



# L'Economia del Futuro

# 28

mila miliardi di euro

L'investimento per raggiungere la neutralità climatica in Europa tocca i 28 mila miliardi di euro, stima McKinsey. I benefici ripagheranno fino al 70% dei costi entro il 2050.



**Liberi di camminare**

Dopo due anni di lavori, place de la Bastille è rimata, con il 40% di spazio guadagnato sulle auto e accesso diretto al port de l'Arsenal. La rigenerazione è frutto anche di un progetto partecipato coi cittadini.



**«Uno straordinario giardino»**

Così la sindaca Anne Hidalgo ha definito il nuovo volto degli Champs-Élysées, una volta che sarà concluso il progetto di rigenerazione. Data prevista: 2030. Sarà dimezzato lo spazio destinato alle automobili.



**La riconquista della Senna**

La pedonalizzazione del molo della Senna è un progetto cardine della rigenerazione di Parigi. «Meno auto e più verde», così Hidalgo ha conquistato il secondo mandato da sindaco della capitale francese

## Il summit



Da quasi tre decenni l'Onu riunisce tutti i Paesi della terra per i vertici sul clima, chiamati Cop (ovvero Conferenza delle Parti).

Quest'anno dall'1 al 12 novembre si terrà la Cop 26, co-organizzata da Regno Unito e Italia.

Leader scoti in Scozia sono più di 190. I Paesi presenteranno piani aggiornati di riduzione delle emissioni dopo gli impegni presi a Parigi, per contenere l'aumento della temperatura sotto 1,5°.

di Elena Cornelli

Di «città dei 15 minuti» si parla sempre più spesso. Dallo Svezia arriva perfino l'idea della «città di un minuto». Il tema è: come devono cambiare le città, messe a dura prova dalla pandemia e dalle sfide imposte dal climate change? La parola d'ordine, in particolare dopo l'esperienza della pandemia, è «riappropriazione», da parte degli abitanti, delle aree dismesse, delle piazze e delle strade, normalmente tappezzate di macchine. Accorciare le distanze da casa al lavoro, alla scuola, allo shopping, al verde pubblico, al cinema, serve per migliorare la qualità della vita, inquinare meno e respirare aria più pulita, ma anche per inventare una città capace di ricostruire il senso di comunità. «Una città in cui a questa prossimità funzionale ne corrisponda una relazionale, grazie a cui le persone abbiano più opportunità di incontrarsi, sostenersi a vicenda, avere cura reciproca e dell'ambiente», spiega Carlos Moreno, architetto franco-colombiano, professore alla Sorbona e consulente della sindaca di Parigi Anne Hidalgo. Parigi è stata la prima città ad adottare l'idea della città dei 15 minuti. Hidalgo ha suggerito un «big bang della prossimità», che include, ad esempio, un mas-

Pandemia e climate change hanno messo in discussione i rapporti tra i centri urbani e chi li abita. Ecologia, vicinanza e solidarietà sono le chiavi per il nuovo equilibrio, spiega Moreno

# LA SVOLTA SOSTENIBILE

siccio decentramento, lo sviluppo di nuovi servizi per ciascuno dei quartieri, pedonalizzazione e verde urbano. «Negli anni Novanta pensavamo di risolvere il problema dell'esplosione spaziale delle città con la tecnologia: andare più veloci, più lontano, con metropolitane più rapide», dice Moreno, in Italia per aprire l'anno accademico dell'ed a Milano. «Poi abbiamo cominciato a preoccuparci delle conseguenze sulla vita delle persone. Scoprendo che per rendere felice chi vive in città dobbiamo consentirgli di soddisfare sei esigenze principali: casa e lavoro dignitoso, spesa, salute, istruzione e tempo libero. Come? Riducendo il perimetro di accesso a queste funzioni. Ho scelto il

quarto d'ora a piedi per fissare un limite ottimale, ma può essere anche in bici, per le città più grandi», precisa Moreno. È il pendolo che torna indietro. Dalla città haussmanniana alle «Unité d'Habitations» di Le Corbusier, si torna ai percorsi ciclabili e camminabili, dai centri commerciali ai negozi di prossimità, dai boulevard monumentali ai quartieri a misura d'uomo. L'agenzia svedese per l'innovazione nei trasporti Vinova ha lavorato addirittura sulla singola strada, con Street Moves, un sistema modulare a disposizione dei cittadini, con cui trasformare i parcheggi delle auto in spazi fruibili per le persone, con panchine, tavoli e fioriere montabili in poche ore. Questi «saioffi



pop-up» stanno spuntando nelle città svedesi nell'ambito dell'esperimento della «città di un minuto», che vuole trasformare ogni via in un luogo sano, sostenibile e vivace. «C'è una consapevolezza generale sulla necessità di ri-

**L'esperto**  
Carlos Moreno è professore associato all'Università di Parigi - Panthéon Sorbonne

durare il ruolo dell'auto nelle città, anche perché la prima fonte di emissioni urbane sono i trasporti via gomma. Per limitare il riscaldamento globale, la soluzione di base è la demolizione; dobbiamo smontare la città segmentata», sostiene Moreno. Per capire che cosa intende l'urbanista, bisogna ricordare che le città che abbiamo ereditato dal Novecento devono la loro struttura all'idea di efficienza attraverso la specializzazione: quartieri dove abitare, quartieri per gli uffici, quartieri per il divertimento. Quel modello, nato dall'esigenza ottocentesca di separare le fabbriche insalubri dalle abitazioni, ha portato a uno stile di vita in cui si passano ore in auto, mentre la dispersione nello spazio delle nostre attività ha accentuato l'individualismo e ridotto la comunità. Quello sforzo di efficienza ha prodotto un costo ambientale e sociale sempre meno sostenibile. «Per essere messa in pratica, la città dei 15 minuti richiede un profondo cambiamento culturale e una forte volontà politica», conclude Moreno. «Per arrivarci, però, bisogna cambiare le abitudini dei cittadini. Non sarà facile».

## Dalla Triennale di Milano, con il ministro Cingolani (e in collegamento con Glasgow) A novembre la quinta edizione de L'Economia del futuro

Un filo rosso legherà Milano a Glasgow nella prima decade di novembre. Intanto perché il capoluogo lombardo è co-organizzatore, con la città scozzese, della Cop 26 che in Gran Bretagna avrà luogo in quei giorni (vedi box sopra). L'appuntamento è uno snodo cruciale e che non deve fallire: mostrerà quanto i leader del mondo vogliono «metterci la faccia», per fermare il climate change. E mentre Oltremarina sul tavolo dei grandi passeranno i documenti con il accordo che tutti sperano — sarà trovato per impegnarsi a limitare le emissioni, un contrattare ideale di quelle discussioni e di

### Ospiti/1



● Roberto Cingolani, ministro della Transizione ecologica, interverrà a L'Economia del Futuro Focus sulla Cop 26 e gli obiettivi green del Pnr

quel fermento andrà in scena proprio a Milano, alla Triennale, dove il 10 e 11 novembre si svolgerà la quinta edizione de L'Economia del futuro. Un polcoscenico che i lettori e il pubblico di Corriere hanno imparato a conoscere e apprezzare e dove abbiamo raccontato che un diverso modello di crescita è possibile. Quale? Lo si può definire «a minor impatto», circolare, sostenibile. Oppure potrà seguire i parametri dell'Esp o i 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 dell'Onu, o agganciarsi al Green New Deal di cui l'Europa si è fatta orgogliosa promotrice, o alla green e just transition, definizione che stressa l'e-

mento inclusivo della rivoluzione produttiva. Negli anni, abbiamo dialogato con esperti e istituzioni, portando alla ribalta esempi di aziende impegnate e modelli e strategie di sviluppo alternativi. A novembre apriremo un collegamento diretto con la Cop 26, che seguiremo grazie agli inviti del Corriere in Scozia, mentre sul palco milanese si alterneranno voci e volti da tutto il mondo, per ispirare il cambiamento. A cominciare da quella del ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, che commenterà i lavori della Cop e i piani green del Pnr. Ad aprire l'evento sarà Tim

Jackson, autore del celebre saggio *Prosperità senza crescita*, docente di Sviluppo sostenibile all'Università del Surrey. Ci anticiperà il suo nuovo libro: *Post Growth: Life After Capitalism*. E poi, tra i vari, Mariasole Bianco, biologa marina e divulgatrice; l'architetto Mario Botta; il climatologo Luca Mercalli; il professor Angelo Riccaboni, impegnato sull'agenda 2030 per l'Avvis, Carolyn Steele, esperta di sviluppo delle città; Ed Glaeser, economista ad Harvard; la presidente del Wwf Italia Donatella Bianchi, Stefano Scarpetta, che all'Onu dirige il centro per il lavoro. Se il prestigioso partner

### Ospiti/2



● Mariasole Bianco, esperta di conservazione dell'ambiente marino, scienziata e divulgatrice ambientale, ospite della prima giornata

scientifico della due giorni è lo stesso, il Global Compact delle Nazioni Unite, nuova è la partnership con NextAtlas: grazie ai suoi algoritmi di intelligenza artificiale indagheremo, attraverso alcuni osservatori dedicati, i nuovi trend della sostenibilità in settori cruciali come food, mobilità, energia, riciclo, finanza. Li troverete online, a partire da lunedì 18 ottobre su [corriere.it/economia/economia-del-futuro/](http://corriere.it/economia/economia-del-futuro/). Il percorso sarà anche cartaceo, con gli speciali pubblicati ogni lunedì, a partire dal prossimo, al centro de L'Economia.

**Francesca Cambarini**  
@FRANCESCA.CAMBARINI



### Liberi di camminare

Dopo due anni di lavori, place de la Bastille è rinata, con il 40% di spazio guadagnato sulle auto e accesso diretto al port de l'Arsenal. La rigenerazione è frutto anche di un progetto partecipato coi cittadini.



### «Uno straordinario giardino»

Così la sindaca Anne Hidalgo ha definito il nuovo volto di Élysées, una volta che sarà concluso il progetto di rigenerazione prevista: 2030. Sarà dimezzato lo spazio destinato alle auto.

## Il summit



● Da quasi tre decenni l'Onu riunisce tutti i Paesi della terra per i vertici sul clima, chiamati Cop (ovvero Conferenza delle Parti).

● Quest'anno dall'1 al 12 novembre si terrà la Cop 26, co-organizzata da Regno Unito e Italia.

● I leader attesi in Scozia sono più di 190. I Paesi presenteranno piani aggiornati di riduzione delle emissioni dopo gli impegni presi a Parigi, per contenere l'aumento della temperatura sotto 1,5°.

di **Elena Comelli**

Di «città dei 15 minuti» si parla sempre più spesso. Dalla Svezia arriva perfino l'idea della «città di un minuto». Il tema è: come devono cambiare le città, messe a dura prova dalla pandemia e dalle sfide imposte dal *climate change*?

La parola d'ordine, in particolare dopo l'esperienza della pandemia, è «riappropriazione», da parte degli abitanti, delle aree dismesse, delle piazze e delle strade, normalmente tappezzate di macchine. Accorciare le distanze da casa al lavoro, alla scuola, allo shopping, al verde pubblico, al cinema, serve per migliorare la qualità della vita, inquinare meno e respirare aria più pulita, ma anche per inventare una città capace di ricostruire il senso di comunità.

«Una città in cui a questa prossimità funzionale ne corrisponda una relazionale, grazie a cui le persone abbiano più opportunità di incontrarsi, sostenersi a vicenda, avere cura reciproca e dell'ambiente, collaborare per raggiungere assieme degli obiettivi», spiega Carlos Moreno, architetto franco-colombiano, professore alla Sorbona e consulente della sindaca di Parigi Anne Hidalgo. Parigi è stata la prima città ad adottare l'idea della città dei 15 minuti. Hidalgo ha suggerito un «big bang della prossimità», che include, ad esempio, un mas-

Pandemia e climate change hanno messo in discussione i rapporti tra i centri urbani e chi li abita. La solidarietà è la chiave per il nuovo modello di città.

# LA SVOI SOSTEN

siccio decentramento, lo sviluppo di nuovi servizi per ciascuno dei quartieri, pedonalizzazione e verde urbano.

«Negli anni Novanta pensavamo di risolvere il problema dell'esplosione spaziale delle città con la tecnologia: andare più veloci, più lontano, con metropolitane più rapide — dice Moreno, in Italia per aprire l'anno accademico dello Ied a Milano —. Poi abbiamo cominciato a preoccuparci delle conseguenze sulla vita delle persone. Scoprendo che per rendere felice chi vive in città dobbiamo consentirgli di soddisfare sei esigenze principali: casa e lavoro dignitoso, spesa, salute, istruzione e tempo libero. Come? Riducendo il perimetro di accesso a queste funzioni. Ho scelto il

quarto d'ora a piedi per fissare un limite ottimale, ma può essere anche in bici, per le città più grandi», precisa Moreno. È il pendolo che torna indietro. Dalla città haussmanniana alle «Unité d'Habitation» di Le Corbusier, si torna ai percorsi ciclabili e camminabili, dai centri commerciali ai negozi di prossimità, dai *boulevards* monumentali ai quartieri a misura d'uomo.

L'agenzia svedese per l'innovazione nei trasporti Vinova ha lavorato addirittura sulla singola strada, con Street Moves, un sistema modulare a disposizione dei cittadini, con cui trasformare i parcheggi delle auto in spazi fruibili per le persone, con panchine, tavoli e fioriere montabili in poche ore. Questi «salotti

nesso in discussione  
bita. Ecologia, vicinanza e  
o equilibrio, spiega Moreno

# LA SOSTENIBILE



pop-up» stanno spuntando nelle città svedesi nell'ambito dell'esperimento della «città di un minuto», che vuole trasformare ogni via in un luogo sano, sostenibile e vivace.

«C'è una consapevolezza generale sulla necessità di ri-

#### L'esperto

Carlos Moreno è professore associato all'Università IAE di Parigi – Panthéon Sorbonne

porre il ruolo dell'auto nelle città, anche perché la prima fonte di emissioni urbane sono i trasporti via gomma. Per limitare il riscaldamento globale, la soluzione di base è la demobilità: dobbiamo smontare la città segmentata», sostiene Moreno.

Per capire che cosa intende l'urbanista, bisogna ricordare che le città che abbiamo ereditato dal Novecento devono la loro struttura all'idea di efficienza attraverso la specializzazione: quartieri dove abitare, quartieri per gli uffici, quartieri per il divertimento. Quel modello, nato dall'esigenza ottocentesca di separare le fabbriche insalubri dalle abitazioni, ha portato a uno stile di vita in cui si passano ore in auto, mentre la dispersione nello spazio delle nostre attività ha accentuato l'individualismo e ridotto la comunità. Quello sforzo di efficienza ha prodotto un costo ambientale e sociale sempre meno sostenibile. «Per essere messa in pratica, la città dei 15 minuti richiede un profondo cambiamento culturale e una forte volontà politica — conclude Moreno —: occorre rompere con una visione di città suddivisa in sezioni specializzate e operare per una radicale riorganizzazione delle infrastrutture esistenti e delle forme di governance». Per arrivarci, però, bisogna cambiare le abitudini dei cittadini. Non sarà facile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA