



NEWS CASA E CITTA'



20/2011

Periodico di informazione e
approfondimento sulle politiche abitative
e degli insediamenti urbani

Dipartimento Ambiente e Territorio
Area: Casa e insediamenti urbani

casaecitta@cauil.it

Housing sociale: cominciano a concretizzarsi i primi progetti di housing sociale e si mostra necessario indirizzare l'iniziativa delle istituzioni verso lo sviluppo di un settore che ha la finalità di rispondere alla domanda abitativa espressa dalle varie forme di disagio sociale. Alcuni nodi, se non affrontati e risolti, rischiano di creare un sistema che non risponde alle funzioni che lo caratterizzano e ai bisogni delle fasce sociali cui è destinato.

Abusivismo edilizio: il dissesto idrogeologico nasce anche dal fiume di cemento che ha investito il nostro Paese in questi ultimi decenni. Combattere l'abusivismo e contrastare l'illegalità (nonché i tentativi di legalizzarla) concorre a tutelare il territorio.

Trasporto pubblico locale: il trasporto pubblico locale, dopo i tagli del governo nazionale e regionale, causa sempre più disagi a chi utilizza i mezzi pubblici, soprattutto per raggiungere il posto di lavoro; questo incentiva l'uso dei mezzi privati con alti costi ambientali e rischi per la sicurezza. Sono necessarie soluzioni che le amministrazioni devono mettere in campo, ma anche nuovi stili di vita dei cittadini.

La terza domenica di novembre si commemora la Giornata internazionale delle vittime strada.

Città verde europea 2011: Amburgo è stata premiata come Capitale verde d'Europa 2011, "ecomodello" per le altre città.

In questo numero:

Housing sociale e Manifesto
INU – Urbit

Abusivismo edilizio con dati
CRESME

Trasporto pubblico locale con
dati LEGAMBIENTE e
indicazioni ANEA

Giornata Mondiale Vittime
del traffico stradale con
riferimenti ONU

La città verde europea 2011

CGIL



Housing sociale: alcuni nodi, se non affrontati e risolti, rischiano di creare un sistema che non risponde alle funzioni che lo caratterizzano

Cominciano a concretizzarsi i primi progetti di housing sociale, nato con il Piano Casa nazionale e la creazione del Sistema integrato di Fondi, riferito a quanti non hanno i requisiti per un alloggio pubblico ma non trovano compatibilità con i canoni del mercato privato.

Permangono forti dubbi, già espressi dalla CGIL, in riferimento alle esperienze oggi in campo. In primo luogo perché si rischia di produrre un livello di canoni insostenibile per la domanda alla quale è destinato. La necessità di sostenere economicamente l'investimento, inoltre, implica che, per una data quantità di alloggi sociali da produrre per locazione agevolata, una quota rilevante, in genere non inferiore al 50%, ma in alcuni casi anche superiore, deve essere prodotta per la vendita a libero mercato, oggi peraltro di difficile accesso per i disagi economici sempre maggiori delle famiglie e per le sempre crescenti difficoltà nell'accedere al credito.

Il fenomeno può comunque presentare dei vantaggi per la qualità urbana, soprattutto nei piccoli centri, dove sono già stati interessati immobili esistenti e ristrutturati. Spesso, però, gli interventi sono di nuova costruzione, comportando nella maggioranza dei casi interventi di nuova espansione con ulteriore consumo di suolo.

A questo proposito emerge la complessità di uno dei nodi principali che incidono sul sistema individuato per la realizzazione di housing sociale: le aree, nei progetti oggi in discussione o già in fase di realizzazione, incidono sul costo per un valore che generalmente parte dal 40%, concorrendo a quel sistema di costi che rende necessario, per l'equilibrio economico degli investimenti, una forte quota di alloggi per la vendita.

Il presupposto per la fattibilità economica e sociale dei progetti mette sicuramente in gioco gli enti locali attraverso la messa in disponibilità di aree "a costo zero", e un sistema di incentivi (riduzione degli oneri di urbanizzazione ad esempio). Il sistema rischia altrimenti di non rispondere ai bisogni presenti, mancando peraltro una reale contrattazione con le rappresentanze dell'utenza.

La CGIL ribadisce la necessità che l'housing sociale non si traduca in interventi mirati ad agevolare la proprietà della casa ma, come avviene nei Paesi in cui c'è un'ampia diffusione, concorra a costituire un consistente stock di edilizia a canone sostenibile in grado non solo di dare una risposta alle varie fasce di fabbisogno, ma da poter rappresentare anche un regolatore del mercato delle locazioni.

Più spazio deve essere dato all'edilizia sovvenzionata ed a tal proposito emerge uno degli altri nodi che incidono sulla fattibilità delle operazioni: la scarsità di risorse pubbliche che implicano, per volumi consistenti di edilizia sociale, apporti considerevoli di risorse private.

Il ruolo pubblico è fondamentale e se la finalità dell'housing sociale è rispondere a fasce del bisogno abitativo, la sua declinazione dipenderà in primo luogo dai finanziamenti che saranno messi in campo a livello centrale. Ma dipenderà anche dal ruolo degli enti locali, sia per creare opportunità che rendano fattibili le operazioni, sia nel rapporto con i privati.

Questo strumento deve rispondere ai bisogni abitati oggi presenti nei territori in un'ottica di sostenibilità abitativa ed urbana, guardando prioritariamente alla possibilità di recupero di aree dismesse, di stabili vuoti o degradati, evitando ulteriore consumo di suolo. In questa fase si ritiene fondamentale guardare anche agli immobili che saranno trasferiti dallo Stato agli Enti locali, rivendicando una destinazione a fini sociali.

In tal senso è necessario che nella ricerca di risposte alla domanda di casa la nostra iniziativa nazionale e la contrattazione territoriale sappiano coniugare l'obiettivo della soluzione dei bisogni abitativi con quello della riqualificazione dei centri urbani per una migliore vivibilità. ■■■

IL MANIFESTO DELL'HOUSING SOCIALE

La discussione attuale sull'housing sociale in relazione alle esperienze che cominciano a concretizzarsi trova riscontro in iniziative che vengono presentate dagli operatori del settore. L'Istituto Nazionale di Urbanistica, Urbit Srl, Compagnia di San Paolo, Ance, Anci, Fondazione Housing Sociale, Cassa Depositi e Prestiti Investimenti Sgr, Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo, Acri, Legacoop abitanti, Federcasa hanno presentato a Bologna, nell'ambito di Urbanpromo 2011, svolto dal 9 al 12 novembre, il **Manifesto dell'housing sociale**, con l'obiettivo di indirizzare l'iniziativa delle istituzioni verso lo sviluppo di questo settore. Il Manifesto contiene punti condivisibili rispetto agli orientamenti necessari per un settore in forte espansione in questo periodo e dalle ampie aspettative da parte degli operatori, vista anche la forte crisi del settore immobiliare e delle costruzioni.

urban
promo 2011
città trasformazioni investimenti

preview Social Housing
Torino, Villa Gualino
13 - 14 ottobre 2011

INU **URBIT**
Istituto Nazionale
di Urbanistica
urbanisticaItaliana

Tra i punti condivisibili quello che riguarda la "**pianificazione urbanistica**": riteniamo che l'efficacia e la legittimità dell'azione pubblica sono questioni di stringente attualità in una congiuntura storica nella quale, a fronte di una generale scarsità di risorse, si è chiamati a soddisfare una notevole pluralità di bisogni. Il piano urbanistico rimane lo strumento fondamentale di sintesi degli interessi relativi alla governance della città e del territorio, in grado di dare risposte concrete e valore di legge alle necessità di trasformazione.

Un altro punto riguarda il "rapporto tra domanda e offerta". Risulta evidente, infatti, che per tutti i progetti si pone il tema della sostenibilità come capacità sia di soddisfare un'esigenza sociale sia come sostenibilità finanziaria dell'investimento, che si raggiunge dando spazio anche a edilizia residenziale libera, uffici, terziario, senza tradire la finalità sociale. Nel Manifesto si raccomanda poi un uso mirato della fiscalità a favore delle aziende Casa, degli operatori pubblici e privati, di adottare aliquote Iva ridotte per l'alloggio sociale.

C'è anche un punto che focalizza l'attenzione sull'uso migliore del patrimonio edilizio pubblico e di orientare il processo di valorizzazione e dismissione. Il patrimonio pubblico esistente è spesso caratterizzato da necessità di interventi di manutenzione e ristrutturazione ed i nuovi interventi sono estremamente diminuiti negli anni. Per questo sono auspicabili misure che incidono sulla possibilità di una migliore gestione del patrimonio e di aumentare la dotazione di alloggi, su cui premono 600 mila domande. ■■■

1 Pianificazione urbanistica. Utilizzare il piano urbanistico come infrastruttura delle politiche urbane e dell'abitare e, in tale quadro, assicurare lo sviluppo dell'Housing Sociale lungo percorsi di sostenibilità ambientale e di salvaguardia del territorio, privilegiando le opportunità del recupero e del riuso abitativo dei Centri storici, delle aree produttive dismesse o comunque dei complessi edilizi degradati. **2 Integrazione urbana.** Evitare la formazione urbanistica di "isole" residenziali caratterizzate da eccessiva uniformità nella progettazione, costruzione e destinazione d'uso, e mirare al contrario a realizzare interventi caratterizzati da mixité funzionale ed integrati nel contesto urbano in cui sono collocati. **3 Fabbisogno abitativo e priorità.** Definire le priorità di intervento sulla base di un'analisi approfondita del fabbisogno abitativo, esistente e previsto, avendo particolare attenzione alla domanda espressa dalle fasce della popolazione con minori capacità di spesa, al fine di impiegare le risorse disponibili con efficacia ed equità e in coerenza con la natura delle risorse stesse. **4 Aderenza dell'offerta alla domanda.** Garantire che all'evoluzione delle caratteristiche della domanda abitativa corrisponda un'offerta in grado di coglierne la complessità e di rispondere attraverso un ampio ventaglio di soluzioni sul piano delle localizzazioni, dei regimi d'uso, dell'articolazione dei canoni e dei prezzi, delle tipologie edilizie e dei servizi sociali collegati all'abitare. **5 Mercato della locazione.** Porre al centro delle politiche di offerta nelle aree urbane la produzione e la gestione di alloggi in locazione, soprattutto di quelli destinati ai segmenti più deboli della domanda, anche ampliando il mercato locativo attraverso l'individuazione di nuovi soggetti economici e strumenti operativi. **6 Qualità architettonica.** Progettare interventi con elevati livelli di qualità architettonica, funzionale e tecnologica, a fronte del contenimento dei costi di realizzazione, manutenzione e gestione, anche attraverso la diffusione dei concorsi di progettazione. **7 Gestione e coesione sociale.** Sviluppare modelli di gestione degli alloggi e degli insediamenti (partecipazione degli abitanti, supporto sociale, forme di convivenza, sicurezza urbana, servizi) tesi a favorire l'integrazione e la coesione sociale, la responsabilizzazione degli abitanti, la conservazione della qualità del patrimonio. **8 Complementarietà fra operatori.** Favorire la creazione di situazioni di complementarietà e di integrazione delle competenze fra operatori pubblici, privati e del terzo settore, pur in un quadro di competitività per quanto riguarda l'allocatione delle risorse immobiliari e finanziarie pubbliche. **9 Fiscalità.** Utilizzare la leva fiscale: a favore delle Aziende Casa, garantendo la parziale restituzione delle risorse investite; a favore degli operatori pubblici e privati e degli utenti, adottando aliquote Iva ridotte per l'alloggio sociale in fase di costruzione e per l'affitto; penalizzando di contro coloro che mantengono non utilizzati gli alloggi. **10 Fondi immobiliari etici.** Valorizzare il sistema dei fondi Immobiliari a rendimento etico per contribuire a rispondere al crescente disagio abitativo delle famiglie attraverso il potenziamento dei tipi di offerta che sono peculiari di questo strumento e l'incremento della dotazione di alloggi sociali, in particolare di quelli in locazione. **11 Patrimonio edilizio pubblico.** Qualificare il patrimonio di edilizia residenziale pubblica correlandone la consistenza, nelle diverse realtà urbane, al soddisfacimento della domanda abitativa espressa dalle fasce più disagiate della popolazione. Orientare il processo di valorizzazione e dismissione del patrimonio immobiliare pubblico non residenziale anche verso l'incremento dell'offerta di alloggi sociali. **12 Monitoraggio degli esiti.** Monitorare l'efficacia delle politiche e dei programmi, dei processi di realizzazione e di gestione, diffondendo le buone pratiche.

Abusivismo edilizio: la cementificazione selvaggia rende l'Italia sempre più fragile

Gli eventi drammatici che continuano a verificarsi, segnali di un Paese che sembra si stia "sgretolando", ripropongono il tema della sicurezza delle abitazioni, di riqualificazione degli immobili, di responsabilità delle amministrazioni e scarso controllo sull'abusivismo, causa della degradazione del nostro patrimonio comune.

Il dissesto idrogeologico nasce anche dal fiume di cemento che ha investito il Paese negli ultimi decenni.

Uno scenario impressionante se si considera che solo negli ultimi 15 anni tre milioni di ettari, un tempo agricoli, sono stati asfaltati e/o cementificati e quattro milioni di abitazioni sono state realizzate tra legali e abusive, nuove e ampliamenti. In parte un **abusivismo "ufficiale"**, con case costruite senza permessi e poi condonate, ma anche un **"abusivismo "spicciolo"**, fatto di ampliamenti illegali e cambi di destinazione d'uso, che rendono "pericolosamente abitabili" porzioni di abitazioni, aumentando notevolmente gli abitanti di interi quartieri, con ripercussioni su fognature, reti e infrastrutture spesso per un numero di residenti inferiore a quello reale.

Perseguire l'abusivismo edilizio è indispensabile per tutelare il territorio: esistono implicazioni amministrative e penali sugli abusi avvenuti, ma il sistema di vigilanza e controllo può concorrere ad evitare di commettere illeciti. Anche perchè il solo sistema delle sanzioni non aiuta, anzi in qualche modo incoraggia un **"abusivismo legalizzato"**, frutto dei vari condoni, sempre più simili a una "sanatoria permanente" che ha rafforzato nel tempo la convinzione che, prima o poi, tutto è sanabile. Il territorio, invece, una volta aggredito dall'eccessivo intervento umano mostra danni difficilmente sanabili.

Oggi non siamo più ai livelli degli anni '80 quando le abitazioni abusive realizzate toccavano punte del 28,7% sul totale del costruito, né ai livelli degli anni '90, quando erano scesi i dati assoluti ma le percentuali restavano le stesse, ma in media nell'ultimo periodo il 17% degli edifici costruiti ogni anno è risultato abusivo. Per il 2010 si parla di 27mila abitazioni su 229mila, l'11,8%; per il 2011 la stima è di 26mila su 213mila (Cresme).

La legge 47/85 aveva stabilito il condono per gli abusi realizzati fino al 31 ottobre 1983, la Legge finanziaria del 1995 aveva creato un'analogia possibilità per quelli realizzati fino al 31 dicembre 1993; l'ultimo condono è intervenuto a sanare le opere ultimate entro il 31 marzo 2003. Dal 31 dicembre 1993 ad oggi sono state realizzate oltre 200.000 nuove abitazioni abusive. Altre 230.000 erano sorte in appena due anni (1983/1984) come conseguenza del primo condono.

Si nota un andamento crescente e **tre distinti picchi produttivi coincidenti con i tre condoni:** tra il 1983 ed il 1984 si registra una produzione di 737mila nuovi edifici ed un'attività di ristrutturazione che interessa 113mila strutture (850mila edifici tra nuovi e ristrutturati-ampliati), di questi 225mila sono edifici abusivi; la percentuale di edilizia abusiva sale dal 15,8% nel 1982 al 25,3% nel 1983 per arrivare al 28,7% nel 1984; analogo trend tra il secondo (1994-1995) e terzo (2003-2004) condono, ma con picchi meno elevati. **E tutti questi picchi terminano con una sanatoria** (Cresme).

La maggior parte dei Comuni ha concluso solo parte delle domande effettuate che in spregio ai valori ambientali e paesistici, oltre che alle disposizioni della strumentazione urbanistica locale, hanno consolidato nel nostro territorio un patrimonio edilizio diffuso, spesso estraneo a norme su sicurezza e agibilità degli edifici. ■■■



Agenzia del
Territorio



GLI IMMOBILI FANTASMA

L'Agenzia del Territorio ha condotto un'attività di identificazione dei fabbricati che non risultano dichiarati al Catasto, su tutto il territorio nazionale (art. 2, comma 36, del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 novembre 2006, n. 286).

Le rilevazioni hanno portato all'identificazione di **circa 2 milioni di immobili**, cui è seguita la comunicazione agli interessati per la regolarizzazione; al 30 aprile, termine ultimo per le dichiarazioni spontanee, sono state presentate circa un milione di domande di accatastamento. Tra queste una metà ha prodotto un incremento di 415 milioni di euro nella rendita catastale, la base imponibile su cui calcolare le imposte. L'altra metà non è invece risultata da accatastare perché non produttiva di reddito (tettoie o spianate di cemento, che dai rilievi fotografici erano state scambiate per costruzioni). Al restante milione di edifici non dichiarati, scoperti dalle rilevazioni, per i quali non è stata presentata la dichiarazione spontanea, è possibile attribuire la rendita presunta, che obbliga al pagamento delle tasse dal 2007, a meno che non si dimostri che in quell'anno l'immobile ancora non esisteva. ■■■

TPL: i tagli del governo nazionale e regionale incentivano l'utilizzo del mezzo privato con rischi sulla sicurezza e danni ambientali

I tagli al TPL e la conseguente riduzione del servizio rendono sempre più difficili le condizioni di cittadini e pendolari.

Con vari provvedimenti, infatti, il Governo ha prodotto tagli sempre maggiori (è stato stimato che le risorse lasciate nella disponibilità delle amministrazioni locali arriveranno a determinare un taglio del servizio fino al 50% dei livelli attuali) e la manovra economica del 14 settembre scorso assesta un altro colpo sommando i tagli ad una situazione già difficile di generale sottodimensionamento del settore.

La riduzione dell'offerta spinge chi sceglie i mezzi pubblici, sempre più penalizzato, a rivedere, questa decisione spesso a favore dell'auto, con i problemi connessi e con un impatto ambientale rilevante (in Italia si registra una crescita del peso del settore dei trasporti in termini di CO2 che ha superato un quarto delle emissioni totali). Una strategia sostenibile deve guardare all'aumento dell'efficienza del sistema, al riequilibrio modale verso i sistemi di trasporto a basso impatto ambientale, alla diversificazione delle fonti di combustibile. Occorrono investimenti sul trasporto pubblico locale e rifinanziamenti del trasporto su ferro.

Il trasporto pubblico è un settore strategico per la creazione di un modello urbano sostenibile, incidendo fortemente sulle condizioni di vivibilità delle città. La mobilità pubblica, se efficiente e sostenibile, è in grado di disincentivare l'utilizzo dei mezzi privati, concorrendo anche alla sicurezza dei lavoratori e dei cittadini e alla qualità dell'ambiente. Attuare una "Mobilità sostenibile" implica la messa in campo di soluzioni strategiche e praticabili per amministrazioni locali, istituzioni, imprese, ma passa anche attraverso azioni quotidiane che possono essere compiute dai cittadini. ■■■

L'ANEA Agenzia Napoletana Energia e Ambiente, in qualità di partner del progetto europeo per la mobilità sostenibile, Transport Learning **ha lanciato un decalogo per una guida ecologica**, nella direzione di uno stile a favore dell'ambiente, **con una riduzione del consumo di carburante tra il 10 e il 25% per le automobili.**

Secondo i dati ANEA 2010, una corretta guida ecologica di veicoli del trasporto pubblico, consentirebbe un risparmio di 101-mila tonnellate di CO2 annuali, con una riduzione di spesa stimata tra i 180 e i 310 euro l'anno a seconda della cilindrata e dell'alimentazione dell'automobile, per un automobilista che percorre circa 15mila Km/anno. ■■■

IL DECALOGO ANEA

1 Effettuare una manutenzione periodica del veicolo. **2** Evitare frenate o accelerazioni brusche, per ridurre il consumo dei carburanti in città del 10%. **3** Acquistare veicoli a basso consumo di carburante e a ridotte emissioni di CO2. **4** Evitare di riscaldare il motore a veicolo fermo. **5** Fare un uso oculato e accorto del climatizzatore. **6** Ricordare di rimuovere il portapacchi quando non è utilizzato. **7** Inserire le marce più alte quando è possibile, ciò permette di risparmiare in media il 10% di carburante per ogni tragitto. **8** Utilizzare i dispositivi elettrici solo per il tempo necessario. **9** Cercare di usare l'auto il meno possibile. **10** Contribuire alla circolazione del minor numero di auto con il car sharing.



GIORNATA MONDIALE VITTIME DELLA STRADA

Gli incidenti stradali in Italia sono la principale causa di morte per i lavoratori. Sul totale degli infortuni mortali, oltre il 50% è da attribuirsi a incidenti stradali: il 30% verificati durante lo svolgimento delle mansioni lavorative e il 25% da attribuire ad incidenti lungo il percorso casa/lavoro (Inail). Le statistiche dimostrano che **le strade del nostro Paese sono i "luoghi di lavoro" più pericolosi in assoluto.** Un dramma che colpisce i lavoratori e le loro famiglie.

In riferimento agli obiettivi fissati dall'Unione Europea nel Libro Bianco del 2001, **l'Italia non ha raggiunto la diminuzione del 50% delle vittime della strada nel decennio 2001-2010**, fermandosi a -42,4%, attestandosi, per numero di vittime, al primo posto in Europa. Nelle città italiane si contano circa 7 morti ogni 100.000 abitanti, 11 morti e 829 feriti al giorno, in 579 incidenti (Istat).

Il Segretario Generale delle Nazioni Unite, Ban Ki-Moon, ha pubblicato il suo primo rapporto all'Assemblea Generale delle Nazioni Unite sui progressi della sicurezza stradale internazionale invitando i Paesi Membri ad utilizzare il Rapporto dell'Organizzazione Mondiale per la Sanità/Banca Mondiale sulla **prevenzione degli incidenti del traffico stradale come la base degli sforzi per la sicurezza stradale**, ed a prestare particolare attenzione ai fattori di rischio citati nel rapporto. Il Segretario fa appello agli Stati Membri affinché siano consapevoli anche delle necessità di sicurezza dei fruitori della strada più vulnerabili, riconoscendo **la necessità del miglioramento del trasporto pubblico.**



Amburgo città verde europea 2011

Attualmente quattro europei su cinque vivono in città.

Le aree urbane si concentrano la maggior parte delle sfide ambientali che la nostra società, ma anche mettere insieme l'impegno e l'innovazione per risolverli.

Il premio Capitale verde europea è stata concepita per promuovere e premiare questi sforzi. La capitale eletta funge da "ecomodello" per le altre città europee.

Il premio è aperto ai 27 Stati membri dell'Unione, ai paesi candidati (Turchia, Ex Repubblica jugoslava di Macedonia e Croazia) e ai paesi dello Spazio economico europeo (Islanda, Norvegia e Liechtenstein) per città che contano almeno 200.000 abitanti. I parametri di giudizio principali riguardano dieci criteri ambientali, tra cui rifiuti, cambiamenti climatici, trasporti, atmosfera, rifiuti e acqua. Nel 2010 a vincere è stata Stoccolma.

La Commissione Europea ha inteso, con questo premio, sviluppare una sana competizione fra le città europee, a favore del progresso ecologico. Trarre il buon esempio l'una dall'altra e superarsi nella salvaguardia dell'ambiente, nello sviluppo delle energie rinnovabili, degli ecoprogetti, potrebbe rappresentare un grande stimolo a fare di più. In palio, un premio ben più importante del riconoscimento di capitale ecologica: la salvezza dell'intero pianeta.

Amburgo è stata premiata Capitale Verde d'Europa 2011: 1,8 milioni di abitanti, è ambasciatrice per lo sviluppo urbano sostenibile, per la crescita economica e per il rilancio del turismo, migliore esempio europeo a livello di amministrazione urbana. Amburgo è riuscita nell'intento di bilanciare lo sviluppo economico con quello ambientale. Come afferma una nota della Commissione Europea che indica la motivazione della scelta "nel complesso Amburgo ha una strategia di pianificazione integrata e partecipata e un forte impegno verso una visione 'verde'. La città combina infatti approcci globali a politiche impegnate e finanziamenti necessari a risolvere le sfide del nostro tempo.

La qualità locale dell'aria è molto buona e ci sono "obiettivi ben definiti, ottimi risultati, progetti futuri e di monitoraggio strutturato in relazione ai cambiamenti climatici". Tra questi obiettivi, la riduzione delle emissioni di CO2 del 40% entro il 2020 e dell'80% entro il 2050. Va tenuto conto poi, che le emissioni di CO2 pro capite "sono state ridotte di circa il 15% rispetto al 1990, con un risparmio energetico annuo di circa 46.000 MWh", un risultato sicuramente importante per una città portuale grande come Amburgo. Anche il trasporto pubblico sfiora l'eccellenza: "Quasi tutti i cittadini l'accesso ai mezzi di trasporto pubblico ottimale a soli 300 metri dalla loro ubicazione dato".

Da aprile scorso la città tedesca ha realizzato una mostra itinerante intitolata 'Il treno delle idee' installata appunto su un treno composto da sette carrozze, ognuna delle quali è dedicata ad un aspetto diverso delle città sostenibili (mobilità, energia, clima, natura, economia, consumi, ecc.). La mostra sta toccando diverse città europee tra cui Varsavia, Malmö, Copenhagen, Bruxelles, Vienna, Barcellona e Marsiglia.

Le Capitali Verdi Europee del 2012 e 2013 sono già state elette dalla Commissione Europea e saranno rispettivamente Vitoria-Gasteiz, in Spagna, e Nantes, in Francia. Si concorre per il titolo relativo all'anno 2014

Torino è fra le 19 città candidate al titolo di capitale verde europea per il 2014. Le concorrenti dovranno passare al vaglio di una commissione di esperti. Il giudizio sarà basato su dodici indicatori, come il contributo locale alla lotta contro i cambiamenti climatici, i trasporti, le aree verdi, la qualità dell'aria, il consumo di acqua e la gestione dei rifiuti.

