

valori



Le città
possibili

Le città possibili

Un dossier di Valori.it

A cura di Cecilia Cacciotto

valori.it/dossier/citta-possibili

Indice

Le città possibili	1
Meno auto, più alberi: come le città europee stanno ripensando lo spazio pubblico	3
La città che assorbe: gestire l'acqua e i rifiuti nell'era degli eventi estremi	8
Investire oggi o pagare domani: perché la transizione urbana non è un costo	14

Le città coprono il 4% del territorio del Vecchio Continente, eppure è qui che vive la maggior parte degli europei, si consuma oltre il 60% dell'energia globale e si produce circa il 75% delle emissioni di CO₂. La crisi climatica non è un fenomeno lontano: si misura nell'aria che respiriamo, nell'acqua che non defluisce dopo un nubifraglio, nel calore che si accumula tra il cemento d'agosto. Le città sono al tempo stesso le principali responsabili del problema e il luogo in cui il problema si può affrontare con più efficacia.

Eppure le città sono spesso sole. Le politiche di resilienza climatica dipendono quasi esclusivamente dalle entrate municipali e dai fondi europei, e solo una su due ha una voce di bilancio dedicata. Questo dossier racconta le città che stanno già cambiando – le piste ciclabili di Parigi, le piazze-spugna di Copenaghen, i biodigestori di Milano, le superillas di Barcellona – non come esempi irraggiungibili, ma come prove che un'altra città è già in costruzione. Le città possibili, appunto.

Meno auto, più alberi: come le città europee stanno ripensando lo spazio pubblico

Il cuore della strategia urbana nell'Europa dei 27 è la missione "100 Climate-Neutral and Smart Cities". Avviato cinque anni fa, è un programma della Commissione europea che ha selezionato cento città pilota – a cui si aggiungono altre dodici di Paesi associati – con l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2030. Le città partecipanti aderiscono ai Climate City Contracts, piani d'azione che riguardano energia, trasporti e rifiuti. Il primo traguardo è ottenere la EU Mission Label, che certifica la validità del percorso intrapreso. Le cento città fungono da apripista: se il modello funziona, il resto d'Europa sarà chiamato a seguirle. [In Italia ne sono state selezionate nove.](#)

A quattro anni dall'avvio, queste città hanno ottenuto un primo risultato: con il decreto 558 dello scorso dicembre sono stati stanziati 11,8 milioni di euro, che verranno suddivisi e destinati agli obiettivi della transizione. Una cifra limitata, ma comun-

que un risultato politico rilevante, come sottolinea Annalisa Boni, assessora alla Transizione ecologica del Comune di Bologna: «Il fatto che le nove città si siano presentate unite di fronte al governo ha permesso di non essere viste come singole realtà locali con piccole richieste, ma come un blocco strategico nazionale». L'auspicio è che il governo centrale riesca a sostenere la transizione verso la decarbonizzazione di tutti i centri urbani. «Ma è importante – aggiunge Boni – che si affermi il principio per cui la neutralità climatica non è un costo, ma un'opportunità di sviluppo economicamente vantaggiosa e socialmente equa».

Un concetto chiarissimo a Grenoble. La svolta sostenibile qui inizia dodici anni fa, con le elezioni municipali del 2014, che portano alla guida della città una coalizione inedita tra ecologisti, sinistra radicale e collettivi civici. Si parte da interventi piccoli ma significativi: la rimozione dei cartelloni pubblicitari per fare spazio agli alberi, l'introduzione rigorosa delle zone a basse emissioni e il limite di 30 km/h su gran parte del territorio comunale, per favorire pedoni e ciclisti.

Parallelamente si investe sul trasporto pubblico, che diventa più capillare e accessibile, anche grazie all'introduzione di tariffe agevolate per le fasce più fragili. In questi stessi anni prende forma il progetto dell'eco-quartiere bioclimatico, basato sull'uso di materiali naturali. Il quartiere Flaubert è un esempio di rigenerazione urbana: qui gli edifici sono costruiti con legno e terra cruda, permettendo di ridurre i consumi energetici fino al 76% rispetto all'edilizia tradizionale.

La decisione di rimuovere 326 cartelloni pubblicitari – com-

prese le pensiline digitali ad alto consumo energetico – è costata al Comune circa 600mila euro di entrate annue. Una perdita che, spiega il vicesindaco Gilles Namur, è stata «in gran parte compensata da una riduzione delle spese di rappresentanza. La salute fisica e mentale dei cittadini e delle cittadine è per noi molto più importante. E gli alberi restano i migliori filtri per l'aria».

Piantare alberi aiuta, ma non basta. La qualità dell'aria resta la principale emergenza sanitaria nelle nostre città. La nuova direttiva europea sulla qualità dell'aria (2024/2881) prevede il dimezzamento dei limiti di PM2.5 entro il 2030. Se fosse già in vigore oggi, oltre il 70% delle città italiane risulterebbe fuori norma.

Milano rappresenta un caso particolare, probabilmente il più complesso del Paese: la sua posizione geografica favorisce il ristagno degli inquinanti. Entro il 2040 Milano punta ad abbandonare il gas nel teleriscaldamento, sostituendolo con fonti alternative. Per decongestionare il traffico sono state istituite Ztl che, nell'ultimo decennio, hanno contribuito a una riduzione dei gas tossici tra il 15% e il 20%. Tuttavia, per centrare gli obiettivi del 2030, sarà necessario ridurre ulteriormente le emissioni nocive del 40-50%.

A chi ritiene che la soluzione sia semplicemente il passaggio all'elettrico, Guido Lanzani di Arpa Lombardia ricorda che le polveri sottili «sono costituite da più componenti e comprendono anche il contributo dell'usura di freni e pneumatici e asfalto. È quindi necessario puntare, oltre che al rinnovo del parco circolante, alla riduzione dei chilometri percorsi in auto». Una

sfida che richiede una trasformazione radicale, non solo della mobilità ma anche delle abitudini: «Il 70% degli italiani percorre meno di 10 km al giorno, il 68% lo fa in auto e il 60% di questi spostamenti avviene da soli», sottolinea Federico Del Prete, responsabile mobilità di Legambiente. «E la velocità media in una città come Milano è 18 km/h, molto al di sotto dei tanto criticati 30 km/h».

Secondo i dati più recenti, l'inquinamento a Milano costa circa 2.800 euro l'anno per cittadino. Si stima che il 14% dei decessi sia legato alle PM2.5. Rispettando i nuovi limiti europei, si potrebbero evitare oltre 1.500 morti all'anno nella sola area metropolitana. L'assessora all'Ambiente Elena Grandi ricorda ancora la posizione geografica sfavorevole della città: «Dal 2022 il Comune si è dotato del Piano aria e clima, un piano strategico di azioni integrate». I risultati non mancano, ma «Milano non può farcela da sola. L'inquinamento dell'aria non ha confini amministrativi: per questo le politiche di tutela devono essere sempre più incisive, integrate e soprattutto condivise a livello sovracomunale e regionale per essere efficaci».

La transizione verso la mobilità dolce è una strada che permette di far respirare anche i bilanci pubblici delle città. Un esempio da seguire arriva ancora una volta dalla Francia, da Parigi. La città ha scommesso sulle due ruote. A favorire la capitale francese è anche la sua estensione relativamente contenuta per una metropoli, un fattore che ha dato slancio all'uso della bicicletta: un investimento di 250 milioni di euro ne ha letteralmente triplicato la diffusione. Oggi la Ville Lumière dispone di una flotta

di bike sharing di oltre 42mila mezzi, tra pubblico e privato, in grado di ridurre le emissioni tossiche del 30%. Il 2026 è stato indicato come l'anno della svolta: Parigi punta a diventare una città ciclabile al 100%.

Il parcheggio per biciclette più grande al mondo si trova invece a Utrecht, con 12.500 posti: un primato che ha contribuito a farle guadagnare il titolo di città più *bicycle-friendly* del mondo. A Copenaghen, **il 52% degli spostamenti avviene già in bicicletta**. E i benefici sono anche economici: per ogni chilometro pedalato la società guadagna **circa 0,64 euro in termini di salute e produttività**, mentre ogni chilometro percorso in auto costa alla collettività circa 0,71 euro. Copenaghen resta però un caso particolare: la sua espansione urbana segue ancora oggi l'impianto del piano urbanistico del 1947. A sostenerla ci sono anche investimenti importanti, tra i 40 e i 45 euro all'anno per abitante destinati alle infrastrutture ciclabili, tra i livelli più alti al mondo. Vivere la città, per i danesi, è una scelta che si traduce in politiche concrete.

La città che assorbe: gestire l'acqua e i rifiuti nell'era degli eventi estremi

La memoria non deve fare grandi sforzi per ricordare la tempesta Harry, che si è abbattuta all'inizio di quest'anno sulle coste libiche e su quelle di Calabria, Sicilia e Sardegna. Raffiche di vento oltre i 180 km/h e alluvioni lampo hanno causato centinaia di sfollati e gravi danni alle infrastrutture costiere. Ma è solo un esempio. Nel 2025, gli eventi estremi sono costati all'Europa 43 miliardi di euro, circa 12 miliardi solo in Italia.

Proprio per questo è essenziale capire che l'adattamento non può diventare la foglia di fico dietro cui nascondersi per continuare a emettere: senza una mitigazione radicale, si arriverà a un punto di rottura in cui nessun piano di risposta o infrastruttura, per quanto avanzata, sarà in grado di reggere l'urto. I modelli di gestione intelligente presi in considerazione devono quindi inserirsi in un quadro di transizione più ampio. Mentre la politica internazionale lavora sul taglio delle emissioni, la

progettazione urbana prova a far fronte ai fenomeni già in atto.

Su questo doppio binario si muovono le esperienze d'avanguardia del Nord Europa. Un esempio che sta facendo scuola è quello di Copenaghen, che di fronte ai nubifragi ha scelto di potenziare in modo particolare le opere di superficie. Dopo la devastante alluvione del 2011, la città ha capito che continuare ad alzare barriere in cemento o convogliare interamente l'acqua nelle tubature fognarie non sarebbe bastato. È nato così il [Cloudburst management plan](#), un capolavoro di ingegneria resiliente che trasforma la città in una spugna in caso di alluvione

Sono state create piazze e parchi che, in condizioni normali, funzionano come spazi verdi, ma che in caso di piogge estreme sono progettati per allagarsi, raccogliendo l'acqua dalle strade circostanti e impedendo l'inondazione di scantinati e piani terra degli edifici. Copenaghen sa fare bene i conti: investimenti per circa 1,3 miliardi di euro permetteranno di evitare danni stimati in oltre 2,7 miliardi nei prossimi 30 anni.

Rotterdam ha applicato lo stesso principio nella piazza Benthemplein, mentre Bologna ne ha preso piena coscienza dopo l'alluvione del 2024. La città, costruita su una rete di canali in gran parte coperti nel tempo, si trova oggi di fronte alla stessa sfida: [trasformare il suolo urbano in una spugna](#).

Tuttavia, come emerge dall'esperienza di Bologna e dai recenti report di Eurocities, la resilienza non è solo una questione di asfalto rimosso, ma anche di gestione del verde nel tempo. Piantare alberi non basta se non si ha la capacità finanziaria e operativa di mantenerli. Per questo Bologna guarda avanti, coinvol-

gendo i cittadini e puntando su partnership pubblico-private e co-investimenti di lungo periodo, sul modello dei pannelli solari scolastici gestiti da imprese private. Politiche di medio e lungo termine, come ricorda l'assessora ai Cambiamenti climatici Annalisa Boni, che in città hanno già messo radici.

Trasformare l'acqua, senza sprecarla, da minaccia a risorsa per i parchi è solo uno degli esempi di un cambiamento di mentalità che deve estendersi all'intero metabolismo urbano. La città-spugna deve diventare anche città circolare, capace di rigenerare e rigenerarsi a partire dai materiali che scarta.

Inevitabile, quindi, che la sostenibilità passi anche dai secchi dell'immondizia. La gestione dei rifiuti è un pilastro fondamentale della Mission 2030, l'iniziativa dell'Unione europea che impegna cento città (di cui nove italiane) a diventare climaticamente neutrali entro la fine del decennio. In questo contesto, il ciclo dei rifiuti smette di essere un costo di smaltimento per diventare un motore della decarbonizzazione, attraverso il recupero della materia e la produzione di energia pulita dai bio-scarti.

La media europea del riciclo dei rifiuti si aggira intorno al 50%, qualche punto percentuale in meno rispetto all'obiettivo vincolante del 55% fissato per la fine dello scorso anno. Un dato che misura quanti materiali riciclati vengono effettivamente reimmessi nell'uso quotidiano. L'Italia entra nel podio, secondo le [rilevazioni Istat del 2025](#), con il terzo posto (21,6%), preceduta dal Belgio (22,7%) e dai Paesi Bassi, leader con il 32,7%. La media europea è del 12,2% e cresce lentamente, appena dello 0,1% rispetto all'anno precedente.

Gli obiettivi diventano più ambiziosi per i prossimi anni: 60% entro il 2030 e 65% entro il 2035. La plastica, vero incubo dei nostri giorni, resta la criticità principale: secondo l’Agenzia europea dell’ambiente, quasi la metà degli Stati membri rischia di non raggiungere gli obiettivi a causa di infrastrutture di smistamento ancora insufficienti.

Pensare un’economia del riuso significa anche fare un passo indietro, verso un modello in cui i prodotti erano progettati per durare ed essere riparati. Rompere il meccanismo dell’obsolescenza programmata aiuterebbe a ridurre a monte la produzione di rifiuti. Amsterdam rappresenta un esempio di eccellenza: qui gli elettrodomestici non si acquistano ma si noleggianno, con un canone che include installazione, manutenzione e riparazione.

Ma anche in Italia non mancano esperienze significative. Milano è diventata un modello globale grazie alla raccolta differenziata dell’umido: secondo i dati di Amsa, la città raccoglie oltre 150mila tonnellate di scarti organici l’anno, trasformati in biometano sufficiente, per esempio, ad alimentare l’intera flotta di autobus Atm e a riscaldare migliaia di abitazioni.

Dall’altra parte delle Alpi, Grenoble ha scelto la strada della riduzione alla fonte. Attraverso la rete delle *ressourceries* – centri di riuso e riparazione – la città sottrae al circuito dei rifiuti circa 3mila tonnellate di oggetti ogni anno, di cui quasi il 50% viene effettivamente riutilizzato. Per [l’Agenzia per la transizione ecologica Ademe](#) si tratta di un risparmio diretto: ridurre i rifiuti a monte significa tagliare i costi di incenerimento e di conferi-

mento in discarica. Per Grenoble questo si traduce in milioni di euro risparmiati ogni anno sui costi di trattamento, oltre a una riduzione del traffico dei camion.

La media europea del riciclo si attesta intorno al 48%, con una forte dipendenza dall'incenerimento e dalla discarica, che in diversi Paesi dell'Est e del Sud accoglie ancora il 23-25% dei rifiuti totali. Entro il 2030 l'obiettivo è arrivare a una piena economia circolare, ma la carenza di impianti di trattamento resta il principale ostacolo. L'Italia si trova in una posizione particolare: nel complesso è sopra la media Ue per il riciclo totale, ma presenta forti disparità regionali. Mentre molte aree del Nord superano il 65%, alcune zone del Sud restano ancora molto indietro.

L'Unione europea aveva fissato al 55% l'obiettivo di riciclo dei rifiuti urbani entro il 2025. Tuttavia, [secondo l'Agenzia europea dell'ambiente](#), solo 9 o 10 Stati membri su 27 sono attualmente in linea con questo traguardo. Non è solo una questione di volontà: le regole più severe, che impongono di calcolare quanto materiale entra effettivamente nel processo finale di riciclo, hanno fatto scendere le statistiche di molti Paesi di 5-10 punti percentuali.

In questo contesto, le città laboratorio della Mission 2030 rappresentano un test cruciale per Bruxelles. Gli Stati si muovono più lentamente, ma le città possono accelerare: se le cento città della Mission riusciranno a raggiungere il 60-70% di riciclo, potranno trascinare anche il resto dei Paesi in questa corsa virtuosa.

Nonostante l'impegno, la grande volontà e una crescente presa di coscienza da parte dei cittadini, la sfida delle città europee

di fronte ai cambiamenti climatici resta tutt'altro che marginale. I centri urbani sono in prima linea: è qui che gli effetti del surriscaldamento del Pianeta si manifestano con maggiore intensità ed è sempre qui che politiche efficaci possono fare la differenza. Eppure, oggi le politiche di resilienza climatica sono sostenute quasi esclusivamente dalle entrate municipali e dai fondi europei.

I dati dicono che solo una città su due dispone di una voce di bilancio dedicata. Senza un'architettura economica solida, il rischio è che la transizione climatica resti un lusso per pochi comuni virtuosi o si riduca a una rincorsa affannosa all'ultimo bando europeo. Come [ha sottolineato il sindaco di Atene, Haris Doukas](#), serve una nuova ingegneria finanziaria capace di trasformare l'emergenza in un'occasione di investimento strutturale, liberando i progetti dai vincoli del bilancio ordinario e prevedendo risorse dedicate nei bilanci europei e nazionali.

Investire oggi o pagare domani: perché la transizione urbana non è un costo

In Italia, il costo degli eventi estremi nel 2025 ha raggiunto i 12 miliardi di euro: una manovra finanziaria di emergenza che rischia di ripetersi ogni anno. Investire nella messa in sicurezza del territorio e nella decementificazione presenta un rapporto costi-benefici difficilmente ignorabile: per ogni milione di euro speso in prevenzione idrogeologica, se ne risparmiano tra i 5 e i 10 nella gestione dei disastri.

«È una tassa sul clima che paghiamo ogni anno per riparare ciò che non abbiamo protetto», ricorda Gilles Namur, vicesindaco di Grenoble. Nella città francese la scelta di rimuovere i cartelli pubblicitari per piantare alberi ha comportato una rinuncia a 600mila euro di entrate, ma ha generato un risparmio futuro incalcolabile: «Nelle Alpi, a Grenoble, il riscaldamento climatico procede a una velocità doppia rispetto ad altre aree. Ogni albero piantato è un climatizzatore naturale al 100%, che ci permetterà

di continuare a vivere nelle nostre città da qui al 2050, quando avremo circa 40 giorni di caldo estremo all'anno, contro i 4 di oggi».

Investire nel benessere urbano ha come effetto diretto una riduzione della spesa pubblica. Numerosi studi epidemiologici confermano che le città con più verde e meno auto risparmiano miliardi in costi sanitari.

Un esempio emblematico, ampiamente studiato, è quello di Barcellona con l'implementazione delle superillas (i superblocchi). Si tratta di aggregati di isolati urbani in cui il traffico veicolare è limitato alle strade perimetrali, liberando le vie interne per pedoni, ciclisti e spazi verdi. Secondo l'Istituto di Barcellona per la salute globale, se tutte le 503 superillas previste venissero realizzate, si potrebbero prevenire 667 morti premature all'anno. Le emissioni di biossido di azoto diminuirebbero del 24%, rientrando nei limiti raccomandati dall'Oms. Mentre anche il rumore da traffico scenderebbe sotto i livelli di guardia. L'aumento del verde urbano contribuirebbe inoltre a ridurre le temperature estive, prevenendo decessi legati alle ondate di calore. E non è solo una questione sanitaria: lo studio stima che i benefici economici derivanti dalla riduzione della mortalità e della spesa sanitaria ammonterebbero a circa 1,7 miliardi di euro l'anno.

A Madrid, il progetto Bosque Metropolitano prevede una cintura verde di 75 chilometri che punta ad abbassare la temperatura urbana di 2-3 gradi centigradi. L'amministrazione ha calcolato che ogni euro investito nella forestazione ne fa risparmiare tre in termini di costi energetici e ricoveri ospedalieri.

Percorsi virtuosi che si ritrovano anche in Italia. Eppure, per diversi fattori, a Milano – la città più esposta alle emissioni tossiche del Paese – la cattiva qualità dell'aria costa circa 2.800 euro l'anno per cittadino. Proprio a partire da questo dato, l'assessora all'Ambiente Elena Grandi sottolinea la necessità di superare l'idea dell'ambiente come qualcosa di astratto: «Dobbiamo iniziare a ragionare considerando che il capitale naturale è un concetto economico. Dobbiamo arrivare al punto in cui si dimostra che un ecosistema sano genera valore e risparmio».

«La strada è tracciata — aggiunge —: ogni euro speso oggi per rendere la città più fresca e drenante è un euro risparmiato domani in sanità e danni ambientali».

Non prevenire significa accettare passivamente una patrimoniale occulta che pesa soprattutto sulle fasce più deboli. La gestione delle emergenze brucia risorse in mobilitazioni e ricostruzioni rapide, con costi che tendono a lievitare sistematicamente del 30-50%. Secondo il network C40 Cities, ogni euro investito oggi nella resilienza urbana – dalle piazze-spugna alle barriere naturali, fino ai tetti verdi – consentirà di risparmiare almeno 4 euro in danni evitati entro il 2050. Il caso di Copenaghen è emblematico: dopo l'alluvione del 2011, la città aveva stimato che non intervenire sarebbe costato 2,7 miliardi di euro in 30 anni. Il piano di piazze-spugna e parchi inondabili ne costa 1,3. Il risparmio è evidente.

Ma, come sottolineano molti sindaci, la transizione ha bisogno di una solida ingegneria finanziaria. «La priorità resta anzitutto la messa in atto di un modello economico favorevole agli

investimenti per la transizione», afferma ancora Gilles Namur, che insiste sulla necessità di creare condizioni certe per gli enti locali: servono «meccanismi sicuri, come prezzi d'acquisto garantiti per le energie rinnovabili e contratti a lungo termine». Senza questa stabilità normativa, le città restano sole a gestire emergenze con risorse ordinarie.

Investire nella resilienza, dunque, non è soltanto una scelta ambientale, ma una delle manovre di bilancio più lungimiranti. La sfida delle oltre cento città della Mission 2030 non è una corsa solitaria verso un obiettivo ambientale, ma la costruzione di un nuovo modello di cittadinanza. Dalle piste ciclabili di Parigi ai biodigestori di Milano, dalle superillas di Barcellona alle piazze-spugna di Copenaghen, emerge un dato chiaro: la città del futuro sarà sostenibile o non sarà. Non per scelta ideologica, ma per necessità economica, sociale e umana.

La transizione è iniziata: ora si tratta di crederci davvero, investendo oggi per non pagare domani un conto sempre più salato. Che, in realtà, è già arrivato.

Valori — Testata registrata presso il Tribunale di Milano, 65 del 1 marzo 2018.

Direttore responsabile: Andrea Barolini

Editore: Fondazione Finanza Etica, Viale Amendola 10 – Firenze

www.valori.it · redazione@valori.it

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati con licenza [CC BY-NC-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).