



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE E AZIENDALI
"MARCO FANNO"

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA INTERNAZIONALE
L-33 Classe delle lauree in SCIENZE ECONOMICHE

Tesi di laurea
Le Capitali Verdi Europee
European Green Capitals

Relatore:
Prof. ANTONIETTI ROBERTO

Laureando:
POLATO ELENA

Anno Accademico 2016-2017

INDICE

INTRODUZIONE.....	2
CAPITOLO 1- BACKGROUND.....	4
1.1 European Green Capital Award.....	4
1.2 Città vincitrici.....	4
1.3 Requisiti per la competizione.....	6
CAPITOLO 2- TRATTI COMUNI DISTINTIVI.....	8
2.1 Il concetto di Smart City.....	8
2.2 Modelli di rigenerazione urbana.....	10
2.3 Istituzioni locali, ruolo della cultura e partecipazione sociale.....	12
CAPITOLO 3- EUROPEAN GREEN CAPITAL 2015: BRISTOL.....	14
3.1 Bristol.....	14
3.2 Perché Bristol ha vinto il titolo di Capitale Verde?	15
3.3 Caratteristiche distintive.....	16
- ciclismo: uno stile di vita.....	16
- Bristol Good Food.....	17
3.4 Obiettivi futuri.....	17
CAPITOLO 4 – EUROPEAN GREEN CAPITAL 2016: LUBIANA.....	18
4.1 Lubiana.....	18
4.2 Perché Lubiana ha vinto il titolo di Capitale Verde?	18
4.3 Caratteristiche distintive.....	19
- Ambasciatrice verde.....	19
- Trasformazione della mobilità.....	20
4.4 Obiettivi futuri.....	22
CAPITOLO 5 – E L’ITALIA?	24
CONCLUSIONE.....	28

INTRODUZIONE

“L’uomo ha un diritto fondamentale alla libertà, all’eguaglianza e a condizioni di vita soddisfacenti, in un ambiente che gli consenta di vivere nella dignità e nel benessere, ed è altamente responsabile della protezione e del miglioramento dell’ambiente davanti alle generazioni future”.

Così recita il primo articolo della Dichiarazione di Stoccolma, sottoscritta tra il 5 e il 16 giugno 1972, durante la Conferenza delle Nazioni Unite sull’ Ambiente Umano alla quale parteciparono 113 Paesi (108 appartenenti all’ONU). La finalità, riportata dalla Dichiarazione stessa nell’introduzione, è quella di *“...ispirare e guidare i popoli del mondo verso una conservazione e miglioramento dell’ambiente umano”.* Tale Conferenza fu il primo vero passo verso la creazione della sostenibilità ambientale, che consiste principalmente nell’utilizzo delle risorse naturali necessarie per il presente permettendo il loro rigenerarsi nel futuro, come la intendiamo oggi. Da sottolineare è sicuramente la centralità dell’uomo, menzionato in tutti i 26 principi della Dichiarazione. La responsabilità ambientale è un suo dovere esclusivo. A tal proposito, una delle più grandi sfide che anche l’Unione Europea si è proposta, per il presente e futuro, resta quella della tutela dell’ambiente e della salute umana. Al principio, i Trattati istitutivi dell’UE non prevedevano particolari controlli o limiti per quanto riguardava la protezione ambientale in quanto questa politica non era considerata fondamentale rispetto ad altre.

Al giorno d’oggi, come conseguenza di sempre più numerose emergenze, tra cui la corsa, apparentemente inarrestabile, al consumo del suolo, l’inquinamento atmosferico e quello delle acque, la salvaguardia del nostro territorio è sicuramente diventata una delle maggiori priorità e il concetto di sviluppo sostenibile ha preso sempre più piede tra i vari Paesi dell’Unione Europea. Come vedremo fin dai prossimi capitoli, la maggior parte di queste problematiche ha origine nelle aree urbane, tuttavia sono loro stesse, attraverso l’innovazione, il serio impegno e la determinazione, a poter trovare un rimedio a tali emergenze di natura ambientale.

L’UE, in particolare, ha sviluppato norme ambientali fra le più rigorose al mondo. A tal proposito, nel 2007, i Ministri europei responsabili dello sviluppo urbano firmarono la Carta di Lipsia e, per la prima volta, tutti i 28 Stati Membri poterono riconoscere e delineare un vero e proprio modello di città sostenibile a cui ispirarsi. L’anno successivo, a Marsiglia (Francia) venne deciso di creare uno strumento in grado di concretizzare gli obiettivi esposti dalla Carta di Lipsia. Fu redatto così il Quadro di Riferimento per le Città Sostenibili (RFSC), che

divenne da subito indispensabile, grazie a una piattaforma disponibile online, per sostenere i centri europei durante il loro lavoro sullo sviluppo urbano.

La Commissione Europea negli ultimi anni ha riconosciuto, e largamente elogiato, il ruolo e l'impegno delle autorità locali nell'attuare strategie per il conseguimento di uno sviluppo sostenibile. A questo proposito, nel 2008 ha presentato il progetto "*European Green Capital Award*". Tale proposta è stata frutto della collaborazione di 15 centri europei (Tallinn, Helsinki, Riga, Vilnius, Berlino, Varsavia, Madrid, Lubiana, Praga, Vienna, Kiel, Kotka, Dartford, Tartu e Glasgow), accomunati dal desiderio di premiare gli sforzi e le iniziative di varie città con l'obiettivo di condurre una vita urbana sempre più rispettosa dell'ambiente. E' doveroso sottolineare che la tutela dell'ambiente non contrasta assolutamente con la competitività, all'interno del mercato globale, dell'Unione Europea. Al contrario, la politica ambientale gioca invece un ruolo fondamentale sia creando nuovi posti di lavoro sia promuovendo nuovi investimenti.

Uno degli obiettivi principali di tale premio è quello di rendere le città vincitrici dei veri e propri modelli a cui ispirarsi. In questo modo, tutte le città possono condividere le loro esperienze per far sì che l'impegno per la tutela dell'ambiente divenga insito nelle politiche di tutti i Paesi europei. Altra caratteristica basilare di questo premio è quella di costituire una sorta di competizione amichevole, nella quale le città si possono ispirare l'una con l'altra per poi superarsi in una sfida che può portare solo ad un più alto livello di benessere comune.

Tale elaborato è volto ad analizzare, innanzitutto, le principali caratteristiche della competizione avviata dalla Commissione Europea nel 2008, "*European Green Capitals*", definendo i requisiti necessari per poter partecipare e vedendo nel dettaglio le città vincitrici dei vari anni. Il secondo capitolo "*Tratti comuni distintivi*", esamina, invece, i principali aspetti della Smart City, in quanto il premio riconosce alle città premiate il conseguimento di una pianificazione territoriale intelligente e progetti di sostenibilità ambientale tipici di una Smart city. Vengono in seguito analizzati i vari modelli di Rigenerazione Urbana.

Nei successivi capitoli, 3 e 4, sono presentate le città vincitrici degli anni 2015 e 2016, Bristol e Lubiana, prima in linea generale e poi elencando nel dettaglio le politiche green che sono state attuate.

L'ultimo capitolo intende, invece, verificare la posizione dell'Italia nel contesto della sostenibilità ambientale e dell'impegno dimostrato nell'attuazione di politiche green presentando, infine, Ferrara e Bologna come città a cui ispirarsi.

CAPITOLO 1

BACKGROUND

1.1 Definizione e descrizione del Green Capital Award

Il premio “Capitale Verde Europea” viene assegnato ogni anno a una città che si è duramente impegnata a promuovere iniziative con lo scopo di rendere il territorio urbano un ambiente sano e rispettoso della natura, dove vivere non comporti rischi per la salute dei cittadini o per l’ambiente circostante. Ciò è chiaramente deducibile dal logo, il quale è stato ideato per offrire una chiara identità grafica alla competizione stessa e alle città vincitrici. Esso, difatti, è costituito da una serie di edifici accostati l’uno all’altro, il blu e verde sono le tinte predominanti. I colori, occorre sottolineare, sono una componente chiave del logo, in quanto sono stati scelti con lo scopo di rappresentare l’aria pulita e la dominanza dell’elemento principale, la natura. Gli edifici sono poi contornati da una foglia, il cui obiettivo è quello di suggerire l’idea secondo cui la cura dei cittadini, attraverso la salvaguardia dell’ambiente, è ciò che più conta. Infine, notiamo la presenza di alcune stelle, le quali rappresentano i vari Paesi dell’Unione Europea.



Gli obiettivi dell’esistenza di questo premio sono principalmente tre. Sicuramente, il primo scopo è quello di premiare e ricompensare gli sforzi di alcune città per aver raggiunto elevati livelli di standard ambientale. Il secondo è quello di incoraggiare le altre città a porsi obiettivi ambiziosi e incentivarle per il raggiungimento di questi e, infine, promuovere e rendere dei veri e propri modelli da imitare le città vincitrici, in modo che fungano da esempio a cui ispirarsi. Tutto ciò converge e supporta il messaggio che il premio vuole diffondere: i cittadini europei hanno il diritto di vivere in città sane che si sforzano di migliorare il loro territorio, così da ridurre l’impatto globale.

1.2 Città vincitrici

Il premio è stato consegnato a partire dal 2010. Fino ad ora, sono state sette le città ad aver ottenuto il titolo di Capitale Verde e, ogni anno a settembre, si aprono le nuove candidature per il titolo. La prima ad aver raggiunto questo traguardo è stata Stoccolma e fondamentale è stata la sua attività svolta in seguito. La capitale svedese ha conseguito importanti risultati riguardo alla riduzione dell’inquinamento acustico, al raggiungimento di elevati standard di

pulizia dell'acqua e all'elaborazione di un innovativo sistema di smaltimento rifiuti. Non meno importante, il 95% della popolazione vive a meno di 300 m di distanza da aree verdi. Questi sono alcuni dei motivi per cui Stoccolma, nel 2010, è stata la prima città ad essere premiata. Durante lo stesso anno, è riuscita ad ispirare altre città europee attraverso conferenze internazionali e seminari.

Nel 2011 è stato il turno di Amburgo, città tedesca che si è distinta per il raggiungimento di elevati standard ambientali e che, in seguito, si è focalizzata sul fondamentale problema della mobilità. I risultati raggiunti sono stati ammirevoli in quanto quasi tutti i cittadini hanno facilmente accesso ai mezzi pubblici e alle zone di verde.

L'anno successivo la città premiata è stata Vitoria-Gasteiz, la seconda più grande dei Paesi Baschi, la quale conta 240.000 abitanti. Sono state previste, in questo caso, misure per la riduzione dell'inquinamento luminoso, zone ricreative e habitat naturali per la vita animale e vegetale. Troviamo poi, nel 2013, il primato di Nantes, situata sul fiume Loira. E' stata definita la "città più vivibile d'Europa" e ha un'area metropolitana di 600.000 abitanti.

I motivi della sua vittoria si riassumono in una politica dei trasporti sostenibile, con l'introduzione avvenuta con successo dei tram elettrici, una riduzione dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni di CO₂. Infine abbiamo Copenhagen, premiata nel 2014. La capitale della Danimarca opera con aziende, università e organizzazioni per sviluppare e sostenere la crescita del verde. Utilizza con successo eco-tecnologie ed è ritenuta un vero e proprio modello a livello urbanistico e di design.

Più recentemente, negli anni 2015 e 2016, le città vincitrici sono state rispettivamente Bristol, in Inghilterra, e Lubiana, in Slovenia. Analizzeremo nel dettaglio le loro politiche e le loro particolarità nel corso dei prossimi capitoli, riportando anche informazioni raccolte durante la Conferenza "Capitali Verdi Europee: esperienze a confronto", svoltasi presso l'Università degli Studi di Padova lo scorso 20 settembre, durante la quale sono intervenuti i maggiori esperti in campo di pianificazione urbana e sostenibilità.

Possiamo sicuramente dedurre che tutte le città che dal 2010 hanno vinto il premio "Capitale Verde" presentano di tratti comuni che hanno certamente contribuito al raggiungimento di tale titolo. In primo luogo, la viva partecipazione dei cittadini che non solo accolgono in maniera entusiasta le nuove proposte, ma che si adoperano per essere presenti a tutte le iniziative, gli eventi e i festival per promuoverle. In secondo luogo, la volontà e l'ottimismo mostrato dagli attori locali che continuano a coinvolgere i cittadini sviluppando nuovi ed entusiasmanti progetti green.

1.3 Requisiti e vantaggi della competizione

Per quanto riguarda i requisiti necessari per la partecipazione, possiamo affermare che l'elemento fondamentale, a livello burocratico, è l'appartenenza all'Unione Europea. Possono altresì partecipare al concorso i Paesi candidati all'UE, Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera. Altro requisito fondamentale è che le città dei Paesi sopra elencati, che aspirano al premio, abbiano una popolazione superiore ai 100.000 abitanti.

La città che ambisce al ruolo di Capitale Verde Europea, in seguito alla candidatura, sarà valutata da una giuria composta dai rappresentanti di sette istituzioni europee, tra cui la stessa Commissione. Tale giuria giudicherà la città in base a 12 indicatori del livello ambientale:

- Cambiamento climatico: mitigazione e adattamento;
- Trasporto locale;
- Aree urbane verdi;
- Natura e biodiversità;
- Qualità dell'aria;
- Qualità dell'aria a livello acustico;
- Produzione e gestione dei rifiuti;
- Gestione delle risorse idriche;
- Trattamento delle acque reflue;
- Occupazione sostenibile;
- Rendimento energetico;
- Gestione ambientale integrata.

Ciò che concretamente conta come requisito, è la forte determinazione che deve dimostrare una città desiderosa di diventare una vera e propria Capitale Verde.

I vantaggi dell'assegnazione del premio sono innumerevoli. Sicuramente, tra i benefici che può contare una Capitale Verde, troviamo un significativo aumento del turismo, sia per l'interesse che si può avere nel visitare una città salubre, ricca di verde e di iniziative per la promozione di una vita urbana sostenibile, sia per la visibilità che la città ha la possibilità di ottenere grazie alla competizione, in modo da risultare un modello riconosciuto in tutto il mondo. Un altro vantaggio è quello di diventare motivo di orgoglio per i cittadini, ciò può influire sulla buona condotta degli stessi e può incentivarli a condurre uno stile di vita rispettoso dell'ambiente che verrà tramandato anche alle future generazioni. La premiazione può inoltre essere vista come un vero e proprio trampolino di lancio per continuare ad agire lungo il sentiero della sostenibilità ambientale in quanto costituisce un vero e proprio polo di attrazione per nuovi investitori del settore green e, di conseguenza, potranno essere creati

nuovi posti di lavoro: una Capitale Verde è sicuramente fonte di attrazione per giovani professionisti e per investitori stranieri.

L' EGCA (European Green Capital Award) non prevede l'attribuzione di fondi a sostegno delle iniziative e dei progetti della città partecipanti. Tuttavia, le varie capitali possono fare affidamento su alternative opportunità di finanziamento proposte a livello europeo. Il nuovo bilancio UE 2014-2020, difatti, prevede che almeno il 5% del fondo UE di sviluppo regionale, sia destinato allo sviluppo urbano sostenibile. Tra alcuni dei principali programmi di finanziamento troviamo LIFE+, strumento finanziario dell'UE creato per supportare i progetti di tutela e conservazione dell'ambiente e della natura. Durante il 1992, tale strumento ha finanziato circa 2.750 progetti arrivando ad un totale di 1.35 milioni di euro. Nel 2013, inoltre, è stato previsto un budget di 3,4 milioni di euro per il periodo 2014-2020. In alternativa a LIFE+, troviamo URBACT, un programma di scambio e apprendimento mirato a favorire lo sviluppo urbano sostenibile delle città europee.

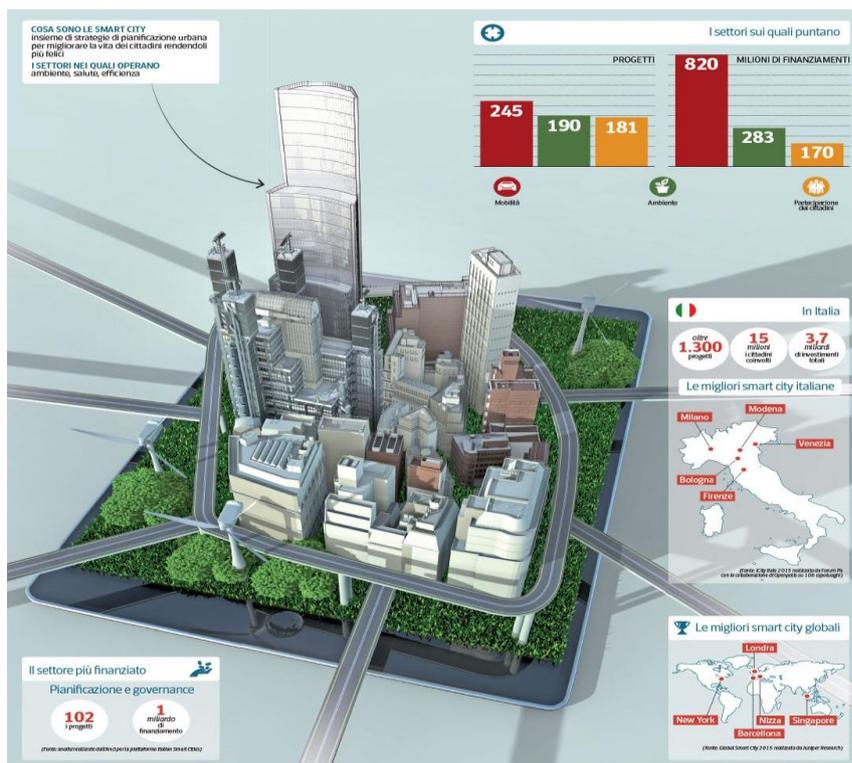
CAPITOLO 2

TRATTI COMUNI DISTINTIVI

2.1 Il concetto di Smart City

Il premio Capitale Verde Europea intende attribuire un lodevole riconoscimento alle città che si sono distinte per una pianificazione territoriale intelligente.

La città intelligente (dall'inglese *smart city*) comprende un'area urbana sviluppata e un insieme di strategie di pianificazione rivolte all'ottimizzazione e all'innovazione dei servizi pubblici grazie all'impiego delle nuove tecnologie negli ambiti chiave della comunicazione, della mobilità, dell'ambiente e dell'efficienza energetica, al fine di aumentare la qualità della vita e soddisfare le esigenze dei cittadini. L'ambiente è sicuramente il terreno privilegiato dell'innovazione, fonte di partecipazione e di mobilitazione territoriale e, sullo sfondo dei cambiamenti causati dalla globalizzazione, molte città europee si stanno attivando per uno sviluppo urbano sostenibile.



Come mostra l'immagine tratta da un articolo del quotidiano "Il Corriere", le maggiori Smart City nel mondo sono New York, Londra, Barcellona, Nizza e Singapore (Global Smart City, 2015).

La situazione che sta alla base dello sviluppo della Smart City, in principio, ha visto il costante concentrazione della popolazione mondiale nelle città, il quale ha comportato il conseguente aumento della dimensione di queste. Per permettere il loro sviluppo e per risolvere i problemi connessi a tali agglomerati urbani, sono state necessarie soluzioni “smart”, intelligenti, associate non solo alla loro dotazione di infrastrutture materiali, ci riferiamo al capitale fisico, ma anche alla loro disponibilità e qualità della trasmissione della conoscenza e alle infrastrutture sociali, quindi capitale umano e sociale. (Caragliu et al., 2011) Il concetto di Città Intelligente, come affermato nell’elaborato “Smart Cities in Europe” (2011), è costruito attorno all’importanza strategica delle tecnologie dell’informazione e della comunicazione, TIC, nonché attorno al livello di istruzione, all’attenzione per l’ambiente urbano e alla presenza di una classe creativa, vale a dire una forza lavoro qualificata e istruita. Tutti questi fattori sono positivamente connessi alla ricchezza e allo sviluppo urbano. In particolare gli studi di Berry e Glaeser (2005) hanno evidenziato che i tassi di crescita urbana più elevati sono stati raggiunti in città ricche di forza lavoro istruita.

Un progetto condotto dal Centro di Scienza regionale dell’Università Tecnica di Vienna, ha individuato i sei assi principali che costituiscono il fondamento della Smart City:

1. *Smart economy* (competitività): sostegno per l’innovazione, aumento della produttività, flessibilità del mercato del lavoro, miglioramento dell’attrattività imprenditoriale;
2. *Smart mobility* (trasporti): mobilità sostenibile, aumento della sicurezza, trasporti innovativi e ecocompatibili, incremento dell’accessibilità locale;
3. *Smart environment* (ambiente e paesaggio): valorizzazione delle risorse naturali, diminuzione dell’inquinamento, aumento della protezione ambientale;
4. *Smart people* (capitale sociale): presenza di integrazione sociale, investimenti in creatività, assenza barriere fisiche e culturali, aumento livello qualificazione;
5. *Smart living* (qualità della vita): qualità dell’urbanistica, sicurezza per i cittadini, presenza sistemi socio sanitari, formazione;
6. *Smart governance*: trasparenza, processi partecipativi, discussioni.

Attraverso la loro efficienza, la città intelligente mira a diventare sempre più tecnologica, interconnessa, attrattiva, sostenibile e creativa.

E’ sicuramente interessante poter analizzare il livello di smartness di varie città europee prendendo come riferimento i sei assi sopra citati. A tal proposito, l’articolo “Urban smartness and sustainability in Europe” a cura di Manitiu e Pedrini (2016), propone una serie di indicatori da applicare alle città europee in modo da monitorare i loro risultati nei tre principali “domini di sostenibilità”: ambientale, sociale e culturale. Ciò che è emerso, riguardo alla dimensione ambientale, ci si riferisce quindi a Smart Mobility e a Smart

Environment, è che le città di media dimensione situate in Germania, Belgio e Paesi Bassi mostrano buoni risultati in termini di accessibilità, avendo sviluppato positivamente i livelli di mobilità con mezzi pubblici. La situazione opposta la troviamo nelle città italiane, ad esempio, dove prevale il trasporto con mezzi privati. Quattro città tedesche (Dusseldorf, Lipsia, Berlino e Dortmund) dominano, in ogni caso, su tutte le altre, presentando grandi reti di trasporto, un'alta percentuale di riciclaggio dei rifiuti e grandi spazi verdi. Per quanto riguarda la dimensione culturale, invece, il primato spetta soprattutto a città scandinave, tedesche e inglesi. In questo contesto viene citata anche Lubiana, Capitale Verde Europea 2016, insieme a Bruxelles, Amsterdam, Stoccolma, Edimburgo e Berlino. La Capitale della Slovenia si è distinta, in particolare, per il grande supporto che forniscono i suoi servizi pubblici, sanitari e educativi.

Tante sono le problematiche, tuttavia, connesse allo sviluppo urbano, ad esempio legate ai cambiamenti climatici, a cui la smart city intende porre rimedio. Un significativo e interessante esempio della sua attività per quanto riguarda la gestione delle acque piovane, la protezione degli habitat e il supporto della biodiversità è costituito dai *giardini verticali* e dai *tetti verdi*. Essi sono le misure ecologiche del futuro per far fronte al principale problema dell'inquinamento e dello smog. L'azienda italiana "Stefano Boeri Architetti" ha addirittura progettato e costruito (2008-2013) il primo *bosco verticale* a Milano, nel quartiere Isola. Si tratta di un modello di edificio residenziale sostenibile, un progetto che contribuisce alla riforestazione e alla biodiversità della sfera urbana senza che vengano occupate notevoli porzioni di suolo ulteriori. Tale costruzione ospita 900 alberi e oltre 20.000 piante che producono umidità, ossigeno e assorbono particelle di CO₂ e polvere. Un modello più esteso di bosco verticale, nel 2018, sarà presente anche in Cina, sempre ad opera di Boeri Studio. Questa notizia costituisce un notevole passo in avanti, in quanto mostra l'interesse, da parte di uno dei Paesi più inquinanti del mondo, a intraprendere il sentiero green.

2.2 Modelli di rigenerazione urbana

Nelle città europee è a partire dagli anni 70 che iniziarono ad essere concepiti dei veri e propri programmi di rinnovo e sviluppo, in seguito alla comparsa della crisi urbana dovuta sia alla recessione economica che alla ristrutturazione industriale, la quale ha comportato un progressivo processo di frammentazione, sia nella sfera spaziale che in quella sociale. Significativa era, ad esempio, la presenza di molteplici "vuoti urbani", aree industriali abbandonate ma anche aree residenziali prive dei servizi di base e di manutenzione. Per quanto riguarda la sfera sociale, invece, vi era la presenza di disoccupazione, di nuove forme

di povertà e la crescita delle disuguaglianze sociali. Per questo, dalla prima metà degli anni Ottanta, si affermò un concetto di politica urbana fondata sulla cooperazione fra i diversi livelli di governo e il settore privato. Per la prima volta, il governo locale decise di assumere il ruolo di imprenditore e collaborare con il settore privato per intraprendere il sentiero della crescita economica, non attraverso una pianificazione di tipo universale, ma attraverso interventi mirati a particolari aree della città dove verrà concentrata la maggior parte delle risorse disponibili. (Vicari Haddock, 2009)

Anche la Commissione Europea iniziò più avanti, negli anni Novanta, a promuovere nuove politiche di rivitalizzazione e sviluppo locale. Come prevede il Green Paper on the Urban Environment (1990), infatti, queste politiche proponevano in primo luogo un miglioramento dell'ambiente urbano e il riutilizzo delle zone abbandonate.

Un ruolo fondamentale, per garantire un brillante futuro alle nostre città e alle grandi aree metropolitane, risiede quindi nei programmi cosiddetti di Rigenerazione Urbana, *“locuzione che, dall'inglese urban regeneration, designa i programmi di recupero e riqualificazione del patrimonio immobiliare alla scala urbana che puntano a garantire qualità e sicurezza dell'abitare sia dal punto di vista sociale sia ambientale, in particolare nelle periferie più degradate”* (Treccani, 2013). Negli ultimi due decenni, le principali città europee hanno attuato un'ampia pluralità di politiche urbane che possono essere condotte a quattro modelli ispiratori. Il primo è quello di *“Rigenerazione fisica”*, che propone interventi mirati ai vuoti urbani. In questo contesto, i governi locali decidono di allearsi con gruppi di privati (banche, gruppi immobiliari, imprese edili) per poi procedere a trasformare aree della città dismesse o abbandonate, in particolare in periferia, attraverso progetti di ampia scala. Poi troviamo il modello di *“Rigenerazione Economica”*, mirata alla promozione di attività economiche che poggiano su nuove tecnologie e su nuovi servizi avanzati delle imprese. In questo modo, si assicurano alla città le basi per competere sul mercato globale. La *“Rigenerazione Culturale”*, invece, si è affermata soprattutto nell'ultimo decennio, e si basa su politiche di produzione e consumo culturale. La cultura ha un ruolo rilevante nei processi di rigenerazione in quanto contribuisce notevolmente all'identità della città perciò, nuovi musei o auditorium, costituiscono innovativi strumenti per la costruzione di un'immagine che risulti attrattiva per nuovi investitori e turisti. Last but not least, il modello di *“Rigenerazione Integrata”*. Vicari Haddock (2009, p.35) afferma che, in riferimento a tale modello, *“ci riferiamo a una famiglia di approcci allo sviluppo su base territoriale che, differenziandosi dai modelli più tradizionali, si basano su insieme coordinati di politiche che integrano diversi settori (casa, lavoro, servizi ecc.) in interventi multidimensionali in cui viene promosso il coinvolgimento attivo dei destinatari delle politiche.”*. Quindi, accanto allo sviluppo urbano, è di notevole rilevanza

anche lo sviluppo umano. Fa parte di questa famiglia anche il modello IAD (Integrated Area Development) con il quale si intende un modello di sviluppo urbano alternativo, basato sull'innovazione sociale e i punti su cui poggia sono la coesione, la partecipazione, l'innovazione e la sostenibilità ambientale.

Questi modelli possono definirsi dei veri e propri progetti di sostenibilità globale e presuppongono la centralità dell'uomo e del suo contributo per raggiungere gli obiettivi comuni di natura ambientale, sociale ed economica.

Un significativo esempio che sta alla base dei progetti di Rigenerazione Urbana, riguardo alla realizzazione di tali obiettivi, è la Strategia "Europa 2020" dell'Unione Europea varata nel 2010. Si tratta di un piano decennale per favorire la crescita verso un'economia fondata su un uso efficiente e sostenibile delle risorse e l'UE, attraverso tale strategia, mira al conseguimento di 5 principali obiettivi riguardanti l'occupazione, lo sviluppo economico, l'istruzione, l'integrazione sociale e la riduzione della povertà.

Nello stesso anno, il 22 giugno, venne redatta dai Ministri della Comunità Europea la "Dichiarazione di Toledo". Tale documento richiama la strategia "Europa 2020" e attribuisce al programma di Rigenerazione Urbana un ruolo chiave per la crescita sostenibile. Basti pensare che, nei centri urbani europei, risiede la maggior parte dei cittadini ed è proprio per questo che la città deve diventare l'attore principale per il progresso e la sostenibilità ambientale. Tuttavia, come sottolinea il documento "Europa 2020", perché *"...la nostra generazione e quelle future continuino a godere di una elevata qualità di vita sana, sostenuta dagli esclusivi modelli sociali dell'Europa, dobbiamo agire ora."*

2.3 Istituzioni locali, ruolo della cultura e partecipazione sociale

In altre parole, Rigenerazione Urbana significa ideare un ambiente urbano che fornisca una migliore qualità di vita per i cittadini e allo stesso tempo che modifichi il modo di rapportarsi degli individui alla città e alla comunità. Come spesso succede, gli individui non sempre sono perfettamente consapevoli di quali siano i loro bisogni come cittadini, perciò, uno degli importanti ruoli della rigenerazione urbana, è proprio quello riuscire a individuare, analizzare ed in seguito soddisfare tali bisogni, sia individuali che collettivi. Perché ciò avvenga, il processo di rigenerazione deve essere supportato da un opportuno livello di comunicazione, indirizzata a tutti i membri della comunità, in modo che essi siano consapevoli e partecipi delle finalità alle quali il processo mira. La partecipazione necessaria, tuttavia, non deve limitarsi ad un numero limitato di assemblee pubbliche, durante le quali vengono semplicemente esposti alcuni progetti, ma deve essere completa e costante affinché le finalità

e le strategie vengano assimilate e siano note alla totalità degli abitanti. Molti sono i casi in cui questa partecipazione è nata spontaneamente su iniziativa di gruppi di cittadini, come per l'eco-quartiere Vauban di Friburgo, il quale è rifiorito nel 1996 grazie a progetti supportati dalla consulenza dei cittadini, il cosiddetto Forum Vauban. L'avvio dei processi di Rigenerazione Urbana necessita anche di un considerevole intervento della Pubblica Amministrazione soprattutto per indirizzare i finanziamenti, messi a disposizione dall'Europa e dallo Stato, integrando le varie strategie con la pianificazione urbanistica del territorio.

La Pubblica Amministrazione detiene oltretutto il principale compito di orientare positivamente le azioni pubbliche e private. Come afferma il Patto di Rigenerazione Urbana Sostenibile (2014), *“la Pubblica Amministrazione deve, attraverso un percorso condiviso, individuare e trasmettere una visione della città futura, definire le priorità e i propri obiettivi strategici e, in quest'ambito, far convergere i singoli programmi...”* Perché ciò avvenga, è indispensabile un rapporto di collaborazione fra i vari enti pubblici. Non è un caso che le più importanti esperienze europee di Rigenerazione Urbana, siano il risultato di un lavoro simultaneo di istituzioni locali, regionali e nazionali. E' poi utile una programmazione pluriennale degli interventi, la quale deve tuttavia essere sostenuta da un flusso costante di finanziamenti pubblici, e la messa a disposizione di specifiche normative tecniche per valutare la sostenibilità dei progetti urbani che si intende realizzare.

Nantes, in questo contesto, costituisce un esempio emblematico. Dichiarata Capitale Verde Europea 2013, è stata definita dal Time Magazine “La città più vivibile d'Europa”. Un elemento su cui ha puntato, e che è servito da leva per uno sviluppo economico sostenibile e per una migliore qualità della vita, è stato sicuramente l'incessante coinvolgimento dei cittadini. L'obiettivo è che essi siano consapevoli delle problematiche, che esprimano le proprie aspirazioni e che contribuiscano attivamente ai dibattiti, solamente in questo modo si potranno produrre consistenti progressi. Le istituzioni locali, nell'ottica della loro visione della città del futuro, hanno difatti promosso tale coinvolgimento con iniziative ed eventi. Interessanti sono state sicuramente l'importanza e l'impegno che hanno riservato ai giovani, alle nuove generazioni, proponendo attività agli studenti di tutte le età. Un esempio è costituito dalla possibilità che loro hanno di visitare i luoghi fulcro di uno sviluppo urbano sostenibile, come gli impianti di trattamento delle acque o il centro degli impianti fotovoltaici.

CAPITOLO 3

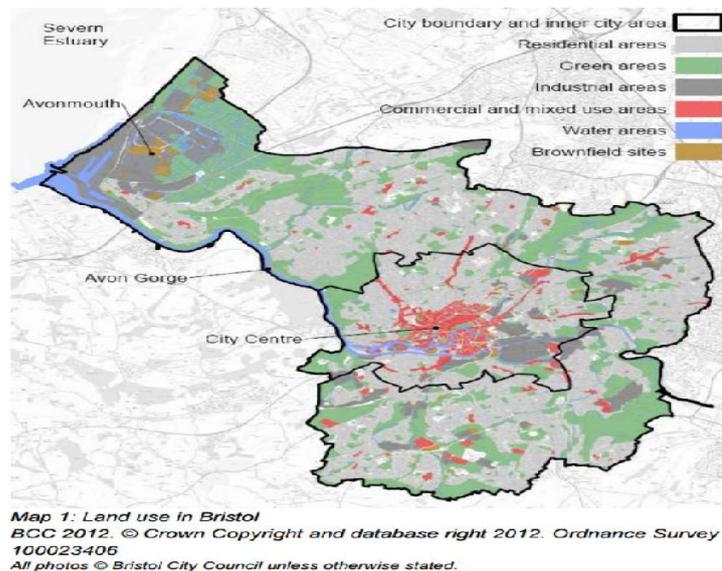
EUROPEAN GREEN CAPITAL 2015: BRISTOL



3.1 Bristol

Bristol, nota città turistica localizzata nella zona Sud Ovest dell'Inghilterra, vanta una popolazione di 441mila abitanti (2014) che, secondo i dati, crescerà fino a 530.000 entro il 2036. Si tratta della sesta città più popolata dell'Inghilterra e dell'ottava rispetto a tutto il Regno Unito. La città si estende su una superficie di 110 km² ed è situata lungo il fiume Avon.

Bristol ha vinto il titolo di Capitale Verde Europea nel 2015 avendo ottenuto risultati sorprendenti per quanto riguarda il settore alimentare, la mobilità e l'ambiente. La particolarità di Bristol è quella di essere un centro multiculturale, ricco di una popolazione alquanto giovane e proveniente da tutto il mondo, che ha portato con sé lingue e cultura. Basti pensare che il 19% della popolazione ha meno di 16 anni e solo il 13% ne ha più di 65. Inoltre, possiamo trovare ben 180 Paesi originari diversi, 45 religioni e 91 lingue. Nel 2014 è stata definita "Il miglior luogo in cui vivere nel Regno Unito" e non è difficile capirne il motivo. I dati affermano che il 34 % della città è costituita da spazi aperti, blu e verdi, e più del 90% dei residenti vive a meno di 300 metri da parchi e corsi d'acqua. Bristol può anche vantare 4 fattorie in città, 8 riserve naturali e più di 400 parchi. Come mostra la mappa riportata di seguito, l'utilizzo del territorio di Bristol segue un modello concentrico. La maggior parte delle abitazioni e le aree commerciali sono collocate nel centro città, in una posizione favorevole all'utilizzo dei mezzi pubblici e vicino alle attrazioni culturali. Le industrie di grandi dimensioni sono strategicamente disposte ad Avonmouth, quindi in una zona periferica, dove sono presenti collegamenti alle autostrade e al porto commerciale. Le imprese di piccole dimensioni, invece, si trovano in luoghi accessibili al centro urbano. Quest'ultimo, vanta una percentuale di parchi pubblici e corsi d'acqua simile al resto di Bristol. L'acqua, in particolar modo, è una delle principali caratteristiche naturali di Bristol e i fiumi Frome e Avon attraversano proprio il centro della città.



3.2 Perché Bristol ha vinto il titolo di Capitale Verde?

Durante la Conferenza “Capitali Verdi Europee: esperienze a confronto” ha parlato Alex Minshull, membro del Bristol City Council. Egli ha evidenziato che le aree su cui Bristol si è focalizzata per rendere la città più sostenibile sono sicuramente quelle riguardanti la natura, l’energia, il cibo, i trasporti e le risorse. Successivamente, ha elencato i motivi per i quali Bristol è riuscita a raggiungere il titolo di Capitale Verde:

- è una città ambiziosa che investe realmente nel futuro;
- propone piani esaltanti sin dal 2015, compresi eventi e festival;
- ha alle spalle molti anni di sforzi in ambito ambientale;
- vanta efficienti partner.

Un esempio concreto della sua straordinaria attività riguarda il riciclaggio dei rifiuti. Il piano strategico in questione è connesso al West of England Joint Waste Strategy e mira alla riduzione dei rifiuti in discarica. Negli anni recenti sono stati conseguiti ottimi progressi e una delle novità è lo sviluppo di un piano di trattamento termico che prevede la trasformazione dei rifiuti in energia utilizzabile. Anche la partecipazione dei cittadini è molto attiva in questo settore, incoraggiata da un’ampia comunità di coinvolgimento concentrata appunto sulla riduzione dei rifiuti.

3.3 Caratteristiche distintive

- Ciclismo: uno stile di vita

Nel 2008, Bristol è diventata il più significativo esempio di Cycling City in tutto il Regno Unito e ha dimostrato agli altri comuni quanti vantaggi e benefici possono derivare dall’investimento nel ciclismo. L’ampio utilizzo della bicicletta è anche uno degli obiettivi

proposti dal Joint Local Transport Plan (JLTP3), piano strategico concordato nel 2010 dal North East Somerset Council, North Somerset Council, South Gloucestershire Council e dal Bristol City Council. Tale progetto presenta una visione di 15 anni basata sull'investimento nei trasporti.

La rete ciclabile di Bristol può essere riassunta nella seguente tabella, riportata dal sito web UE, nella sezione dedicata ai trasporti locali di Bristol:

Cycle Lanes	Total Length (km)	m/Capita
Physically separated, designated lanes along streets and roads	111	0.25
Marked and signed only, designated cycle lanes on streets and roads	148	0.34
Designated cycle lanes removed from road network (e.g. in parks and recreational trails)	20	0.05
Other lanes for bicycle use (e.g. mixed with pedestrians; light motorised, buses, etc.)	20	0.05

Table 1: Bristol's Cycle Network

Fonte: Indicator 2 – Local Transport, 2015

Come si può dedurre dai seguenti dati, Bristol offre 0,6m di pista ciclabile per abitante dei quali 0,2 sono fisicamente separati, ossia non si trovano ai lati delle vie e delle strade. Il seguente diagramma mostra, invece, il significativo miglioramento dei livelli di ciclismo e il continuo aumento rispetto al target proposto dal JLTP (Indicator 2: Local Transport, 2015)

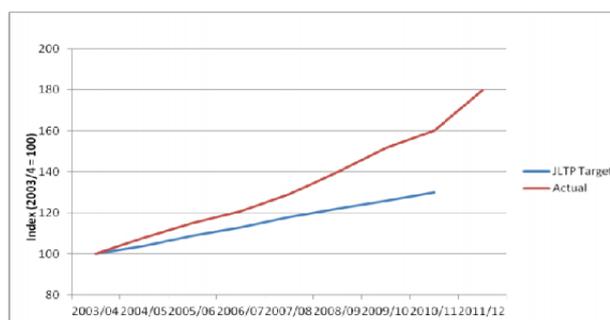


Figure 3: Cycling in Central and Inner Bristol (BCC 2012)

Fonte: Indicator 2 – Local Transport, 2015

Bristol ha investito 22 milioni di sterline per il proprio sistema di infrastrutture e per la promozione del ciclismo come stile di vita. Le aspettative per il futuro sono ottime e la città continua a lavorare giorno dopo giorno per far raggiungere ai propri abitanti, e non solo, la consapevolezza riguardo ai benefici di uno stile di vita attivo.

Bristol, oltretutto, ha investito 70 milioni di sterline per creare il “Great Bristol Bus Network” insieme ai comuni limitrofi. Tale strumento ha reso il servizio bus più affidabile e le corse più frequenti, agevolando così tutti i cittadini. I lavori hanno poi incluso la creazione di più avanzate corsie per la fermata dei ciclisti in prossimità dei semafori, corsie per l'attraversamento pedonale e misure stradali per ridurre la velocità dei veicoli.

-Bristol Good Food

Gli abitanti di Bristol ritengono che l'alimentazione sia uno dei pilastri principali per un buon tenore di vita, per questo essi si impegnano affinché il loro cibo, oltre ad essere sano e gustoso, sia anche realizzato rispettando la natura e il benessere degli animali. Uno dei principali obiettivi della Capitale è, senza dubbio, quello di diventare un vero e proprio centro rinomato per la cultura, la diversità e l'originalità del cibo, anch'esso definito sostenibile, e mira ad accrescere la produzione urbana e, di conseguenza, la distribuzione. Per questi motivi, punta a mantenere vivi i piccoli negozi di alimentari del centro anche per proteggere e far conoscere le proprie specialità. "Feeding the 5000" è il nome dell'evento proposto nel 2012 e nel 2013, durante il quale sono stati serviti più di 10000 ottimi pasti caldi, creati con l'utilizzo di generi alimentari che altrimenti sarebbero stati sprecati. A tal proposito, Bristol è la prima città nel Regno Unito che ha previsto un sistema di raccolta di rifiuti alimentari casalinghi, grazie al quale questi sprechi sono stati ridotti di 20000 tonnellate. Anche negli ospedali si trovano delle cucine, perciò il cibo non viene importato ma i piatti vengono realizzati direttamente sul posto. Sicuramente, per mantenere così viva la tradizione alimentare sostenibile, il primo passo intrapreso da Bristol è stato quello di salvaguardare i terreni e, inoltre, sono stati adottati dei sistemi di bio-agricoltura per il benessere degli animali.

3.4 Obiettivi futuri

In quanto a obiettivi futuri, Bristol è senza dubbio ricca di propositi e iniziative. Oltre agli ambiti presi in considerazione nei precedenti paragrafi, la capitale verde sta maturando l'ambizione di diventare un centro a livello europeo per le industrie a basso utilizzo di carbonio e, per cominciare, offre un target di 17000 nuovi posti di lavoro in settori che utilizzano, appunto, un basso livello di tale elemento chimico. La città, senza dubbio, ha imboccato il sentiero adatto e ora le opportunità che ha di fronte sono molteplici, come la possibilità di gemellaggio con altre Capitali Verdi, per poter condividere e scambiare esperienze e conoscenze.

CAPITOLO 4

EUROPEAN GREEN CAPITAL 2016: LUBIANA



4.1 Lubiana

Lubiana è capitale della Slovenia, Stato indipendente situato tra Austria, Ungheria, Italia e Croazia, dal 1991. Con una superficie di 275 km², la città si estende nel cuore della Slovenia, adagiata su una pianura alluvionale e sui fiumi Ljubljanica e Sava.

Durante la Conferenza “Capitali Verdi Europee: esperienze a confronto” del 2016, hanno partecipato attivamente, con ampi discorsi, il Vicesindaco di Lubiana, Janez Kozelj, e il capo del Department for Urban Planning, Miran Gajsek. Entrambi hanno affermato che, ciò che più colpisce, è che Lubiana è una città completamente diversa da qualche anno fa. E’ stata impressionante, difatti, la sua trasformazione, avvenuta attraverso un processo che l’ha resa un centro sostenibile diverso rispetto ai precedenti 10/15 anni.

Per prima cosa, bisogna sottolineare che si è in presenza di un territorio metropolitano molto ampio, collocato al centro dello Stato e in una posizione di passaggio per l’Europa. Come abbiamo visto, Lubiana si trova in una zona ricca di paludi, tra due fiumi, e questo comporta un movimento straordinario di animali. Per questo motivo, è presente una enorme quantità di verde, nello specifico $\frac{3}{4}$ del territorio. Si può definire Lubiana un vero e proprio “*giardino urbano*” anche per il fatto che, di recente, sono stati progettati nuovi parchi e ogni abitazione può vantare di un proprio orto o giardino. Un nuovo progetto, inoltre, prevede l’utilizzo di specie perenni nelle aree di verde delle rotonde. Questo rende i costi di manutenzione minimi e rende possibile la permanenza e la vita di api e farfalle. L’apicoltura, difatti, è una pratica ritenuta vitale e presente in molti punti del centro città.

4.2 Perché Lubiana ha vinto il titolo di Capitale Verde?

Ma quali sono i fattori di successo e le condizioni che hanno consentito la trasformazione della città in tempi così rapidi? Come affermato da Miran Gajsek (2016), essi sono:

- Una leadership molto forte;
- Una chiara volontà e determinazione;

- Una azione della pubblica amministrazione versatile;
- Solidi progetti;
- Forte capacità di direzione.

Tutto ciò si è manifestato ed è potuto emergere in seguito alla situazione presente in Slovenia a partire dal 1991. Dopo la proclamazione dell'indipendenza, infatti, il cammino verso il libero mercato si è rivelato doloroso, la città si è notevolmente svuotata e la capitale ha perso così 22.000 abitanti. Come conseguenza, è comparso un forte decentramento accompagnato dalla presenza di 110.000 pendolari.

Si è deciso, quindi, di applicare senza esitazione principi sostenibili, agendo in maniera flessibile. Questa è stata vista come l'unica soluzione per riorientare la città nella maniera più equilibrata possibile, prestando particolare attenzione ad utilizzare strumenti realistici per realizzare i vari progetti definiti. I principali punti di questa strategia sono:

- l'adozione di un piano comune;
- il rinnovamento dell'area rurale;
- l'utilizzo del terreno industriale dismesso;
- il compattamento delle zone periferiche;
- il rinnovamento delle zone centrali.

Riguardo a quest'ultimo punto e tenendo conto delle migliaia di pendolari, è stato studiato un piano municipale per la mobilità (2012) per promuovere soprattutto il movimento a piedi o in bici. Per prima cosa, è stata ampliata in maniera considerevole la zona pedonale, con l'obiettivo di dimostrare alla comunità l'immediatezza e l'attuabilità del progetto. In seguito, la città ha cambiato completamente la propria struttura ed è rifiorita a partire dal centro attraverso la completa pedonalizzazione e attraverso la valorizzazione del patrimonio storico architettonico, accompagnate dalla costruzione di nuovi ponti, utilizzabili non solo per facilitare il traffico, ma anche in vista di trasporti fluviali e di altre numerose opere infrastrutturali.

4.3 Caratteristiche distintive

-Ambasciatrice verde

Lubiana è definita "*ambasciatrice verde*" e non è difficile capirne il motivo. Come è già stato accennato, $\frac{3}{4}$ del territorio della città è costituito da aree verdi e la copertura forestale raggiunge il 46% della città. Come si nota osservando la Figura 2, Lubiana vanta 560 m² di spazi verdi per abitante o, se preferiamo, 542 m² di spazi pubblici aperti e quasi tutte le zone residenziali si trovano in un raggio di 300 m da aree naturali.

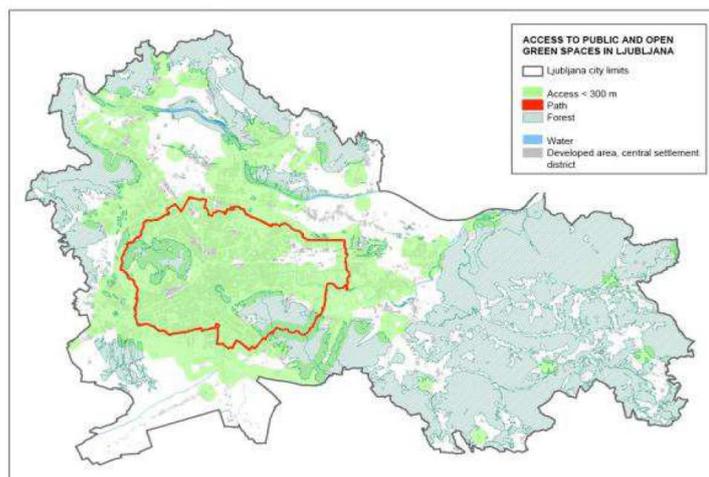


Figure 2: Access to public green spaces within a 300 metre radius

Fonte: Indicator 3 – Green urban areas incorporating sustainable land use

La priorità della capitale è sicuramente quella di preservare i polmoni verdi, identificabili soprattutto con i quattro parchi protetti (13,8% della superficie della città) e con il Sentiero del Ricordo e della Fratellanza, il quale si estende per 34 km, occupa 166 ettari e conta più di 7000 alberi. In aggiunta ai parchi già esistenti, come il Tivoli Park, risalente a circa due secoli fa, sono stati recentemente costruiti alti parchi, soprattutto per dare vitalità alle zone industriali dismesse della capitale. Quindi, oltre al Severini Park, troviamo i nuovi Smartinski Park (2009; 12,7 ettari) e il Zelena Jama Park (2010; 0,9 ettari). E' stato nel 2005 che Lubiana ha dedicato particolare attenzione nella creazione di aree pubbliche ricche di vegetazione. Inoltre, negli ultimi anni, sono stati piantati più di 2000 alberi, in particolare lungo le principali strade e nei parchi.

Un ulteriore progetto consiste nella trasformazione e nella revitalizzazione di gran parte delle aree dismesse, con l'obiettivo di ottenere 45 ettari di verde aggiuntivi.

Lubiana vanta, inoltre, aree incluse nel patrimonio mondiale dell'umanità dell'UNESCO: quattro parchi paesaggistici, estese foreste protette e riserve naturali.

-Trasformazione della mobilità

Ad oggi, i veicoli che entrano all'interno della città dai comuni circostanti sono più di 130.000, e il problema principale consiste nel fatto che la maggior parte dei pendolari utilizza un mezzo privato, la macchina soprattutto, e solo il 10% fa uso di mezzi pubblici. Nell'ottobre del 2013 è stata condotta un'indagine per verificare le abitudini degli abitanti di Lubiana riguardo ai trasporti, la quale mette a confronto le percentuali degli anni 1994, 2003, 2011 e 2013 (Research of transport habits of inhabitants of the Lubiana Region, 2003). Ciò che è risultato, come illustra la figura 2 riportata in seguito, è che, nel 2013, il 57% dei viaggi sono stati effettuati in macchina, percentuale ben superiore rispetto al 23% dei viaggi condotti a

piedi, al 7% dei viaggi in bicicletta e al 13% dei viaggi con mezzi pubblici. Inoltre, i dati sono sicuramente peggiorati rispetto a quelli del 1994, quando il movimento a piedi o in bici era maggiore di qualche punto percentuale e i viaggi in macchina risultavano inferiori del 15 %.

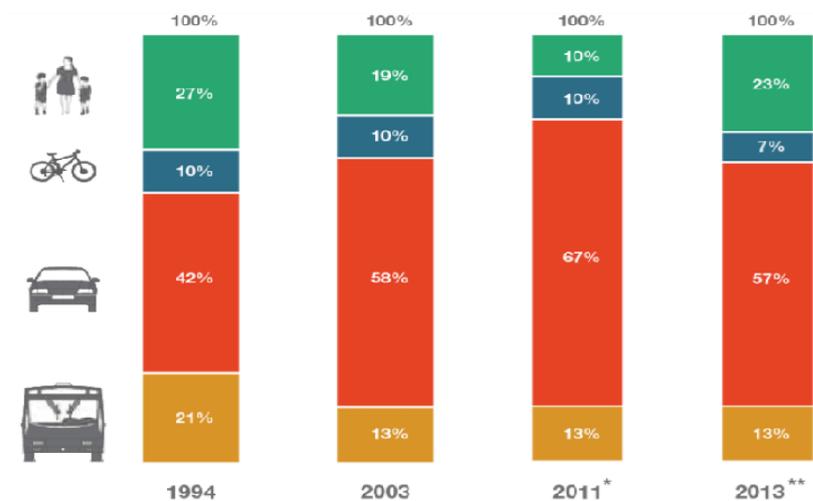


Figure 2: Comparison of use of transport means in 1994, 2003, 2011 and 2013 (Research of transport habits of inhabitants of the Ljubljana region, 2003; Macro-, meso- and microscopic verification* of the concept of sustainable traffic in Ljubljana - Guzelj, 2011; in October 2013 we are conducting a research on the transport habits of inhabitants. The preliminary results** are based on an incomplete sample, the final results will be available in February 2014).

Fonte: Indicator 2 – Local transport, 2016

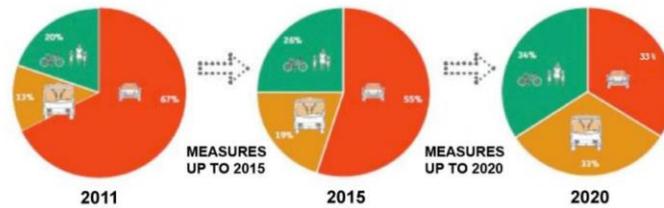
Ciò risulta inconcepibile data la grandezza del territorio e le condizioni a livello geografico della zona, la quale presenta un enorme potenziale per il movimento a piedi o in bici. Lubiana, infatti, è straordinariamente adatta al ciclismo per il fatto che offre almeno 190 km di piste ciclabili ai quali, tra il 2006 e il 2013, sono stati aggiunti ulteriori 42 km di linee ciclabili, per un totale di 232 km e 837 punti di raccolta biciclette.

Per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico, nella città è attiva principalmente la compagnia LPP (Lubiana Public Transport), la quale detiene più del 90% del trasporto pubblico a Lubiana e nelle zone limitrofe.

Per promuovere il movimento con l'obiettivo di creare meno inquinamento e smog possibile, la capitale ha adottato il Sustainable Mobility Plan (SMP), il quale mira a diversi obiettivi per il futuro (figura 3), alcuni dei quali sono:

- incrementare il movimento a piedi del 20%, quello in bici del 40% e i viaggi in bus del 50% rispetto al 2015, e ridurre, allo stesso tempo, del 20 % i viaggi in macchina;
- distribuire, entro il 2020, le componenti della mobilità in 3 parti uguali in modo che 1/3 sia rappresentato dal trasporto pubblico, 1/3 dal traffico a piedi o in bici e 1/3 dai veicoli privati (figura 3)

Figure 3: Changes in proportion of transport means with respect to the objectives of Ljubljana's Sustainable Mobility Plan.



Fonte: Indicator 2 – Local transport, 2016

Un'altra iniziativa promossa dalla città è stata quella di creare una vera e propria zona ecologica nel centro, chiusa tutti i veicoli. Questa zona, ad ora, copre più di 91.000 m² e in futuro verrà ulteriormente allargata e migliorata. Fin da subito questa proposta ha riscosso un enorme successo tra i cittadini, che sono stati informati e hanno accettato in maniera entusiasta la chiusura delle strade a tutti i veicoli. Per spostarsi all'interno della zona, sono stati messi a disposizione di residenti e visitatori tre diversi tipi di veicoli elettrici che ovviamente saranno forniti in maniera gratuita e, inoltre, sono stati predisposti 100 parcheggi per i motocicli nelle entrate della zona.

Lubiana, come ha sottolineato durante la Conferenza il capo del Department of Urban Planning, Miran Gajsek, è sempre impegnata attivamente nella gestione del sistema regionale di trasporto pubblico con gli obiettivi di alleviare il traffico, ridurre l'inquinamento ambientale e anche i costi individuali di trasporto che deriverebbero dai singoli viaggi in macchina. Lubiana è oltretutto attiva nella promozione del sistema ferroviario nazionale. Il treno, difatti, è il principale mezzo utilizzato dai pendolari.

4.4 Obiettivi futuri

Sicuramente i progetti di Lubiana per il futuro sono ammirevoli e ambiziosi e, finora, il premio di Capitale Verde ha comportato diversi vantaggi per la città. Da un lato, il primato nella competizione ha incentivato la promozione del turismo sostenibile, la città è stata infatti visitata da un numero record di turisti e ha visto più di un milione di pernottamenti durante lo scorso anno. Inoltre, l'EGCA ha posto Lubiana in un'ottima posizione sul mercato europeo e mondiale e ne ha rafforzato il marchio, la reputazione e il valore. Altrettanti sono gli obiettivi a cui mira principalmente la capitale. Essa, difatti, lavora continuamente per ridurre le emissioni di gas serra almeno del 30% entro il 2020 e, in campo ambientale, si adopera senza tregua per proteggere e preservare gli habitat delle specie e degli animali in via di estinzione. A Lubiana, ad esempio, si possono osservare 161 tipi diversi di uccelli, 86 dei quali fanno parte della Red List of Endangered species. La città, tra l'altro, lavora quotidianamente per

migliorare la qualità della sua aria. Questa, difatti, è costantemente monitorata da sensori automatici e le varie informazioni vengono aggiornate ogni giorno e rese pubbliche online. Inoltre, come abbiamo visto precedentemente, gran parte delle risorse vengono concentrate anche nel campo dei trasporti con l'obiettivo di bilanciare la distribuzione della mobilità entro il 2020.

CAPITOLO 5

E L'ITALIA?

Il nostro Paese, nel contesto della Rigenerazione Urbana, si colloca in una posizione alquanto svantaggiata rispetto agli altri Paesi europei. Negli ultimi quarant'anni, sono state tentate varie strategie, ma mai a livello abbastanza esteso. La *Carta di Lipsia* fu il primo passo. Essa venne adottata dai 27 Stati Membri a Berlino, il 24 maggio 2007, e fornì le premesse del progetto "Ecoquartieri in Italia", promosso nel 2011 da Legambiente, Gbc e Audis. Secondo tale progetto, la Rigenerazione urbana e ambientale per l'Italia rappresenterebbe una strategia fondamentale in grado di donare nuovamente vita e qualità alle nostre città. Inoltre, per Ecoquartiere, come affermato dallo stesso progetto, si intende un quartiere che presenta le più rilevanti caratteristiche in materia di rigenerazione urbana e che, tra i vari obiettivi, prevede il recupero di aree degradate, la tutela delle aree verdi, la riduzione degli sprechi per quanto riguarda il consumo di energia, il riciclaggio di acque e rifiuti e l'organizzazione di tetti verdi, orti di quartiere e alberatura diffusa. Ciò che distingue tale progetto da quello adottato dagli altri Paesi, è la determinata decisione di rigenerare le aree dismesse, quindi la volontà di non occupare nuove porzioni di suolo, ma di migliorare e far rifiorire ciò che già esiste. Come affermato da Legambiente, *"gli obiettivi del progetto Ecoquartieri in Italia si concentrano dunque sulle città e sul loro intorno, dandosi come ambiti prioritari:*

- *la rigenerazione dei quartieri residenziali (pubblici o privati) costruiti negli anni '50- '80, oggi entrati in crisi strutturale*
- *il recupero di aree dismesse (produttive, terziarie, militari, demaniali, ecc)."*

La superficie urbanizzata del nostro Paese, difatti, è di molti punti percentuali superiore alla media europea e le conseguenze di questo largo consumo del suolo sono molteplici. Si pensi solamente alla distruzione di paesaggi unici nella loro bellezza, all'aumento del rischio idrogeologico, all'annullamento della biodiversità di tali territori. (Rigenerazione Urbana Sostenibile, 2014)

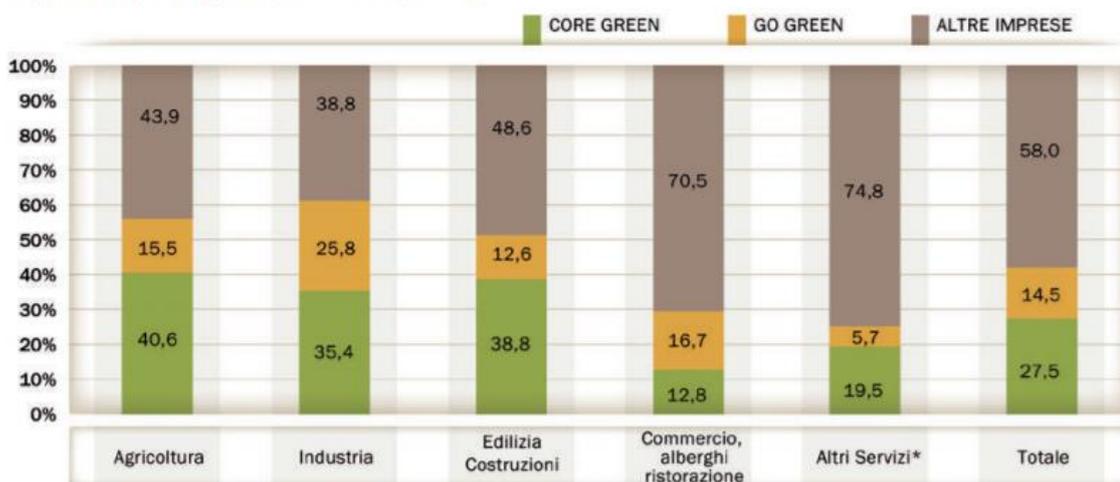
Alcuni esempi di ecoquartieri già realizzati in Italia sono CasaNova a Bolzano, Quattro Passi a Villorba (Treviso) e il complesso Le Albere a Trento, progettato dal famoso architetto Renzo Piano nel 2013. Quest'ultimo aveva difatti affermato che "Nel nostro lavoro il ragionamento sulla città è un tema di fondo. La città è un'invenzione strabiliante...Forse come progettisti, il nostro compito più importante è far durare e dare spazio, come scriveva Italo Cavino, a quell'angolo felice che esiste, sempre, in ogni città, anche nelle situazioni urbane più compromesse.". Tuttavia, sussistono ancora delle problematiche come nel caso del

complesso di Trento, dove i prezzi delle case sono al di sopra della portata dei cittadini. Per questo motivo, la zona presenta ancora un basso livello di insediamento.

“Ecoquartieri in Italia” si rivolge a tutti gli individui interessati e che potrebbero fornire un aiuto per far sì che il progetto si concretizzi sempre più. I principali destinatari rimangono comunque i vari livelli di governo europeo (Parlamento e Commissione Europea), gli Enti Regolatori (Ministero delle Infrastrutture, le Regioni e i Comuni) piuttosto che operatori finanziari, sia europei che internazionali, e associazioni ambientaliste e culturali.

Quello in cui il nostro Paese si è dimostrato notevolmente efficiente negli ultimi anni, è stata la creazione di imprese definite “green”, ossia rispettose dell’ambiente e all’avanguardia in materia di eco-sostenibilità. Secondo i dati del 2015 (Relazione sullo stato della Green Economy in Italia, 2015) la percentuale delle imprese Green, sia Go Green che Core Green, è del 42% in riferimento al totale delle imprese italiane (figura 1). Con Core Green vengono indicate quelle imprese che producono beni/servizi di elevata qualità ambientale, mentre con Go Green ci si riferisce a quelle imprese che, pur non producendo ancora tali beni o servizi, hanno comunque già intrapreso, nella giusta direzione, il sentiero green. Come possiamo notare esaminando il grafico, le percentuali più elevate le riscontriamo nel settore dell’Agricoltura e in quello dell’Edilizia, dove ormai si ricerca l’utilizzo di materiali non inquinanti come il cemento, che viene piuttosto sostituito con legno o calce.

Fig. 1 Le imprese green per settore (val. %)



*trasporti, immobiliari, servizi finanziari...

Fonte: indagine Fondazione per lo sviluppo sostenibile su rilevazione dati Pragma, 2015

Queste imprese che hanno sostenuto investimenti riguardo alle tecnologie ambientali e all’efficienza energetica, sono oltretutto responsabili di una grande percentuale di nuove assunzioni. Investire in Rigenerazione Urbana significa perciò creare nuovi posti di lavoro, necessariamente più stabili e specializzati.

Per quanto riguarda la posizione delle città italiane nel contesto dell'EGCA, troviamo Bologna e Firenze come richiedenti per il titolo di Capitale Verde 2019. Firenze, in particolar modo, ha lavorato duramente per raggiungere elevati standard ambientali. La città toscana è l'ottavo Comune italiano per popolazione, con circa 370.000 abitanti, e l'area metropolitana è circondata dalle colline, che mitigano l'impatto ambientale della città. Un significativo esempio di come Firenze abbia intrapreso la strada della sostenibilità ambientale, è stata la promozione di una campagna, da parte del Comune, per sostituire le vecchie caldaie, responsabili di una elevata percentuale di emissioni di CO₂, con modelli molto meno inquinanti e a più elevato rendimento energetico, assicurando forme di facilitazione economica e sgravi fiscali. Inoltre, per quanto riguarda la mobilità, Firenze si è sempre accertata di produrre meno inquinamento possibile, proponendo un servizio di Car Sharing con auto elettriche e il servizio Florence Bike Messenger, consegna pacchi con bici cargo. Questi sono solo alcune delle iniziative promosse dalla città per migliorare la qualità di vita dei propri cittadini e la qualità del proprio ambiente urbano.

Durante le competizioni degli scorsi anni, nessuna delle nostre straordinarie città è arrivata tra le finaliste. E' doveroso capirne il motivo e agire, in particolar modo per il fatto che il nostro territorio non ha nulla da invidiare a quello del resto dell'Europa. Oltretutto, alcuni centri italiani hanno già ottenuto il titolo di Capitale Europea della Cultura (Firenze nel 1986, Bologna nel 2000, Genova nel 2004 e, come ultima, Matera è stata designata vincitrice per l'anno 2019). Il progetto di Rigenerazione Urbana dovrà quindi avere un ruolo chiave nell'enfatizzare il nostro paesaggio, la sua identità e le sue caratteristiche uniche.

Una delle città italiane che ha intrapreso con successo il sentiero green è, senza dubbio, Ferrara, provincia della regione italiana Emilia-Romagna. La città, difatti, presenta molte caratteristiche tipiche di una città verde. In primo luogo, Ferrara è conosciuta per essere la "*Città italiana delle biciclette*". L'utilizzo della bici nell'intera città e soprattutto all'interno del grande centro storico pedonale è, infatti, tra i più alti in Europa. Già nel 1991, la percentuale di utilizzo del mezzo era del 30,7%, superiore rispetto al 30% di Copenhagen e al 27,8% dell'Olanda. Successivamente, nel 2000, i dati riscontrati dal DataBank spa, leader in Italia nel settore di ricerche di mercato e sondaggi, hanno mostrato che i cittadini che hanno continuato a muoversi in bici nel corso degli ultimi anni sono stati il 30,9%. Significativi sono, oltretutto, i cartelli presenti a tutti gli accessi della città che riportano la scritta "*Ferrara città delle biciclette*" e l'adesione alla rete europea delle città amiche della bici. Altresì notevole è la presenza di una grande quantità di verde. Situato tra la città e il fiume Po, troviamo, ad esempio, il Parco Urbano G.Bassani, un'area di 1200 ettari, che ospita ogni anno interessanti eventi sportivi, culturali e sociali. Sicuramente, Ferrara non è una città sostenibile

solamente nell'ambito della mobilità e del verde. Cresce sempre più, infatti, il settore green di imprese ferraresi dell'industria e dei servizi. Dal 2008 ad oggi, il 24,4% di queste ha investito in tecnologie sostenibili con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂, di conseguenza l'impatto ambientale, e di aumentare il risparmio energetico. La Camera di Commercio della città afferma oltretutto che, nel 2016, il 6% delle assunzioni ha riguardato figure professionali del settore green, con la conseguenza di aver ottenuto un maggiore livello di specializzazione in sostenibilità ambientale. Altrettanto importante è stato l'impegno sostenuto dalla città di Ferrara nell'attuazione del progetto "LOWaste for action" che, il 4 giugno 2015 durante la Green Week di Bruxelles (la più grande conferenza annuale sulla politica ambientale europea), è stato premiato come uno tra i 22 migliori progetti europei finanziati dal Programma LIFE+ nel 2014. Esso prevede il lancio di tre filiere di sviluppo locale sostenibile per sperimentare un modello di economia circolare basata sul riuso e sul riciclo dei rifiuti.

Altra città italiana che si è distinta per le rilevanti iniziative verdi attuate è, sicuramente, Bologna. Si tratta di una città di 388.000 abitanti circa, capoluogo della regione Emilia Romagna, conosciuta a livello europeo per il ruolo di nodo infrastrutturale, di centro fieristico e di città universitaria. Bologna, attualmente, è candidata per il premio Capitale Verde 2019, il quale costituirebbe un'enorme opportunità per ricevere visibilità e nuove proposte di collaborazione. La città, in particolar modo, ha conseguito e consegue ancora notevoli risultati in termini di Rigenerazione Urbana. I vari progetti, riguardanti sia il centro storico che le periferie, sono stati il risultato della volontà dell'Amministrazione comunale di riqualificare l'area urbana, essi hanno portato a collaborazioni tra settore pubblico e privato e all'utilizzo di fondi europei e statali. Insieme alle grandi aree da riqualificare, ci sono poi possibili interventi di media dimensione che l'Amministrazione sta promuovendo all'interno di un contesto di qualificazione diffusa. Il piano consiste nel recupero e nella riqualificazione urbanistica in modo da ottenere un minore consumo del suolo, il miglioramento del territorio e la sicurezza degli edifici già esistenti. Tutto ciò, è doveroso sottolineare, è avvenuto anche nelle altre Capitali Verdi, e costituisce perciò un tratto comune e distintivo.

Un'interessante iniziativa verde promossa dalla città è il "Last Minute Market", un modello contro lo spreco alimentare elaborato dall'Università di Bologna che coinvolge associazioni, venditori al dettaglio, catene di distribuzione e ristoratori per recuperare i beni rimasti invenduti che altrimenti andrebbero sprecati. Si tratta quindi di un progetto eco-sostenibile sia dal punto di vista sociale che economico e ambientale.

CONCLUSIONE

Con tale lavoro si è inteso evidenziare come l'Unione Europea, negli ultimi decenni, abbia dedicato crescenti e notevoli sforzi nell'elaborare piani strategici in modo da consentire alle proprie aree metropolitane di perseguire uno sviluppo urbano intelligente e sostenibile.

La Commissione Europea, fin dal 2008, assegna ogni anno l'“European Green Capital Award” alle città che si distinguono per iniziative innovative di gestione urbana e ambientale. L'obiettivo è anche quello di premiare le amministrazioni delle città europee più virtuose e all'avanguardia nelle soluzioni urbane eco-compatibili. Tutte le città vincitrici del premio “European Green Capitals”, come Bristol, Lubiana, Nantes e Essen, ne sono state la prova e, seguendo il loro esempio, molte altre aree urbane si stanno tutt'ora impegnando per salvaguardare l'ambiente e per lo sviluppo urbano.

L'ultima premiata come Capitale Verde nel 2018, è stata Nijmegen, una antica città olandese di origine celtica, importante centro commerciale e porto fluviale di circa 170.000 abitanti, situata nella parte orientale dei Paesi Bassi, al confine con la Germania. Essa rappresenta la sintesi perfetta di cosa significa essere una Green City, dell'importanza di assumere il ruolo di “*green ambassador*” nell'affrontare grandi questioni come i cambiamenti climatici, la perdita di biodiversità e come realizzare uno sviluppo urbano sostenibile. Anch'essa, come le altre Capitali Verdi che abbiamo analizzato, cerca di realizzare il coinvolgimento di tutti i cittadini e, tra gli obiettivi primari, ci sono quelli di utilizzare esclusivamente energia pulita entro il 2045 e di ridurre il più possibile le cause dei cambiamenti climatici entro il 2050. Due progetti alquanto ambiziosi che adesso, come non mai, risultano perseguibili grazie a sempre più elevati livelli di innovazione e allo sviluppo di nuove strategie per il territorio urbano.

Questo elaborato ha proposto inizialmente una visione generale del premio “European Green Capital” e in seguito ha esaminato nel dettaglio le vincitrici degli anni 2015 e 2016, Bristol e Lubiana. Successivamente, particolare interesse è stato dedicato al ruolo della Rigenerazione Urbana, la quale definisce i progetti di recupero e riqualificazione del patrimonio immobiliare dell'area urbana in modo da garantire qualità e sicurezza. La Rigenerazione, in questo contesto, costituisce una concreta opportunità per la trasformazione delle aree urbane in luoghi accoglienti e sicuri per i propri abitanti.

Sono sicuramente necessarie strategie a medio-lungo termine per far sì che urbanistica e edilizia possano completamente integrarsi con altri settori urbani, come quello della mobilità e dell'utilizzo di fonti rinnovabili. Questi fattori e una grande determinazione è ciò accomuna tutte le città vincitrici e anche quelle che stanno iniziando a raggiungere ottimi risultati in campo green. Dietro le quinte, inoltre, deve essere presente una vera e propria *vision* da parte

di attori locali, istituzioni e soggetti di rilievo, i quali si adoperano in prima persona proponendo iniziative e, a seguito dell'elaborazione di strategie, destinando finanziamenti europei e/o statali in programmi per uno sviluppo urbano sostenibile.

Impegnarsi per creare città più sostenibili e vivibili oggi è ancora più importante, perché ben due terzi dei cittadini europei vivono in contesti urbani. Tuttavia, le sfide per uno sviluppo sostenibile in città sono più difficili da vincere, è pur vero, però, che le aree urbane sono i principali centri di innovazione e i luoghi privilegiati per la sperimentazione di progetti all'avanguardia.

Ciò che deve essere tenuto a mente è che i cittadini Europei, se non tutti gli esseri umani, hanno il diritto e il dovere di vivere in un ambiente sano e non inquinato e, per questo, l'ambientalismo deve diventare un sentire comune.

La strada è sicuramente lunga, ma deve essere intrapresa con determinazione, in modo da poter lasciare un luogo di vita salubre a tutte le future generazioni. Lo slogan del premio European Green Capitals comunica, difatti, questo messaggio: “*Green cities - fit for life*”.

Bibliografia

A. MINSHULL, "In it for good", Capitali Verdi Europee: esperienze a confronto. Bristol: European Green Capital 2015. Padova, 20/09/2016

AUDIS, GBC ITALIA, LEGAMBIENTE. Ecoquartieri in Italia: un patto per la rigenerazione urbana. Maggio 2011

CARAGLIU A., C. DEL BO, P.NIJKAMP, Smart Cities in Europe, 2011. Journal of Urban Technology, vol. 18, pp 65-82

D. N MANITIU, G. PEDRINI (2016), Urban Smartness and Sustainability in Europe. European Planning Studies, vol 24 (10), pp 1766-1787

Glaeser, E.L. (2005). "A review of Richard Florida's 'The rise of the creative class'", Regional Science and Urban Economics, pp 35, 593-596

M. GAJSEK, N. J. SRSEN, I. STANIC. (2016). "Planned Green Cities?", Capitali Verdi Europee: esperienze a confronto. Lubiana: European Green Capital 2016. Padova, 20/09/2016

MOULAERT F., MACCALLUM D., MEHMOOD A. E HAMDOUCH A., 2013. The international handbook of social innovation, Cheltenham (UK), Edward Elgar

VICARI HADDOCK S. E MOULAERT F., 2009. Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee. Bologna, Il Mulino.

Sitografia

CAMERA DI COMMERCIO, A Ferrara imprese sempre più green. Ferrara, 18/11/2015. Disponibile su: <<http://www.ferraraitalia.it/a-ferrara-imprese-sempre-piu-green-rappresentano-il-244-del-totale-66772.html>>

Dichiarazione delle Nazioni Unite sull'ambiente umano. Stoccolma, 1972. Disponibile su <http://www.arpal.gov.it/images/stories/Dichiarazione_di_Stoccolma.pdf>

FONDAZIONE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE, Relazione sullo stato della Green Economy in Italia. Ottobre 2015. Disponibile su http://www.statigenerali.org/cms/wp-content/uploads/2015/11/relazione_lo_stato_della_green_economy_in_Italia.pdf

Indicator 2 – Local transport. Disponibile su: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2014/07/Indicator_2_Ljubljana_2016.pdf>

Indicator 3 – Green urban areas incorporating sustainable land use. Disponibile su: <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2014/07/Indicator_3_Ljubljana_2016.pdf>

Local Transport. Disponibile su:

<http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2013/06/Indicator-2-Local-Transport_BRISTOL1.pdf>

Riqualificazioni e grandi progetti. Bologna. Disponibile su:

<<http://comune.bologna.it/cantieri/progetti/riqualificazione/riqualificazioni-e-grandi-progetti>>

TRECCANI, Lessico del XXI secolo. 2013. Disponibile su
<[URBANMETA. Un patto per un programma regionale di strategie e politiche di Rigenerazione Urbana sostenibile. Padova, 3/12/2014. Disponibile su
<http://www.urbanmeta.it/?s=un+patto+per+un+programma+regionale>](http://www.treccani.it/enciclopedia/rigenerazione-urbana_(Lessico-del-XXI-Secolo)/></p></div><div data-bbox=)

<<http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>

<http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2013/06/Bristol-Brochure_Web_F01.pdf

<http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2013/02/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

<<http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2013/02/ljubljana-2016-leaflet-web.pdf>

<<http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/about-the-award/policy-guidance/>

<http://www.corriere.it/tecnologia/16_gennaio_22/che-cosa-sono-smart-city-df852e50-c0ec-11e5-a43f-521a1c10f2a7.shtml

<<http://www.ferrarainbici.it/p/93/citta-delle-biciclette.html>

<<https://www.stefanoeriarchitetti.net/it/portfolios/bosco-verticale-2/>