



FORUM AMBIENTE DEL PARTITO DEMOCRATICO

CITTA' sostenibili e solidali

**Sintesi a cura di:
Alessandro Bianchi**

Hanno collaborato ai lavori del Forum per le Città Sostenibili:

Domenico Cecchini, Walter Tocci, Vanni Bulgarelli, Giovanni Cafiero, Emanuele Burgin, Alma Rossi, Amalia Colaceci, Dario Esposito, Claudio Falasca, Sonia Zarino

Il tema delle Città Sostenibili, va affrontato tenendo presente la specificità e l'intreccio di tre grandi questioni che caratterizzano a livello mondiale la società contemporanea:

- *il progressivo accentramento della popolazione mondiale nelle aree urbane;*
- *la sostenibilità dei modi di vita della popolazione urbana nell'impatto con l'ambiente;*
- *il ruolo che le città possono assumere per lo sviluppo economico e civile dell'Italia*

LA CRESCITA DEMOGRAFICA E L'INURBAMENTO

La città è il luogo dove vive attualmente la maggior parte della popolazione mondiale. Ciò è dovuto alla concomitanza di due fenomeni che si sono verificati negli ultimi cinquanta-sessanta anni.

Una vera e propria esplosione demografica, che ha portato la popolazione mondiale dai 2.5 miliardi del 1950 ai circa 7.0 miliardi del 2010, con una previsione di arrivare a oltre 9.0 miliardi nel 2050.

Un imponente fenomeno di urbanizzazione, per effetto del quale la quota di popolazione mondiale residente nelle città è passata dal 29% nel 1950 al 50% nel 2008, con una previsione del 70% nel 2050. In sostanza già oggi vivono all'interno di aree urbane circa 3.5 miliardi di persone, che diventeranno oltre 6.0 miliardi nel 2050.

La distribuzione di questa popolazione è molto diversa nelle varie regioni del mondo, con il massimo di concentrazione nelle grandi metropoli dell'Asia (Tokyo, Mumbai, Seul, Kyoto, Nuova Delhi: 110.5 mil); dell'Europa (Mosca, Londra, la Ruhr, Parigi: 50.2 mil); del Sud America (Città del Messico, San Paulo: 44.0 mil); del Nord America (New York, Los Angeles: 36.7 mil).

In Italia il fenomeno ha dimensioni molto inferiori in valore assoluto, ma con diffusione territoriale molto elevata. Nel 2005 la popolazione residente nelle 14 grandi città e aree metropolitane (con più di 200.000 ab.) è circa 9.2 milioni, pari al 16.8% del totale. Ma nel complesso la popolazione inurbata è pari al 70% del totale ed è in progressivo aumento.

Va poi tenuto conto che le dinamiche demografiche in corso tendono ad alterare profondamente i rapporti di peso tra grandi regioni limitrofe. Nel caso che ci riguarda più da vicino, quello del Mediterraneo, il rapporto tra la popolazione dei Paesi della Riva Nord e quelli della Riva Sud era di 2.1:1.0 nel 1950, ma nel 2050 sarà di 0.4:1.0 con un completo capovolgimento di pesi che non potrà non avere conseguenze importanti nei rapporti socio-economici tra i due versanti, come già da tempo dimostra il fenomeno della migrazione.

I PROBLEMI EMERGENTI

Questi fenomeni hanno modificato profondamente sia il funzionamento che la forma della città, creando problemi nuovi che si presentano con caratteri molto diversi nelle varie regioni del mondo. Pensiamo, ad esempio, al problema delle bidonville ai bordi delle megalopoli asiatiche (Mumbai e Shanghai) e sudamericane (Rio de Janeiro e Città del Messico) o alle sterminate periferie di alcune grandi città africane.

In Italia, come nel contesto occidentale ed europeo in cui è collocata, non esistono problemi di questa entità – anche se il degrado edilizio e la disgregazione sociale che caratterizzano molte periferie urbane presentano notevoli similitudini – ma ne esistono comunque di natura e gravità

tali da compromettere ormai seriamente sia la qualità della vita dei cittadini che l'efficienza delle attività produttive: la congestione del traffico, l'inquinamento, il consumo energetico, lo smaltimento dei rifiuti, la mancanza di sicurezza, la perdita della forma urbis.

La congestione del traffico

E' un fenomeno ormai endemico nelle aree metropolitane e nelle grandi città, che comporta allungamento dei tempi di percorrenza, maggiori consumi e maggiore inquinamento. Ne risente non solo la qualità della vita delle persone ma il funzionamento stesso della città, con conseguenti costi economici.

Il consumo energetico

Il consumo di energia per usi pubblici, privati, civili, industriali è cresciuto in modo esponenziale, sia per l'aumento di domanda che per la vetustà degli impianti e l'inefficienza delle reti di adduzione e distribuzione. Inoltre vi è un problema sempre più pressante di approvvigionamento, perché le riserve tradizionali diminuiscono e spesso vi è una dipendenza da altri Paesi o da grandi oligopoli, come nel caso del petrolio e del gas.

Lo smaltimento dei rifiuti e l'inquinamento

Più abitanti, più imprese, più traffico, più consumo di energia, tutto questo comporta inevitabilmente maggiori quantità di emissioni maggiore produzione di rifiuti che, a loro volta, generano più inquinamento: dell'aria, delle acque, del suolo.

E' un fenomeno che va crescendo in modo esponenziale e che in alcune realtà supera ormai la soglia di guardia, come segnalano i casi di Napoli, di Palermo e del Lambro, per citare alcuni tra i più rilevanti.

La mancanza di sicurezza

Una città frantumata dall'urbanizzazione incontrollata, paralizzata dal traffico, inquinata, priva di identità e di spazi di aggregazione, tende a chiudersi in se stessa, a confondere gli immigrati con i delinquenti, a diventare intollerante, a cedere alle spinte della destra verso il razzismo, l'omofobia, la violenza sulle donne, a farsi imbrigliare sul terreno politico da messaggi populistici.

La Forma Urbis

Il modo in cui sono cresciute le città e le grandi aree metropolitane, ha impedito che si mantenesse quella forma urbis che nei Paesi europei, e nel nostro in particolare, era stata presente per secoli. L'esplosione demografica intervenuta a partire dagli anni cinquanta, accompagnata da una dissennata politica urbanistica, ha determinato la perdita di una forma riconoscibile fin dalle aree di prima espansione all'esterno della città storica. Tale fenomeno è proseguito negli ultimi decenni anche laddove si è fermata la crescita demografica, determinando la perdita di un rapporto equilibrato tra città e campagna e lo sviluppo di insediamenti periurbani e lungo le principali direttrici viarie, con conseguenti gravi fenomeni di "consumo di suolo" e impoverimento del paesaggio.

E' un fenomeno che riguarda diffusamente le città italiane, dove sono ben visibili i guasti causati dal connubio tra la rendita urbana e la speculazione edilizia.

QUESTIONE AMBIENTALE E QUESTIONE URBANA

Il progressivo aggravamento di questi problemi ha fatto emergere nelle società occidentali l'esigenza di puntare ad uno "sviluppo sostenibile" e, in particolare, alla costruzione di "città sostenibili".

Nei termini più generali di "rapporto tra uomo e ambiente", la nascita della questione ambientale risale simbolicamente al 23 aprile 1970, allorché venne celebrata in tutto il mondo la prima "Giornata della Terra".¹ Da allora, accanto ad una moltiplicazione degli studi scientifici, si avviarono iniziative di livello internazionale tendenti alla messa punto di soluzioni comuni per un problema che si capiva poter essere affrontato solo a livello mondiale.

Il tema centrale era, e resta tuttora, quello dalla ricerca di un equilibrio nei comportamenti da tenere per fronteggiare i fenomeni di degrado dell'ambiente, tra due distinti versanti: la messa in campo di azioni di natura tecnica e l'acquisizione sociale di una nuova etica nel rapporto tra uomo e natura².

Per quanto riguarda la città, il modello proposto dall'Europa, a partire dall'adozione dello Schema di sviluppo dello spazio europeo (SSSE) al Consiglio di Potsdam del maggio 1999, prevede da un lato una specifica attenzione alle grandi città, dall'altro guarda alla rete di città, di media dimensione, dinamiche, fortemente interconnesse, come paradigma insediativo e funzionale dei propri territori.

L'affiancarsi di grandi capitali sostenute da specifiche politiche nazionali e di una rete di città medie fortemente interconnesse tra loro, ben collegate con le reti nazionali ed europee e con una dotazione di aree rurali prevalentemente pianeggianti, dove si intrecciano attività manifatturiere e agroindustriali, rappresenta il paradigma europeo necessario per perseguire tre specifici obiettivi:

- la realizzazione di un sistema di città equilibrato e policentrico e un nuovo rapporto tra città e campagna;
- la garanzia di un accesso equivalente alle infrastrutture e alle conoscenze;
- lo sviluppo sostenibile, la gestione attenta e la tutela del patrimonio naturale e culturale.

Esperienze esemplari

Numerose esperienze sono maturate in Europa e in Italia su questa scia, fino alla recente "Carta di Lipsia", sottoscritta nel maggio 2007 dai Paesi membri dell'Unione Europea, che ha indicato alcune grandi opzioni - lo sviluppo urbano integrato; la coesione sociale attraverso il sostegno ai quartieri in crisi; la qualità estetica degli spazi pubblici urbani - oltre a ribadire il ruolo indispensabile della regia pubblica.

¹ Le relazioni presentate in quella occasione sono raccolte in *"Earth Day-The Beginning"*, Bantam Books, 1970. Ampi riferimenti sono contenuti anche in *"L'uomo e l'ambiente"*, di G.Nebbia, Tamburini, 1971.

² Su questo tema si sono incentrate le grandi assise internazionali avviate a partire dal 1987 (*Rapporto Bruntland*) fino a quelle degli anni successivi: la *"Conferenza di Rio"* (1992); la *"Conferenza di Aalborg"* (1994); la *"Conferenza di Kyoto"* (1997); il *"Quadro d'azione per uno sviluppo urbano sostenibile"* (1998); la *"Convenzione europea del paesaggio"* (2000); il *"Summit di Johannesburg"* (2002); la *"Carta di Lipsia"* (2007); il *"Libro verde della Commissione Europea"* (2007); la *"Conferenza di Copenhagen"* (2009).

In questa direzione si sono mosse le amministrazioni di alcune grandi e piccole città europee e italiane, che costituiscono esperienze esemplari alle quali è opportuno fare riferimento: Amsterdam, per l'abbattimento delle emissioni di CO₂; Freiburg, ancora per l'abbattimento delle emissioni di CO₂, per la mobilità sostenibile, per lo sviluppo delle imprese della green economy; Vauban, Riesefeld, Hammarby, per gli eco-quartieri; Reggio Emilia, per il verde e il risparmio energetico; Ravenna, per il programma energetico annuale; Crotone, per la sicurezza stradale; Modena, per il coordinamento delle Agende 21 locali; la Toscana, per i Piani Integrati di Sviluppo Urbano Sostenibile.

IL RUOLO DELLE CITTÀ PER IL FUTURO DELL'ITALIA.

A partire da questi riferimenti, il discorso relativo alla sostenibilità urbana va impostato avendo la consapevolezza che le città possono svolgere un ruolo decisivo per il futuro dell'Italia, per farla uscire dal declino che ha subito per il venir meno del ruolo trainante della produzione industriale tradizionale. In altri termini, per le conseguenze della epocale transizione dalla società moderna a quella post-moderna, avviatasi a partire dalla metà del secolo scorso.

Sul versante dei nuovi modi di produzione, il rinnovamento urbano ha già conquistato un suo spazio e rappresenta oggi una delle poche "filieri" attive e dinamiche: centri storici, identità culturali e produzioni locali, hanno creato occasioni per nuove attività imprenditoriali.

Le città possono essere anche il luogo di messa a punto, sperimentazione e diffusione dei nuovi paradigmi della green economy. Le politiche urbane sono inoltre l'occasione per sperimentare nuove forme di welfare e di offerta di servizi innovativi alle famiglie e alle imprese all'insegna della creatività, di una integrazione virtuosa tra servizi pubblici e privati che favorisca lo sviluppo dell'imprenditorialità giovanile e femminile. .

Per affrontare la sfida del futuro occorre proseguire su questa strada, facendo delle politiche urbane una grande priorità nazionale, garantendo un buon governo amministrativo, praticando una politica per progetti, guardando alla innovazione e alla nascita di nuove imprese e abbandonando le logiche che in questi anni hanno favorito la rendita fondiaria e immobiliare: i condoni, il rientro quasi gratuito dei capitali, le procedure poco trasparenti di alienazione del patrimonio immobiliare pubblico, una maldestra deregulation urbanistica.

Sotto il profilo istituzionale e delle politiche nazionali è necessario riportare le città al centro dell'attenzione perseguendo: il federalismo comunale, l'istituzione di autorità metropolitane, un coordinamento permanente tra Stato, Regioni, Comuni e autorità metropolitane per le politiche urbane, l'integrazione delle competenze e il coordinamento con le Città per la mobilità sostenibile, uno specifico programma di leggi e finanziamenti per le grandi aree urbane.

PROPOSTE PER NUOVE POLITICHE URBANE

La costruzione della città sostenibile non è più solo un progetto della cultura ecologista, ma una impellente necessità per far vivere milioni di esseri umani in città belle, socialmente eque, efficienti, laboriose, colte, sicure, multietniche, libere, democratiche.

E per far sì che, ancora una volta nella storia del nostro Paese, la società italiana abbia nella città il suo motore di sviluppo.

Ripensare i modelli di città

Per realizzare questi obiettivi è necessario, anzitutto, un ripensamento profondo dei modelli di vita e di consumo delle città.

L'enorme espansione degli insediamenti urbani negli ultimi decenni si è addensata nelle grandi pianure e negli stretti corridoi costieri, è stata funestata dalla speculazione edilizia, dall'abusivismo, dall'uso irrazionale e dall'eccessivo consumo di territorio. Ora è necessario avviare un processo di riqualificazione urbana, di tutela del territorio e di sperimentazione di nuovi modelli di vita e di produzione nelle città.

A tal fine occorre promuovere reti di città e nodi funzionali rafforzando l'interconnessione tra le aree urbane al fine di favorire la circolazione di persone, beni, dati e informazioni e ridurre al minimo l'urbanizzazione di nuove aree, puntando al recupero di quelle già urbanizzate e compromesse, dismesse o sottoutilizzate, contrastando senza ambiguità l'abusivismo e negando ogni tipo di edificazione in aree di dissesto.

Ogni piano di trasformazione deve essere sottoposto a valutazione di sostenibilità; deve prioritariamente essere garantito un sistema di mobilità a basso impatto ambientale; gli standard urbanistici vanno commisurati all'effettivo impatto delle opere; va del tutto ripensato il ciclo della produzione e del consumo di energia; vanno incentivati gli investimenti nell'innovazione tecnologica finalizzata alla sostenibilità degli edifici residenziali e produttivi.

Riformare l'urbanistica

Per avere gli strumenti adeguati a sostenere queste azioni, è indifferibile avviare un generale processo di riforma che affronti i nodi cruciali della politica urbanistica: le indennità di esproprio; la perequazione urbanistica; la credibilità e l'efficienza del catasto; la revisione della fiscalità immobiliare; la costruzione della carta delle proprietà pubbliche; il sostegno all'edilizia sociale e alle residenze universitarie; il recupero delle periferie.

L'obiettivo generale e prioritario della riforma, è quello di riportare nelle mani delle amministrazioni pubbliche il diritto-dovere di fare urbanistica nell'interesse della collettività.

Rendere le città meno inquinanti e ad alta efficienza energetica

Le città hanno la responsabilità di abbattere le emissioni dei gas inquinanti e per questo debbono dotarsi di piani energetici urbani. Esse sono un motore decisivo per il rinnovamento del modello energetico e per la nascita di nuove imprese e di lavoro nel campo della green economy:

sostenendo l'azione delle società di risparmio energetico (ES.Co Energy Saving Company);

applicando la Direttiva Europea sulla Certificazione energetica degli edifici;

diffondendo la diffusione dei Titoli di Efficienza Energetica e sostenendo l'incentivazione alla riqualificazione energetica degli edifici.

Le città devono diventare protagoniste di Piani di azione per l'efficienza energetica urbana che si riconnettano al Piano di azione per l'efficienza energetica proposto per l'Italia nel 2007 a seguito della Comunicazione della Commissione Europea Piano d'azione per l'efficienza energetica: concretizzare le potenzialità del 2006

Liberare la città dai rifiuti

Tra i grandi problemi funzionali delle città vi è la gestione dei rifiuti.

La riduzione della produzione, la raccolta differenziata, il recupero dei rifiuti speciali, degli inerti e degli imballaggi, sono le priorità strategiche da adottare. Il problema va affrontato nella più ampia dimensione delle politiche ambientali e con particolare riguardo ai cicli produttivi industriali. Ma le città debbono comunque svolgere un ruolo attivo, ad esempio inserendo negli

appalti pubblici il criterio dell'utilizzo del materiale riciclato o utilizzando il compost da rifiuti per il verde pubblico.

Garantire la sicurezza creando spazi di aggregazione

La sicurezza viene avvertita come uno dei problemi più rilevanti da parte dei cittadini, che pongono con forza una domanda di sicurezza ai loro amministratori. Le risposte date finora a livello locale dalle destre non solo sono state di chiara impronta xenofoba e razzista, ma hanno dimostrato l'incapacità di capire la causa di fondo, che risiede nella mancanza all'interno delle città di spazi pubblici attrattivi che favoriscano il controllo sociale. Lo spazio pubblico è per definizione il luogo dell'incontro, sollecita senso di appartenenza, identità e responsabilità collettiva per la qualità dell'ambiente.

Dunque bisogna costruire e rendere accessibili, soprattutto nelle periferie e nelle zone di degrado, piazze, aree verdi, spazi attrezzati per lo sport, sedi di servizi sociali, formativi, culturali e ricreativi.

Bisogna inoltre guardare agli spazi di margine come spazi di crescita di modelli culturali e forme di vita e di lavoro che sono espulsi dal centro ma che hanno una loro identità e vitalità, anche economica. Le manifestazioni più positive di questa vitalità devono essere facilitate e divenire casi esemplari di inclusione e civile convivenza.

Sono queste le condizioni per realizzare una rete fisica di relazioni, decisive per la coesione sociale e la sicurezza della vita cittadina non meno di una rigorosa gestione dell'ordine pubblico.

Promuovere le aree verdi e la biodiversità

Dai giardini pubblici, alle aree protette, alla promozione dell'agricoltura biologica, alla gestione dei boschi, alla salvaguardia di valori ecologici, le città possono fare molto per la vivibilità e la bellezza degli spazi e la salvaguardia della biodiversità, della flora e della fauna.

In questo senso è opportuno praticare anche la strada indicata dai documenti di indirizzo europei per le attività svolte nelle aree agricole periurbane, aree che, divenendo luoghi di attività e di offerta per il tempo libero, di attività educative con le scuole (fattorie didattiche), di servizi sociali, di orti urbani, possono contribuire a migliorare la qualità della vita nelle città, offrire nuove opportunità di impresa e limitare l'espansione edilizia, preservando e migliorando la qualità del paesaggio. E poiché queste aree possono essere facilmente sottoposte a pressioni antropiche, la UE invita a considerarle come "soggette a gravi minacce e particolari difficoltà" e, quindi, ammissibili a misure di sostegno allo sviluppo rurale.

Tutelare il paesaggio e valorizzare i centri storici

Il paesaggio italiano è elemento fondante della cultura, della storia e dell'identità della sua popolazione e va tutelato dando impulso all'elaborazione e attuazione dei principi della Convenzione europea del Paesaggio adottata a Firenze nel 2000 e ratificata dall'Italia nel 2006.

Vi è poi da tener conto dello straordinario patrimonio architettonico, artistico e culturale presente all'interno di gran parte dei centri storici italiani, la cui tutela, al pari del patrimonio storico e archeologico diffuso nelle campagne intorno alle nostre città, deve costituire un impegno inderogabile e la cui manutenzione e valorizzazione può costituire occasione di avvio di attività produttive e di creazione di nuova occupazione, come dimostrano molte recenti esperienze internazionali.

Garantire una mobilità efficiente, sicura e sostenibile

A questo fine è necessario muovere dalla scala nazionale a quella locale, praticando alcune grandi scelte di indirizzo.

Spostare quote rilevanti del traffico di merci dalla strada, oggi oltre l'80%, verso la ferrovia e verso le autostrade del mare, che costituiscono una alternativa di enorme potenzialità e di immediata disponibilità, riprendendo la strada tracciata dal Governo Prodi nella Finanziaria 2007.

Colmare il ritardo accumulato negli ultimi trenta anni, realizzando le infrastrutture e i servizi di trasporto necessari a garantire livelli adeguati di accessibilità tra le città, in modo particolare quelle del Mezzogiorno. Ciò significa potenziare le ferrovie regionali e locali, acquistare 1000 nuovi treni e completare i nodi ferroviari urbani. Essenziale per queste scelte è l'azione di coordinamento tra Stato, Regione e Autorità Metropolitane, queste ultime da rendere al più presto operative e, in particolare, tra la pianificazione dei trasporti e la pianificazione urbanistica, per garantire l'integrazione delle scelte insediative di area vasta con i programmi di gestione dei servizi di trasporto pubblico.

Affrontare in modo perentorio il problema della mobilità all'interno delle aree urbane, ribaltando l'attuale situazione tutta sbilanciata sul trasporto privato (oltre il 90% degli spostamenti) tramite un decisivo potenziamento del Trasporto Pubblico Locale, il recupero delle ferrovie locali e l'approvazione generalizzata di Programmi Urbani di Mobilità, anche per dare soluzione al problema dei 12 milioni di pendolari che ogni giorno si muovono in condizioni di grave disagio.

Rilanciare con determinazione il tema della sicurezza stradale in ambito urbano, che rappresenta la vera anomalia italiana per l'alta percentuale di incidenti che avvengono dentro le città, con una percentuale di mortalità che raggiunge il 40% del totale, ovvero 2000 vittime ogni anno. Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, deve riprendere e sostenere le quattro linee di indirizzo fissate dal DL 117/2007: formazione, informazione, regole e controlli.

Fare delle città i capoluoghi della conoscenza e della ricerca

E' un fatto ormai riconosciuto che i luoghi più vitali di sviluppo corrispondono alle città più ricche di competenze, attrattive di cervelli, sedi di scuole e università di qualità, disponibili alla sperimentazione e aperte alla convivenza di diversi stili di vita.

Allora dobbiamo consentire che questa vitalità possa esprimersi, intervenendo su alcune componenti fondamentali della città.

Le scuole devono essere non solo sede primaria dell'istruzione dei giovani, ma anche luoghi di elaborazione culturale e di vita sociale. Per questo gli edifici scolastici hanno bisogno di grandi cure che consentano di superare lo stato di abbandono e di scarsa manutenzione in cui versano. E' necessario un programma nazionale per l'edilizia scolastica con l'obiettivo di riqualificare le strutture esistenti, per farne i luoghi più belli e accoglienti dei quartiere e della città, con architetture nuove, attrezzature didattiche di qualità, strumenti tecnologici e ampia dotazione di servizi.

L'Università di qualità è la risorsa più preziosa per lo sviluppo locale, perché è in grado di trasferire i risultati della ricerca verso il tessuto produttivo, di introdurre nel contesto urbano un'attitudine alla sperimentazione, all'invenzione e al confronto di posizioni diverse, di costruire legami internazionali tramite le connessioni della sua comunità scientifica. Tutte cose necessarie alle città per aprirsi alla competizione mondiale, alle reti lunghe dei saperi e alle frontiere tecnologiche.

Occorre, dunque, promuovere progetti integrati tra università, enti pubblici di ricerca, imprese e fondazioni, per finanziare la ricerca, migliorare l'offerta formativa, sostenere il trasferimento

tecnologico, realizzare servizi per le imprese. E occorre anche promuovere la partecipazione delle città italiana alle reti europee di città che si stanno costruendo da qualche anno, per portare nel nostro Paese sedi di agenzie, infrastrutture e grandi servizi di dimensione internazionale.

Valorizzare le città di porto

Lo spazio mediterraneo è luogo millenario di scambi e di confronti e trova oggi nelle politiche per l'economia marittima e per la portualità una straordinaria occasione di sviluppo urbano.

A partire dalle città portuali occorre ripensare la rete ferroviaria al fine di realizzare elevati gradi di integrazione modale e di sviluppare standard adeguati di servizi logistici, superando le strozzature del tessuto urbano che moltiplicano disagi, conflitti e perdita di competitività.

Per questo va affrontato, sia in termini urbanistici che di rapporti istituzionali tra autorità portuali e poteri locali, il nodo del sistema porto-città, la cui mancata integrazione ha prodotto danni enormi. Le città di mare sono fisicamente isolate proprio dall'elemento che le caratterizza, il porto, a causa di fratture e sbarramenti che hanno anche creato ampie zone di degrado. La strada da percorrere è quella della riqualificazione dei waterfront, per ricomporre la separatezza, rinnovare le strutture urbane, rivitalizzare le funzioni culturali e il senso di appartenenza dei cittadini al porto e al mare.

Rilanciare le zone franche urbane

Le Zone Franche Urbane istituite con la Legge Finanziaria 2007, nonostante la limitata dotazione finanziaria e il notevole ridimensionamento numerico subito rispetto alle aspettative di molte realtà locali, costituiscono ancora una occasione importante per le amministrazioni locali.

Il requisito da assicurare è il forte coordinamento tra gli incentivi proposti dalla legislazione nazionale in termini di fiscalità di vantaggio, e le azioni delle amministrazioni locali per l'accoglienza delle imprese, la fornitura di servizi, la disponibilità di aree attrezzate per l'insediamento. Se adeguatamente rifinanziata e opportunamente indirizzata dal livello centrale e regionale, l'iniziativa delle zone franche può consentire a molte città, soprattutto di media dimensione, la realizzazione di grandi operazioni di rinnovo urbano.

DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

Di seguito sono indicati i principali documenti ai quali si è fatto riferimento nell'elaborazione del *Documento di Sintesi*.

D.Cecchini, *Esperienze di quartieri sostenibili in Europa*, in *Urbanistica*, n°141, gennaio-marzo 2010.

G.Cafiero, *Contributi alla definizione di un documento programmatico del PD*, maggio 2010.

Green Life, *Costruire città sostenibili*, Triennale di Milano, febbraio-marzo 2010.

CENSIS, *Pendolari d'Italia, Scenari e strategie*, 2008.

Società Geografica Italiana, *L'Italia delle città, Rapporto annuale*, 2008.

A.Bianchi, *Nota introduttiva alle Linee Guida per il Piano Generale della Mobilità*, Ministero dei Trasporti, ottobre 2007.

Comunità Europea, *Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili*, maggio 2007.

W. Tocci, *Le città nel futuro dell'Italia. Note per nuove politiche urbane*, 2006.

Associazione Nazionale Coordinamento Agende 21 Locali, *Scheda del Gruppo di lavoro Città Sostenibili*, 2005.

Comitato Economico e Sociale Europeo, *Parere sulla Agricoltura Periurbana*, NAT/204-CESE 1209/2004.

Sinistra Ecologista, *Manifesto per la città sostenibile*, marzo 2004.

Consiglio dei Ministri Europei di Potsdam, *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo SSSE. Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e durevole del territorio dell'Unione Europea*, 1999.

Conferenza Europea di Aalborg, *Carta delle città europee per un modello urbano sostenibile*, maggio 1994.