

La

# nuova ecologia

GIUGNO 2020 ● Anno XLII ● Numero 6 ● euro 3,50

lanuovaecologia.it



**VENEZIA AL BIVIO**  
Fra spopolamento e overtourism

**DIRITTI DI STAGIONE**  
Nelle terre del caporalato

**STATI VS MULTINAZIONALI**  
Giustizia infetta



Per mantenere  
la giusta distanza  
da smog e traffico,  
l'unica via è ridisegnare  
gli spazi urbani e favorire  
la mobilità sostenibile

# LA BUONA STRADA





## EDITORIALE

di Francesco Loiacono

# Strada a senso unico

**È il momento di fare la punta alle matite e disegnare nuovi spazi in cui vivere** un'esistenza più gradevole e salubre. Dopo aver visto il cielo terso nelle settimane del lockdown, per non tornare prigionieri di smog e traffico, e fronteggiare l'infinito stillicidio di decine di migliaia di morti l'anno per inquinamento atmosferico, va ripensata la mobilità urbana e ridefinito l'uso di aree ed edifici pubblici. In molte città del mondo, e a dire il vero anche da noi, qualcosa sta già cambiando. Lo racconta Elena Comelli nel pezzo che apre la nostra storia di copertina, arricchita da un'illustrazione di Silvia Casanova che ci mostra un futuro decisamente più desiderabile. Il bonus

mobilità previsto dal "decreto Rilancio" favorisce l'abbandono dell'auto privata in favore di biciclette e altri mezzi per la micromobilità, ma per imboccare davvero la "buona strada" servono investimenti e interventi strutturali che agevolino un definitivo cambio degli stili di vita.

**C'è una città che forse più di tutte nel Belpaese** ha bisogno di approfittare di questa fase per decidere da che parte andare. "Passeggiare fra le calli deserte intorno a San Marco, attraversare la piazza più famosa del mondo in questo particolare momento storico è un'esperienza surreale", scrive Elisa Cozzarini nella sua inchiesta a pagina

26. In questi giorni Venezia, abbandonata dai turisti, svela dettagli straordinari che prima sfuggivano. Investire sul polo culturale già vivo intorno alla Biennale può dare respiro all'economia e creare posti di lavoro in un centro già colpito dall'acqua grande dello scorso novembre e schiacciato più di ogni altro dall'overtourism. L'Ente nazionale per il turismo, l'Enit, prevede un ritorno alla crescita del settore a livelli pre Covid-19 solo nel 2023.

**Il già citato decreto licenziato dal governo** fa uscire dall'ombra circa 400mila braccianti immigrati, che potranno ottenere un permesso di soggiorno temporaneo della durata di sei mesi. È difficile al momento prevedere quanti lavoratori stranieri imboccheranno realmente un percorso di regolarizzazione, quanti saranno trattati come esseri umani e non solo come forza lavoro. La speranza è che nelle terre del caporalato, dove ci porta Rocco Bellantone con la sua inchiesta a pagina 32, i diritti siano rispettati più di ieri. E allora facciamo nostre le parole usate da don Ciotti durante l'evento web per festeggiare i 40 anni di Legambiente: "La dignità non può essere vissuta a stagioni". ●

**'Servono investimenti nel tempo e interventi strutturali per non tornare ad ammalarci di smog e traffico'**

In copertina: foto © Joel Carillet/iStock

### SPECIALE

#### 10 La storia siamo noi

Legambiente compie 40 anni. Ci festeggiamo con "La nostra Italia", un libro collettivo che racconta la parte migliore del Paese. E tutte le nostre vittorie di Stefano Ciafani

### STORIA DI COPERTINA

#### 14 Città vivibili

Da Oakland a Liverpool, da Lima a Parigi, le metropoli rispondono alla pandemia da Covid-19 creando spazi per bici e micromobilità. Nasce così un tessuto urbano futuribile e desiderabile servizi di Elena Comelli e Andrea Poggio illustrazione di Silvia Casanova

### INCHIESTE

#### 26 Venezia al bivio

Svuotata dalla pandemia, la Serenissima appare fragile ma svela potenzialità oscurate dal turismo di massa. Per costruire un futuro diverso testi e foto di Elisa Cozzarini

#### 32 Diritti a tempo

di Rocco Bellantone

#### 37 Giustizia infetta

di Francesco Panì

### VERTENZE & CAMPAGNE

#### 40 Effetto cinema

Un viaggio nei Balcani per mostrare i danni dei cambiamenti climatici. E per dar voce a chi prova a reagire. Piccole grandi esperienze di resistenza nel webdoc "Movies save the planet"

testo e foto di Marco Carlone e Francesco Rasero



#### 45 Una mano di bellezza

di Teresa Panzarella

### ECONOMIA CIVILE

#### 47 Il ritorno dei cacciatori di legno urbano

di Laura Zamprogno

#### 49 Il suono della foresta

di Fabio Dessì

#### 51 Il lato virtuoso dell'e-commerce

di Giulia Assogna



## GAIA

## 56 In viaggio verso i Poli

La temperatura degli oceani è più alta di 1 °C rispetto all'epoca preindustriale. Per capire le conseguenze, uno studio ha esaminato 304 specie marine protette  
di Giulia Assogna

58 'Si fa presto a dire decarbonizziamo'  
intervista con Gianni Silvestrini e GB Zorzoli  
di Sergio Ferraris

## REPORTAGE

## 63 Contro le disuguaglianze

Nel quadrante sudest di Roma comitati e associazioni suppliscono le carenze dell'assistenza sociale  
foto di Matteo Trevisan, testi di Carlotta Boni

## IL FUMETTO

## 73 L'arte del tempo

Il rapporto fra padri e figli e l'ambigua relazione fra memoria e realtà al centro di "Jimmy Corrigan, il ragazzo più in gamba sulla Terra" di Chris Ware  
di Fabio Dessi  
in collaborazione con Coconino Press

## CULTURA

79 Tutti pronti a saltare  
di Grazia Battiatto

## rubriche

## 53 equotech

## 55 imprese

## 69 visioni

## 81 segnalibro

## 82 almanacco

## opinioni

## AMBIENTEUEOPA

22 La lezione del lockdown  
di Mauro Albrizio

## URBAN EXPERIENCE

25 Riusiamo l'Italia  
di Carlo Infante

## PROFONDO BLU

57 Acque limpide senza inverno  
di Domenico D'Alelio

## TERRA E CLIMA

60 Fragilità da rimuovere  
di Lorenzo Ciccarese

La Nuova Ecologia è anche su Facebook, Twitter e Instagram

lanuovaecologia.it  
Il nostro magazine online con news e approfondimenti sui fatti ambientali, e non solo. Registrati al sito ed entra nella nostra comunità, potrai commentare le notizie e scaricare contenuti speciali in omaggio

## la nuova ecologia

## DIRETTORE RESPONSABILE

Francesco Loiacono  
(direttore@lanuovaecologia.it, loiacono@lanuovaecologia.it)

## GRAFICA E IMPAGINAZIONE

Emiliano Rapiti  
(rapiti@lanuovaecologia.it)

## IMPAGINAZIONE E PHOTOEDITING

Sara Casna  
(foto@lanuovaecologia.it)

## REDAZIONE

(redazione@lanuovaecologia.it)  
Fabio Dessi  
(dessi@lanuovaecologia.it)  
Elisabetta Galgani  
(galgani@lanuovaecologia.it)  
Luca Biamonte  
(biamonte@lanuovaecologia.it)

**COLLABORATORI** Mauro Albrizio, Giulia Assogna, Rocco Bellantone, Stefano Clafani, Lorenzo Ciccarese, Domenico D'Alelio, Milena Dominici, Sergio Ferraris, Enrico Fontana, Carlo Infante, Katia Ippaso, Lorenzo Lombardi, Loredana Menghi, Marino Midena, Marco Pietrosante, Francesco Ruscito, Tito Vezio Viola

## HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:

Grazia Battiatto, Carlotta Boni, Marco Carlone, Silvia Casanova, Elena Comelli, Elisa Cozzarini, Francesco Paniè, Teresa Panzarella, Andrea Poggio, Francesco Rasero, Matteo Trevisan, Laura Zamprognio

## EDITORE

Editoriale La Nuova Ecologia soc. coop.

**CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE** Nunzio Cirino Groccia (presidente), Luca Biamonte, Fabio Dessi, Francesco Loiacono, Giampaolo Ridolfi

## MARKETING E PUBBLICITÀ

Giampaolo Ridolfi  
(ridolfi@lanuovaecologia.it)

Sergio Fontana  
(advertising@lanuovaecologia.it)

**COMUNICAZIONE, UFFICIO STAMPA, EVENTI**  
Luca Biamonte  
(comunicazione@lanuovaecologia.it)

## FORMAZIONE

Luca Biamonte  
(formazione@lanuovaecologia.it)

## AMMINISTRAZIONE

Manuela Magliozzi  
(magliozzi@lanuovaecologia.it)

## ABBONAMENTI

Sergio Fontana  
(abbonamenti@lanuovaecologia.it)

Per ogni comunicazione riguardante l'abbonamento a La Nuova Ecologia i **SOCI LEGAMBIENTE** devono rivolgersi all'Ufficio Tesseramento (06.86268316 - tesseramento@legambiente.it).

Gli abbonati **NON ISCRITTI A LEGAMBIENTE** devono rivolgersi all'ufficio abbonamenti tel 06.3213054  
abbonamenti@lanuovaecologia.it

## SEDE LEGALE E REDAZIONE

Via Salaria 403 - 00199 Roma  
Tel. 06.86203691  
redazione@lanuovaecologia.it

Spedizione in Abbonamento Postale - Poste Italiane S.p.a. - spedizione in Abbonamento Postale - AUT. N° 130028 del 18/09/2013 Periodico ROC (AN)

**STAMPA:** Rotopress International, Loreto (AN), www.rotoin.it, info@rotoin.it

Testata reg. al Trib. di Roma al n.543 in data 11.11.1988 - ISSN 1127-686x

## GARANZIA DI RISERVATEZZA

L'Editore garantisce la massima riservatezza nel trattamento dei dati forniti dagli abbonati. Ai sensi degli artt. 15 e 22 e dell'art. 34 del Regolamento UE 2016/679 gli interessati possono in ogni momento esercitare i loro diritti rivolgendosi direttamente al Titolare del

trattamento: Editoriale La Nuova Ecologia Soc. Coop., Via Salaria 403, 00199 Roma - Tel 06.3213054 Fax 0686218474 abbonamenti@lanuovaecologia.it

Abbonamento 11 numeri 30 euro (27 euro per biblioteche, convenzionati, punti ecolettura). Pagamento su ccp 17036013, altre modalità su www.lanuovaecologia.it.

**L'ISCRIZIONE A LEGAMBIENTE PUÒ COMPRENDERE L'ABBONAMENTO ANNUALE**  
www.legambiente.it/legambiente/diventa-socio

Stampato su carta riciclata 100% certificata Der Blaue Engel e N. E. L. Incellophanato con Mater-Bi Novamont



Questa rivista ha neutralizzato le emissioni in atmosfera legate alla sua produzione in collaborazione con AzzeroCO2, grazie a progetti realizzati in Italia e nel mondo che utilizzano fonti rinnovabili.

**Nuova Ecologia (www.nuovaecologia.it)** è un periodico che ha percepito (già legge 7 agosto 1990 n. 250) e percepisce unicamente i contributi pubblici all'editoria (legge 26 ottobre 2016 n. 198, d.lvo 15 maggio 2017 n. 70).

Chiuso in redazione il 22/05/2020

# CITTÀ VIVIBILI

Da Oakland a Liverpool, da Lima a Parigi, le metropoli rispondono alla pandemia da Covid-19 creando nuovi spazi per bici e micromobilità, dai quali scompare l'auto privata. Nasce così un tessuto urbano futuribile e desiderabile

illustrazione di **Silvia Casanova**



## 10 mosse

per ridisegnare gli spazi cittadini e migliorare qualità dell'aria e della vita

- 1 Bici e monopattini al centro della nuova viabilità
- 2 Lezioni scolastiche e giochi all'aperto o nei musei
- 3 Marciapiedi più larghi con spazio per tavoli di bar e ristoranti





- 2 Strade a 30 km/h per favorire la circolazione in contemporanea di mezzi veloci e lenti
- 3 Strade a 30 km/h per favorire la circolazione in contemporanea di mezzi veloci e lenti
- 4 Strade a 30 km/h per favorire la circolazione in contemporanea di mezzi veloci e lenti
- 5 Bus e tram nelle preferenziali. Biglietti e abbonamenti su smartphone
- 6 Punti di sharing mobility vicino a bus e metro, con colonnine di ricarica elettrica
- 7 Orari differenziati per i servizi segnalati sulle app
- 8 Servizi accessibili in 15 minuti a piedi da ogni luogo
- 9 Lavoro smart da casa e in edifici pubblici con spazi in condivisione
- 10 Parcheggi aziendali con mezzi di micromobilità e colonnine di ricarica elettrica

di **Elena Comelli**

**N**iente sarà più come prima, nemmeno le città. La pandemia di Covid-19 potrebbe avere un impatto permanente su come abiteremo, lavoreremo, ci muoveremo, andremo a fare acquisti e socializzeremo nei contesti urbani. Alcune tendenze, come la difesa della qualità dell'aria e la progressiva espulsione delle auto private dai centri cittadini, erano già in atto da prima, ma l'esperienza del Coronavirus potrebbe accelerare la loro affermazione. Con i blocchi dovuti alla pandemia, che hanno ridotto drasticamente l'uso dei sistemi

di trasporto pubblico, le autorità cittadine – da Liverpool a Lima – stanno approfittando per chiudere le strade alle auto, dare via libera alle biciclette e allargare i marciapiedi per aiutare i residenti a mantenere le distanze consigliate dalle autorità sanitarie. Come le meduse nei canali di Venezia e i fenicotteri a Mumbai, anche pedoni e ciclisti ora si avventurano là dove prima non avrebbero mai osato andare.

A Oakland, in California, quasi il 10% delle strade (74 miglia) è stato chiuso al traffico, mentre Bogotá, in Colombia, ha aperto 47 miglia di piste ciclabili temporanee. New York ha iniziato con sette



miglia di strade “aperte” (chiuso alle macchine) per diluire l'affollamento nei parchi, insieme a Città del Messico e a Quito. In Nuova Zelanda, la ministra dei Trasporti Julie Anne Genter ha dirottato 100 milioni di dollari su progetti destinati a rendere rapidamente Auckland e le altre città più ciclabili e adatte ai pedoni. Mike Leydon, una delle più autorevoli voci globali della vivibilità urbana, ha compilato una “Covid19 livable streets response global map” su Google Maps ([shorturl.at/fkqD6](https://shorturl.at/fkqD6)), dove ha inserito tutte le misure adottate da 164 città del mondo in occasione della pandemia per restituire lo spazio urbano ai pedoni e ai ciclisti.


### Berlino apripista

In Europa la rivoluzione è cominciata a Berlino, dove sono state realizzate decine di piste *pop up* sulle direttrici più battute dai ciclisti, che hanno invaso le strade deserte fin dall'inizio della pandemia. L'uso della bici come mezzo di trasporto è stato raccomandato con insistenza dal ministro tedesco della Salute, Jens Spahn, che non ha mai limitato neanche per un giorno i tragitti su due ruote, contrariamente a molti altri governi europei, compresa l'Italia e la Francia. Altre città europee si sono accodate. A Milano il sindaco Beppe Sala ha deciso di realizzare 30 chilometri di nuove piste ciclabili e di ampliare in via permanente i marciapiedi, mentre a Parigi la sindaca Anne Hidalgo ha già annunciato la chiusura alle auto private di rue de Rivoli, una delle arterie più trafficate della capitale, e sta realizzando una serie di nuovi assi ciclabili lungo i percorsi del métro. A Budapest si lavora a una rete ciclabile temporanea, varata dal sindaco Gergely Karácsony, che prevede nuove piste sui lati di tutte le strade a più corsie, operative almeno fino a settembre, ma in parte destinate a restare una volta finita la pandemia. Le città europee, del resto, non sono nuove a questi interventi di “urbanismo tattico”, che cambiano il volto di in-

**Milano ha deciso di realizzare 30 chilometri di ciclabili e di allargare i marciapiedi**

## PIÙ VALORE ALLA PROSSIMITÀ PEDONALE

**Sempre di più gli annunci immobiliari assegnano un buon punteggio a case dalle quali raggiungere a piedi i servizi**

 Città pedonalizzate, ciclabili, respirabili. La parola d'ordine è riconversione delle strutture produttive dismesse, riconquista degli spazi interstiziali all'utilizzo collettivo o al verde, sviluppo dei mezzi pubblici su rotaia. Su queste premesse cresce l'economia della prossimità e arretra lo *sprawl* urbano. «A Stoccolma come a Manhattan, i prezzi delle case salgono in relazione alla possibilità di raggiungere a piedi scuole, ristoranti, parchi e mezzi pubblici», fa notare Alexander Ståhle, l'architetto e urbanista svedese che per primo ha steso una mappa dei “sociotopi”, ovvero degli spazi pubblici, come i parchi o le piazze, che presentano un alto valore sociale nel loro utilizzo da parte dei cittadini. Basta aprire un annuncio immobiliare di qualsiasi grande città per capire cosa intende Ståhle: un buon punteggio sulla scala dell'accessibilità pedonale (*walkability score*) viene spesso certificato e presentato ai potenziali acquirenti come un elemento importante ai fini della valutazione dell'immobile. Il mercato ha già incorporato l'economia della prossimità. Il grado di accessibilità pedonale è un dato utilizzato sempre più spesso anche per misurare l'attrattività delle aree urbane. In base a un'analisi spaziale condotta dallo studio di Ståhle, su 7.000 vendite di appartamenti a Stoccolma per conto della municipalità, risulta evidente l'importanza fondamentale delle distanze pedonali o ciclabili dai trasporti pubblici per stabilire il valore di un'area, mentre la prossimità alle vie d'accesso automobilistiche non riveste alcuna rilevanza. Anzi, il traffico automobilistico è considerato uno dei principali demeriti, anche dal punto di vista sanitario. Nel caso della pandemia di Covid-19, ad esempio, si è visto che una crisi sanitaria ha più facile presa dove la qualità dell'aria lascia a desiderare. In base alle stime dell'Oms, oltre la metà della popolazione urbana mondiale è esposta a livelli di inquinamento atmosferico almeno 2,5 volte superiori agli standard di sicurezza, all'origine di circa sette milioni di morti premature ogni anno. Eppure in molte città le strutture urbane legate alle auto sono pesantemente sovvenzionate e l'enorme spazio occupato dai parcheggi ha una priorità più alta delle piste ciclabili o dello spazio pedonalizzato. Ma anche questo sta cambiando.

(E. Com.)





## A metà del secolo due terzi dell'umanità sarà concentrata nei centri urbani. È da qui che deve cominciare la transizione

teri quartieri senza grandi modifiche strutturali, come nel caso delle piazze aperte di Milano, delle *superilles* di Barcellona o delle *berges de Seine* di Parigi, dove strade e spazi prima riservati alle macchine sono stati restituiti ai pedoni e ai ciclisti con pochi tocchi di arredo urbano.

### Trasformazioni in atto

La rivoluzione in corso potrebbe rappresentare il punto di svolta decisivo anche per la battaglia globale contro l'emergenza climatica. Le città ospitano già oggi poco più di metà dell'umanità, ma producono l'80% della ricchezza mondiale e delle

emissioni a effetto serra. L'inurbamento è in forte sviluppo e l'*homo civicus* è destinato a crescere dai 3,9 miliardi attuali a circa 6,4 miliardi di persone entro il 2050, su una popolazione globale di oltre 9 miliardi. A metà del secolo, quindi, due terzi dell'umanità sarà concentrata nei centri urbani. È da qui che deve cominciare la transizione energetica, concentrando gli sforzi su edifici e trasporti, responsabili del grosso delle emissioni globali. Chi riuscirà a decarbonizzare le città avrà vinto la battaglia per la protezione del clima e dell'ambiente.

In parte questo processo è già cominciato. Mentre i grandi del mondo litigano, paralizzati di





## CONTAGIO INDOOR

*Negli ambienti chiusi il virus conserva più a lungo la sua carica, mischiandosi ad altre fonti di inquinamento interne ed esterne*

Tutti chiusi in casa, per evitare il contagio. Ma aprite spesso le finestre, anzi tenetele aperte anche di notte, se potete. È quello che hanno ripetuto le autorità sanitarie, a partire dall'Istituto superiore di sanità, per tutto il periodo di *lockdown*.

Dunque il virus non si diffonde nell'aria aperta, mentre negli ambienti chiusi, con poca luce solare, conserva più a lungo la sua carica e rimane per più tempo nelle goccioline d'acqua in sospensione nell'aria. Non solo. Negli ambienti chiusi si concentrano infatti anche gli inquinamenti prodotti sia all'interno che all'esterno. E, come sottolinea l'Organizzazione mondiale della sanità, ciò vale soprattutto per le abitazioni delle persone più disagiate, a causa del riscaldamento e della cottura dei cibi con combustibili poveri. Per ciò che concerne l'Europa, ad oggi sono poche le ricerche su campioni estesi. Tra le indagini più citate c'è "Indoor air quality in English homes (Skd Coward, 2002) condotta nel 2001 su 876 abitazioni in Inghilterra. In più della metà delle case con forni cottura a gas si sono superati i limiti di esposizione annuale di  $\text{NO}_2$ , come nelle città inquinate dai motori diesel.

Le abitazioni più salubri si sono rivelate, invece, quelle con cucine elettriche a induzione e riscaldamento a pompa di calore (all'epoca pochissime). Immaginate ora cosa succede nell'abitacolo di un'automobile, con le prese d'aria all'altezza degli scarichi degli altri veicoli e con meno di un metro di distanza tra un passeggero e l'altro. Il consiglio è di muoversi in bici o sugli scooter elettrici.

(An. Pog.)

fronte agli effetti devastanti dei cambiamenti climatici, i sindaci pedonalizzano i centri cittadini, limitano il traffico delle auto, srotolano piste ciclabili, costruiscono reti di teleriscaldamento, di *bike sharing*, di *car sharing*, convertono a led l'illuminazione pubblica, impongono edifici a energia quasi zero, mettono fuori legge i sistemi di riscaldamento inquinanti. Ma non basta. Se l'urbanizzazione seguirà le linee di tendenza attuali, da qui al 2050 il quasi raddoppio della popolazione urbana porterà a raddoppiare anche i consumi di risorse necessarie alla vita delle città e a triplicare la loro superficie, mangiando terreni agricoli e minac-

ciando la sicurezza alimentare dell'umanità. «Le città, al contrario di quel che si crede, continuano a espandersi verso l'esterno, inglobando in questo processo alcuni dei terreni agricoli di maggior valore. Il risultato è una costante diluizione di questi agglomerati, di circa il 2% all'anno», spiega Mark Swilling, docente di Sviluppo sostenibile all'Università sudafricana di Stellenbosch e coordinatore del gruppo di lavoro sulle città dell'Unep, il programma delle Nazioni Unite per l'ambiente.

«Non c'è dubbio che queste città tentacolari e sempre più diluite sono una grave minaccia per la sostenibilità della vita umana sul pianeta. Sia

gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Onu che i target climatici dell'accordo di Parigi saranno impossibili da raggiungere se non vinceremo la sfida della densificazione, contro l'azione dei promotori immobiliari, che tendono a preferire la costruzione da greenfield (terreni verdi, ndr) alla complessità della rigenerazione da brownfield (aree dismes-

se, ndr)», sostiene Swilling. Per capire la diversa impronta delle città dense e diluite, basta fare un confronto fra Atlanta e Barcellona, ai due estremi dello spettro. Nelle due metropoli vive lo stesso numero di persone, quasi 5 milioni, su un'estensione molto diversa: 7.700 chilometri quadrati per Atlanta e 650 per Barcellona. Gli abitanti di Atlan-

ta producono quasi 7 tonnellate ciascuno di CO<sub>2</sub> all'anno solo per i trasporti, mentre i barcellonaesi superano di poco la tonnellata.

### Disegni strategici

Le strategie per densificare sono note: il segreto è sfruttare i terreni interstiziali, come le aree ferroviarie o portuali dismesse e le zone industriali trasferite altrove, per sanare le ferite delle città. Riempiendo i lotti liberi, così com'è stato fatto a Milano con il progetto di Porta Nuova, le città possono fornire in modo efficiente elettricità, acqua, teleriscaldamento e altri servizi municipali a più persone in uno spazio contenuto. Berlino ha colmato la frattura del Muro con il gigantesco cantiere di Potsdamer Platz e ha riutilizzato i binari di una ferrovia

abbandonata per creare il grande parco del Gleisdreieck. Parigi ha aperto a nordovest della città il più grande cantiere d'Europa: su 54 ettari di terreni dismessi dalle ferrovie ha costruito il nuovo tribunale nel grande palazzo di Renzo Piano, un parco acquatico, due nuovi rami del métro, oltre a migliaia di abitazioni e commerci. A Londra si prevede una crescita della popolazione di due milioni di persone da qui al 2030 e la città cerca nuove soluzioni di densificazione, riconvertendo aree dismesse come nel grande progetto di King's Cross, un sito di 27 ettari abbandonato dalle ferrovie e molto ben servito, ora diventato uno dei luoghi più attraenti del centro, con migliaia di abitazioni, aree verdi, commerci, un'università e la sede del *Guardian*. La densità, però, va accompagnata a un disegno complessivo di sostenibilità ambientale e sociale, per rendere accessibili a tutti i trasporti pubblici, l'energia, l'acqua e le connessioni. Solo così le città saranno abbastanza resilienti da vincere la doppia sfida dell'arrivo di nuovo cittadini e dell'emergenza climatica. ■



## SCELTE, INNOVAZIONI E RISORSE

La mobilità sostenibile per la Fase due: potenziamento della *sharing mobility*, raddoppio dei chilometri di piste ciclabili, utilizzo consapevole del trasporto pubblico. Sono questi i temi di cui si è parlato durante il webinar organizzato da Legambiente il 6 maggio scorso, a cui hanno partecipato sindaci e assessori dei Comuni di Bari, Palermo, Firenze, Milano e Pesaro, ed esperti del ministero dell'Ambiente, delle Infrastrutture, di Rfi, e delle associazioni per la ciclabilità e la mobilità dolce.

L'incontro è visibile su Nuova Ecologia TV al link:  
[www.youtube.com/watch?v=\\_IdYbdsMBKo&t=1605s](https://www.youtube.com/watch?v=_IdYbdsMBKo&t=1605s)





# LA BELLEZZA DELLA SOSTENIBILITÀ

Durante le crisi si esce meno di casa ma in passato sono aumentate lo stesso le auto circolanti. Per ridurre gli spostamenti serve un cambio di marcia negli stili di vita

di **Andrea Poggio\***

**N**ella nuova normalità dei prossimi mesi non potremo più scatenarci come prima nelle nostre città, quando facevamo anche quattro o cinque spostamenti quotidiani per abitante. Se la mobilità è libertà, le differenze sono ingiustizie. Nel corso delle crisi fra il 2007 e il 2013 in tanti hanno tirato la cinghia e sono usciti meno di casa, anche se la quantità di auto circolanti è aumentato. La ripresa allora è stata lenta, anche per la mobilità delle persone: l'aumento successivo degli spostamenti per lavoro o per piacere ha coinciso con cambiamenti evidenti negli stili di mobilità, soprattutto in città, grazie alla *sharing mobility*. Oggi sono crollate le vendite di auto nuove (salvo il poco elettrico) e aumentate quelle di ebike e monopattini, ma visto che disponiamo ormai di più auto (vecchie) che patenti è certamente cresciu-

to il rischio di congestione da traffico e inquinamento. Aumenterà lo *smartworking*, la formazione a distanza, la comunicazione e l'acquisto online. Quindi chi se lo potrà permettere, si sposterà di meno per necessità. E gli spostamenti per svago? Probabilmente chi se lo potrà permettere si sposterà di più appena ne avrà la possibilità. Fino a quando il Coronavirus non sarà domato useremo meno bus e treni. La *sharing mobility* si sposterà su bici, ebike e cicli elettrici. Ma poi l'auto la farà nuovamente da padrona?

Dall'esperienza di questi anni, sappiamo che la mobilità è il risultato di come amministrazioni e cittadini organizzano i tempi e gli spazi urbani. Dagli orari delle scuole, dei negozi e dei servizi, dal disegno delle strade e degli accessi, dal verde, dai tavoli dei bar, dallo spazio pedonale, di passeggio col cane o di gioco. Persino dagli usi e dalle fun-



**‘La mobilità è il risultato di come amministrazioni e cittadini organizzano i tempi e gli spazi urbani’**

zioni degli edifici: se scuole, biblioteche, oratori, centri commerciali si potessero usare anche come spazi di *co-working*, incontro, gioco o lavoro a distanza, anche la mobilità muterebbe. Molti sindaci l'hanno compreso, come scrive Elena Comelli nell'articolo di apertura.

Legambiente inaugurò dieci anni fa alla Triennale di Milano la grande mostra “Green life – Costruire città sostenibili”. Portammo progetti di Renzo Piano, Norman Foster, Richard Rogers, Mario Cucinella, insieme ai nuovi quartieri di rigenerazione urbana di Copenaghen, Amsterdam, Zurigo, Stoccolma, Barcellona, edifici e città in Asia, America e Africa. “Green life” coniugava nella narrazione edifici, spazi urbani, mobilità, materiali e tecnologie, flussi di energie e informazioni con la vita di una nuova umanità urbana. Diversa, meticciosa, colta e arricchita dalla reciproca contaminazione. Resiliente, e quindi capace di cogliere opportunità anche nelle crisi ambientali ed economiche. Oggi anche nelle pandemie da *spillover*. All'inaugurazione della mostra, con gli altri curatori (Maria Berrini, Aldo Colonnetti, Fulvio Irace, Franco Origoni), l'esclamazione comune fu che la città sostenibile era anche bella. La sostenibilità è la nuova bellezza, della vita e delle città. ■

\* responsabile mobilità sostenibile di Legambiente

**AMBIENTE**EUROPA

di Mauro Albrizio



## La lezione del lockdown

**‘Per ridurre le emissioni, come durante il blocco di produzioni e consumi, serve una transizione energetica’**

La crisi pandemica sta avendo un drammatico impatto sulle nostre vite con uno shock economico senza precedenti e una forte riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che però rischia di essere illusoria.

Quest'anno il *lockdown* causerà una riduzione globale delle emissioni dell'8% rispetto al 2019, secondo le ultime stime dell'Agenzia internazionale dell'energia. Un record assoluto. Basti pensare che si è registrata una riduzione media annua del 4% durante la Seconda guerra mondiale, del 3% durante la recessione del 1991-92 e dell'1% sia durante la crisi energetica del 1980-81 che a seguito della crisi finanziaria del 2008. Si tratta di una riduzione annua equivalente a quella necessaria (7,6%) per contenere il surriscaldamento globale entro la soglia critica di 1,5 °C. Ma per raggiungere l'obiettivo di Parigi bisogna continuare così per tutto il decennio.

L'lea prevede, già dal prossimo anno, un consistente rimbalzo delle emissioni senza una profonda e rapida trasformazione del sistema energetico globale. Trasformazione non solo necessaria, ma anche conveniente come dimostra il “Global renewables outlook” di Irena, l'agenzia internazionale per le rinnovabili. Il rapporto evidenzia che è possibile raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 investendo complessivamente 130.000 miliardi di dollari in rinnovabili ed efficienza energetica, con un grande ritorno economico e occupazionale. Irena, infatti, prevede un aumento del Pil globale, da qui al 2050, di 98.000 miliardi di dollari rispetto al trend attuale, espandendo gli occupati a 42 milioni nelle rinnovabili, 21 milioni nell'efficienza energetica e 15 milioni nella gestione dei sistemi flessibili.

Transizione energetica di cui l'Europa può essere leader. Secondo un recente studio della finlandese Lut University, in Europa è possibile raggiungere un sistema al 100% rinnovabile, fondato su eolico e solare, entro il 2050 in uno “scenario moderato” e addirittura nel 2040 in uno “scenario di leadership”. Una sfida che possiamo e dobbiamo vincere.





**ANCHE LA TUA MANO PUÒ FARE MOLTO,  
BASTA UNA FIRMA!**

**DONACI IL TUO 5X1000!**

Sostieni così le iniziative di Legambiente per migliorare l'ambiente. Una semplice firma per fare la differenza!

Codice fiscale

**80458470582**

Ogni giorno ci impegniamo a rendere il nostro mare e le nostre spiagge più pulite, grazie all'aiuto di migliaia di volontari e volontarie.

Da 40 anni diffondiamo stili di vita e pratiche sostenibili per ridurre i rifiuti ed evitare che finiscano in mare, contaminando per sempre l'ecosistema e la biodiversità.

Serve l'aiuto di tutti: scegli Legambiente nella tua dichiarazione dei redditi. Firma nel riquadro delle associazioni e inserisci il codice fiscale 80458470582.

**È FACILE E NON COSTA NULLA! GRAZIE.**

Scopri come su [legambiente.it/5x1000](https://www.legambiente.it/5x1000)



**LEGAMBIENTE**