania e del 3,2% in Veneto. Tra il 2020 e il 2021 il consumo dentro queste aree protette è aumentato, sebbene meno degli anni precedenti: +75,4 ettari dei quali 14,9 in Campania, 11,9 in Abruzzo e 11,7 nel Lazio. Tra le aree EUAP, quelle più cementificate sono risultate le superfici dei parchi regionali: +33,6 ha. Questo dà un'idea ben precisa della debolezza dei vincoli locali in materia di parchi. Altrettanto fragili, anche se meno, sono le tutele a favore dei parchi nazionali. Più consumate – ed è sorprendente – lo sono state le aree appartenenti alla rete Natura2000 (non conteggiate nelle aree EUAP), che teoricamente dovrebbero godere di una protezione maggiore grazie al vincolo europeo per la protezione e la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (direttiva 92/43/CEE). Tra il 2020 e il 2021 altri 188,8 ettari sono stati consumati, pari a una riduzione di un ulteriore 0,18%.

Stesso destino, se non peggiore, per le aree a vincolo paesaggistico (artt. 136 e 142 del d.lgs. 42/2004): circa 1.270 ettari sono stati cementificati in un solo anno. Tra il 2020 e il 2021, si è costruito perfino nelle aree a pericolosità idraulica (bassa/media/alta) per un totale di 2.871 ettari (di cui il 12,6% in aree ad elevato rischio), con l'Emilia-Romagna in testa a questa classifica dell'insostenibilità con 1.128,8 ettari cementificati in aree ad elevata/media/bassa pericolosità idraulica (39,3% del consumo nazionale), seguita dal Veneto (341,8 ha) e poi dalla Toscana (255,9

ha). Tutti dati che ci mettono davanti un interrogativo forte sulla responsabilità della pianificazione urbanistica locale e di quanti operano dentro le pieghe del governo del territorio, sindaci e urbanisti *in primis*.

4. PER CAMBIARE BISOGNA VOLERE UN CAMBIAMENTO CORAGGIOSO

Davanti a questo stato di cose, sarebbe scontata l'urgenza di un cambiamento di governo del territorio. Il consumo di suolo non è solo un fatto grave in sé per gli effetti ecologici e ambientali, ma possiamo vederlo anche come indicatore del fallimento urbanistico e della ritrosia dell'urbanistica a includere in modo deciso la questione ambientale nella propria agenda. Un fallimento che ha parecchie cause alle sue spalle. Ne accenniamo solo alcune. La prima è che il pensiero ecologico stesso è debolissimo tanto nei tecnici quanto, se non di più, nei politici. Questo mix di debolezze ci presenta un conto salato ogni anno. Una superficialità culturale che non possiamo permetterci per nessuna ragione. Né possiamo pensare di delegare al "miracolo tecnologico" le aspettative di sostenibilità, perché non è così.

Il suolo rimane la risorsa più preziosa e generosa che abbiamo e che sostiene la nostra, e neppure solo nostra, vita sul pianeta. Tutto quello che va nella direzione di sostituire il suolo attraverso tecnologie e pratiche antropiche richiede costo ed energia che al momento il suolo naturale non richiede. Pertanto, anche se trovassimo un sostituto del suolo, questo sarebbe altamente imperfetto e, cosa non secondaria, lascerebbe sul piatto vari quesiti sociali ed etici, poiché non tutti potranno possedere quelle tecnologie, trovandosi quindi esclusi. La questione è complessa e non abbiamo ricette certe. Possiamo però dire che molte "abitudini urbanistiche" sono giunte al capolinea. Una su tutte quella di continuare a pensare un governo del territorio per ambiti amministrativi separati (Comuni e Regioni) e i





cui confini non si adattano per nulla alle questioni ambientali ed ecologiche, le quali agiscono ad altre scale geografiche e temporali e davanti alle quali gli strumenti decisionali dei sindaci sono armi spuntatissime. I dati di consumo di suolo ce lo dimostrano: il consumo di suolo nei piccoli e medi comuni non è inferiore

a quello delle grandi concentrazioni, anzi. La frammentazione amministrativa risponde solo a logiche di rendita, speculazione e potere che nulla hanno a che fare con le urgenti politiche di tutela ambientale, di contenimento del consumo di suolo e di arginatura degli effetti climatici.

Siamo già in ritardo pauroso, non ha proprio senso né aumentarlo né scaricare sulle prossime generazioni debiti e guasti ecologici (Pileri, 2018).

Bibliografia

Haygarth P.M. e Ritz K., *The future of soils and land use in the UK: Soil systems for the provision of land-based ecosystem services*, *Land Use Policy*, Volume 26, Supplement 1, Elsevier, pp. S187-S197, 2009.

Munafò, M. (a cura di). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2018*. Rapporti 288/2018, ISPRA, Roma, 2018.

Munafò, M. (a cura di). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2019*. Report SNPA 08/19, ISPRA, Roma, 2019.

Munafò, M. (a cura di). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2020*. Report SNPA 15/20, ISPRA, Roma, 2020.

Munafò, M. (a cura di). *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2021*. Report SNPA 22/21, ISPRA, Roma, 2021.

Munafò M. (a cura di), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2022*. Report SNPA 32/22, ISPRA, Roma, 2022.

Pileri P., *100 parole per salvare il suolo*, Altreconomia, Milano, 2018.

Pileri P., *L'intelligenza del suolo*, Altreconomia, Milano, 2022.

Trigila A., Iadanza C., Lastoria B., Bussetini M. e Barbano A. (a cura di) *Dissesto idrogeologico in Italia: pericolosità e indicatori di rischio. Edizione 2021*. Rapporto 356/2021, ISPRA, Roma, 2021.

PAOLO PILERI

Professore di pianificazione urbanistica-ambientale al Politecnico di Milano, si occupa di: Tutela del suolo (L'intelligenza del suolo - Altreconomia, 2022); Lentezza e pianificazione di ciclabili e cammini (www.cicloviento.it e Progettare la Lentezza - People, 2020); Qualità degli spazi pubblici davanti alle scuole (Piazze Scolastiche - Corraini, 2022). È Autore di oltre 450 pubblicazioni, responsabile della rubrica Piano Terra sulla rivista Altreconomia (www.altreconomia.it).

Disabilità e accessibilità nelle città.

La Progettazione Universale per una città accessibile e a misura di tutti

di Giuseppe Trieste

Poter fruire di tutti gli spazi pubblici e privati, e di tutti i servizi, è un requisito indispensabile per ogni Paese fondato sul principio di uguaglianza. Ma per oltre tre milioni di cittadini italiani (secondo i dati ISTAT, nel 2019 le persone con disabilità sono il 5,2% della popolazione) la realtà è ben diversa. Eppure la legge italiana è chiara: tutte le persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale hanno il diritto di fruire di qualsiasi spazio in sicurezza e autonomia. Nel caso di una città, l'accessibilità comprende perciò l'intervento su percorsi, collegamenti e posteggi, ma anche ingressi, servizi sanitari e trasporti. Una città è accessibile quando è dotata di marciapiedi non troppo alti e abbastanza larghi, serviti da rampe non troppo pendenti; le porte di tutti gli edifici devono essere abbastanza larghe e in alternativa alle scale devono essere posizionati degli ascensori; i servizi sanitari dei luoghi pubblici devono essere raggiungibili in carrozzina ed attrezzati per persone con diverse disabilità e lungo i percorsi cittadini devono essere presenti indicazioni luminose e sonore, ma anche una segnaletica scritta in braille. Per capire come si sta muovendo il nostro Paese in questo ambito abbiamo chiesto un intervento a Giuseppe Trieste, una delle persone oggi più competenti in materia, in qualità di Presidente dell'Associazione FIABA di Roma.

FIABA è un'organizzazione senza scopo di lucro nata nel 2000 che conserva ancora oggi l'obiettivo di sensibilizzare le istituzioni sull'importanza di rimuovere le barriere fisiche, culturali, psicologiche e sensoriali per sviluppare la diffusione della cultura delle pari opportunità, per costruire un ambiente ad accessibilità e fruibilità totale secondo i principi della Progettazione Universale.

Operativa dal 2002, con un provvedimento del Ministero del Lavoro, Salute e Politiche Sociali, nel 2008 FIABA ha ottenuto il riconoscimento delle sue attività come di "evidente funzione sociale": inclusione, attenzione alle diversità e riconoscimento dell'unicità della persona sono i valori che da sempre ci guidano nella realizzazione dei più importanti eventi nazionali che si sono

svolti sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica. In qualità di Presidente dell'Associazione non ho mai cessato di promuovere nell'opinione pubblica l'idea della "total quality", intesa come qualità percepita che, applicata all'intera società, permetterebbe di raggiungere una vivibilità ottimale dell'ambiente cittadino da parte del maggior numero possibile di persone, senza e con disabilità. Archiviato il concetto che un tempo legava l'accessibilità alla sola disabilità, mi occupo oggi di insistere nel panorama culturale italiano affinché risulti sempre più diffusa l'idea vincente che trasformare in chiave inclusiva le nostre città, rimuovendo le barriere, significa rispondere ai bisogni di tutta la popolazione.

L'accessibilità urbana deve essere recepita come una necessità per tutti, ma purtroppo

non è sempre così. È per questo che il nostro lavoro di monitoraggio dell'ambiente urbano non si ferma mai. In tutti questi anni FIABA ha promosso e promuove l'accessibilità delle nostre città al fine di eliminare gli

ostacoli, non solo fisici, che incontrano nei loro spostamenti le persone con disabilità e/o con ridotta mobilità (persone non udenti, con



Giuseppe Trieste, il Presidente dell'Associazione FIABA.

limitazioni nella vista o in carrozzina), ma anche tutti coloro che necessitano di spazi confortevoli per fare fronte a situazioni diverse e transitorie nel corso della loro esistenza.

L'ambiente di vita destinato alla collettività, alla comunità, deve essere tale da permettere a chiunque di vivere in autonomia e di conseguenza di muoversi senza barriere e con modalità di trasporto pubblico urbano fruibile e alla portata di tutte le persone. Il concetto di accessibilità, talmente ampio da richiedere un'attenta riflessione, deve perciò essere esteso e applicabile a diversi contesti, che spaziano dalla tecnologia al digitale, dai trasporti al design e deve coinvolgere non soltanto le persone con disabilità motorie, come più comunemente ritenuto, ma anche coloro che vivono disabilità sensoriali, cognitive e relazionali.

Il punto di partenza è progettare senza barriere. Il problema è che i centri storici delle nostre città, nella quasi totalità dei casi, conservano un patrimonio storico ed artistico di grande spessore ed interesse culturale che richiede interventi oculati di adeguamento alle

esigenze di accessibilità, spesso non facili e non sempre realizzabili in tempi brevi. Per molto tempo, anche in epoche storiche a noi più vicine, la progettazione delle nostre città è avvenuta senza tenere conto delle istanze di accessibilità, in seguito emerse prepotentemente e oggi ritenute indispensabili al punto da richiederne l'urgente attuazione.

Nonostante le amministrazioni comunali dispongano del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) come strumento efficace per migliorare la fruibilità dei loro territori, le nostre città sono ancora piene di ostacoli e, come constatabile quotidianamente, le difficoltà a muoversi al loro interno le rendono spesso inaccessibili. Le disposizioni legislative, pur se obbligatorie per garantire la piena partecipazione di tutte le persone alla vita sociale, secondo la visione inclusiva odierna, non bastano perché vengono ancora disattese nella maggior parte dei casi. Oggi, nonostante la Convenzione Internazionale dei Diritti delle Persone con disabilità sia stata promulgata nel 2006 e recepita dal nostro ordinamento nel marzo 2009, sono pochissimi i Comuni italiani dotati di un PEBA, e perciò in grado di rimuovere le cause invalidanti, promuovere l'autonomia, la socializzazione e l'integrazione delle persone con disabilità.

Per favorire la piena partecipazione di tutte le persone alla vita sociale attiva e nel contempo per elevare il comfort per tutti i cittadini, in questi anni il nostro impegno si è focalizzato essenzialmente intorno a tre progetti: la campagna di sensibilizzazione nazionale "La città che vorrei", il concorso per le scuole "I futuri geometri progettano l'accessibilità" e il FIABADAY, la Giornata Nazionale per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche.

"La città che vorrei" è stato il titolo della campagna di sensibilizzazione nazionale 2019 incentrata sulla città intesa come spazio fisico di progettazione e come luogo di relazioni interpersonali e aggregazione sociale. L'accessibilità deve innalzare il livello di comfort dello spazio urbano, eliminando sia gli ostacoli più evidenti, che impediscono il raggiungimento di pari opportunità per tutti, ognuno nella sua diversità e con un'attenzione ai bisogni di tutti,



Il progetto presentato dall'I.I.S. "Bianchi-Virginio di Cuneo per la VII edizione del concorso "I futuri geometri progettano l'accessibilità".

sia le barriere culturali, che si affiancano alle barriere dell'indifferenza e alle ben più ostiche barriere invisibili, più numerose e dunque più difficili da rimuovere perché prive di riscontro oggettivo e materiale immediato. Dal grado di accessibilità della città dipende infatti la possibilità per tutti i cittadini di muoversi liberamente, accedere in autonomia ai servizi offerti mantenendo una vita sociale attiva che escluda l'isolamento e la marginalità.

La sensibilizzazione sul tema della progettazione accessibile e la formazione dei professionisti del domani ha trovato riscontro nella partecipazione degli studenti e delle studentesse degli istituti tecnici (con indirizzo Costruzione, Ambiente e Territorio) al Concorso "I futuri geometri progettano l'accessibilità". Giunto ormai alla X edizione, negli anni ha ricevuto 240 progetti di abbattimento delle barriere architettoniche su tutto il territorio italiano, con oltre 400 istituti coinvolti nell'iniziativa e più di 6.000 studenti e studentesse che hanno imparato a progettare

in maniera accessibile e a considerare la città e il territorio come un bene fruibile per tutta la popolazione. Da Taormina a Cuneo, da Udine a Pesaro, da Portogruaro a Canicattì, i progetti elaborati hanno sottolineato una nuova attenzione del progettista, che è andata orientandosi, oltre che nell'abbattimento degli ostacoli fisici, anche nella diffusione di mappe tattili, simboli grafici e segnali acustici, annunci visivi e sonori negli autobus e metropolitane, strumenti, questi, capaci di orientare in autonomia le persone, soprattutto quante sono affette da fragilità di diversa natura. Ovviamente l'interesse per le città accessibili è ormai riconosciuto come un valore essenziale, tanto che nel 2010 l'Unione Europea ha ideato il Premio Access City Award, istituito per premiare le città europee con più di 50.000 abitanti che si sono impegnate, attraverso la realizzazione di specifici progetti, a promuovere i valori dell'uguaglianza e dell'inclusione, ma soprattutto migliorando l'accessibilità nei settori degli spazi e servizi pubblici, trasporti e relative infrastrutture.

Considerato che l'Europa è una società fortemente urbana, abitata da circa 87 milioni di persone con disabilità e con la prospettiva di un innalzamento progressivo dell'età media dell'intera popolazione,

negli ultimi anni tali condizioni hanno indotto le amministrazioni comunali di tutta Europa a progettare senza barriere e con spazi e ambienti fruibili da chiunque in ogni fase della vita.

Il fatto che nella prossima edizione del Premio Access City Award 2023, organizzato in collaborazione con il Forum europeo sulla disabilità, non ci sia nessuna città italiana (le sei città selezionate sono Cordova e Merida, Grenoble, Amburgo, Ljubljana e Skellefteå) non deve però spaventare il nostro Paese. Questo per tre semplici motivi: in primo luogo, con la legge n. 41 del 1986 è stato introdotto in Italia il PEBA, Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, che stabilisce che non possono essere approvati progetti di costruzione o ristrutturazione di opere pubbliche non conformi alle disposizioni del decreto del Presidente Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, in materia di superamento delle barriere architettoniche. In secondo luogo, l'Italia è stato uno dei primi paesi a legiferare in proposito, con la Legge n. 13 del 1989 che contiene disposizioni per eliminare e favorire il superamento delle barriere architettoniche negli edifici pubblici, abitazioni private, locali privati aperti al pubblico, edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata o agevolata e nei trasporti pubblici.

In terzo luogo, e per noi è motivo di orgoglio, già nel 2003, e quindi con sette anni d'anticipo rispetto alla UE, con Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri la nostra Associazione è riuscita a far istituire la Giornata Nazionale per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche,

denominata – non a caso – FIABADAY, che si svolge ormai da 20 anni. L'evento, organizzato in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, si svolge in Piazza Colonna a Roma ogni prima domenica del mese di ottobre e prevede la visita guidata di Palazzo Chigi riservata alle persone con disabilità o con ridotta mobilità e ai loro accompagnatori. Non solo, grazie alla collaborazione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, l'iniziativa si estende, per tutto il mese di ottobre, anche alle



Alcuni stand della manifestazione "FIABADAY" del 2021 a Roma.

Capitanerie di porto italiane, che organizzano uscite in mare per persone con disabilità e a ridotta mobilità.

In conclusione, ogni città deve cambiare la sua visione e diventare uno spazio inclusivo. Una città progettata senza ostacoli oggettivi o culturali e pronta ad abbattere quelli esistenti costituisce infatti uno spazio capace di garantire il diritto che ciascun individuo possiede, sin dalla nascita, di partecipare alla vita attiva nei diversi contesti sociali, di studio, lavoro, svago, cultura e sport.

La realizzazione di un progetto grandioso, come più sopra esposto, richiede impegno costante, preparazione e passione da parte di un gran numero di professionisti ma anche di politici e amministratori pubblici, intenzionati a credere nel cambiamento.

I piccoli gesti quotidiani che ciascuno di

noi può compiere, a partire dal rispetto delle regole di civile comportamento, costituiscono a loro volta un potente motore di azione capace di sconfiggere le temibili quanto disastrose barriere dell'indifferenza. Come ricorda sempre la senatrice Liliana Segre, "quando credi che una cosa non ti tocchi, non ti riguardi, allora non c'è limite all'orrore.

L'indifferente è complice, complice dei misfatti peggiori". Facciamo in modo che, attraverso l'inclusione e l'attenzione alle diversità, l'accessibilità di una città diventi davvero sinonimo di civiltà.



GIUSEPPE TRIESTE

Grande Ufficiale al merito della Repubblica Italiana, ha un importante ruolo nello sport con la partecipazione a tre Paralimpiadi: 1972, 1976 e 1980. Co-fondatore dello Sport per persone con disabilità, nel 1983 costituisce ANTHAI e nel 2000 fonda FIABA Onlus. Componente del Gruppo di Lavoro UNI/CT 033/GL 32 "Accessibilità e fruibilità dell'ambiente costruito", è inoltre membro dell'Osservatorio permanente per l'inclusione scolastica del Ministero dell'Istruzione.

Rigenerazione urbana e grafica di pubblica utilità

di **Francesco Dondina**

Le città sono organismi complessi e in continua trasformazione. Hanno la necessità di adattarsi costantemente alle esigenze e ai bisogni dei loro abitanti che, di rimando, cambiano abitudini e comportamenti a seconda delle trasformazioni che incidono sul loro modo di vivere e di lavorare.

Questo processo di interazione a flusso continuo comporta che tra il sistema urbano e i suoi cittadini vi sia un rapporto di relazione permanente in perpetua evoluzione.

Le città, come ci faceva notare qualche anno fa Giovanni Anceschi, sono anche dei grandi erogatori di servizi e di progetti che al pari di altri “prodotti” necessitano di essere veicolati correttamente e comunicati in modo chiaro ed efficace. In passato, quando in Italia i designer della comunicazione visiva sono intervenuti a operare in ambito pubblico, si è iniziato a parlare

di “grafica di pubblica utilità” che a me è sempre sembrata un’espressione riduttiva rispetto, ad esempio, all’interlocuzione anglosassone “public design” che rimanda in senso più ampio a una vera e propria dimensione politica, nel senso di servizio alla collettività, consapevolmente condiviso tra pubblica amministrazione e comunità del design, secondo programmi a lungo termine.

La grafica di pubblica utilità in Italia è stata una stagione molto fortunata tra la metà degli anni '70 e la metà degli anni '80 a partire dal noto progetto di identità visiva e segnaletica sviluppato da Albe Steiner con i suoi studenti per la città di Urbino. Proprio nel 1970, Albe Steiner, già direttore per molti anni (a partire dal 1954) della Scuola del Libro della Società Umanitaria, contribuì a organizzare una mostra all'Istituto Statale d'Arte di Urbino che presentò i lavori



Il progetto di identità visiva sviluppato da albe steiner nel 1970.

realizzati con gli studenti del corso superiore speciale di grafica. Partendo dai segni araldici del Comune, Steiner e i suoi studenti costruirono con rigore metodologico l'intera identità visiva cittadina e tutti gli stampati informativi,

gli orari dei mezzi di trasporto e tutte le segnaletiche pedonali e veicolari.

Scriva Steiner nel suo testo *Contributo della grafica per una migliore educazione stradale* (Albe Steiner, *Il mestiere di grafico*, Einaudi, 1978): "L'estetica del paesaggio viene pertanto modificata e se nella pianificazione non si tenesse conto di tutti gli elementi di mutamento che, sia l'aumento della popolazione, sia quello dei mezzi di locomozione, sono venuti trasformando l'ambiente urbano, ne consegue uno squilibrio per la circolazione e per la stessa valorizzazione, nel caso di un centro storico, di tutti gli elementi culturali che devono invece avere il giusto rilievo, pur ottenendo una viabilità funzionale. Iniziando la sperimentazione di Urbino ci si è resi conto quindi dell'importanza della grafica come sussidio educativo nello specifico settore della segnaletica e dell'arredo urbano [...]".

Non dimentichiamo però altre esperienze di valore, come il prezioso lavoro di Massimo Dolcini a Pesaro che con i suoi manifesti informativi ha contribuito a promuovere nuove modalità di relazione tra pubblica amministrazione e cittadinanza: "il grafico si trasforma da tecnico pubblicitario ad operatore politico e culturale il cui valore sarà determinato dalla capacità di comprendere problemi di natura politica e dall'abilità di riflettere su situazioni complesse che, attraverso un processo di semplificazione non banalizzante, devono trovare una loro traduzione in immagini", scriveva Dolcini nel catalogo della mostra "Il progetto grafico. Venti interventi nel nostro quotidiano", allestita alla Società Umanitaria nell'estate del 1981. Ma non si può nemmeno dimenticare l'operato di Gianni Sassi, vero e proprio animatore culturale durante una lunga stagione che a Milano lo ha visto attivo nei settori della musica, della poesia, dell'arte e

della buona cucina, sempre impegnato a creare occasioni di aggregazione, di intersezioni ideali, e di commistione culturale.

Non ultimo, va ricordato, l'emblematico progetto coordinato da Bruno Munari che portò all'ideazione del simbolo della Regione Lombardia e allo sviluppo dell'immagine coordinata per mano di Bob Noorda, Pino Tovaglia e Roberto Sambonet, che per la sua unicità e modernità vinse il prestigioso premio Compasso d'Oro nel 1979.



Il manifesto della collettiva dedicata alla grafica di utilità sociale (1978)

Tornando alle città, oggi il quadro mi sembra molto più complesso che allora; le istanze che arrivano dal basso sono sempre più diversificate e la pubblica amministrazione deve rispondere in modo adeguato e tempestivo, così come il design deve farsi sempre più politico per comprendere ciò che la *polis* richiede e per mettere in atto risposte tangibili a domande concrete. Pensiamo a quanti argomenti ci troviamo oggi a dover affrontare e a quante risposte l'amministrazione deve dare, ad incominciare da una solida identità

visiva che oggi sarebbe più corretto intendere come pluralità di identità, una pluralità fatta di quartieri diversi, ciascuno con la propria anima e la propria vocazione (non basta una t-shirt o un logo – come è successo con il brand NoLo, acronimo di “NORth of LOreto” – a contrassegnare una comunità...).

Il panorama è molto più articolato e riguarda l'accoglienza, la mobilità, la cultura, l'ambiente, l'educazione; ciascuno di questi argomenti meriterebbe grande attenzione in termini di comunicazione visiva, che significa innanzi tutto rendere un servizio di informazione prima ancora che di promozione, un'informazione capillare e puntuale realizzata in modalità accessibile e attenta ai linguaggi della contemporaneità.

Un tema che mi è molto caro è quello delle segnaletiche (in particolare per le aree destinate a verde pubblico), che è il grado zero dell'accoglienza. Per guardare al futuro della nostra città, è quasi paradossale che a Milano, dove nei primi anni '60 Bob Noorda ha disegnato il modello di una delle segnaletiche per il trasporto pubblico più efficaci e note al mondo, ci sia una carenza di segnaletiche appropriate e coerenti.



Un particolare del progetto “Innesti”, realizzato da Francesco Dondina, Giuseppe Raboni e Marco Zanuso jr.

Proprio in merito al verde pubblico, rileviamo che nelle più importanti metropoli mondiali la maggior parte dei parchi urbani sono dotati di segnaletiche, mappe di orientamento e, nei casi più



La segnaletica sviluppata dalla designer Paula Scher a Boston.

virtuosi, di un vero e proprio sistema di identità visiva articolato e coerente, talvolta corredato da strumenti di comunicazione come brochure o siti internet dedicati. Tra gli esempi più interessanti e oramai consolidati il Central Park e l'Highline di New York, i Giardini delle Tuileries a Parigi, il Parco del Centre de Poblenou a Barcellona e Stokwell Park a Londra. Tra i progetti più recenti, quello sviluppato dalla visual designer Paula Scher e il suo team di Pentagram design per la *promenade* di Harbor way/ Seaport a Boston.

A Milano i principali parchi e giardini, non solo del centro, non sono dotati di segnaletica ma, nella migliore delle ipotesi, solo di mappe presso gli ingressi principali. Per questo motivo, da qualche anno mi sto occupando di studiare con due amici architetti, Giuseppe Raboni e Marco Zanuso jr, il problema delle segnaletiche nei parchi urbani, che sono delle estensioni verdi della città e non si capisce perché debbano essere luoghi privi di punti di riferimento (Google maps a parte).



Il progetto *Innesti*, che abbiamo appena presentato in occasione di Milano Green Week 2022, è un primo passo per lo studio di un programma di orientamento per il pubblico che oltre alle indicazioni

direzionali sui percorsi all'interno dei parchi possa anche fornire informazioni sulla viabilità cittadina, sui mezzi di trasporto e sui principali luoghi di interesse. Il sistema potrebbe essere successivamente ampliato e declinato anche con informazioni sui contenuti botanici, sulle installazioni artistiche o sui monumenti presenti nell'area. *Innesti* è un sistema modulare, principalmente studiato per la segnaletica direzionale a sospensione che sfrutta strutture già esistenti come, ad esempio, i pali della luce e per questo estremamente sostenibile. È costituito da anelli cilindrici in metallo verniciato da montare sui supporti con un sistema a

cerniera. Ciascun modulo cilindrico porta un'asta con frecce di segnalazione sulla quale sono sagomate le scritte direzionali. Il colore bianco permette la massima leggibilità sia nella stagione estiva che in quella invernale sfruttando l'effetto negativo/positivo. Un sistema agile, semplice da montare, con bassissimo impatto ambientale ma di grande efficacia in termini di funzionalità, di accoglienza e di supporto alla mobilità dei cittadini e dei turisti. Al parco Sempione, presso l'ingresso in prossimità della Torre Branca, abbiamo installato un progetto pilota e siamo in attesa di ricevere da parte del Comune di Milano una manifestazione d'interesse che ci consenta di proseguire nello sviluppo del programma, che comunque necessiterà di una sponsorizzazione per essere realizzato.

Un primo passo concreto nell'ambito di una collaborazione virtuosa tra pubblico e privato su un tema di attualità che ci permetterebbe di allinearci agli standard europei, offrendo alla comunità un servizio primario.

(Testo redatto in occasione di un talk tenuto in occasione di Viscom Italia 2022 con Marco Tortoioli Ricci, Presidente di AIAP, Associazione italiana del design della comunicazione visiva).

FRANCESCO DONDINA

Classe 1961, è visual designer e docente (Cfp Bauer, Politecnico di Milano, Raffles Milano). Nel 1986 ha fondato lo studio Dondina Associati, orientato alla brand identity e al design della comunicazione. Nel corso degli anni ha realizzato progetti nei settori della moda, del design, dell'arte e della cultura e disegnato un centinaio di libri illustrati. Tra i principali clienti: Giorgio Armani, Krizia, L'Oreal Paris, Cassina, MoMA, Feltrinelli, Castello Sforzesco, Muba-Museo dei Bambini Milano (di cui è art director). È Compasso d'Oro Adi 2020 / Menzione d'Onore per il progetto "Colin, no news good news" edito da Rizzoli.

Le grandi città e l'acqua

Milano e i navigli, le città d'acqua ritrovate

di **Antonello Boatti**

LE GRANDI CITTÀ TORNANO A GUARDARE ALL'ACQUA

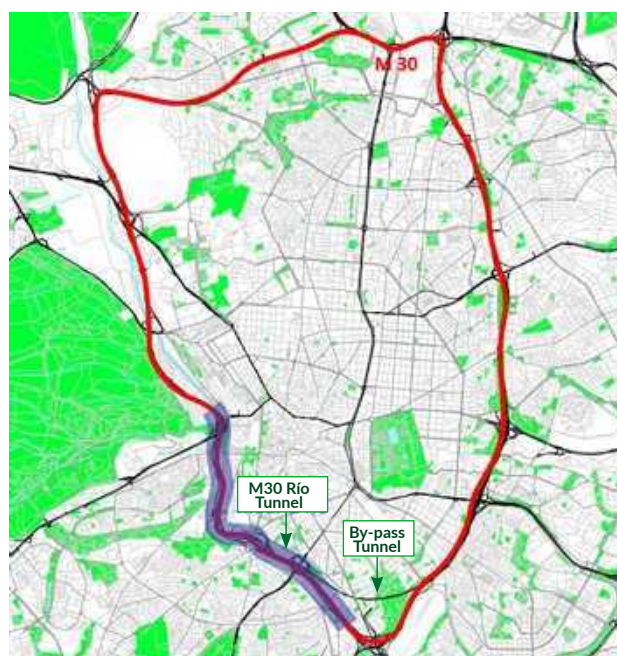
Mai come oggi le città tendono a riscoprire il loro rapporto con l'acqua, dopo averla a lungo dimenticata e addirittura averle voltato le spalle.

Nel panorama europeo e mondiale di estremo interesse sono due casi recenti di valorizzazione della rete fluviale e dei canali: Madrid e Tokyo. A Madrid, tra il 2003 e il 2011, con una serie di interventi urbanistici molto rilevanti eseguiti in meno di un decennio, si è assistito ad una poderosa riqualificazione paesaggistico-ambientale del fiume Manzanares, che scorre nella città e ai piedi del centro storico. Si è iniziato con l'interramento per oltre 3 Km della M-30, una vera autostrada urbana che correva a fianco del Rio Manzanares con svincoli e sovrappassi che annichilivano la presenza del fiume. L'interramento è avvenuto con la realizzazione di un tunnel che superiormente è stato reso pedonale e sistemato a verde. Così la riqualificazione delle aree sovrastanti il tunnel, collegate con le aree limitrofe spondali, ha dato vita a un parco lungo 10 Km con viali alberati, giardini, pinete, frutteti, piste ciclabili, campi di calcio, tennis, pallamano e altre attrezzature sportive e ricreative.

Il Manzanares congiunge periferie lontane con il centro storico della città, mettendo in luce una delle caratteristiche fondamentali dei corsi d'acqua: il loro essere elemento di coesione delle città al di là delle divisioni di ruolo, di censo e di



Il fiume Manzanares e la M30 prima dell'intervento.



Il tratto interrato della M30 a Madrid.

qualità delle diverse parti di essa. Questa caratteristica dei corsi d'acqua è rintracciabile in tutte le città attraversate dai fiumi e dai canali.

Lo si distingue bene nel caso di Tokyo e lo si percepisce a Milano, dove il sistema dei navigli, sia pure mutilato della sua parte centrale, mette in relazione le periferie della Regione, della Città Metropolitana e di Milano con il centro storico della città. I fiumi e i canali non conoscono barriere di suddivisione della città e tendono providenzialmente a includere i territori in un *unicum*. Nel passato Tokyo è stata soprattutto una città d'acqua, come si può vedere nell'immagine successiva, che ci mostra le caratteristiche della antica Edo (etimologicamente "entrata della baia" oppure "estuario"), nome originario della città di Tokyo.

Decenni di devastazione ambientale tra il 1960 e il 1990 hanno snaturato completamente la tradizione di Tokyo città d'acqua, usando il letto dei fiumi e dei canali per garantirsi l'appoggio al suolo delle autostrade urbane



Le sponde del Manzanarre dopo l'intervento.

sopraelevate. L'inquinamento delle acque aveva raggiunto livelli insostenibili.

Il Prof. Hidenobu Jinnai, storico dell'Architettura e insegnante alla Hosei University di Tokyo, sostiene con chiarezza



Veduta storica di Edo Tokyo.



La devastazione dei corsi d'acqua a Tokyo.



La trasformazione dei corsi d'acqua a Tokyo nel corso degli ultimi anni.

i nuovi concetti che sono alla base dei futuri sviluppi della navigabilità dei fiumi e dei canali di Tokyo. “Oggi i progetti in corso vogliono consentire all’acqua di trasportare e rendere evidenti i caratteri tradizionali andati perduti. Quindi all’acqua sono dedicati i ritmi più lenti, privati e quelli di un nuovo trasporto pubblico fluviale più turistico e alternativo”.

Il ritorno di Tokyo come città d’acqua è l’ambizioso risultato atteso, fondato non solo sul recupero delle sponde e del sistema verde, che in primavera si trasforma in un fiume rosa di petali dei ciliegi, ma anche di navigazione dolce e pubblica. Lo scopo è anche quello di creare un vero e proprio network di navigazione in uno scenario tutto nuovo della città. Oggi i canali e i fiumi a Tokyo sono percorsi anche con le canoe ed è possibile e piacevole attendere il tramonto sulle sponde.

Nei quartieri di Tokyo, diversamente da quelli europei, è difficile distinguere la differenza tra centro e periferia perché il processo di trasformazione e gentrificazione si è diffuso a macchia d’olio, ma i corsi d’acqua e le sponde costituiscono un unico lessico per tutta la città che unifica e sfuma le differenze.

MILANO, I NAVIGLI ESISTENTI E IL PROGETTO DI RIAPERTURA DI QUELLI CANCELLATI

Milano, sino all’800, è stata indubbiamente una città d’acqua. Poi, progressivamente, essa ha cancellato, deviato, interrato, la propria rete idrica. L’ultimo colpo è stato inferto nei primi decenni del ‘900 e poi negli anni ‘60 con la chiusura della Cerchia, del Naviglio di Viarennà e infine del Naviglio Martesana in gran parte del suo tratto cittadino. Oggi rimangono a cielo aperto il Naviglio Martesana sino a via Melchiorre Gioia e i navigli Grande e Pavese sino alla Darsena.

Dal 2013 al 2015 si sono svolti i lavori relativi ad una convenzione sottoscritta tra il Comune e il Politecnico di Milano concernente lo svolgimento di uno studio di fattibilità per la

riapertura dei navigli milanesi, nell'ambito della riattivazione del sistema complessivo dei navigli, anche sulla base del referendum del giugno 2011, in cui il 94% dei votanti si dichiarò favorevole al ripristino dei Navigli.

Il lavoro del Comitato incaricato, coordinato dall'autore di questo articolo, è stato consegnato al Comune nel giugno del 2015. Successivamente, nel 2017 è stato affidato l'incarico ad MM dello Studio di Fattibilità tecnico- economica della riapertura e della riconnessione idraulica dei primi cinque tratti di riapertura dei navigli e su questa base si è svolto nel 2018 il dibattito pubblico nella città, chiuso nel 2019 con la dichiarazione del Sindaco di porre il tema della riapertura dei navigli e della relativa navigabilità su tutta la città e non sui soli cinque tratti. A questo scopo MM ha completato lo Studio di Fattibilità sull'intero progetto.

Allo stato attuale, dunque, il tema è trovare le risorse necessarie per realizzare il progetto, nella consapevolezza che l'Amministrazione Comunale pensa di poter realizzare la riapertura dei navigli solo avendone la completa copertura finanziaria.

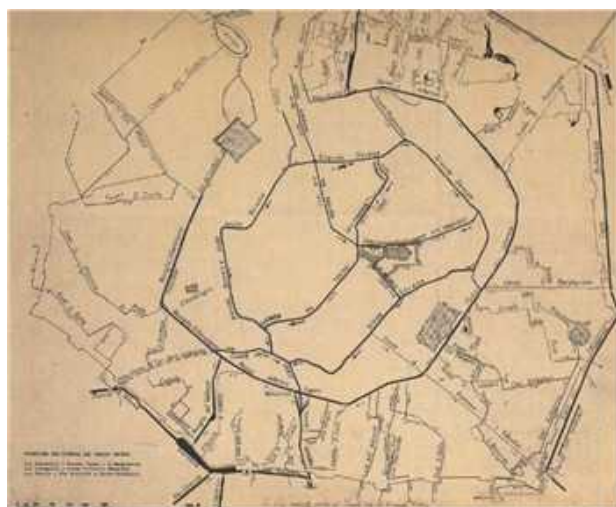
Quindi è necessario avviare la ricerca delle fonti di finanziamento a partire dalla Regione Lombardia, senza trascurare il livello europeo.

Non rimane dunque che descrivere il progetto di riapertura dei Navigli milanesi per valutare il rilievo che esso potrebbe assumere non solo per la città di Milano, ma anche per le sue periferie nella Città Metropolitana e alla scala più vasta regionale.

Tale valutazione sarà anche essenziale per considerare l'importanza di raccogliere fonti di finanziamento adeguate.

La valorizzazione del sistema dei navigli lombardi e la riapertura di quelli milanesi finalizzata anche alla loro complessiva navigabilità è un'occasione unica e irripetibile per contribuire a una vera svolta nella realizzazione di un progetto per rendere la Lombardia migliore sul piano ambientale, della fruizione turistica, del trasporto delle merci e del suo paesaggio.

Alla scala della Città Metropolitana, la riapertura dei Navigli milanesi costituisce un



Mapa del 1870: idrografia di Milano con i corsi d'acqua, naturali e non, che attraversano la città.

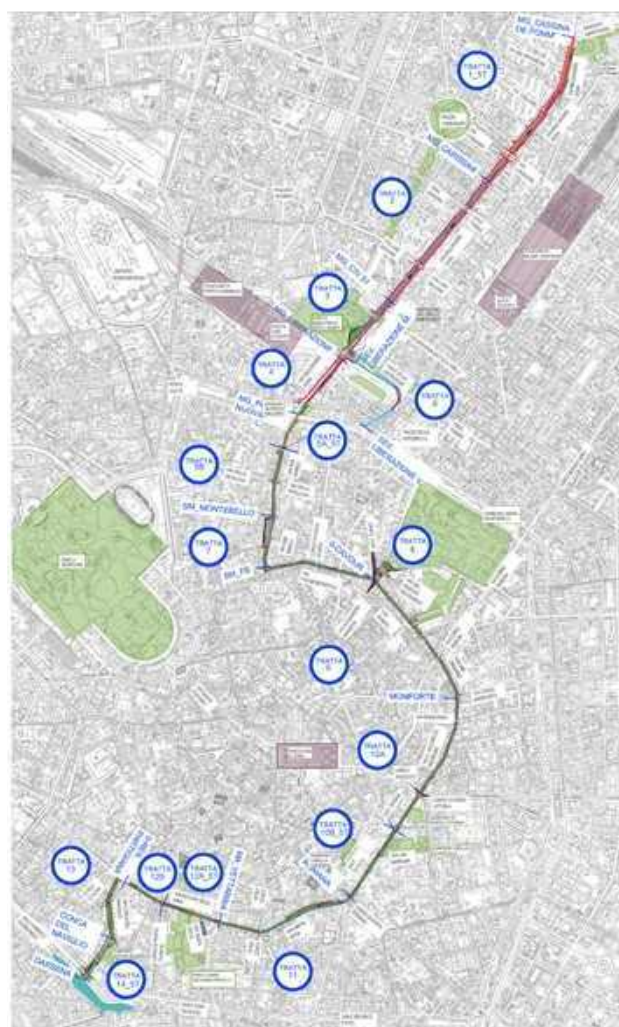


Lo stato di fatto attuale dei corsi d'acqua superficiali esistenti nella città di Milano.

elemento essenziale e identitario in grado di avvicinare periferie come quelle di Gaggiano, Trezzano, Corsico, Assago, Rozzano, Cologno e Cernusco, al centro della città con un unico percorso d'acqua e ciclabile.

Nella città, la riapertura dei navigli coinvolgerà in un tracciato di oltre 7 Km queste strade e luoghi milanesi: via Melchiorre Gioia affacciandosi sul quartiere di Porta Nuova, via San Marco (conca dell'Incoronata, Laghetto di San Marco), via Fatebenefratelli, Piazza Cavour, via Senato, via San Damiano, via Visconti di Modrone, via Francesco Sforza, via Santa Sofia, Via Molino delle Armi, via De Amicis, via Conca del Naviglio, conca di Viarenna, Darsena.

Il progetto nel suo complesso porterà ad importanti e positivi cambiamenti per la salvaguardia dell'ambiente.



Il tracciato della riapertura dei navigli milanesi.

Sarà possibile sviluppare modalità di riscaldamento e raffreddamento con pompe di calore geotermiche (molto meno inquinanti di altri sistemi di climatizzazione), offrendo la possibilità di scaricare le acque al termine del processo di produzione della energia nel canale continuo che si creerà con la riapertura dei navigli. Inoltre si potrà intervenire con l'immissione di acqua di prima falda per rimediare alle possibili carenze di risorsa idrica proveniente dai grandi laghi lombardi.

L'acqua per irrigare sarà molto più pulita, liberata dagli inquinanti portati dal Seveso per il quale il progetto di riapertura prevede un percorso diverso e separato da quello dei Navigli.

Inoltre, migliorerà il microclima di prossimità attorno ai navigli, con un maggior raffreddamento naturale e nel contempo il nuovo corso d'acqua permetterà anche in città uno sviluppo maggiore della biodiversità. Il progetto comporterà una diminuzione del traffico veicolare indesiderato a Milano, incentivando l'uso del mezzo pubblico e della mobilità dolce (i Navigli saranno fiancheggiati



Lo schema della possibile idrovia Lago Maggiore-di Como-Milano-Adriatico: in tratteggiato rosso la riapertura dei navigli milanesi e il ripristino della navigabilità su Martesana.

da un sistema continuo di piste ciclabili). Si potrà così contribuire a una diminuzione dell'inquinamento derivante dal traffico veicolare privato, con effetti positivi per tutta l'area della Città Metropolitana milanese.

Alla scala della Regione e della Città Metropolitana (che ha affidato uno studio ad alcuni atenei lombardi per la navigabilità del Naviglio Martesana, Grande e Pavese) sarà possibile immaginare una navigazione fluviale attraverso i navigli esistenti (resi tutti navigabili) e il nuovo naviglio ricostruito, che aprirà scenari fantastici dal lago di Como e dal lago Maggiore attraverso Milano, il Ticino e il Po sino all'Adriatico, attraverso lo sviluppo dei tratti di idrovia già funzionanti.

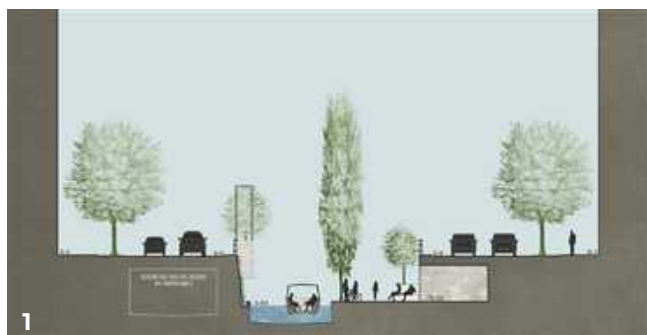
Le piste ciclabili e il corso d'acqua, collegati col trasporto pubblico su ferro, consentiranno una fruizione completa delle ingenti risorse paesaggistiche e monumentali lombarde situate lungo le aste dei navigli e dei fiumi Adda, Ticino e Po e di quelle della città di Milano.

Potrà essere anche studiato nelle ore notturne l'uso del canale per il trasporto delle

merci attraverso la formazione di una rete logistica, proporzionata alla capacità di carico, pensando a particolari tipologie di prodotti che possano trarre giovamento dall'uso combinato di vettori su acqua ed elettrici. Complessivamente, il paesaggio lombardo potrebbe essere valorizzato lungo tutti i versanti dell'Adda, del Martesana, del Naviglio Pavese sino a Pavia, del Naviglio Grande e del fiume Ticino moltiplicando la percezione del paesaggio, arricchita della sua visione dall'acqua e creando nel capoluogo della Regione un formidabile nuovo polo paesaggistico.

Su quest'ultimo punto, i cambiamenti della città di Milano lungo il tracciato dei navigli riaperti sono di estremo interesse e qualità. Nella periferia Nord-est, lungo la via Melchiorre Gioia, avviene una delle trasformazioni più significative previste dal progetto. Una strada priva di qualità architettonico-urbanistica costruita disordinatamente negli anni del boom edilizio si avvicina in un *continuum* progettuale al centro della città con la creazione di una lunga *promenade* che fiancheggia l'acqua ritrovata sino a giungere nel cuore di Porta Nuova.

Avvicinandosi al centro, il progetto dà luogo a molti significativi interventi che migliorano,



1. Il nuovo volto di via Melchiorre Gioia, con la promenade ribassata; 2. Nuova prospettiva di via Melchiorre Gioia dall'acqua.
3. La Biblioteca degli Alberi e Porta Nuova lambiti dal naviglio riaperto; 4. Il progetto per la storica conca dell'Incoronata.

creano e confermano visuali spesso trascurate della città, come la Conca dell'Incoronata, il laghetto di San Marco, che ritrova le sue dimensioni originarie e Piazza Cavour che da snodo viabilistico senza qualità viene trasformato in un nuovo vaso che costituisce un vero biglietto da visita per quella parte di Milano già ricca di suggestioni monumentali come l'ex villa Reale o i giardini Montanelli.

Il progetto poi scandisce altri luoghi della riqualificazione del paesaggio urbano come via Senato, Archivio di Stato o Francesco Sforza dove il complesso monumentale della Ca' Granda viene affiancato dal naviglio che consente un'estensione sostanzialmente pedonale e ciclabile del Campus universitario sino ai Giardini della Guastalla. Procedendo verso lo sbocco

nella Darsena, si incontra la speciale prospettiva del Parco delle due Basiliche dove il naviglio accompagna la vista sino all'abside di S. Lorenzo. Da via Conca del Naviglio si giunge infine alla conca di Viarenna che ritrova una dignità adeguata alla sua storia.

Lo sbocco in Darsena rappresenta l'atto finale del riavvicinamento delle periferie con il centro. Di lì infatti, attraverso il Naviglio Grande e Pavese ci si ricongiunge all'area sud e sud-ovest della conurbazione milanese. In questo modo, i Navigli riqualificati e ritrovati possono costituire la prima vera infrastruttura unitaria della giovane Città Metropolitana Milanese.



Il laghetto di S. Marco rinasce con nuove funzioni.

ANTONELLO BOATTI

Nato a Milano nel 1948, già professore di Urbanistica presso il Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, ha sviluppato studi e ricerche nel campo della tutela e della promozione dei valori naturali e ambientali della città. È stato membro del collegio del Dottorato di Progettazione Paesistica nell'Università degli Studi di Firenze e componente della Commissione Provinciale e Beni Paesaggistici del Comune di Milano. È autore di diversi libri, tra i quali "Un secolo di urbanistica a Milano" Città Studi Editore, 2007 e "I nuovi Navigli Milanesi" Maggioli Editore, marzo 2018. È coordinatore del comitato scientifico per la riapertura dei Navigli milanesi e ha redatto piani urbanistici e progetti di opere pubbliche alla scala urbana.



FOCUS

La città a strisce

A cura di

Claudio A. Colombo

in collaborazione con





Disegno di
DINO ALOI



Disegno di
PAT CARRA



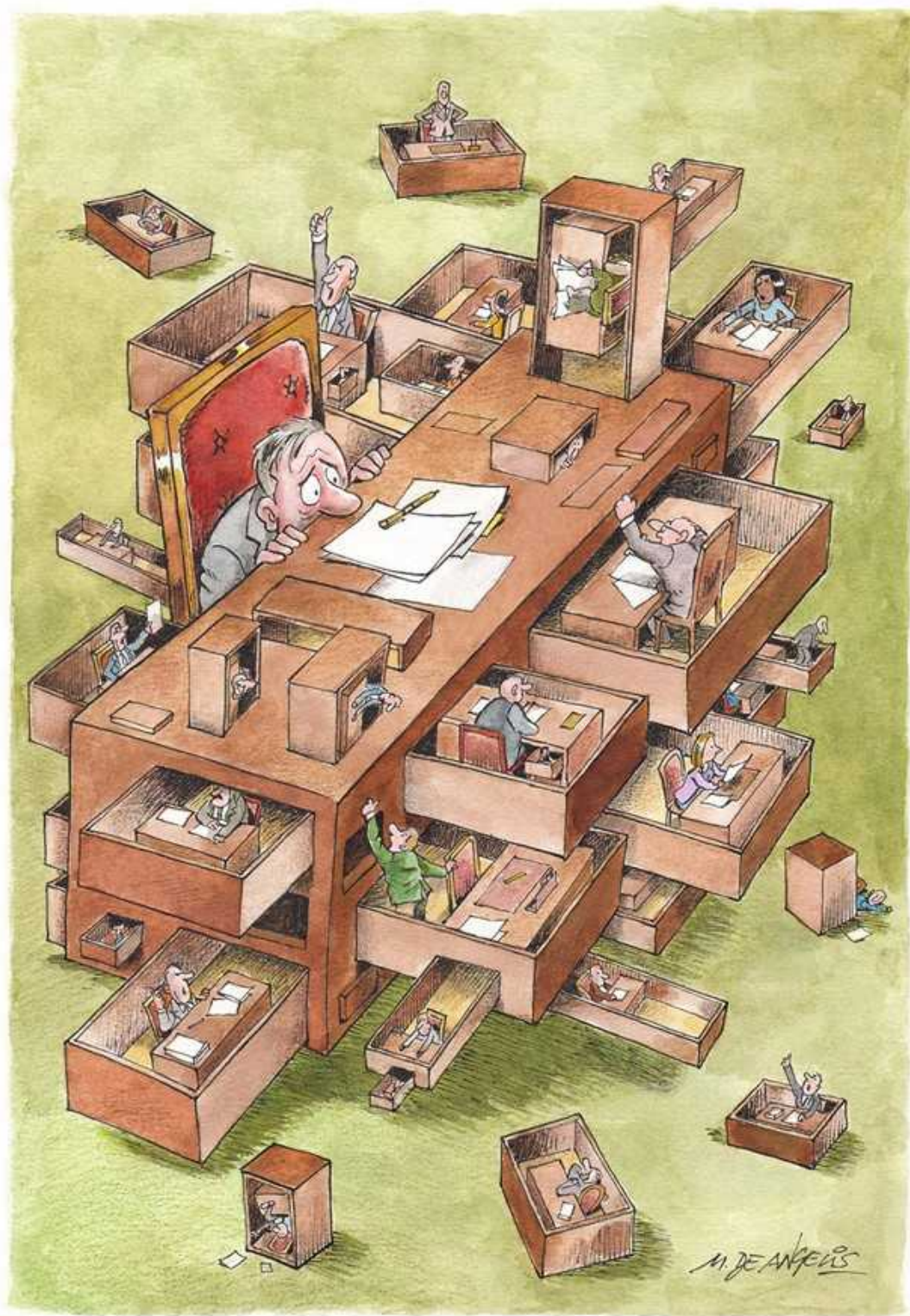
Disegno di
GIANNI CHIOSTRI



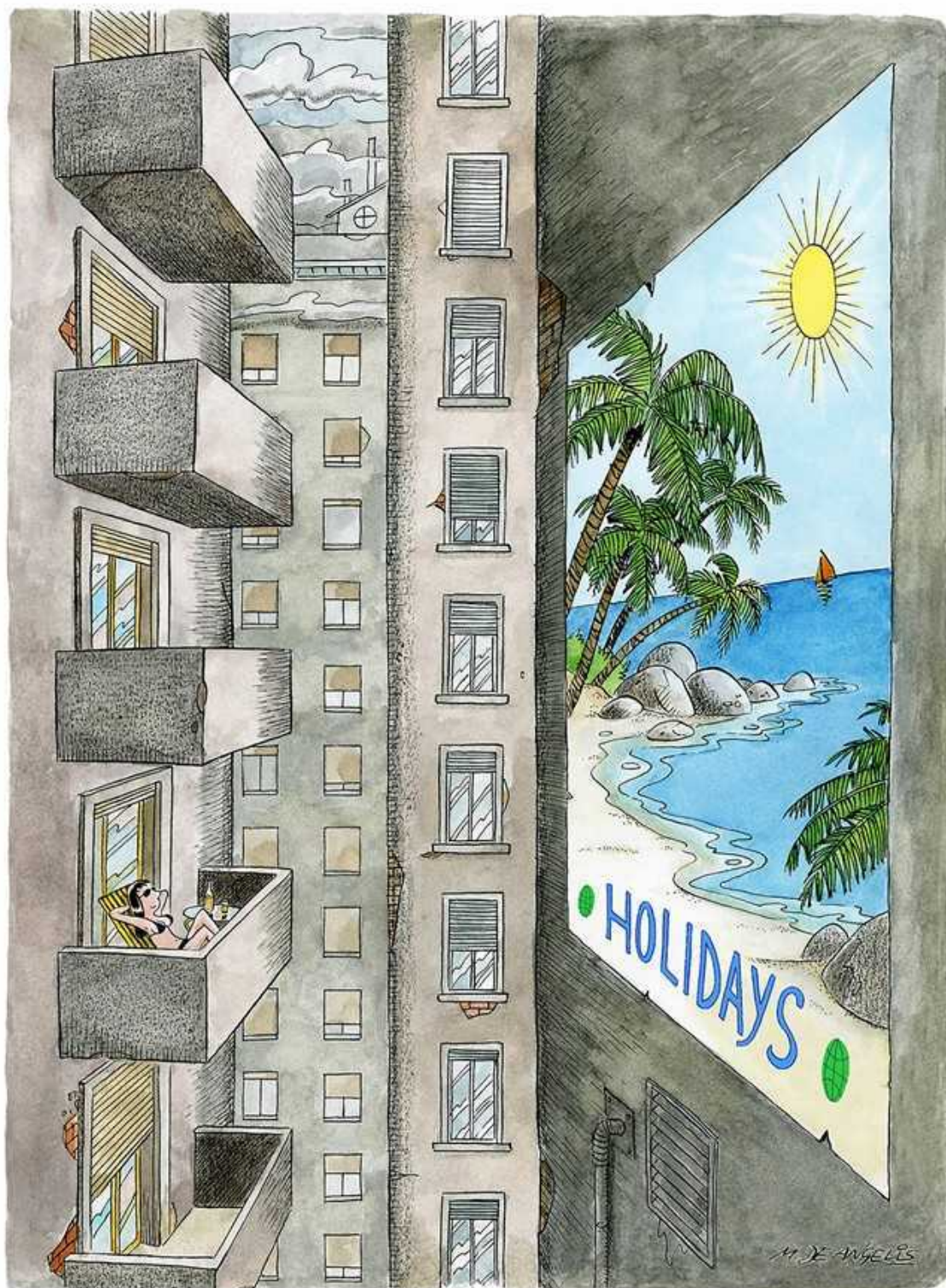
Disegno di
LIDO CONTEMORI



Disegno di
LIDO CONTEMORI



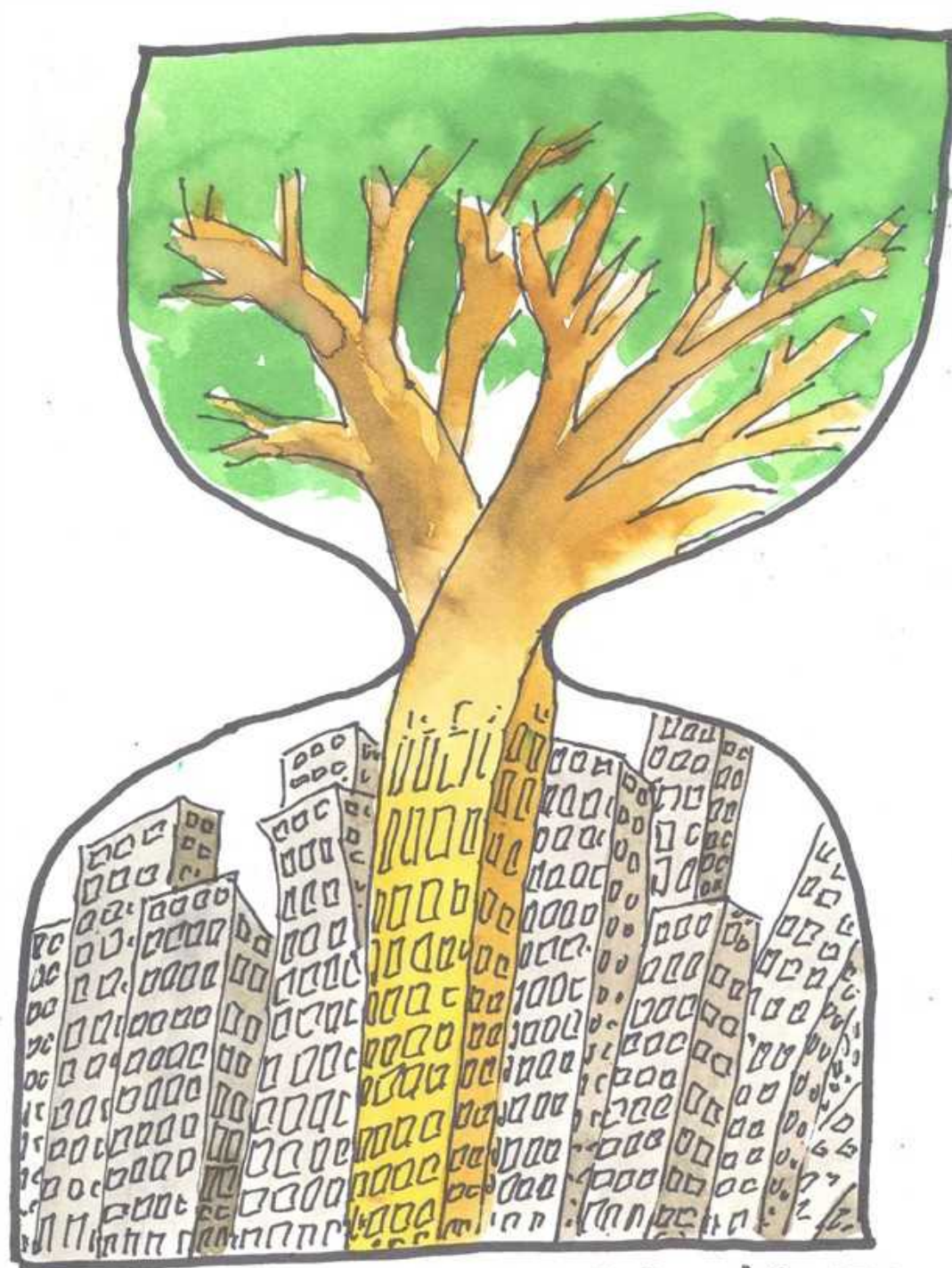
Disegno di
 MARCO DE ANGELIS



Disegno di
MARCO DE ANGELIS

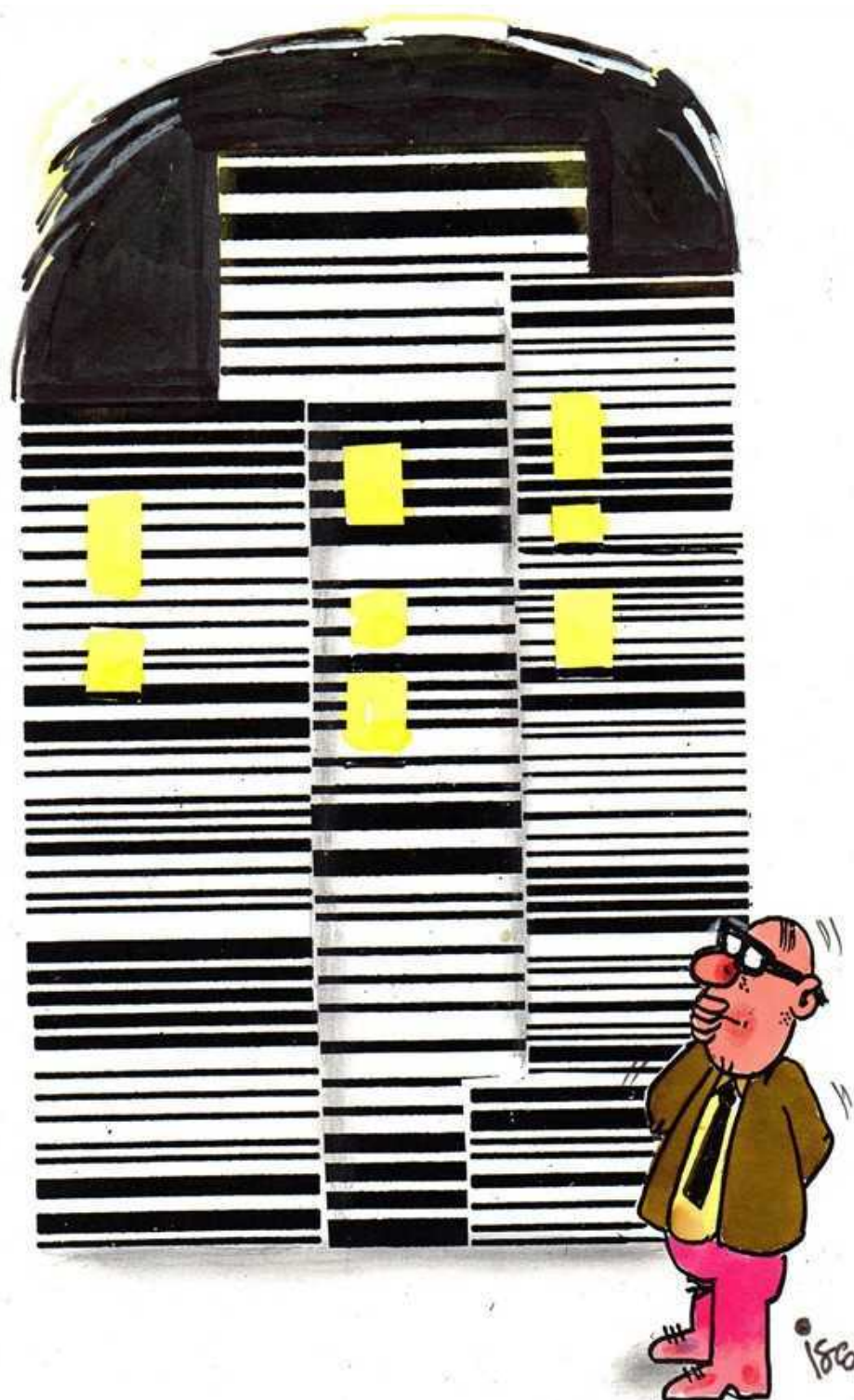


Vignetta di
GIULIANO



2022 GIULIANO

Disegno di
GIULIANO



Disegno di
EMILIO ISCA



Vignetta di
DANILO MARAMOTTI

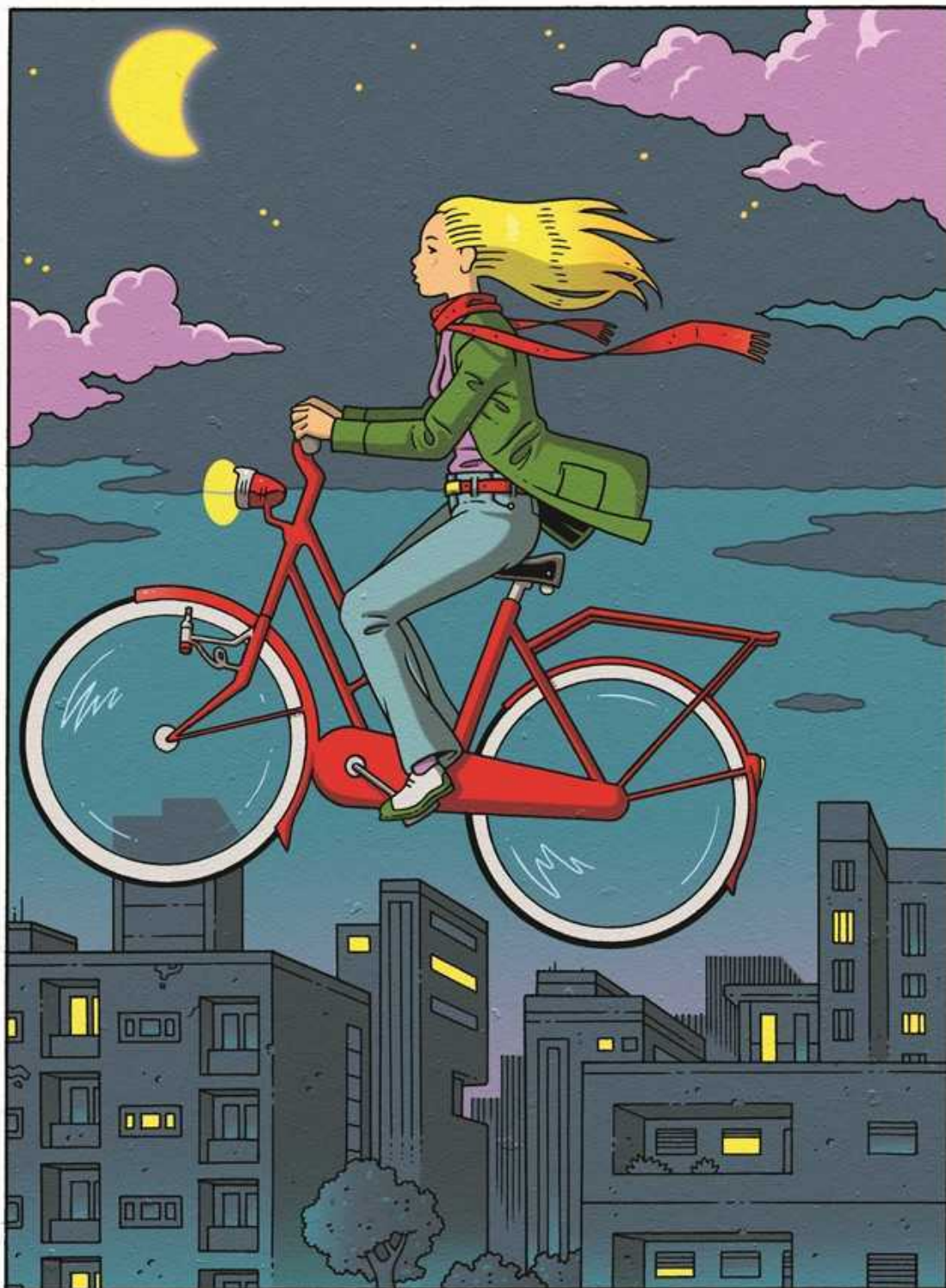


Illustrazione di
GASTONE MENCHERINI

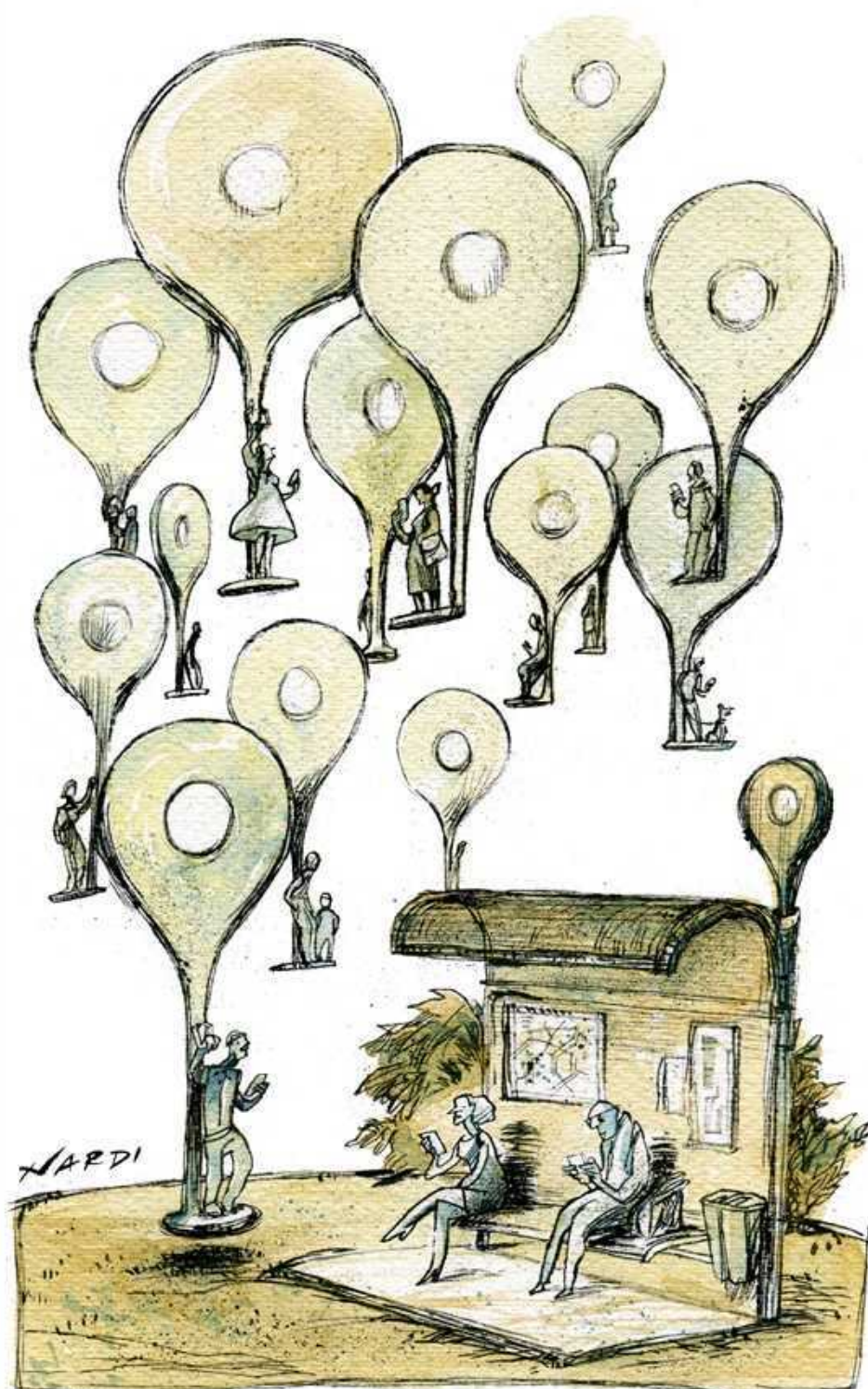


Illustrazione di
MARILENA NARDI



Disegno di
DORIANO SOLINAS



Disegno di
DORIANO SOLINAS

POST SCRIPTUM

di Alberto Jannuzzelli

Eccoci alla fine del nostro (primo?) viaggio nella città.

Nel nostro percorso, iniziato circa un anno fa con una serie di studi sulle idee e le prospettive culturali, sociologiche, antropologiche e letterarie, abbiamo compreso che è nella relazione con chi la abita il suo senso e, analizzando la complessa costellazione semantica che pertiene questo grande "soggetto" di studio, che ogni città è una rete di significati, un mondo di vite e relazioni.

Abbiamo ipotizzato che la città è uno degli elementi fondanti e costituenti la civiltà europea: il crogiolo in cui si è formata una nuova coscienza politica e avviato un rinnovamento culturale e artistico senza precedenti.

Questo input ci ha aiutato a comprendere che non è solo ai palazzi, agli edifici, le strade o le piazze che dobbiamo guardare: per vedere la nostra civitas, dobbiamo saper "leggere" tutte le vite che la abitano, l'attraversano anche solo per poche ore al giorno, e chiedono di essere accolte e aidate nelle loro attività quotidiane, e che a questo contesto restituiscono lavoro, aspettative e significato.

Come ha sintetizzato Italo Calvino, ogni città è una enciclopedia: raccoglie e presenta, oltre la sua storia, la memoria collettiva dei suoi abitanti. E per provare a comprenderla dobbiamo scoprire e dar voce al suo genius: lo spirito che dalla fondazione la anima e rappresenta la sua identità. Una identità che è anche un farsi quotidiano. Una complessità da riconoscere e salvaguardare se vogliamo ripensarne il futuro.

La letteratura, il cinema, l'immaginario, ci aiutano in questo processo, insieme a quei saperi che sempre concorrono alla comprensione del mondo: antropologia, sociologia – tra gli altri. Architetti e urbanisti immaginano e propongono gli spazi del nostro vivere, costruendo e in gran misura restaurando e spesso rifunzionalizzando strutture già esistenti e proponendole per nuove fruizioni.

Questi saperi, insieme ad altri, definiscono la città nel suo rapporto osmotico tra centro e periferia, e abbiamo compreso che anche il senso di questo rapporto deve essere ripensato e che l'arte, la creazione artistica, ha un ruolo centrale: perché la bellezza e lo straniamento che l'arte sanno proporre ci aiutano (obbligano, in qualche caso) a guardare con occhi nuovi e a renderci disponibili a un nuovo impegno.

L'impegno che chiediamo a chi ci governa e alle Istituzioni che sono chiamate a realizzare quanto necessario.

Per questo, in questo secondo numero del nostro Foglio, abbiamo lasciato spazio ai progetti – quelli che ci sono sembrati particolarmente significativi per il nostro territorio – e agli strumenti, anche economici e finanziari, che abbiamo a disposizione.

A cominciare dalle risorse che sono e saranno disponibili nel PNRR e che il testo che qui presentiamo ci aiuta a comprendere, anche nei suoi limiti e nei – prevedibili ahimè – fallimenti. E da un progetto che è diventato anche uno slogan: la città in 15 minuti: vita lavoro servizi svago cultura istruzione cura: tutti i momenti della nostra vita raggiungibili in un tempo brevissimo e col minimo dispendio di energia.

Ma – e qui azzardo una provocazione – siamo proprio sicuri che restare nel nostro proprio piccolo spazio sia una conquista e non invece un limite? Senza contare, poi, che la nostra bella Italia è fatta sì di alcune grandi città, ma soprattutto di piccoli centri, nei quali quindici minuti di tragitto possono essere anche troppi.

Tornando ai temi analizzati, mi piace segnalare l'attenzione con la quale tutti gli interventi sono orientati al bene comune, al miglioramento della qualità della vita, al rendere il nostro habitat più sano e fruibile, e – anche – più bello.

Molto si parla, anche a livello di comunicazione di massa, di “smart city” e di come una città più “connessa” possa facilitarci nella vita di ogni giorno e rendere possibili nuove prospettive. Senza voler essere scioccamente complottisti, dobbiamo però rilevare che molteplici sono le implicazioni che vanno ad incidere, e molto, sulla nostra vita personale e su quella che definiamo “privacy”.

Ecco, allora, che dobbiamo usare le conoscenze a nostra disposizione, anzi, dobbiamo svilupparne sempre di nuove, ma con un occhio attento e ragionato a tutte le implicazioni. Perché tutto deve rispondere a poche semplici domande: che tipo di futuro vogliamo costruire per noi e per le generazioni che verranno? cosa siamo disposti a sacrificare e quali valori, invece, riteniamo irrinunciabili? Sta tutto qui: nella nostra capacità di scegliere il nostro futuro e decidere come costruirlo.

In questi mesi di riflessioni e confronti, ci siamo resi conto che ragionare sulla città è anche ragionare sulle comunità che la abitano. Come una città, anche la nostra Società Umanitaria deve provare ad essere a misura di tutti coloro che la vivono, che devono riuscire ad orientarsi e a vivere, a risolvere i loro problemi quotidiani e a espletare le loro rispettive attività quanto più semplicemente possibile. È una impostazione fortemente radicata nella nostra storia e che oggi desideriamo rilanciare e rendere ancora più evidente.

Questi due numeri del nostro Foglio, grazie al contributo di tutti gli studiosi che hanno accolto il nostro invito a confrontarsi con noi, ci hanno aiutato a credere ancora di più nel nostro progetto e a moltiplicare l'entusiasmo e l'impegno nel perseguirlo.

Un impegno che, approssimandosi il 130° anniversario della nascita di questa istituzione, ci spinge ad intercettare le istanze del nostro passato innestando nuove idee, delineando nuovi interventi, prospettando nuove finalità, che diano concretezza ad una visione contemporanea inclusiva e dialettica sulla scia della nostra tradizione.

A Voi lettori, chiediamo di condividere con noi questa progettualità e a venirci a trovare: l'Umanitaria è uno spazio aperto, ricco di storia e di esperienze, di arte e cultura, e di grande impegno civile e sociale. Una piccola città che ogni giorno cerca di costruire qualcosa di nuovo. E di bello. Per tutti.

