

## *From smart to sharing?* Presente e futuro delle città (al di là delle etichette)

Giorgia Pavani

«Magnifico». Disse Giovannino. «E poi?»  
 «Poi abbiamo lo staccapanni».  
 «Vorrà dire l'attaccapanni».  
 «L'attaccapanni serve a ben poco,  
 se non avete il cappotto da attaccarci.  
 Col nostro staccapanni è tutto diverso.  
 Lì non bisogna attaccarci niente, c'è già tutto attaccato.  
 Se avete bisogno di un cappotto andate lì e lo staccate.  
 Chi ha bisogno di una giacca, non deve mica andare a comprarla:  
 passa dallo staccapanni e la stacca.  
 C'è lo staccapanni d'estate e quello d'inverno,  
 quello per uomo e quello per signora.  
 Così si risparmiano tanti soldi»

(G. RODARI, *Il Paese con l'esse davanti*)

Non so se Gianni Rodari avesse in mente un modello assistenzialista o un modello solidale-cooperativo quando ideò questo bizzarro e pacifico Paese; forse suggestionata dalla lettura dei testi che appaiono in questo monografico, il passaggio dello staccapanni, da subito, mi ha evocato una scena di condivisione urbana, che non escluderei di vedere realizzata – se già non è stato fatto – in qualche piazza o all'angolo di qualche via di una città europea. Perché il “Paese”, più che a un micro Stato, mi ha fatto pensare a una città, nella quale le pratiche di amministrazione condivisa sono sostenute e, in parte, regolate. Una città *sharing*, per scelta o per necessità, *smart* per definizione (l'una inclusiva dell'altra), se proprio si deve ricorrere all'esercizio di aggettivare questo «spazio giuridico»<sup>1</sup>.

---

(1) Si chiede se le città possano avere un rilievo giuridico distinto dal concetto di comune F. GIGLIANI, *Le città come ordinamento giuridico*, in *questa Rivista*, 1, 2018, p. 29 ss.

La proposta di andare, per un attimo, oltre le etichette è motivata dall'esigenza di concentrarsi sul sostantivo, prima ancora che sull'aggettivo, e sull'interesse scientifico, economico e politico che esso sta riscuotendo. I dati, del resto, portano ad affermare che il futuro sia urbano. Dal report del *World Urbanization Prospects 2018* si coglie un crescente aumento della popolazione che vive nelle città, dal secondo dopoguerra ad oggi: da 751 milioni nel 1950 ai 4.2 bilioni attuali. Questo *trend* riguarda anche le città europee: alcuni studi stimano una crescita della popolazione urbana, con proiezioni al 2050, che evidenziano importanti differenze fra città e nei diversi Paesi dell'Unione<sup>2</sup>.

Questo movimento verso le città ha suscitato un particolare interesse, tra gli altri, per le tematiche ambientali, collegate alla *governance* urbana: le agende internazionali ed europee puntano a un incremento dell'inclusione sociale per tentare di arginare le diseguglianze sociali prodotte dagli squilibri ambientali<sup>3</sup>.

L'intenzione di mettere le città al centro delle politiche pubbliche è giustificata anche da un altro fattore, strettamente connesso al *trend* della loro crescita: l'impatto dell'economia digitale sull'ambiente urbano. Ci ricorda Guido Smorto che, a differenza di quanto si era portati a pensare fino a poco tempo fa, l'impiego delle tecnologie digitali ha sì reso la comunicazione e l'interazione a distanza più semplici ed economiche, ma non ha «attenuato l'esigenza, tipica di un'economia di tipo industriale, della prossimità fisica di persone e risorse per lo svolgimento

---

(2) I dati del *World Urbanization Prospects 2018* e le elaborazioni Nomisma su dati UN sono commentati da V. ORIOLI, *Città collaborative e rigenerazione urbana. L'esperienza di Bologna*, in C. ALVISI, D. DONATI, G. PAVANI, S. PROFETI, C. TUBERTINI (eds.), *New Policies and Practices for European Sharing Cities*, Bologna, Dipartimento di Scienze politiche e sociali, Università di Bologna, in corso di pubblicazione.

(3) Le città compiono con alcuni degli obiettivi di sviluppo sostenibile stabiliti dalle Nazioni Unite (dalle sfide globali contro la povertà, la diseguglianza, il cambio climatico, il degrado ambientale, ecc.). In questo senso: *Transforming our world: the 2030 Agenda for sustainable development* (2015) [https://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E) e *The New Urban Agenda*, UN Habitat (2016) <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>. Sul versante europeo, i dodici temi prioritari per rendere le città più inclusive e sostenibili, individuati dal *Eu Urban Agenda* che discende dal Patto di Amsterdam (2016), toccano le politiche urbane, in connessione con altri livelli di governo (territoriali e nazionali), quali: la mobilità urbana, la qualità dell'aria, la povertà urbana, ecc. (per un approfondimento si vedano i lavori del *Urban Intergroup at the European Parliament*: <http://urban-intergroup.eu>).

dell'attività di produzione e di scambio di beni e servizi<sup>4</sup>; al contrario, in questi anni, si è verificata «una radicale trasformazione dei rapporti economici che vede le città sempre più al centro. La nuova economia digitale – è la conclusione – è un fenomeno principalmente urbano», e, aggiungiamo, è un fenomeno fortemente in crescita<sup>5</sup>.

Espressioni quali *smart*, *sharing*, *cooperative* – che dagli anni '90 si susseguono per definire le città – rappresentano l'evoluzione dei legami tra tecnologia, mercati e dimensione urbana<sup>6</sup>. Dietro alle etichette si misurano le *performance* delle varie città sulla base delle pratiche collaborative adottate. L'analisi empirica proposta nell'articolo di Stefania Profeti e Valeria Tarditi è effettuata su tre città – Bologna, Milano e Torino – che da alcuni anni si posizionano ai primi posti nei vari *ranking* delle città italiane più *smart* o innovative, come l'*ICity rate* del Forum PA e lo *Smart City Index* elaborato dalla società *Ernst&Young*.

La dimensione delle città sicuramente è un fattore rilevante per le scelte metodologiche di questo tipo di analisi; tuttavia, le modalità con cui l'economia circolare impatta sulle città sono svariate e si riversano su

---

(4) Questa tesi, richiamata nell'articolo di Guido Smorto in questo monografico, è espressa, tra gli altri, da W.G. FLANAGAN, *Urban Sociology: Images and Structure*, Lanham, Rowman & Littlefield Publisher, 2010, p. 378 ss.

(5) Si vedano i dati della crescita nel *Digital economy report 2019. Value creation and capture: implication for developing countries*, delle Nazioni unite.

(6) Il termine *smart* (riferito alle città che pongono le tecnologie dell'informazione e della comunicazione al servizio della comunità), in voga negli anni '90, ha ceduto il passo al termine *sharing* (riferito a un concetto ampio di condivisione che include tanto le politiche della cooperazione dal basso, quanto quelle che tentano di creare strategie favorevoli alle diverse manifestazioni della *sharing economy*). Per una ricognizione della letteratura sul diverso uso dei due termini si rinvia all'articolo di Guido Smorto, in questo numero. Interessanti sono i casi di auto-qualificazione: città che sanciscono, in documenti politici, la loro evoluzione da *smart* a *collaborative*, come si legge nelle Linee di mandato 2016-2021 del Comune di Bologna: «si è cominciato a parlare di “città collaborativa” come di un approccio capace di superare per innovatività il modello della *smart city* che si era affermato in quegli anni come obiettivo qualitativo per molte città [...] nel primo mandato abbiamo promosso un approccio basato sulla sussidiarietà. Ciò che lo ha differenziato dalla più nota *smart city* è l'approccio scaturito dall'approvazione del primo “Regolamento per la gestione condivisa dei beni comuni”. La sfida era quella di sperimentare un'idea di città aperta e fondata sulla rigenerazione continua del senso civico. Nel nuovo mandato vogliamo proseguire in questa direzione rafforzando la capacitazione e la coprogettazione come metodo per assumere e realizzare le decisioni del governo cittadino»: *Idee e valori per Bologna. Linee programmatiche di mandato 2016-2021*, in <https://tinyurl.com/vgc9nfc>.

enti di grandezza diversa. Come spiegano le autrici, «il concetto stesso di collaborazione ha progressivamente subito un processo di dilatazione semantica, con una estensione dei referenti empirici che spazia oggi dalle pratiche di democrazia partecipativa, passando per varie forme di partenariato pubblico-privato, fino ad arrivare alle relazioni *peer to peer* legate all'economia di piattaforma». Dunque, la dimensione può rilevare come elemento discriminante per l'operatore (*rectius*: la piattaforma) che decide di offrire il prodotto/servizio in una città piuttosto che in un'altra, nella modalità c.d. *Consumer-to-Business* (C2B), con scambi tra consumatori e imprese attraverso siti intermediari (piattaforme) che offrono servizi individuali, tipica espressione della c.d. *gig economy*, come dimostrano i casi delle piattaforme Airbnb e Uber (il primo trattato da Chiara Alvisi nell'articolo con Alessio Claroni che mette in luce i risvolti giuridici della piattaforma e l'impatto sulle politiche abitative, in particolare sul fenomeno della "turistificazione" oramai diffuso in molte città europee<sup>7</sup>). Ancora, gli scambi tra aziende e consumatori senza intermediazione e tramite piattaforme online (*Business-to-Consumer* – B2C), come il *car/bike sharing* possono incidere in maniera significativa sulle politiche urbane di mobilità, ponendosi come servizio complementare al trasporto pubblico, sia nella versione del c.d. flusso libero, sia in quella tradizionale, come osserva Alessio Claroni nella parte dell'articolo dedicata ai problemi di governo della *sharing mobility* nel settore del *bike-sharing*.

Apparentemente esclusi – ma non necessariamente estranei – alle politiche urbane possono sembrare i «*business models of the collaborative economy*»<sup>8</sup> *Business-to-Business* (B2B): tra aziende per lo scambio di servizi o informazioni, e *Peer-to-Peer* (P2P) che avvengono tra singoli individui senza un coinvolgimento delle amministrazioni pubbliche.

---

(7) Per la Spagna, si rinvia al recente lavoro di A.M. DE LA ENCARNACIÓN, A. BOIX PALOP, *La regulación del alojamiento colaborativo. Viviendas de uso turístico y alquiler de corta estancia en el derecho español*, Pamplona, Aranzadi, 2018.

(8) Il riferimento è alla classificazione proposta da K. STOKE, E. CLARENCE, L. ANDERSON, A. RINNE, *Making Sense of the UK Collaborative Economy*, Nesta, 2014, nel report pubblicato sulla pagina <https://tinyurl.com/r99n3kr>. Si vedano anche gli studi di M. BERNARDI, *Un'introduzione alla Sharing Economy*, Milano, Fondazione Gian Giacomo Feltrinelli, 2015.

Seguendo questa classificazione, le relazioni tra (i tanti volti de) l'economia di piattaforma e l'ambiente urbano si prestano ad essere studiate secondo due approcci metodologici distinti: uno *top-down*, che muove dal fenomeno *sharing economy* e approda alle politiche pubbliche della città (adottato principalmente dai privatisti e dagli economisti, anche se spesso l'analisi si arresta agli effetti della *sharing economy* e dei mercati) e uno *bottom-up*, che considera le pratiche delle città collaborative come esempi di economia condivisa (più familiare a pubblicisti, sociologi, politologi). Questi due differenti modi di affrontare il tema – sia sul versante accademico che su quello più tecnico-pratico – sono ancora piuttosto distanti tra loro; spesso è necessario più di un passaggio logico per collegare l'economia collaborativa alle politiche urbane ed evitare di rappresentare la *sharing economy* unicamente nelle varianti B2B e P2P e l'amministrazione condivisa come una mera evoluzione delle politiche di partecipazione sostenuta dal Comune.

Sul piano definitorio, un tentativo, non tanto di unione, quando piuttosto di separazione, è stato proposto da Iaiaone<sup>9</sup> con la distinzione analitica tra *sharing city* e *co-city*, richiamata sia nell'articolo di Profeti e Tarditi, sia nell'articolo di Claudia Tubertini, ai quali rimandiamo.

Al di là degli sforzi classificatori che, per ragioni di spazio, in questa sede non posso approfondire, ciò che merita attenzione è l'utilizzo del lemma "città", al posto di Ente locale (*rectius*: Comune) da parte della letteratura giuridica italiana. Questo filone di ricerche si inserisce in quello inaugurato da Auby con gli studi sul *droit de la ville*<sup>10</sup>, non senza apporti innovativi sul piano teorico<sup>11</sup>.

---

(9) C. IAIAONE, *Le politiche pubbliche al tempo della sharing economy. Nell'età della condivisione il paradigma del cambiamento è la collaborazione*, in E. POLIZZI, M. BASSOLI (a cura di), *Le politiche della condivisione. La sharing economy incontra il pubblico*, Milano, Giuffrè, 2016.

(10) J-B. AUBY, *Droit de la ville. Du fonctionnement juridique des villes au droit à la Ville*, Paris, LexisNexis, 2016.

(11) Una riflessione sugli elementi determinanti si trova in M. ROVERSI MONACO, *La città nell'ordinamento giuridico*, in *questa Rivista*, 4, 2016, p. 975 ss. Sull'apporto teorico alla costruzione di un diritto alla città si vedano, tra gli altri: gli scritti di Fabio Giglioni: oltre al già citato F. GIGLIONI, *La città come ordinamento giuridico*, cit., si rinvia al bel libro F. DI LASCIO, F. GIGLIONI (a cura di), *La rigenerazione dei beni e spazi urbani. Contributo al diritto delle città*,

Nonostante sia praticamente sconosciuto all'ordinamento giuridico italiano – che lo prevede come «titolo onorifico» all'art. 18 del TUEL – il termine città sta iniziando a circolare in forma autonoma rispetto agli altri utilizzati dal legislatore, confermando così gli insegnamenti di Scarpelli sul linguaggio, per cui conviene abbandonare la «concezione pittorica del linguaggio e l'idea che ad ogni parola debba corrispondere un referente nel mondo» e andare a cercare «l'uso»<sup>12</sup> che della parola si fa, in un dato contesto storico. La parola città non è affatto estranea alla cultura giuridica della nostra penisola, mentre è estranea alla normativa attuale sull'autonomia locale, basata sul dettato costituzionale dell'art. 114 della Costituzione. Ciò si riflette sui tentativi della dottrina – inclusa quella che si esprime negli articoli che seguono – di prendere in considerazione l'uso che della parola si fa (soprattutto da parte della classe politica), ma di declinare poi il ragionamento giuridico a favore del Comune (o di altro ente locale) per l'assenza del referente normativo.

La classe politica già ha manifestato questa preferenza da quando le città, sull'onda del fenomeno della *sharing economy*, hanno iniziato a dialogare tra loro, sottoscrivendo una serie di carte e di dichiarazioni nelle quali esprimono l'intenzione di collaborare per arginare, controllare, intercettare gli effetti che si riversano sul territorio e sulla *cittadinanza urbana*.

La più recente e più nota è la *Sharing Cities Declaration: Cities' Common Principles and Commitments for City. Sovereignty Regarding the Platform Economy*, sottoscritta a Barcellona in occasione del *Sharing Cities Summit* del novembre 2018, inizialmente da 32 città di tutto il mondo e aperta alla firma di altre, con l'intento di condividere i principi ispiratori per un governo dell'economia digitale (puntualizzati e de-

---

Bologna, il Mulino, 2017 e i lavori di Christian Iaione, tra cui l'ultimo: P. CHIRULLI, C. IAIONE (a cura di), *La co-città. Diritto urbano e politiche pubbliche per i beni comuni e la rigenerazione urbana*, Napoli, Iovene editore, 2018.

(12) Così, Scarpelli, richiamando l'ultimo Wittgenstein ci insegna che per l'analisi del significato non bisogna cercare il referente, bensì l'uso «e solo quando l'uso risulti referenziale cerca[re] il referente», poiché «la ricerca dell'uso non è mai ricerca del significato di una parola isolata che, con speciale evidenza nel caso delle parole non referenziali, metterebbe in un vicolo cieco»: U. SCARPELLI, *Diritti positivi, diritti umani: un'analisi semiotica*, in S. CAPRIOLI, F. TREGGIANI, *Diritti umani e civiltà giuridica*, Perugia, Pliniana, 1992, p. 34.

clinati a livello locale nell'articolo di Guido Smorto). La Dichiarazione insiste sui grandi temi socio-economici influenzati dalla *sharing economy* (lavoro, inclusione, salute, sostenibilità ambientale, promozione economica della piccola e media impresa) e sui nuovi temi che questo fenomeno ha fatto affiorare (protezione dei dati, beni comuni urbani, ecc.). Le città firmatarie si impegnano a promuovere politiche pubbliche solidali, di sostegno alle imprese/attività di piattaforme e alla difesa dell'ambiente, assieme a protocolli digitali nel rispetto della normativa locale, ecc.

Oltre a queste manifestazioni di solidarietà e di coalizione tra città, si stanno diffondendo anche accordi bilaterali per sperimentare nuove strategie tra città che condividono un tessuto socio-economico e/o un'esperienza storica di partecipazione della popolazione ai processi decisionali dell'Ente locale. È il caso dell'Accordo firmato dai *Sindaci delle Città* di Bologna e di Barcellona a novembre del 2018, nel quale si legge che «le città, protagoniste dei cambiamenti sociali, economici, ambientali e tecnologici, sono il livello di governo in grado di individuare le soluzioni più efficaci per i cittadini e di proporre nuove forme di *governance* più aperte e democratiche» e che «un ruolo più forte delle città all'interno dell'Unione europea rafforzerebbe la stessa Unione [...] vedono nella dimensione municipale della politica e nel protagonismo delle città la migliore risposta alle disuguaglianze create dai processi di globalizzazione e al riaffiorare dei nazionalismi e del sovranismo».

Orbene, che il Comune si sia sempre presentato come un "collante" tra le esigenze che generano dalla società è noto; è l'ente chiamato a risolvere le problematiche che, prima *facie*, nascono dai bisogni della collettività; diventa l'interlocutore privilegiato dei singoli come delle formazioni sociali e, talora, assume la veste di "intermediario" tra tali soggetti e lo Stato centrale, proponendo soluzioni o esponendo i problemi che il tessuto sociale lascia permeare. Da un lato, si fa promotore di nuove istanze e, dall'altro, appresta soluzioni anche in assenza di un quadro normativo-istituzionale di riferimento, posto che i governi locali mostrano una maggiore capacità innovativa rispetto ai governi centrali<sup>13</sup>.

---

(13) L. BOBBIO, *I governi locali*, Roma-Bari, Laterza, 2002. Ricordiamo che, spesso, a livello locale si sono introdotte e sperimentate per la prima volta delle innovazioni nelle politiche

La novità, nell'era della *sharing economy*, è che il (“*very*”) *soft law* che emerge da queste “carte” è tutto improntato ai temi della solidarietà sociale e proietta le città verso uno scenario nuovo, nel quale «il diritto della città scavalca quello statale e delle comunità autonome, poiché le città si fanno carico dei problemi globali e non solo di quelli locali»<sup>14</sup>.

Dalla Dichiarazione di Barcellona, agli accordi tra singole città, i doveri di solidarietà che emergono da quelle dichiarazioni di intenti non possono che evocare il dovere di «rimuove[re] gli ostacoli di ordine economico e sociale [...]», ma al tempo stesso anche di garantire e promuovere i diritti inviolabili dell'uomo, a livello locale, che il combinato disposto degli articoli 2 e 3, comma 2 della nostra Costituzione sancisce nei confronti della Repubblica<sup>15</sup>. Di fronte alla sempre più massiva presenza delle piattaforme digitali che impattano sul contesto urbano, la città risulta il livello di governo più indicato per rimuovere i (nuovi) ostacoli e promuovere politiche di condivisione in una nuova ottica dell'attività amministrativa che si affianca (non si sostituisce!) a quella tradizionale, come ben spiega Claudia Tubertini nel suo articolo, nel quale propone addirittura di convertire l'esperienza di amministrazione condivisa delle città in un modello esportabile agli enti di livello “superiore”, seguendo il principio di sussidiarietà verticale.

La città come soggetto esponenziale degli interessi localizzati su un determinato territorio, opera come formazione sociale e con le formazioni sociali, dando forma a quel principio di sussidiarietà orizzontale pre-

---

pubbliche (ripercorrendo la storia pensiamo al caso del Comune di Milano che già nel periodo tra il 1870 e il 1880, in assenza di precise disposizioni legislative ha anticipato di molto alcuni tipi di intervento sociale quali il servizio di distribuzione del gas, dell'acqua potabile, della rete tranviaria, oltre ad alcuni interventi nel campo del lavoro).

(14) T. FONT I LLOVET, relazione al Convegno in memoria del Prof. Luciano Vandelli. *Autonomie Regionali e Locali tra passato presente e futuro*, tenutosi a Bologna nei giorni 15 e 16 Novembre 2019, citazione liberamente adattata da me, in attesa del contributo scritto. Già in uno studio di qualche anno fa è stato sostenuto che la città fosse la combinazione di molti mestieri, organizzazioni sociali e professionali, che fosse non sufficientemente studiata nei manuali di Diritto degli Enti locali e, richiamando Santi Romano, che andasse «oltre il Comune»: R. CAVALLO PERIN, *Beyond the Municipality: the City, its Rights and its Rites*, in *It. Jour. Pub. Law*, 2, 2013, pp. 307 ss.

(15) Quel diritto promozionale evocato da N. BOBBIO, *Dalla struttura alla funzione. Nuovi studi del diritto*, Milano, Edizioni di comunità, 1977.



visto dalla nostra Costituzione. Le città intese come «il luogo naturale di riviviscenza o quantomeno di ridefinizione dei diritti» che devono essere tradotti in prestazioni le quali, in un contesto segnato dall'economia collaborativa, possono andare oltre le molteplici pratiche collaborative e dare forma «alle complesse dinamiche di piena sussidiarietà, ove non solo le istituzioni della città si aprono e ascoltano quanto viene dalla comunità dei suoi abitanti ma, mettendo in discussione l'alternativa Stato/mercato, ipotizzano uno spazio ulteriore, terzo, di impegno spontaneo dei cittadini in attività e veri e propri servizi per la collettività» (Daniele Donati in questo numero).

Queste Dichiarazioni e questi accordi hanno il vantaggio di apportare (dal basso) un contributo alla costruzione teorica del diritto delle città, facendo emergere quelle «condizioni iniziali di informalità» che caratterizzano molte esperienze di amministrazione condivisa per traghettarle verso «percorsi accettabili di legalità formale»<sup>16</sup>. Lo scambio di *best practices* tra le città e, in generale, i fenomeni di isomorfismo, che si stanno diffondendo sia all'interno sia all'esterno del territorio italiano, suscitano qualche dubbio, se non altro in riferimento ai requisiti di comparabilità. La circolazione di un modello di regolamento valido “per tutte le stagioni” ossia, per tutte le dimensioni e caratteristiche degli Enti locali recettori (quello del Comune di Bologna, abbinato allo strumento dei patti di collaborazione, analizzato negli articoli di Tubertini e Donati), rievoca i limiti dell'imitazione dello statuto e del regolamento “tipo”, registrate ai tempi dell'approvazione della legge 142/1990. Così pure l'interazione tra città che appartengono a modelli di forma di governo diversa e che organizzano i servizi locali su modelli differenti potrebbe rivelarsi infruttifera, se non addirittura foriera di errori. La diversità non esclude la comparazione, solo richiede un certo grado di attenzione. Se a un contesto omogeneo ci si vuole ispirare, forse è meglio iniziare con un riferimento generale ad alcuni valori che le città possono condividere e ad alcune sfide che esse possono affrontare in forma collaborativa.

---

(16) F. GIGLIONI, *Le città come ordinamento giuridico*, cit., p. 10.

Essendo l'economia collaborativa un fenomeno globale, studiato inizialmente negli Stati Uniti dove sono nate le principali piattaforme, e diffuso poi in Europa, le sfide normative provocate da questi cambiamenti devono ancora essere risolte con successo, sia sul versante europeo sia su quello degli Stati membri, con riferimento alla protezione dei valori sociali europei. L'impatto sociale ed economico di questi nuovi modelli di *business* va analizzato da una prospettiva europea, nella quale privilegiare l'uguaglianza rispetto all'efficienza economica (è oramai noto come l'impatto dei *big data* e il processo decisionale automatizzato possano generare possibili situazioni di disuguaglianza sociale).

Per lo meno, questo è un filone di studi che sentiamo di portare avanti e nel quale le città assumono un ruolo relevantissimo, contribuendo a rimuovere quel tipo di (nuovi) ostacoli che impediscono l'uguaglianza sociale di fronte a questi fenomeni e a garantire e promuovere i diritti economici e sociali<sup>17</sup>. Del resto, sono proprio le città che stanno affermando una loro identità a livello europeo, ricorrendo a strumenti di garanzia finora estranei al livello locale, come dimostra l'accoglimento dei ricorsi promossi dalle città di Parigi, Bruxelles e Madrid da parte del Tribunale dell'Unione europea, il quale ha annullato parzialmente il regolamento della Commissione<sup>18</sup> che fissa limiti di emissione degli ossidi di azoto troppo elevati per le prove dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri nuovi<sup>19</sup>.

---

(17) Questo è il *leitmotiv* che ha ispirato il progetto europeo Jean Monnet Project 2017-19 "New Policies and Practices for European Sharing Cities" – EuCity, che ho avuto l'onore di coordinare, che prosegue ora nel Jean Monnet Network 2019-2022 "Sharing economy and Inequalities across Europe" – SHINE, del quale molti autori di questo numero monografico fanno parte.

(18) Regolamento (UE) 2016/646 della Commissione, del 20 aprile 2016, che modifica il regolamento (CE) n. 692/2008 riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 6) (GU 2016, L 109, p. 1).

(19) Sentenza del Tribunale del 13 dicembre 2018 – Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid c. Commissione. (cause riunite T-339/16, T-352/16 e T-391/16). Le tre città hanno proposto ciascuna un ricorso di annullamento dinanzi al Tribunale dell'Unione europea che si è espresso a favore delle città, annullando parzialmente il regolamento. Il Tribunale, nella sentenza del 13 dicembre 2018 ricorda che un ricorso di annullamento proposto da una persona diversa da uno Stato membro o da un'istituzione dell'Unione avverso un atto regolamentare è ricevibile, segnatamente, se tale atto riguarda direttamente l'autore del ricorso e non comporta alcuna misura di esecuzione.

Allora, visto che le etichette mediatiche sottendono fenomeni sociali ai quali dovrebbero seguire delle risposte giuridiche, se proprio vogliamo seguire questa moda, prima di *sharing* o *cooperative*, per questa nuova visione delle città, proporrei di inserire l'aggettivo *European*.