



Cambiamenti climatici: no a nuove leggi, sì a un piano organico

Occorre ridurre il più possibile lo scarto tra la visione di grande scala e la scala architettonica

L'ultimo in ordine di tempo è stato il PNACC (acronimo di Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici), approvato un po' a sorpresa a dicembre 2023. In ritardo di anni, conferma una sensazione diffusa: l'attività legislativa sui temi del cambiamento climatico è intensa, a tutti i livelli. Ma i temi della cultura architettonica e progettuale sembrano non interessare granché il legislatore. Nelle sue 110 pagine, il PNACC non cita mai le parole "Architettura" o "Disegno", 3 volte "Progetto" ma in contesti diversi. Come a dire: sui principi siamo tutti d'accordo, però poi su forme e materiali liberi tutti. È un problema importante di cultura del progetto (ne abbiamo parlato anche [qua](#) e [qua](#)), alle prese con una consapevolezza chiara di una criticità ormai non procrastinabile - il contrasto ai cambiamenti climatici attraverso scelte di prospettiva da una parte e l'adattamento di città e territori nell'immediato dall'altra - ma allo stesso tempo non sufficientemente capace di tradurre i cambiamenti necessari in modalità operative di qualità architettonica e progettuale. Sull'argomento, abbiamo coinvolto Leopoldo Freyrie, per 5 anni presidente del CNAPPC, particolarmente attivo professionalmente sui temi della rigenerazione e delle valutazioni ambientali di piani,

programmi e progetti.

È sicuramente vero in molte delle azioni legislative, c'è una forte divaricazione con quello che sembra servire davvero per operare. L'attività più importante degli ultimi anni sul tema del clima in edilizia è stato sicuramente il **Superbonus 110%**, una **grande opportunità** che abbiamo **usato talmente male** da tradursi in qualcosa di profondamente sbagliato. A fronte di un enorme impatto sulla spesa pubblica, gli effetti benefici sono stati assolutamente marginali. Aver "cappottato" qualche centinaia di migliaia di edifici non può essere considerato un buon risultato anche perché si è concretizzato in **progetti poco innovativi e senza una chiara strategia**.

Un grande piano per la de-pavimentazione e la gestione delle acque

Un vero cambiamento delle nostre città nella direzione di una risposta al clima che cambia **passa necessariamente** da un **processo di de-pavimentazione** con un **ruolo nuovo per il verde**. Le isole di calore urbano sono fortissime, a Milano se esci dalle aule della Bicocca a maggio ci sono spesso 40°. Serve de-pavimentare le superfici impermeabili. Perché in questo modo riduciamo il calore e allo stesso modo gestiamo meglio il deflusso delle acque, anche attraverso invasi naturali, quando ci sono eventi estremi. Serve sviluppare una **politica degli incentivi in questa direzione**. Anni fa l'Italia aveva deciso che gran parte degli incroci semaforici venisse sostituita da rotonde. Grazie a fondi pubblici e sponsor privati (che pubblicizzano, succede ancora oggi, queste rotonde) la visione si è concretizzata. Ecco, credo si debba **sviluppare** un **piano ambizioso di questo tipo**, con progetti architettonici e paesaggistici in cui evidentemente il verde assuma un ruolo fondamentale, che abbiano obiettivi chiari e grande diffusione in città e paesi.

Mobilità e 30 km/h

Ho citato come esempio un intervento realizzato sulla **mobilità** perché è il secondo elemento che solleciono. **Dobbiamo "boicottare" la mobilità carrabile privata nei centri**. Trovo surreale che si facciano polemiche sul limite di 30 Km/h nei centri storici (ne abbiamo parlato a proposito di [Bologna](#)): quando la media degli spostamenti urbani in auto è di circa 25 km/h. La **città policentrica** ([intervista a Carlos Moreno](#)) porta senza dubbio **benefici dal punto di**

vista climatico. Anche grazie a un approccio che definisco di “domotica urbana”, individuando con approcci nuovi la localizzazione delle funzioni e quindi razionalizzando gli spostamenti. Ridurre lo spazio dedicato alle strade significa **sviluppare gli spazi verdi e diminuire le attrezzature per la viabilità.** Pensate ai **parcheggi**, se ne costruiscono ancora troppi, è una visione del secolo scorso. Certo, ci sono norme da cambiare per permettere scelte diverse, ma spesso queste norme sono “comode” per tutti. **L’urbanistica è troppo vecchia, ha strumenti non più adeguati.**

La rigenerazione, croce e delizia

È ovvio che di fronte ai dati impressionanti delle **aree dismesse** (milioni e milioni di metri quadrati urbanizzati e non più utilizzati in tutte le regioni italiane) non può che essere necessaria una **strategia organica di rigenerazione.** Però non possiamo non renderci conto che ci sono **valori e appetibilità diversissimi in tutto il territorio.** Alcune scatenano l’interesse, su altre non interverrà mai nessuno, perché sono lontane da tutto. Servirebbe la capacità di costruire un **virtuoso e complesso sistema di compensazioni.** A Milano si parla moltissimo degli scali ferroviari. A chi interviene lì bisognerebbe chiedere di “restituire” benefici ambientali prendendosi cura di altre situazioni compromesse. Cito ad esempio un parcheggio logistico abbandonato in Lucania, recuperando quel suolo permeabile e verde. E dobbiamo sdoganare una volta per tutte un tabù che abbiamo: demolire, demolire, demolire. Fa bene all’ambiente.

Si può fare

Concordo assolutamente sul fatto che proprio sui temi del clima sembra esserci troppa distanza e scarsa integrazione tra una **visione urbanistica di grande scala e un approccio architettonico,** sul dettaglio della scelta tecnica. Ma non è una distanza impossibile da risolvere. L’ho sperimentato personalmente partecipando come consulente al Fondo PNC Area Sisma dell’Italia Centrale. L’obiettivo del lavoro non era la ricostruzione in sé, ma utilizzare parte dei fondi stanziati per progetti grandi e piccoli (in un anno ne abbiamo valutati oltre 800) che sapessero mettere a terra le istanze ambientali ed energetiche di cui abbiamo parlato. Abbiamo chiesto ad amministrazioni e professionisti di cambiare impostazione, non limitandosi al controllo formale del rispetto delle normative, ma **proponendo soluzioni di qualità**

architettonica. All'inizio per loro è stato uno shock, ma poi ha funzionato. Ora siamo nella fase di valutazione ex-post, siamo riusciti a realizzare circa mezzo milione di piccole opere senza impermeabilizzare un metro quadrato di nuovo suolo.

Non è una questione di nuove leggi

Un risultato ottenuto perché lavoravamo all'interno di una struttura speciale e con il **coinvolgimento attivo**, personale e di natura culturale, **delle istituzioni, anche le più piccole**. Ecco, questa credo sia la **lezione più importante da trarre**. Sui temi del cambiamento climatico e dell'adattamento, l'Italia è nelle condizioni di costruire uno straordinario laboratorio di progetti urbani e per la rigenerazione. Per farlo non servono nuove leggi né approcci verticistici. Ma una sorta di **Agenzia, leggera**, sul modello inglese più che francese, composta da esperti **che segua le amministrazioni locali** per supportare la loro capacità di recuperare finanziamenti e di spenderli davvero per la rigenerazione sostenibile. Questo perché il successo delle politiche per il clima passa anche da piccole azioni nei piccoli comuni. Più sono piccole le amministrazioni più hanno bisogno di aiuto e supporto.

(Testo raccolto da Michele Roda)

Immagine di copertina: un progetto di depavimentazione portato avanti dall'associazione nata nel 2007 a Portland Depave

About Author



Leopoldo Freyrie

Architetto milanese, oggi titolare dello studio FreyrieFloresarchitettura (aperto nel 2014 con Antonella Flores) ha svolto numerosi incarichi di vertice nella politica professionale. Tra gli altri nel 2004 è presidente del Consiglio degli Architetti d'Europa e dal 2011 al 2016 è stato

presidente del Consiglio Nazionale degli Architetti PPC, all'interno del quale ha lanciato il progetto RI.U.SO sulla Rigenerazione Urbana Sostenibile.

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)
