W 3.2 | NUOVI METABOLISMI URBANI E RELAZIONI SPAZIALI DI (O PER) SERVIZI, WELFARE ED ECONOMIE RELAZIONALI, CIRCOLARI E DELLA RECIPROCITÀ

W 3.2 A |

Coordinatori: Carlo Cellamare, Maddalena Rossi
Discussant: Carlo Gasparrini, Gabriella Esposito
Sintesi critica per l'instant booklet: Arturo Lanzani

Workshop 3 | Ritorno ai luoghi: metabolismi urbani e place-making

W 3.2 | NUOVI METABOLISMI URBANI E RELAZIONI SPAZIALI DI (O PER) SERVIZI, WELFARE ED ECONOMIE RELAZIONALI, CIRCOLARI E DELLA RECIPROCITÀ

W 3.2 A |

Coordinatori: Carlo Cellamare, Maddalena Rossi
Discussant: Carlo Gasparrini, Gabriella Esposito
Sintesi critica per l'instant booklet: Arturo Lanzani

INTRODUZIONE
Carlo Cellamare e Maddalena Rossi

Il vocabolario dello sviluppo urbano ha acquisito negli ultimi anni formule nuove e più adeguate a descrivere i tratti costanti che accompagnano la transizione dei territori contemporanei. Una di queste è sicuramente la metafora del metabolismo urbano e territoriale in base alla quale i territori sono considerati sistemi evolutivi altamente complessi caratterizzati da una condizione di circolarità dinamica, transcalare e interconnessa di flussi di materia e di energia che produce una continua riscrittura e riorganizzazione dello spazio urbano.
La metafora metabolica, al centro delle riflessioni dei lavori presentati nel Workshop 3.2.A "Nuovi metabolismi urbani e relazioni spaziali di (o per) servizi, welfare ed economie relazionali, circolari e della reciprocità", sembra costituire una possibile cornice di riferimento da un lato, per leggere le dinamiche insediative attualmente in atto al fine di coglierne il carattere di estrema vulnerabilità e dall'altro, per pensare e realizzare scenari di ricomposizione spaziale ancorati alla garanzia di riproducibilità delle risorse locali e attivati attraverso il protagonismo attivo delle nuove comunità.
I contributi hanno restituito un panorama assai ricco e variegato di esperienze di sperimentazione e di innovazione ecologica, economica e sociale attualmente in atto nei territori contemporanei che denota una diffusa capacità degli stessi di riorganizzarsi in un nuovo sistema di relazioni, strutture e processi a partire dal ripensamento dei cicli di vita delle risorse in esaurimento, come il suolo, l'energia e l'acqua, ma anche di tessuti edilizi esistenti degradati, sottoutilizzati o inutilizzati e di modelli industriali e tecnologie ingegneristiche ormai obsoleti o abbandonati.
Seguendo il filo del ragionamento proposto dagli autori, l'ecosistema territoriale diviene la base concettuale per operare nella promozione di processi innovativi di riqualificazione e rigenerazione di città e di territori resilienti e si nutre delle attività di ricostruzione dell'autosostenibilità prodotta dalla comunità allorquando questa decida di riappropriarsi dei cicli ecologici producendo una metamorfosi delle dinamiche sociali, economiche e spaziali locali. Nelle esperienze narrate assume infatti particolare spessore il protagonismo degli abitanti nel suo carattere molteplice di creatività, identità e partecipazione che connota pratiche di 'resilienza urbana' spesso geograficamente molto distanti tra di loro, ma tutte caratterizzate da un certo vitalismo e da una spiccata forza trasformativa e che, ripartendo dalla riconnessione dei cicli ecologici, generano soventemente nuove opportunità produttive e lavorative, sperimentano nuove forme di welfare e propongono multiformi attività di ricomposizione spaziale, tessendo, al contempo nuovi e complessi sistemi di relazioni virtuose tra insediamento umano e ambiente.
Il carattere di evidente transcalarità delle esperienze narrate, dal singolo manufatto infrastrutturale vittima dell'absolescenza delle tecnologie sviluppate negli ultimi 50 anni, al quartiere urbano, fino al sistema territoriale locale nella sua complessità, sembra essere quello che più di ogni altro apre la riflessione concettuale intorno ad esse ed invita ad esperimenti molteplici. Di poi le stesse aprono

una importante sfida disciplinare che è quella di trasformarsi da puntuali esperienze 'innesco' in un ritrovato modo di trasformare e i territori della contemporaneità in chiave ecosistemica e sostenibile in una componente strutturale e ordinaria di un nuovo modo di governo e pianificazione degli stessi.

•• [Miglior paper Workshop 3.2 A]

PAPER DISCUSSI

•• Francesco Abbamonte, Klarissa Pica, Federico Sartori
Il concorso di idee come forma di attivazione e produzione sociale. L'esperienza di Si.Re.Ne

•• Andrea Aragone, Marco Ranzato
lôt d'Eau: un progetto collettivo attraverso l'acqua

•• Valentina Bonello, Giulio Pedrini, Francesca Gambarotto
Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree produttive d'interfaccia tra Mestre e Marghera? Evoluzione dell'impresa e del lavoro

•• Daniele Caruso
La gestione integrata delle acque come strategia resiliente nel progetto della città contemporanea

•• Giovanni Castaldo, Martino Mocchi
Lo sviluppo locale dei territori montani verso una resilienza socio-economica, ambientale e paesaggistica. Il caso dello Ski-Dome di Selvino (BG, Italia)

•• Gaia Daldanise, Antonia Gravagnuolo, Stefania Oppido, Stefania Ragozino, Maria Cerreta, Gabriella Esposito De Vita
Economie circolari per il patrimonio culturale: processi sinergici di riuso adattivo per la rigenerazione urbana

•• Claudia Faraone, Luca Nicoletto, Michelangelo Savino
Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree d'interfaccia tra città e zone produttive-industriali? Tra Mestre e Marghera: costellazione di attori, moltitudine di azioni e paesaggi d'inerzia

•• Claudia Faraone, Maria Chiara Tosi
Tra Mestre e Marghera: un territorio in transizione

•• Luca Gullì, Michele Zazzi
Metamorfosi di lungo periodo degli standard urbanistico-edilizi in Emilia-Romagna

•• Luca Iuorio
Demolizione e conservazione delle dighe americane: le storie dei fiumi Klamath e Allegheny

•• Ludovica Marinaro
Changing image and cultural metabolism of Mediterranean Port City

•• Mariavaleria Mininni, Sergio Bisciglia, Giulia Gicchè, Vittoria Santarsiero
MATERA MENO UNO. Sistema urbano del cibo tra storie locali e nuovi modelli di consumo

•• Mariavaleria Mininni, Sergio Bisciglia, Giulia Gicchè, Vittoria Santarsiero
Nuove geografie urbane del cibo e cultura alimentare. Matera capitale contadina del XXI secolo?

•• Chiara Nifosì, Marialessandra Secchi
Attorno alla Laguna. Paesaggi produttivi locali nel territorio di Divjakë

•• Stefano Pendini, Giuseppe Pepe
Circolarità e nuovi paradigmi nel progetto per i territori contemporanei. Il caso olandese

•• Giacomo-Maria Salerno
Venezia tra salvaguardia del patrimonio e monocoltura turistica

Il concorso di idee come forma di attivazione e produzione sociale. L'esperienza di Si.Re.Ne

Francesco Abbamonte
Università Federico II di Napoli
Dipartimento di Architettura
Email: *francesco.abbamonte@unina.it*

Klarissa Pica
Università IUAV di Venezia
Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi
Email: *klarissapica@gmail.com*

Federico Sartori
Università IUAV di Venezia
Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi
Email: *federicosartori@ymail.com*

Abstract
Una quota rilevante dei conflitti urbani riguarda l'uso e la trasformazione degli spazi collettivi, tesi alla ricerca di un equilibrio e di una convivenza tra residenti e city users, turisti e pendolari, bambini e anziani, pedoni e autovetture, produttori e consumatori etc. Il processo di governo della città e delle sue trasformazioni è quindi il governo di un insieme di luoghi contesi e disputati entro una dialettica di opzioni d'uso degli spazi e di desideri di insediamento spesso in contrasto gli uni con gli altri. Ciò richiede un immenso lavoro sociale, di interazione e di comunicazione, di attivazione dei soggetti e degli attori in grado di mobilitare risorse ed energie in grado di confluire in strategie complesse capaci di ricomprendere la composizione dei diversi interessi per indirizzare le azioni individuali e quelle collettive.
Attraverso la presentazione di un caso studio, il presente articolo tenta di evidenziare le ragioni per le quali il "concorso di idee" possa rivelarsi un valido strumento di partecipazione e animazione territoriale in grado di offrire narrazioni inedite degli spazi della città al fine di indurre un possibile cambiamento e di includere una vasta gamma di stakeholders. In particolare sarà presentata l'esperienza condotta dall'associazione Riscatto Urbano che, attraverso il concorso di idee "Si.Re.Ne." ha promosso un processo congiunto per la riqualificazione di Piazza delle Sirene nella frazione di Nerano, Comune di Massa Lubrense.

Parole chiave inclusive processes, creativity, innovation

Introduzione

La penisola sorrentina è, indubbiamente, una delle principali attrazioni turistiche della Campania. Tanto il lato esposto a settentrione, che affacciando nel golfo di Napoli va a formare la costiera sorrentina, quanto il lato a meridione, che dando sul golfo di Salerno va a formare la costiera amalfitana, rappresentano per la Campania due luoghi cruciali sia in chiave turistica che culturale. Grazie alla sua conformazione morfologica, la penisola sorrentina è stata sin dai tempi più remoti il luogo ideale per gli insediamenti abitativi.
Ubicato all'interno dei confini della Città Metropolitana di Napoli, limitrofo al Comune di Castellammare di Stabia, al Comune di Vico Equense e al Comune di Sorrento, il Comune di Massa Lubrense è l'estremo lembo della penisola sorrentina, dove la costiera viene ad incontrarsi con quella amalfitana a Punta Campanella separando le acque del golfo di Napoli da quelle del golfo di Salerno. La frazione di Marina del Cantone si affaccia sul golfo di Salerno ed è situata tra la baia di Ieranto e quella di Recommone. Essa è, tra le altre baie della costa, l'unica ad essere raggiungibile per mezzo di una strada carrabile che la rende perciò una meta relativamente semplice da raggiungere (Figura 1). L'elevata accessibilità ha fatto sì che negli ultimi anni Marina del Cantone passasse da essere un piccolo villaggio caratterizzato da un'economia poco differenziata e basata principalmente sulla pesca, ad essere un'ambita meta capace di attrarre grossi flussi turistici in particolare nel periodo estivo. L'accessibilità, coadiuvata dall'elevata qualità paesaggistica e

dalle dimensioni della spiaggia, oltre a generare ed intercettare flussi turistici significativi, ha prodotto un campo fertile per le numerose attività ricettive, che sono andate sempre aumentando dagli anni '70 sino ad oggi.
Tuttavia, se l'accessibilità può essere vista come un fattore assolutamente positivo a fronte delle presenze turistiche, ha anche causato l'ingenerarsi di problemi di deflusso del traffico e di saturazione degli spazi necessari ad accogliere tali flussi. In particolare, la frazione di Marina del Cantone presenta a pochi metri dal mare una piazza, Piazza delle Sirene, che nei periodi di maggior affollamento si trasforma in un "parcheggio selvaggio". La piazza è un importante snodo per la mobilità locale, nella quale confluisce via Amerigo Vespucci, che collega Marina del Cantone a Nerano e rappresenta l'unica via d'accesso alla frazione. Durante il periodo estivo, la piazza si trasforma da luogo di convivialità urbana a luogo di caos automobilistico.

Figura 1 | Foto di Piazza delle Sirene, Marina del Cantone. Fonte: elaborazione propria

L'utilizzo della piazza come parcheggio ha generato un lungo dibattito, in quanto, se da una parte la presenza di spazi per il parcheggio delle automobili è resa necessaria per gestire efficacemente il turismo, dall'altra questi spazi non possono essere ricavati all'interno dell'unica piazza della frazione, snaturandone la vocazione di spazio pubblico reclamata da una parte della popolazione locale. Nel tentativo di inserirsi in questo dibattito in maniera propositiva, cercando di formulare ipotesi e scenari diversi ai quali fare riferimento e verso i quali orientare i processi di cambiamento, l'associazione Riscatto Urbano[1] in collaborazione con il Consorzio AmoNerano[2], Kumea srl e Stasoft, patrocinata dal Comune di Massa Lubrense, dal Dipartimento di Architettura – Federico II, dal Dipartimento di Architettura e Disegno industriale – Luigi Vanvitelli, ha ideato il concorso di idee "Si.Re.Ne – Sinergie per Riappropriarci Insieme di Nerano" come strumento di animazione territoriale al fine di stimolare un confronto sul futuro della piazza.

Il concorso di idee Si.Re.Ne

Il concorso di idee "Si.Re.Ne. – Sinergie per Riappropriarci insieme di Nerano" nasce dall'esigenza della comunità locale (residenti, turisti, ecc.), espressa dal Consorzio AmoNerano, di riappropriarsi di Piazza

[1] Riscatto Urbano è un'associazione nata nel 2014 da un gruppo di giovani studenti di urbanistica con la mission di promuovere la cultura del governo del territorio e sensibilizzare l'opinione pubblica sui temi inerenti la pianificazione territoriale; raccoglie numerosi soci, appartenenti a diverse fasce di età, interessati a contribuire al miglioramento della qualità urbana e ambientale dei territori nei quali è attiva l'Assocazione.

[2] Il Consorzio AmoNerano è una società consortile che ha per oggetto la promozione e lo sviluppo sostenibile del turismo di Nerano e di Marina del Cantone: raccoglie 45 operatori turistici con l'intento di stimolare politiche e strategie per integrare i vari "turismi" presenti sul territorio cercando di destagionalizzarli.

delle Sirene come luogo pubblico dal forte valore sociale e fulcro per il rilancio di uno sviluppo economico-sociale del territorio. Piazza delle Sirene oggi è uno spazio anonimo utilizzato come parcheggio, negato alla vita collettiva della città e privo del significato urbanistico e sociale dell'idea di piazza come "luogo dei fatti" o simbolo di una comunità.
In linea con la propria mission, l'associazione Riscatto Urbano ha riservato il concorso agli studenti ed ai neo laureati, in gruppi composti da un minimo di 3 ad un massimo di 5 persone, che abbiano conseguito il titolo di studio entro 18 mesi dalla data di pubblicazione del bando. Il bando prevedeva che ogni gruppo potesse essere composto da architetti, ingegneri, urbanisti, designer, sociologi, etc., con l'obbligo di comprendere, pena l'esclusione, almeno uno studente o neo laureato in pianificazione territoriali della CLASSE LM48 e/o LM21. Per stimolare e favorire ulteriormente la formazione di gruppi multidisciplinari, è stato istituito un gruppo Facebook (dal nome SI.RE.NE), valido come piattaforma per mettere in contatto gruppi o singoli in cerca di partecipanti con particolari competenze e viceversa. Gli obiettivi dell'Associazione Riscatto Urbano sono stati essenzialmente due: da un lato creare un momento di confronto per la comunità locale per ripensare la piazza come fulcro di un programma di rilancio e di sviluppo del territorio; dall'altro regalare agli studenti un'occasione di crescita professionale, stimolando il confronto e l'incontro tra diverse discipline in un contesto multidisciplinare.
Il concorso di idee è stato pubblicato lo scorso 2 febbraio dopo un lungo processo di confronto con il consorzio AmoNerano per la scelta degli obiettivi e delle modalità con cui costruire il bando. In particolare, i gruppi di lavoro sono stati chiamati al ridisegno dello spazio pubblico e all'installazione di un nuovo arredo urbano in grado di migliorare la vivibilità dello spazio e consentirne la fruizione per differenti usi e funzioni con riferimento a 6 macro-obiettivi:

- Insediamento di nuove attività commerciali e collettive;
- Insediamento di una struttura per il primo soccorso;
- Disegno di un nuovo arredo urbano multifunzionale e "adattivo" alle esigenze che mutano a seconda delle stagioni;
- Inserimento di nuove aree verdi;
- Accessibilità e attraversabilità dell'area in oggetto a diverse tipologie di mezzi di trasporto;
- Definizione di forme per il coinvolgimento della comunità locale come strumento di sviluppo turistico sostenibile.

In una prima fase, il concorso si è caratterizzato per la raccolta di idee e progetti provenienti dai 12 gruppi di lavoro che hanno presentato la propria candidatura. Successivamente, i progetti migliori che si sono distinti per una non comune energia innovativa, sono stati selezionati da una commissione di esperti[3] con un elevato profilo tecnico scientifico, nominata dall'associazione Riscatto Urbano con la collaborazione dei vari enti coinvolti. I quattro gruppi selezionati hanno partecipato all'evento di chiusura, tenutosi il 18 maggio 2018 a Marina del Cantone, durante il quale hanno avuto modo di raccontare i loro progetti. In occasione della cerimonia la piazza è stata liberata dalle auto, diventando un piccolo anfiteatro naturale in cui giurati, operatori locali, cittadini e studenti si sono confrontati scambiandosi idee e proposte sul futuro dell'area (figura 2). Il progetto vincitore del concorso è stato il lavoro presentato dal gruppo Needle Napoli che aveva come obiettivo principale quello di generare e attivare processi piuttosto che disegnare spazi, ponendo l'enfasi sul cittadino, prima oggetto di studio e, in un secondo momento, parte attiva del processo di rigenerazione. Tutti i progetti presentati sono stati pubblicati in una pagina dedicata sul sito www.sirene.riscattourbano.it.

[3] La giuria scelta dall'associazione Riscatto Urbano che ha valutato i progetti è stata composta da: Fabrizio Mangoni di S. Stefano, professore di Urbanistica dell'Università degli Studi di Napoli "Federico"; Antonio Riverso, vice-presidente dell'Unione Internazionale degli Architetti (UIA); Laura Lieto, professore di Urbanistica dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II"; Nikos Fintikakis, presidente dell'Unione Internazionale degli Architetti (UIA) - Regione 2; Giancarlo Pica, amministratore delegato di Kumea Srl; Mario Losasso, direttore del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II"; Lorenzo Balducelli, sindaco di Massa Lubrense; Mariella Caputo, presidente del Consorzio AmoNerano; Novella Maiello, agente di sviluppo locale.

Figura 2 | Foto della cerimonia di premiazione. Fonte: elaborazione propria

Uno strumento di animazione territoriale

La collaborazione tra l'associazione Riscatto Urbano ed il Consorzio AmoNerano è nata nel tentativo di costruire un laboratorio per rilanciare Piazza delle Sirene a Marina del Cantone, guardando al concorso di idee come ad una possibile occasione per confrontarsi sul futuro della piazza, la cui riqualificazione può essere di cruciale importanza nell'ottica di un processo di rigenerazione urbana. I processi di rigenerazione urbana possono essere, infatti, l'occasione per far riemergere caratteri vocazionali o strutturali rimasti sopiti o per stimolare la riflessione verso nuove funzioni e vocazioni.

Se, come abbiamo detto, Nerano deve all'accessibilità il fatto di riuscire ad essere al centro di importanti flussi turistici, nondimeno tali flussi causano l'ingenerarsi di problemi importanti, legati quasi paradossalmente proprio all'accessibilità. Infatti è proprio a causa dell'elevata accessibilità e all'elevato numero di automobili che possono raggiungere la frazione di Marina del Cantone, che Piazza delle Sirene viene ad essere utilizzata come parcheggio, limitando lo spazio pubblico e tracciando nuovi confini e nuove barriere effettive, al netto delle destinazioni d'uso.

Per quanto è stato detto nelle precedenti sezioni di questo articolo, la specifica riqualificazione della piazza non può che passare attraverso una progettazione che sappia rispondere a diverse esigenze e tenga conto dei diversi aspetti sui quali l'intervento genera delle esternalità. In una parola, l'intervento che si è cercato di proporre e strutturare attraverso il concorso, è un intervento di tipo *urbano* e non meramente *urbanistico*, nell'accezione con la quale i due termini vengono distinti nelle moderne interpretazioni del dibattito sulle politiche urbane (Fareri, 2000: 49). È proprio da questo punto di vista che risulta importante la multidisciplinarietà. Si è infatti cercato, attraverso il bando, di proporre un approccio innovativo attraverso

la trasversalità e l'interazione delle diverse discipline e delle relative competenze, nel tentativo di costruire una progettazione che riuscisse ad integrare, all'interno di un quadro coerente, le diverse istanze della popolazione locale, per realizzare un progetto urbano il quanto più possibile condiviso e condivisibile.
La partecipazione tra pubblico e privato e i caratteri multidisciplinari delle iniziative non si realizzano solamente attraverso l'organizzazione di commissioni tematiche, esposizioni e produzione di materiali grafici o audiovisivi da distribuire alla collettività, ma attraverso una più ampia azione di supporto e incoraggiamento di iniziative quali partnership e collaborazioni. L'esperienza internazionale ha dimostrato che la rigenerazione urbana è possibile proprio grazie alla combinazione di tutti i fattori locali e al coinvolgimento della comunità.
Questo è il tipo di rigenerazione, intesa come operazione di riqualificazione e trasformazione fisica flessibile e integrata, che si pone degli obiettivi sul contesto sociale ed economico preesistente nell'ottica di uno sviluppo sostenibile nel tempo. Il concorso di idee "Si.Re.Ne" ha tentato di promuovere e sensibilizzare la società civile, così come l'amministrazione locale, sulle forme attraverso cui è possibile attivare questo genere di rigenerazione urbana.
Le poliedriche teorie del sociologo francese Henri Lefebvre legano il concetto di accessibilità con quello dell'appropriazione. Lefebvre, infatti, definisce il concetto di appropriazione come "uno dei più importanti che ci abbiano trasmesso secoli di riflessione filosofica. Appropriarsi di un luogo significa emanciparsi da ogni determinazione socioeconomica, socio-politica e socio-culturale. Solo nell'accessibilità si può manifestare l'appropriazione in quanto essa permette il libero rapportarsi delle differenze sociali, la secolarizzazione della società e l'individualizzazione della persona." (Levebvre, 1973: 187) A seguito delle necessità evidenziate e all'incontro tra le due realtà associative, il gruppo di persone che ha lavorato al bando per il concorso di idee si è prefissato la prerogativa di rispondere alle istanze della comunità locale di Marina del Cantone, fornendole alcuni strumenti che potessero essere utili per riappropriarsi di Piazza delle Sirene. Tentare quindi di riconfigurare uno spazio pubblico negato alla collettività affinché possa diventare uno snodo culturale, sociale ed ambientale all'interno di un rinnovato sistema urbano.
Il concetto di riappropriazione così come inteso da Levebvre è alla base del processo di costruzione dell'idea del concorso. Un esperimento di riappropriazione, infatti, è stato promosso e attuato in occasione della premiazione del concorso di idee tenutasi a Marina del Cantone il 18 maggio 2018. In quell'occasione, Piazza delle Sierene, è stata "liberata" dalle automobili per l'intera giornata, così che la comunità locale potesse riappropriarsene. Anche questo gesto di resistenza, rientra in un quadro più generale di iniziative bottom-up, legate al senso di appartenenza al luogo, ai processi di attivazione sociale e all'acquisizione di consapevolezza rispetto alle risorse ambientali presenti in un contesto, premurandosi di tendere al conseguimento della promozione di usi compatibili con le esigenze del luogo, dei fruitori (residenti o turisti che siano) e dell'ambiente in sé (Esposito De Vita, Ragozino, Daldanise, 2014: 137).

Conclusioni

Il lavoro qui presentato ha l'obiettivo di interrogarsi sulla valenza del concorso di idee come occasione per innescare nuovi processi di riqualificazione urbana. Il concorso si identifica, infatti, come uno strumento capace di definire e delineare il framework delle varie esigenze, tanto locali quanto non locali, rendendo espliciti oltre ai bisogni e alle domande pubbliche che ci si propone di soddisfare (Karrer, 2003: 97), anche gli obiettivi che si intende raggiungere. Il processo di costruzione di questi framework, coincidente con quanto il bando è riuscito a smuovere in termini di competenze, interessi, ragionamenti, dinamiche semplici e complesse etc. fa sì che si possa identificare come un'occasione di riflessione collettiva sul futuro scenario di un contesto urbano specifico, delineandone alcuni possibili assetti dai quali poter costruire quello che è definito lo "scenario ideale" (Bianchi, 2010: 193). In questo modo il concorso diventa esso stesso lo strumento capace di innescare un movimento, un movimento a regia collettiva capace in un secondo momento di animare la comunità locale.
Inoltre, portare gruppi di studenti, anche non locali, a lavorare su di un micro-contesto urbano come quello della piazza, è voluto essere anche un tentativo di implementazione del principio hirschmaniano della "mano che nasconde" (Garofali, 2016: 21). Più sottilmente di quanto si potrebbe pensare, portare a ragionare attorno alla riqualificazione della piazza sguardi esterni non presenta, infatti, il solo vantaggio di poter trovare diverse soluzioni progettuali, ma anche quella di una reale ed inevitabile sottovalutazione di una serie di elementi locali che, proprio per il fatto di essere omessi, permettono di nascondere le asperità che si potrebbero incontrare inducendo così con maggior facilità all'azione. Una conoscenza approfondita del contesto potrebbe portare, infatti, ad una stringente valutazione delle difficoltà che l'implementazione del progetto potrebbe portare tanto dal punto di vista delle soluzioni progettuali e normative da adottare, quanto dal punto di vista dei vari interessi, particolari o generali, con i quali l'attuazione del progetto si troverebbe a doversi relazionare, che possono arrivare ad essere opposti gli uni agli altri. Il concorso è

quindi uno strumento di animazione territoriale che può riuscire nell'aprire un dibattito fin ora sotteso a logiche clientelari o politiche.
Anche per questo motivo abbiamo ritenuto il concorso di idee riservato agli studenti universitari un momento nel quale potessero giungere proposte inusuali capaci, in uno slancio di sana incoscienza, di proporre visioni alternative della piazza senza tener conto in maniera eccessivamente stringente degli elementi che, invece, avrebbe dovuto tener in conto un ipotetico tecnico incaricato del progetto. Ciò significa costruire una narrazione del territorio che, seppur ragionata e mediata, in qualche modo scardina una visione preconcetta dello spazio urbano e ne propone, invece, un'inedita reinterpretazione. Ad oggi, i risultati ottenuti sono ancora lungi dall'essere esaustivi, e andrà in futuro monitorato se il concorso sia effettivamente riuscito ad innescare le dinamiche ed i processi che gli attori coinvolti si erano prefissati.

Riferimenti bibliografici

Bianchi G., (2010). Progettare la qualità urbana di tutti i giorni. Roma: Orienta.

Esposito De Vita G., Ragozino S., Daldanise G., (2014). Diritto al mare a Napoli: accedere, conoscere, ricordare, condividere l'area marina protetta di Gaiola. *TRIA Territorio della ricerca su insediamenti e ambiente, 7*(2), 133-152.

Fareri P., (2000). A chi interessano le politiche urbane? in *Territorio, 13*, 49-58.

Garofali G., (2016). Albert Hirschman: la vita e il lascito di un maestro. In Garofali G., (a cura di), *I maestri dello sviluppo economico*. Milano: Franco Angeli.

Karrer F., (2003). Procedura concorsuale e qualità. In Dragotto M., Gargiulo C., (a cura di), *Aree dismesse e città. Esperienze di metodo, effetti di qualità.* Milano: Franco Angeli.

Levebvre H., (1973). *Dal rurale all'urbano.* Firenze: Guaraldi Editorie.

CONFINI MOVIMENTI LUOGHI
POLITICHE E PROGETTI PER CITTÀ E TERRITORI IN TRANSIZIONE
MIGLIOR PAPER
WORKSHOP 3.2 A
XXI CONFERENZA SIU

Ilôt d'Eau: un progetto collettivo attraverso l'acqua

Andrea Aragone
Latitude Platform for Urban Research and Design
Email: *a.aragone@latitude-platform.eu*

Marco Ranzato
Latitude Platform for Urban Research and Design
Université libre de Bruxelles, Faculté d'Architecture La Cambre-Horta
Metrolab.Brussels
Email: *m.ranzato@latitude-platform.eu*

Abstract
Bruxelles (Belgio), come molte città europee, ha recentemente messo al centro del proprio sviluppo la questione ambientale anche in reazione alle disfunzioni che provano la città ed i suoi abitanti. Tra tutte, l'inondazione diffusa è un problema ricorrente che da tempo interessa soprattutto le parti più basse della città corrispondenti alle valli alluvionali. Il 21% della Regione di Bruxelles Capitale è potenzialmente a rischio inondazione. Per tutta risposta, nel corso degli ultimi due decenni, diversi gruppi di cittadini e associazioni si sono costituiti contribuendo a divulgare uno sguardo critico sulle relazioni tra trasformazioni urbane ed il problema delle alluvioni e mettendo spesso al centro della discussione il ruolo dello spazio aperto per la gestione dell'acqua. In questo contesto, la ricerca *Ilôt d'Eau* – Isolato d'Acqua – è un progetto di co-design partecipativo che ha per obiettivo principale la riflessione congiunta su sistemi ambientali e questioni sociali. *Ilôt d'Eau* guarda alla possibilità di trattenere e riutilizzare l'acqua nell'ambito dell'isolato urbano favorendo la costituzione di collettivi di abitanti che si prendono cura della gestione della risorsa o di una sua parte. *Ilôt d'Eau* suggerisce come una nuova geografia di gestione condivisa dell'acqua sia possibile. Il processo di co-design alla base della ricerca ha dato luogo alla costituzione di diversi collettivi e ad alcuni progetti pilota tanto che il programma è oggetto di un nuovo finanziamento regionale. Ma soprattutto, i risultati fanno emergere con chiarezza l'opportunità di coadiuvare partecipazione e pianificazione al fine di realizzare concretamente un nuovo governo dell'acqua su scala regionale.

Parole chiave: participation, collaborative urban design, public policies

L'esperienza di Bruxelles: il Bacino Idrografico Solidale vs. la contrazione dello spazio dell'acqua

La Regione di Bruxelles Capitale è un territorio densamente urbanizzato con un'eterogeneità socio-economica, morfologica e ambientale molto complessa. Carola Hein (2004: IX) descrive Bruxelles come una città dove emerge il contrasto tra l'architettura delle grandi *corporate* e l'architettura vernacolare, tra gli attori istituzionali e la moltitudine di associazioni cittadine. Senza dubbio Bruxelles e la sua architettura riportano ancora chiari i tratti della città borghese europea sviluppata sotto gli impulsi della rivoluzione industriale. Per questi caratteri di città densa, eterogenea ed un tempo industrializzata, Bruxelles è un caso Europeo paradigmatico sul piano della gestione urbana dell'acqua (Ranzato, 2017). A Bruxelles come in molte altre città europee, durante il processo di industrializzazione del XIX secolo si registra un cambio di paradigma nel governo dell'acqua: le acque fognarie e meteoriche vengono convogliate in condotti sotterranei; i corsi d'acqua, nel caso di Bruxelles la Senne e i suoi tributari, vengono progressivamente canalizzati; le fonti sono direzionate direttamente nel sistema fognario; i numerosi specchi d'acqua e le paludi sono drenati per far spazio alla crescita immobiliare. Nel corso di pochi decenni, il paesaggio d'acqua che qualificava Bruxelles risulta pressoché totalmente scomparso (Deligne, 2005). Ma come

avviene rispetto al tessuto urbano, altrettanto rapidamente il paesaggio dell'acqua viene meno anche dall'immaginario collettivo.
Nonostante la crescita urbana di Bruxelles non abbia risparmiato lo spazio dell'acqua, oggi le parti basse della città, costruite sulle pianure alluvionali della Senne, devono far fronte a considerevoli problematiche idrauliche. Allagamenti, risalita della falda negli interrati ed umidità sono fenomeni frequenti.

Quando le precipitazioni sono intense il sistema fognario non riesce a sopportare le consistenti quantità d'acqua drenate provocando allagamenti diffusi (De Bondt, Claeys, 2010). Recenti studi (Ranzato, 2017a) hanno evidenziato che il 21% della regione è potenzialmente a rischio inondazione (Figura 1).
Già sul finire degli anni 90, la gestione centralizzata, invisibile, monopolistica, tecnico-scientifica dell'acqua che nel corso di un secolo si era imposta rivoluzionando l'intero ciclo della risorsa veniva ampiamente contestata. Quando la municipalità di Ixelles, una delle 19 municipalità della Regione di Bruxelles Capitale, al fine di fronteggiare le frequenti inondazioni che colpivano gli abitanti della zona, decise di costruire un grande bacino di stoccaggio per le acque meteoriche (33.000 m^3) posizionato sotto Place Flagey, una delle principali piazze di Bruxelles, un gruppo di cittadini coadiuvati da tecnici e accademici locali reagisce alla costruzione di questa grande infrastruttura rivendicando il diritto ad un approccio meno impattante e promuovendo una visione della risorsa alternativa alla riduzione dell'acqua a un mero elemento tecnico (Nalpas, 2015). Sebbene il bacino sia stato in seguito costruito, l'attivismo degli abitanti – e degli esperti e degli accademici che si sono aggiunti – non è stato vano. A partire dalla contestazione, diverse iniziative sono nate, tutte volte a mettere in discussione l'approccio tecnico-scientifico nella gestione dell'acqua, a promuovere soluzioni alternative al sistema centralizzato/sotterraneo e a reclamare la ri-politicizzazione della questione della risorsa.

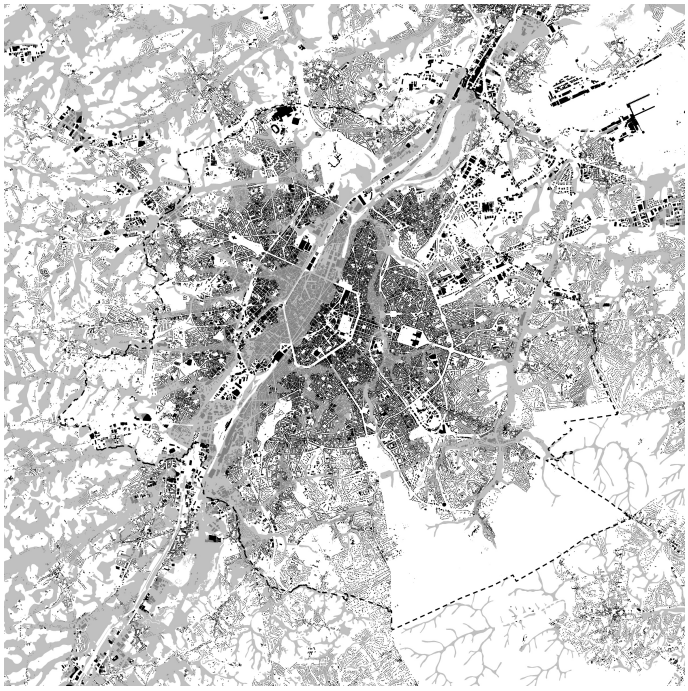


Figura 1 | Area a rischio inondazione (grigio) e spazio costruito (nero) nella Regione di Bruxelles Capitale (linea tratteggiata nera).
Fonte: Latitude Platform for Urban Research and Design.

Bassin Versant Solidaire o Bacino Idrografico Solidale è forse il concetto più innovativo proposto delle iniziative di abitanti e associazioni. Secondo Nalpas (2015), un rappresentante dell'associazione *Etats Généraux de l'Eau à Bruxelles* (EGEB) che ha sviluppato ed opera per promuovere il concetto, la geografia del bacino idrografico deve tornare a guidare la gestione dell'acqua. La geografia del bacino idrografico è anche una geografia abitata, umana, e pertanto la solidarietà tra chi abita a monte e chi a valle si pone al centro del governo dell'acqua. Pertanto, secondo il *Bassin Versant Solidaire*, le acque meteoriche sono una risorsa anziché un potenziale pericolo. Il Bacino Idrografico Solidale è un concetto impiegabile anche in altri ambiti territoriali. A Bruxelles ha però un valore simbolico e politico considerevole. Nel corso della storia non solo recente, le differenze tra parti alte e basse della città, tra 'collina' e fondo valle hanno contribuito a marcare la geografia sociale della città. Ancora oggi, le parti basse di Bruxelles registrano

notevoli problematiche ambientali e socio-economiche: allagamenti, uno stock di edifici vetusto e in alcuni casi abbandonato per effetto della deindustrializzazione, inquinamento dei suoli ma anche alti tassi di disoccupazione, una concentrazione di popolazione a basso reddito e immigrazione. Al contrario, le zone situate nelle parti alte presentano sovente minori rischi dal punto di vista idraulico ed una popolazione con redditi più elevati. Ciò che risulta è una visibile polarizzazione sociale aderente alla fisiografia della città.

In un tale contesto, il *Bassin Versant Solidaire* considera che invece l'acqua, nel suo deflusso, attraversa ed "unisce" ciò che sta a monte con ciò che sta a valle. Il Bacino Versante Solidale guarda tanto alle questioni ambientali quanto a quelle umane. Esso spera nella propria implementazione passando necessariamente per l'attivazione di processi di partecipazione che mettendo in discussione la gestione odierna dell'acqua realizzano un governo condiviso e diffuso della risorsa. Il processo di co-design *Ilôt d'Eau* messo a punto al fine di implementare dispositivi per la raccolta e il riuso dell'acqua piovana in due isolati urbani a sud di Bruxelles, rileva chiaramente come, sebbene efficace, il processo partecipativo non possa concludersi in casi isolati. Al fine di influenzare concretamente dinamiche di rigenerazione urbana che includano una gestione integrata dell'acqua, i processi di partecipazione predisposti con l'intento di innescare un governo allargato della risorsa debbono necessariamente divenire parte costitutiva delle politiche di pianificazione alla scala regionale.

Partecipazione e politiche di pianificazione a Bruxelles: continuità o rottura?

A Bruxelles, la partecipazione dei cittadini ha una lunga tradizione. La diffusa attenzione per le trasformazioni urbane si manifesta soprattutto con la *Bruxellisation*, ovvero il processo di sostituzione che nella seconda metà del XX secolo, e negli anni 60 e 70 in particolare, interessa estesi brani della città a favore di progetti immobiliari e di grandi infrastrutture per la mobilità e a detrimento della popolazione insediata (Guérin et al., 2007). Se le prime organizzazioni di resistenza nascevano a difesa dell'identità di Bruxelles *vis à vis* alle trasformazioni urbane avviate con l'esposizione internazionale del 1958, più tardi, saranno le questioni ambientali a divenire oggetto di contestazione.

L'eredità di questa fase di contestazioni e partecipazione dei cittadini è rintracciabile negli strumenti odierni di pianificazione della Regione di Bruxelles Capitale (Noël, 2009). Il *Contrat de Quartier* – Contratto di Quartiere – è per esempio uno strumento di pianificazione introdotto dalla Regione negli anni 90 e che presuppone la collaborazione tra abitanti e istituzioni. Si tratta di un piano d'azione quinquennale per rinforzare e riqualificare le zone della città che presentano marcate vulnerabilità socio-economiche e ambientali. È su questi termini che viene definita l'area di pertinenza del contratto di quartiere. Il *Contrat de Quartier* è un' iniziativa della Regione e di una municipalità – tra le 19 presenti nella Regione di Bruxelles Capitale – e coinvolge sia abitanti che associazioni locali. I primi contratti di quartiere sono stati avviati nel 1994 con l'intento di attuare delle azioni per riqualificare lo spazio pubblico, per rispondere alla domanda di alloggi sociali e di infrastrutture, per supportare le attività economiche e rinforzare l'identità sociale. Dal 2010, i *Contrats de Quartier* sono divenuti *Contrats de Quartier Durable* (CQD) – Contratto di Quartiere Sostenibile. L'obiettivo è operare la rigenerazione urbana ponendo l'accento sulle questioni ambientali: gestione dei rifiuti, gestione dell'acqua, valorizzazione della biodiversità e creazione di spazi verdi (Degros, De Cleene, 2014: 10). Il processo del CQD è suddiviso in tre fasi principali: stesura del piano operazionale, sviluppo dei programmi socio-economici partecipativi e realizzazione dei progetti. È durante le prime due fasi, soprattutto la seconda, che abitanti e attori locali sono fortemente coinvolti. La prima parte di stesura del piano è principalmente consultiva. Nella seconda, abitanti e associazioni sono chiamati attivamente a proporre progetti che, attraverso azioni condivise, guardano a rafforzare coesione sociale e a valorizzare il potenziale ambientale del quartiere.

Con i CQD, la partecipazione dei cittadini assume un ruolo decisivo. Accrescendo la collaborazione tra residenti, tecnici e istituzioni, i progetti socio-economici sono talvolta in grado di realizzare uno spazio di deliberazione allargato (Berger, 2018). Al contempo, si può registrare una certa scollatura tra la seconda e terza fase del piano, ovvero tra la generazione di iniziative di partecipazione e l'atto della costruzione. Peraltro, il CQD presenta un limite nel quadro logico e spaziale. Il perimetro rigido che lo definisce esclude spesso la possibilità di lavorare sui bordi e sulle transizioni tra quartiere e quartiere. Per fronteggiare il rischio di una pianificazione frammentata del territorio, la regione ha recentemente approvato il *Plan Guide* (2013) un piano che introduce i Contratti di Rigenerazione Urbana – *Contrat de Rénovation Urbaine* (CRU), un nuovo strumento di pianificazione intercomunale orientato soprattutto alla connettività tra i quartieri. La fase di sperimentazione attuata nel 2016 però sta dimostrando che nei CRU la partecipazione dei cittadini è limitata (Berger, 2018) e ciò si deve al fatto che non c'è ancora un protocollo chiaro delle azioni partecipative come invece è nel caso dei CQD.

Il processo di co-design Ilôt d'Eau

Ilôt d'Eau è un progetto coordinato dalla no-profit Latitude Platform che rientra nei programmi socio-economici del *Contrat de Quartier Durable Abbaye*, un contratto di quartiere che interessa la parte centrale di Forest, una delle 19 municipalità della Regione di Bruxelles Capitale. *Ilôt d'Eau* è parte di *Chemins solidaires de l'eau* – I sentieri solidali dell'acqua – un programma che integra tre progetti principali: *Balade Verte et Bleue*, coordinato da EGEB e Stop Inondations Saint-Denis, un gruppo di abitanti del quartiere con particolare attenzione alle dinamiche dell'acqua; *Nouvelles Rivières Urbaines*, diretto da Arkipel, un ufficio di architettura locale*; Ilôt d'Eau*, condotto da Latitude Platform.

Tra giugno 2015 e dicembre 2017, *Ilôt d'Eau* ha interessato una molteplicità di istituzioni e partner come le due università di Bruxelles, la Facoltà di architettura La Cambre-Horta della Université Libre de Bruxelles e il dipartimento Cosmopolis della Vrije Universiteit Brussel ed i loro studenti, EGEB, l'impresa sociale di costruzione Casablanco, varie associazioni locali, la municipalità di Forest e numerosi abitanti del quartiere. Come altri processi di co-design (si veda ad esempio Manzini, 2015), lo sviluppo di *Ilôt d'Eau* è stato molto articolato e dinamico. L'obiettivo posto dal team di designer era quello di testare l'interesse degli abitanti ad implementare dispositivi collettivi di stoccaggio e riuso dell'acqua nello spazio privato delle abitazioni. Ma evidentemente, per il team responsabile, *Ilôt d'Eau* è stato anche l'occasione per mettere in questione il ruolo del progettista. Come Manzini, Rizzo (2011) hanno spiegato, il ruolo del designer oggi può essere esteso a molteplici tipi di azioni che si allontanano dal progetto definito come disegno dello spazio. Lo stesso designer si trova a mediare tra le differenti parti ed a processare le idee e le proposte dei partecipanti attraverso azioni diversificate. Il design diventa «un'attività creativa e proattiva» (Manzini, Rizzo, 2011: 201). Di conseguenza chi dirige "innesca" le attività di design, promuovendo, sostenendo e dirigendo il processo (*Ibidem*). Ciò non equivale a negare la sensibilità del designer, ma piuttosto, in maniera creativa, a veicolarla verso la messa a punto di diversi strumenti e strategie per il co-design.

Durante i due anni di progetto, Latitude Platform, in collaborazione con i diversi partner, ha organizzato 4 atelier nei quali si è concentrato il lavoro partecipativo che ha coinvolto abitanti, studenti e progettisti. Dopo uno studio preliminare sulla tipologia degli isolati di Bruxelles (*atelier 0*), si è deciso di concentrare il lavoro su due tipi di isolati, un isolato aperto con un parco pubblico ed uno chiuso, anche in considerazione dei contatti già stabiliti con i loro abitanti. Durante l'*atelier 1*, durato una settimana, alcuni abitanti dei due isolati assieme a studenti, architetti, urbanisti, ricercatori delle due università e diversi esperti hanno sviluppato una visione d'insieme della gestione dell'acqua che tiene conto del rapporto di interdipendenza tra il blocco urbano ed il quartiere (Figura 2).

Figura 2 | Atelier 1, sessione di co-design per la produzione di una visione comune del quartiere rispetto alle questioni dell'acqua Fonte: Latitude Platform for Urban Research and Design e Ivone Martinez Feria.

L'atelier 1 è stato per gli abitanti l'occasione per condividere problemi e intenti ed ha favorito la formazione di tre collettivi di residenti con i quali si è poi sviluppato il lavoro nei due anni a seguire. Nel secondo atelier (*atelier 2*), progettisti, studenti e gli altri attori coinvolti, hanno analizzato il sistema socio-tecnico dell'acqua ponendo l'attenzione a come questa risorsa si muove e viene usata a livello dell'abitazione e ai conseguenti reali bisogni dei residenti. In queste fasi, il lavoro del designer si è focalizzato sul rendere visibili le soluzioni per trattenere e riusare l'acqua verificandone continuamente i risultati sulle relazioni casa-isolato-quartiere. L'*atelier 3* non ha visto il coinvolgimento degli studenti ed è stato sviluppato attraverso un approccio più tecnico approfondendo e discutendo dettagli e costi dei progetti con i tre collettivi attraverso sessioni di lavoro specifiche. In questa fase il designer ha svolto un ruolo di mediatore tra collettivi e municipalità necessario per verificare le possibilità di connessione tra dispositivi collettivi e sistema pubblico di drenaggio e dunque garantire l'evacuazione delle acque meteoriche in eccesso. In questa fase, l'affinamento dei progetti ha consentito di comprendere in che termini i dispositivi previsti potevano rientrare nei finanziamenti regionali e municipali, un aspetto fondamentale per garantire ai collettivi il supporto finanziario necessario alla finalizzazione del progetto. In alcuni casi, a chiusura dell'atelier 3, il progetto continua ad evolvere anche ad iniziativa degli abitanti, questo a riprova di come il processo partecipativo possa essere realmente aperto e orizzontale. Il quarto e conclusivo atelier, *atelier 4*, è stato dedicato alla materializzazione dei progetti. Nel processo di co-costruzione oltre al team di designers sono stati coinvolti studenti, l'impresa sociale di costruzione Casablanco e gli abitanti stessi.
Durante questa sessione di lavoro, in alcuni casi, i progetti sono stati modificati in corso d'opera e ripensati dagli attori coinvolti nella costruzione.

Per un nuovo paradigma nella pianificazione?
Solamene due dei quattro progetti sviluppati nel processo di co-design *Ilôt d'Eau* hanno visto la realizzazione. Nel primo caso, quello dell'isolato aperto chiamato convenzionalmente *Ilôt Abbaye* per il fatto che il retro della cortina di case interessate affaccia sui giardini del parco pubblico di una abazia oggi di proprietà comunale, il progetto si è concretizzato nello spazio privato dove è stato costruito un sistema di raccolta dell'acqua piovana condiviso tra due abitazioni. L'acqua stoccata viene usata a fini domestici (vasi sanitari) e per innaffiare i giardini. L'elemento simbolico e chiave del progetto è l'installazione di una cisterna che trattiene e rallenta il flusso dell'acqua piovana (Figura 3). La cisterna posta sul muro che divide i terrazzi delle due abitazioni, raccoglie l'acqua dai tetti e la distribuisce lentamente alle due parcelle, rispettivamente ad una cisterna collocata in cantina e verso una cisterna gonfiabile posizionata in giardino.
Il secondo progetto realizzato è quello dell'isolato chiuso lungo *Rue du Dries* dove i dispositivi hanno interessato il diaframma tra spazio pubblico e privato. Una parte della pavimentazione del marciapiede è stata rimossa e sostituta da delle piantumazioni che seguono il profilo delle facciate delle abitazioni. La prima versione di progetto durante il primo atelier prevedeva anche un sistema collettivo di raccolta dell'acqua piovana all'interno del blocco urbano ma al termine del terzo atelier, per mancanza di sovvenzioni da parte del comune, si è scelto assieme al collettivo ed al comune di realizzare solamente il dispositivo lungo strada sviluppando una soluzione più simbolica, efficace ed economica sullo spazio pubblico ma che potesse essere gestita dagli abitanti. Da notare è che durante l'atelier 4 ovvero l'azione di co-costruzione, il collettivo inizialmente composto da tre sole famiglie si allarga vedendo l'adesione di altri sei partecipanti – e delle loro abitazioni – al progetto di piantumazione lungo le facciate.
Il terzo collettivo, sempre nel blocco aperto che affaccia sul parco dell'abazia ha invece fatto un passo indietro già prima dell'atelier 3. Questo indietreggiamento si deve al fatto che il progetto previsto sarebbe stato possibile solo nel caso in cui la municipalità avesse concesso di scaricare le acque meteoriche in eccesso dal sistema collettivo al parco dell'abazia adiacente ai loro lotti. Oltre al fattore tecnico e di mediazione tra comune e abitanti, anche l'aspetto economico ha pesato sul fallimento del progetto.
In generale, per tutti i progetti, l'accesso ai finanziamenti pubblici ha riscontrato complicazioni e non ha avuto successo comportando nel migliore dei casi la revisione dei contenuti del progetto ma anche il rifiuto di alcuni collettivi di proseguire nel processo di co-design. Il coinvolgimento altalenante dei funzionari pubblici nel processo, nonché una certa inflessibilità, emersa per esempio rispetto all'impossibilità di adattare i propri dispositivi di incentivazione alle iniziative collettive di gestione dell'acqua di *Ilot d'Eau*, hanno avuto un peso sostanziale sulla riuscita complessiva del progetto.

Figura 3 | Cisterna collettiva di temporizzazione dell'acqua piovana, realizzata da Latitude Platform e gli abitanti dell' *Ilôt Abbaye*. Fonte: Latitude Platform for Urban Research and Design, foto di Bruno Dias Ventura.

Come rendere concrete allora le parole di De Carlo (1970: 6) che già negli anni 70 segnalava la necessità di ridurre le barriere tra chi fa e chi usa di modo «che il fare e l'usare diventino due diversi momenti di un unico processo di progettazione»? L'esperienza di co-design *Ilôt d'Eau* è la prova che, per il progettista, esiste la possibilità di contribuire allo sviluppo di assemblaggi umani che creativamente partecipano alla formulazione e implementazione di risposte alle questioni ambientali, e a quella delle inondazioni in particolare. Ma in *Ilôt d'Eau* il progettista ha ritagliato per sé il ruolo di intermediario (Moss, 2011), ha messo a disposizione la propria competenza per formulare una processo partecipativo aperto e dinamico dove ogni partecipante – e non solo il progettista – sviluppa una moltitudine di iniziative di design che portano alla definizione del progetto conclusivo (Manzini, Rizzo, 2011: 213).

Ilôt d'Eau evidenzia come sia necessario dare risposte a nuove forme di collettività che si prendono cura di questioni che prima erano puramente tecniche. Se davvero aperto alla complessità, il design può fungere da medium e alimentare la discussione tra le parti in gioco, abitanti, tecnici ed istituzioni. Esso può prestarsi ad aprire lo "spazio decisionale" e favorire la deliberazione. Come Mitrasinovic (2016) ci ricorda, attraverso il design si può lavorare tra gli attori rafforzando i processi partecipativi e favorendo la costruzione di infrastrutture sociali resilienti volte ad aumentare l'inclusione sociale. Per agire in questa direzione, a Bruxelles – come forse altrove -, un cambio di scala sembra necessario affinché le esperienze partecipative non rimangano delle azioni isolate ed i loro effetti delle mere operazioni estetiche. I dispositivi implementati durante *Ilôt d'Eau* sono dei progetti pilota che hanno un impatto ancora minimo sulle dinamiche legate al complesso delle acque meteoriche che interessano la città. Ma nonostante l'impatto sull'idraulica sia quasi irrilevante, se i progetti implementati fossero riprodotti su scala regionale potrebbero avere un peso sul bilancio dell'acqua complessivo e costituire una risposta concreta alle problematiche idrauliche (Ranzato et al., 2018). L'ambizione è che questi due progetti fungano da volano per i processi di co-produzione a venire. Se a Bruxelles il quartiere è centrale quanto a identità e senso della collettività, il *Bassin Versant Solidaire* sembra essere un livello territoriale di riferimento complementare per lavorare su un perimetro più allargato e trasversale del quartiere stesso e tenere dunque assieme questioni sociali e ambientali.

Riferimenti bibliografici

Berger M. (2018), *Operational Aesthetics* [esposizione], Civa.Brussels, Bruxelles, 2 Febbraio 2018-15 Aprile 2018.

De Bondt K., Claeys P. (2010), *Capacités naturelles d'absorption de l'eau de pluie par les sols en Région de Bruxelles-Capitale: Etude des facteurs topographiques et hydrogéologiques liés au risque d'inondation et délimitation de zones d'action pour une gestion du risque d'inondation en adéquation avec l'environnement hydrogéologique, à Forest*, Brussels Environment, Bruxelles.

De Carlo G. (1970), "Il pubblico dell'architettura", in *Parametro*, n.5, pp. 4-12.

Deligne C. (2005), *Bruxelles sortie des eaux: les relations entre la ville et ses cours d'eau du moyen âge à nos jours*, Musées de la Ville de Bruxelles, Bruxelles.

Degros A., De Cleene M. (2014), *Brussels, [Re]descovering its Spaces. Public Spaces in the Sustainable Neighbourhood Contracts*, Arlette Verkruyssen, Bruxelles.

Guérin A., Maufroy L., Raynaud F. (2007), *Bruxelles Change...! 10 ans de politique de la ville en Région de Bruxelles-Capitale.*

Hein C. (2004), *The capital of Europe: architecture and urban planning for the European Union*, Greenwood Publishing Group, Westport.

Manzini E., Rizzo F. (2011), "Small projects/large changes: Participatory design as an open participated process.", in *CoDesign: International Journal of CoCreation in Design and the Arts.* 7.3-4, pp. 199-215.

Manzini E. (2015), *Design, When Everybody Designs*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Mitrasinovic M. (2016), "Cuncurrent Urbanities: Design, Civil Society, and Infrastructures of Inclusion" in Mitrasinovic M. (ed.), *Concurrent Urbanities: Designing Infrastructures of Inclusion*, Routledge, New York, London, pp. 179-203.

Moss, T. (2011), "Intermediaries and the Governance of Urban Infrastructures in Transition", in Guy, S. Marvin, S., Medd, W. and Moss, T., (eds.) *Shaping Urban Infrastructures. Intermediaries and the Governance of Socio-Technical Networks*, London: Routledge, 17–35.

Nalpas D. (2015), "Cahier 1. Introduction générale", in Nalpas D., Bastin M., (eds.) *Actes d'une naissance annoncée. Versant solidaire de Forest*, pp. 1-20.

Noël F. (2009), "La politique de revitalisation des quartiers : à la croisée de l'action urbanistique et sociale", in Dejemeppe P., Mouchart C., Piersotte C., Raynaud F, Van de Putte D. (eds.), *Bruxelles [dans] 20 ans*, Agence de Développement Territorial, Bruxelles, pp. 189-207.

Ranzato, M. (2017), "Brussels Urban-Waterscape", in Ranzato, M. (ed.) *Water vs. Urban Scape*. Berlin: Jovis, pp. 149-183.

Ranzato M. (2017a), *Ilôt d'Eau: What design for mediation*? [presentazione], Parsons, New York, 21 Novembre 2017.

Ranzato, M., Vanin, F., Aragone, A. et al. (2018), *Every Space Counts – Brussels Urban Landscape Biennial 2018 'Rising Waters: Shaping Our Gardens, Streets and Valleys'*, Architecture Workroom Brussels, Bureau Bas Smets, JNC International, Latitude Platform, Taktyk – Bozar, Bruxelles.

Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree produttive d'interfaccia tra Mestre e Marghera? Evoluzione dell'impresa e del lavoro

Valentina Bonello
Università Ca' Foscari Venezia
Dipartimento di Studi Umanistici
Email: *valentina.bonello@unive.it*

Giulio Pedrini
Università di Padova
Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali
Email: *giulio.pedrini@unipd.it*

Francesca Gambarotto
Università di Padova
Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali
Email: *francesca.gambarotto@unipd.it*

Abstract
Partendo dalla ricostruzione di come il lavoro nella grande industria abbia connotato significativamente la parabola storica di Porto Marghera, il paper discute le transizioni lavorative e la composizione settoriale dell'economia veneziana e dell'area di Marghera al fine di individuare alcuni ambiti di potenziale interesse per un percorso di sviluppo del sistema locale che parta dall'area di Marghera e da alcune attività specifiche, in particolare i servizi innovativi destinati alle imprese. La rappresentazione fornita si offre spunti di discussione sulle possibili prospettive di rigenerazione economica e sociale dell'area di Marghera secondo un approccio *place-based* che aggiorni e ripensi la tradizionale narrativa associata alle imprese e al lavoro operanti nell'area in modo da recepire e valorizzare le sostanziali trasformazioni avvenute nell'ultimo quindicennio.

Parole chiave: urban regeneration, local development, knowledge

1 | Introduzione

Il lavoro nella grande industria ha connotato significativamente la parabola storica della Venezia di terraferma e di Porto Marghera in particolare (Barbiani, Sarto, 2007). Considerata in una cornice evenemenziale, la dismissione ha portato con sé la percezione di una scomparsa quasi totale del lavoro da queste aree. Tuttavia, se considerata nell'ottica di un processo complesso, la "fine" del lavoro industriale a Porto Marghera comprende elementi eterogenei, indicativi di altrettante differenti culture del lavoro; considerare le forme del lavoro nella loro evoluzione e secondo aspetti emergenti permette di aprire a prospettive di analisi che possono comprendere anche ambiti territoriali più ampi. Nella storia di Porto Marghera, l'anno 1965 può essere considerato il *turning point* della lunga parabola industriale in virtù dei circa 34.000 lavoratori allora occupati: il picco massimo di occupazione mai raggiunto destinato da lì in poi a decrescere costantemente. Questo dato, in prospettiva storica, è la chiara espressione di una Porto Marghera "grand'industriale" (Barizza, Resini, 2004) ormai scomparsa, mentre diviene in certa retorica pubblica e politica punto di riferimento cui aspirare per un ritorno ad un ruolo di primo piano di Porto Marghera nell'economia regionale e nazionale. Oggi nelle aziende del Porto di Marghera sono impiegati circa 11.000 addetti: ciò segna una differenza evidente tra la vecchia Porto Marghera e l'attuale. Per rendere tale differenza significativa sotto un profilo conoscitivo e comprendere come il territorio di Marghera sia ancora oggi luogo di profonde trasformazioni sociali, economiche e territoriali, è opportuno esaminare le dinamiche che negli anni hanno portato ad un cambiamento nei profili settoriali della produzione, con una evidente transizione dai settori classici della manifattura verso i servizi, la logistica e il terziario avanzato; ad una differente strutturazione e divisione della forza lavoro, attraverso fuoriuscite pilotate e il contemporaneo emergere di una richiesta di nuovi profili professionali; nonché del modo in cui queste dinamiche hanno interagito con la più ampia cornice territoriale al di là del solo contesto

urbano di Venezia. Se si guarda in particolare al cambiamento strutturale intervenuto sotto il profilo settoriale e occupazionale emergono alcuni utili spunti di riflessione, sia rispetto alla capacità del sistema di evolvere verso traiettorie di sviluppo in linea con le moderne economie urbane. In questo quadro di riferimento, l'area di Porto Marghera ha conosciuto una decisa transizione verso il settore del terziario avanzato, e in particolare verso i cosiddetti Knowledge Intensive Business Services (KIBS) la cui produttività è suscettibile di essere influenzata dalla combinazione tra prossimità geografica intra-settoriale e accessibilità al lavoro qualificato (Muller e Doloreux, 2007; Antonietti e Cainelli, 2012) e possono pertanto beneficiare dalla loro localizzazione in un'area quale quella di Porto Marghera, con particolare alla zona di interfaccia con il quartiere di Mestre. Tale evoluzione si accompagna tuttavia a una rarefazione delle professionalità e delle competenze associate alla manifattura tradizionale, sia in relazione al rischio di dispersione delle competenze e delle professionalità sviluppatesi nei siti manifatturieri fino ai primi anni 2000. Il presente contributo fornisce una rappresentazione di breve e lungo periodo dell'evoluzione settoriale e professionale dell'area di Marghera in una logica *place-based* che, partendo da una rilettura critica sulla storia del lavoro riferita al contesto territoriale ne rappresenta le prospettive di rigenerazione economica e sociale orientata all'innovazione e al cambiamento, evidenziando al contempo il duplice processo di fuoriuscita delle vecchie professioni verso le aree extraurbane e la relativa diffusione di nuovi lavori e competenze associate ai settori del terziario avanzato.

2 | Profili settoriali: come cambiano le produzioni a Porto Marghera?

Settori in ridimensionamento/settori emergenti

Un confronto tra i dati del 1965, quelli della metà degli anni Novanta e dei primi anni Duemila permette di cogliere i profondi cambiamenti avvenuti nei profili settoriali delle aziende presenti a Porto Marghera.
Se confrontiamo i dati sui profili settoriali del 1965 e del 2002 possiamo notare che il numero di imprese a Porto Marghera aumenta (da 229 a 301). Gli andamenti nel numero di imprese segnano un chiaro passaggio dalla polarizzazione nei settori della chimica, della meccanica e petrolifero all'emergere del settore della logistica e dei servizi. Nell'arco di circa 35 anni le aziende della chimica passano da 23 (10% del totale) a 14 (4,5%), le aziende meccaniche da 57 (14,9%) a 51(16,3%), mentre nel settore petrolifero si passa da 23 (10%) a 14 (4,8%). Assistiamo dunque ad un quasi dimezzamento delle attività nei settori "classici" delle produzioni di Porto Marghera. in controtendenza invece le aziende impegnate nei servizi e nella logistica che passano dalle 72 del 1965 (31,4%) alle 201 nel 2002 (64%)[1], raddoppiando quindi la presenza nell'area portuale. In anni più recenti si consolida il ruolo delle attività del settore terziario e si restringe ulteriormente quello delle attività manifatturiere. Una prima evidenza circa l'attuale numero e la dimensione delle imprese attive nell'area, nonché della loro composizione settoriale, è desumibile dalle risultanze dell'ultima indagine conoscitiva condotta dall'Osservatorio Porto Marghera nel triennio 2012-2014 (Osservatorio Porto Marghera, 2013, 2014, 2015). Nel 2014 l'Osservatorio Porto Marghera ha censito 780 imprese che impiegavano nel complesso 10.060 addetti, riscontrando un calo degli occupati del 10,63% rispetto al 2012 e del 9,51% rispetto al 2013. Si tratta di una diminuzione sensibile, pari a quattro volte quella registrata nella Regione Veneto e a cinque volte quella misurata nella Città Metropolitana di Venezia (Figura 1). Tanto meno Marghera ha beneficiato della performance relativamente positiva del sistema locale del lavoro veneziano nel periodo 2012-2014 (ISTAT, 2015).

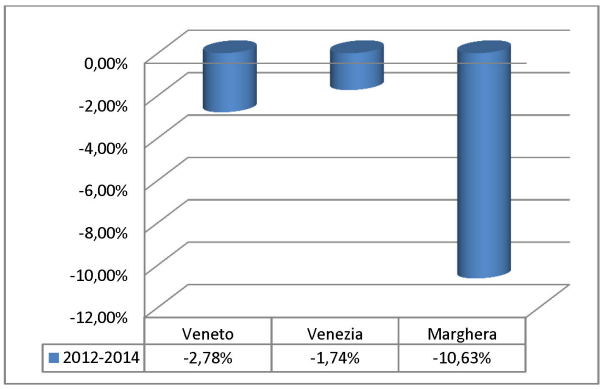


Figura 1 | Variazione del numero degli addetti – Anni 2012-2014 – Veneto/Città Metropolitana di Venezia/Porto Marghera.
Fonti: ISTAT - Statistiche sulle attività delle imprese e Comune di Venezia - Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015).

[1] Dati elaborazione COSES 2003 su dati Ente Zona Industriale (COSES 2004a; 2004b).

Marghera, in particolare, riporta un calo del 12,71% nel comparto manifatturiero e addirittura del 46,03% nell'industria delle costruzioni (Figura 2). Il maggior peso relativo della manifattura, sebbene in calo rispetto al passato, e il suo andamento negativo si riflettono in una performance occupazionale complessivamente insoddisfacente. A questo si aggiunge la dinamica occupazionale sensibilmente negativa che ha contraddistinto anche i macro-settori delle utilities (-10,40%), del commercio (-30,97%) e degli "Altri servizi" (-33,14%). Il solo ambito settoriale in cui l'area di Marghera ha registrato un incremento degli occupati, è quello del terziario avanzato (parzialmente assimilabile ai c.d. "KIBS") e dei servizi alle imprese (+4,94% a fronte di un incremento dello 0,25% nella Città Metropolitana di Venezia). Il macro-comparto dei KIBS mostra altresì un'ottima performance sotto il profilo della competitività relativa, se comparato agli altri sistemi locali a vocazione portuale del Nord Italia mediante un'analisi shift-and-share (v. Appendice, tabella A.I).

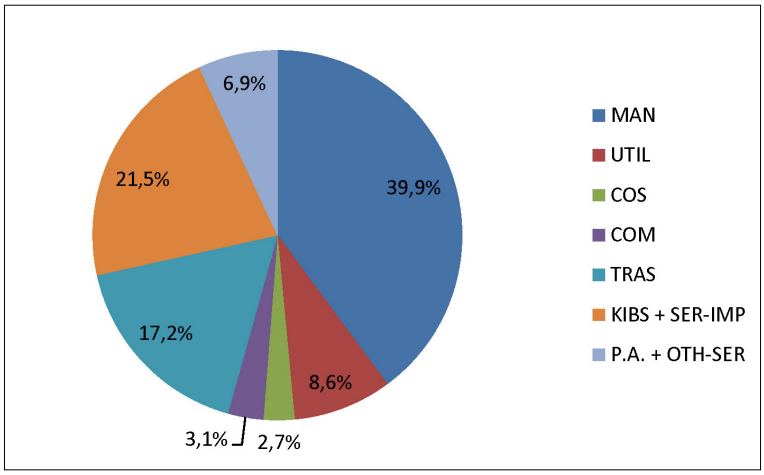
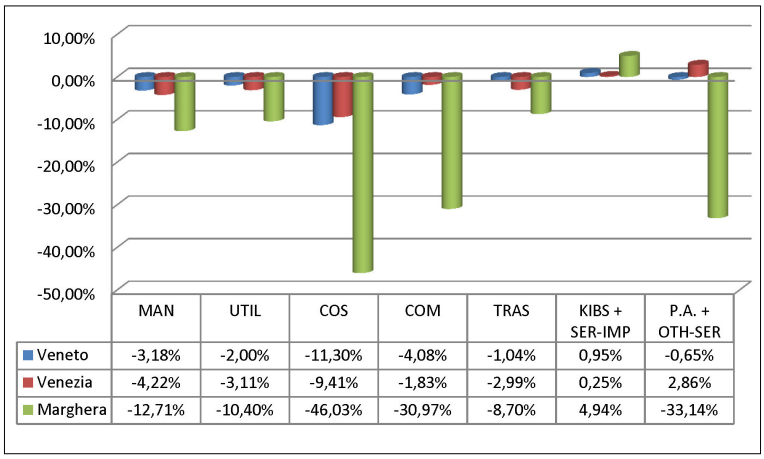


Figura 2 | Variazione del numero degli addetti nel settore privato per macro-settori – Anni 2012-2014 –Veneto /Città Metropolitana di Venezia/ Porto Marghera. Fonti: ISTAT - Statistiche sulle attività delle imprese e Comune di Venezia - Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015).

Nel complesso, oltre al già citato ruolo prevalente, ma in declino, della manifattura, il contributo degli altri comparti alla domanda di lavoro dell'area di Marghera è maggiormente significativo (superiore al 10%) proprio nel caso del terziario avanzato e dei servizi alle imprese, il cui peso relativo sull'economia di Marghera è passato dal 17,9% del 2012 al 21,5% del 2014,nonché nel macro-settore dei trasporti e della logistica (17,2%), associato alle attività portuali e di movimentazione merci (Figura 3). I settori della manifattura, delle utilities e della logistica sono anche quelli in cui l'area di Marghera presenta una persistente specializzazione rispetto agli altri sistemi locali del Nord Italia con caratteristiche comparabili (V. Appendice, tabella A.II).



	MAN	UTIL	COS	COM	TRAS	KIBS + SER-IMP	P.A. + OTH-SER
Veneto	-3,18%	-2,00%	-11,30%	-4,08%	-1,04%	0,95%	-0,65%
Venezia	-4,22%	-3,11%	-9,41%	-1,83%	-2,99%	0,25%	2,86%
Marghera	-12,71%	-10,40%	-46,03%	-30,97%	-8,70%	4,94%	-33,14%

Figura 3 | Distribuzione addetti per macro-settore - Anno 2014 – Porto Marghera.
Fonti: ISTAT - Statistiche sulle attività delle imprese e Comune di Venezia - Osservatorio Porto Marghera (2015).

3 | Profili dimensionali: dalla grande industria alla piccola e media impresa

Una variazione significativa è rilevabile anche dal punto di vista delle dimensioni d'impresa. Nella fase discendente della parabola industriale (1965-2004) le grandi aziende con più di 500 addetti si riducono notevolmente, passando da 15 a 3, mentre è rilevabile un considerevole aumento delle PMI (0-50 addetti) che passano da 185 a 258 (COSES 2004b) fino a coprire circa il 94% delle aziende insediate nel 2014, con una significativa presenza di aziende con meno di 15 addetti (osservatorio Porto Marghera 2014). Le imprese con più di 500 addetti occupavano invece il 9,84% degli addetti, mentre le imprese della classe 251-500 addetti rappresentavano una quota sostanzialmente analoga, pari al 9,85% degli occupati. Per effetto di tale evoluzione il numero medio di addetti per impresa si è ridotto fino a 12,9 dipendenti nel 2014, corrispondenti a una taglia "tipica" d'impresa notevolmente ridotta rispetto ai decenni precedenti.

La diminuzione del numero di grandi aziende e il calo degli addetti nelle aziende di Porto Marghera specialmente nei settori classici (chimica, petrolifero e metallurgia) è legata a differenti fattori che nel corso di tre decenni concorrono a ridimensionare e a strutturare in maniera differente la forza lavoro. I numerosi riassetti societari tramite vendita e frazionamento di grandi aziende (specie le partecipate dallo stato), il conseguente scorporo o la chiusura di alcuni cicli produttivi precedentemente integrati hanno comportato un costante ridimensionamento degli addetti nei singoli settori. Allo stesso modo il pur parziale adeguamento tecnologico (prevalentemente finalizzato alla sicurezza) e l'automazione di alcuni cicli, hanno implicato la minor necessità di manodopera impiegata nella gestione diretta degli impianti; nei settori classici della manifattura di Porto Marghera ciò ha portato alla definitiva chiusura di alcune aziende e cicli produttivi, e dunque agli effetti che tutto questo ha comportato per l'ecosistema industriale.

La variazione dimensionale delle aziende stesse indica che Porto Marghera dei primi anni Duemila è avviata ormai quasi definitivamente verso la fine delle grandi aziende (più di 100 addetti) e tendenzialmente orientata verso le attività dei servizi e del terziario avanzato di più piccole dimensioni. La scala dimensionale delle imprese presenti a Marghera resta tuttavia mediamente superiore a quella della Provincia, anche in virtù del ruolo ancora prevalente della manifattura nella struttura economica dell'area. La correlazione tra dimensione media e comparto manifatturiero nell'area di Marghera è confermata, tra l'altro, dal fatto che le imprese del settore del terziario avanzato, che rappresentano complessivamente quasi il 33% del totale delle aziende censite, impiegano un numero di addetti pari solo al 20,7%.

4 | Strutturazione della forza lavoro: trasformazione senza transizione?

Il numero degli addetti impiegati nelle aziende di Porto Marghera, come detto passa dai circa 34.000 del 1965 ai circa 11.500 attuali: ciò non avviene in maniera repentina, ma si sviluppa nel corso degli anni attraverso progressivi assestamenti. Il numero degli addetti rimane in effetti alto, attorno ai 30.000 occupati fino ai primi anni Ottanta, si assesta progressivamente attorno alle 18.000 unità nei primi anni Novanta mentre il dimezzamento della forza lavoro arriva nel 1992 (15.362 addetti) per poi attestarsi e rimanere più o meno stabile sulle 12.000 unità tra la fine degli anni Novanta e i primi Duemila (COSES, 2004a[2]).

Le fuoriuscite dalle aziende di Porto Marghera, in particolare dalle grandi aziende, avvengono negli anni attraverso l'uso estensivo di differenti forme di ammortizzatori sociali. Alla consapevolezza della prossima chiusura o ridimensionamento di alcuni cicli produttivi, in special modo quelli ad alta intensità di lavoro (*labour intensive*) da parte delle aziende si accompagna negli anni una intensa attività di contrattazione sindacale che mira in maniera prevalente all'accompagnamento verso il pre-pensionamento della maggior parte degli addetti.

In particolare, a partire dagli anni Novanta, in osservanza delle leggi allora vigenti, agiscono in questo modo ad esempio i pre-pensionamenti dei lavoratori con più di cinquant'anni e una completa carriera contributiva; ancora e allo stesso modo i pre-pensionamenti dei lavoratori con un periodo di esposizione all'amianto per più di 10 anni (legge 257/92); o ancora l'utilizzo di lunghi periodi di mobilità (legge 223/1991) (Bragato, 1995) o di CIG. In maniera simile e con le stesse finalità inizia nello stesso periodo l'esternalizzazione dei servizi interni alle aziende a cooperative costituite da lavoratori interni volontariamente fuoriusciti; questi potevano coprire gli anni di contributi mancanti alla pensione continuando a lavorare per la precedente azienda in base ad accordi preferenziali. Il processo di dismissione industriale avviene attraverso un lungo periodo di "consunzione" del corpo dei lavoratori e delle competenze presenti nel sistema.

Da un punto di vista generale l'uso estensivo di questi strumenti fino agli anni dieci del Duemila, ha permesso ad aziende e sindacati di mettere in opera una fuoriuscita senza scosse della gran parte della forza lavoro da Porto Marghera, garantendo dal punto di vista politico e sociale un *general appeasement*

[2] Dati elaborazione COSES 2003 su dati Ente Zona Industriale (COSES 2004a; 2004b).

rispetto ad un contesto territoriale fino ad allora fortemente legato a livello identitario e politico-sindacale alle grandi produzioni industriali. Tuttavia da un punto di vista critico (confermato in sostanza da alcune rilevazioni qualitative) questi strumenti di welfare hanno forse agito piuttosto come freno ad una effettiva transizione delle competenze lavorative in altre aziende a Porto Marghera e al di fuori di essa, nel vasto bacino delle piccole e medie imprese dei distretti produttivi più prossimi. Nella maggior parte dei casi i lavoratori non vengono accompagnati nella transizione verso nuove competenze e ruoli lavorativi in settori produttivi innovativi e a più alto valore aggiunto bensì traghettati verso la presa in carico da parte dello stato sociale. La cultura del lavoro storicamente associata all'industria fordista, che vede il lavoratore esaurire la propria carriera all'interno di una medesima azienda o settore, e trovare in questo una sicurezza, a Marghera completa il proprio ciclo esaurendosi con la fuoriuscita accompagnata delle forze lavorative che la incarnavano (Chinello, 1985).
Tra i pochi casi di ex lavoratori di Porto Marghera che non abbiano potuto beneficiare di forme di fuoriuscita "dolce" sono ancora meno quelli che abbiano potuto o saputo ri-capitalizzare competenze e professionalità acquisite in nuove competenze e nuovi tipi di azienda. L'analisi qualitativa (interviste) di alcune traiettorie individuali di fuoriuscita da Porto Marghera permette di delineare due macro tendenze. La prima, definibile come mobilità inter-settoriale, vede gli ex lavoratori delle grandi aziende inserirsi nel settore dei servizi alle imprese e alla logistica restando a Porto Marghera. Tendenza parzialmente confermata dal progressivo aumento degli addetti e del numero di aziende in questo settore. La seconda tendenza si estrinseca in una mobilità geografica di rientro nei paesi di origine che riguarda alcuni ex-lavoratori re-impiegati nelle aziende dell'entroterra, ma rimasti all'interno dei settori produttivi di provenienza: la chimica, la meccanica di precisione, la metallurgia, tendenzialmente in qualità di dipendenti e solo in rarissimi casi come imprenditori.
Al fine di verificare se la trasformazione industriale e la dismissione delle attività produttive nell'area di Marghera si sia associata a una scomparsa delle professioni tecniche e operaie specializzate che contraddistinguevano tali settori industriali abbiamo analizzato la distribuzione dei lavoratori residenti nella Provincia di Venezia in base alla professione svolta riferita al 2014, lo stesso anno utilizzato per la rappresentazione della struttura delle attività economiche. Abbiamo così individuato 13 professioni tecniche e operaie tipiche delle attività chimiche e metallurgiche e ne abbiamo osservato la distribuzione nella Provincia e nel Comune di Venezia utilizzando le risultanze dell'indagine trimestrale della Forza Lavoro condotta dall'ISTAT (Tabella I). Al netto dell'errore statistico dovuto al fatto che si tratta di un'indagine campionaria e del pendolarismo di una quota rilevante dei lavoratori occupati nell'area, emerge come ben 9 professioni su 13 continuino a essere presenti nella Provincia, ma siano fuoriuscite dal Comune. La distruzione di posti di lavoro manifatturieri nell'area di Porto Marghera sembra quindi aver creato una cesura nella struttura dei mercati del lavoro. La dismissione industriale non ha condotto solo al licenziamento e al pensionamento dei lavoratori precedentemente occupati nei siti industriali dell'area, ma anche alla sparizione di diverse professioni specializzate e delle relative competenze nell'area comunale. Una parte rilevante di queste professioni, tuttavia, risulta essere tuttora presente nella Provincia (il 6% del totale della forza lavoro è occupato in tali professioni), che, a differenza che in passato, rimane l'unica area del sistema locale veneziano in cui l'offerta di lavoro presenta caratteristiche qualitative compatibili con una vocazione manifatturiera di tipo tradizionale. Questa mobilità lavorativa a corto raggio ha consentito di mantenere all'interno del mercato locale del lavoro una componente, seppur minima, della conoscenza generatasi a Marghera nel periodo "grand'industriale".

Tabella I | Quota di lavoratori occupati nelle professioni tipiche delle attività manifatturiere oggetto di dismissione nell'area di Porto Marghera - Provincia di Venezia, anno 2014. Fonte, ISTAT; Rilevazione Trimestrale delle Forze di Lavoro, 2014.

Titolo professionale	**Provincia di Venezia**	**di cui Comune di Venezia**
Tecnici della produzione manifatturiera	0,57%	0%
Tecnici del controllo e della bonifica ambientale	0,57%	100%
Operatori di macchinari e di impianti per la chimica di base e la chimica fine	0,29%	0%
Operai addetti a macchine utensili automatiche e semiautomatiche industriali	0,86%	0%
Finitori, operai dei rivestimenti metallici, della galvanoplastica e assimilati	0,57%	0%
Operatori di forni di seconda fusione, colatori di metalli e leghe e operatori di laminatoi	0,29%	100%

Operatori di macchinari e di impianti per la chimica di base e la chimica fine	0,29%	0%
Operai addetti a macchine utensili automatiche e semiautomatiche industriali	0,86%	0%
Finitori, operai dei rivestimenti metallici, della galvanoplastica e assimilati	0,57%	0%
Conduttori di macchinari per la fabbricazione di altri articoli in gomma	0%	0%
Conduttori di macchinari per la fabbricazione di articoli in plastica e assimilati	0%	0%
Assemblatori in serie di articoli vari in metallo, in gomma e in materie plastiche	0,29%	0%
Altri operai addetti all'assemblaggio ed alla produzione in serie di articoli industriali	0,29%	0%
TOTALE	6,02%	

Al contempo nel Comune di Venezia si riscontra una relativa concentrazione delle nuove professioni collegate al terziario avanzato. Nello specifico 4 su 12 occupazioni tipiche dei c.d. KIBS si concentrano nel Comune (Tabella II), una quota doppia rispetto alle professioni tradizionali dell'industria manifatturiera. Tale tendenza collima con quella riscontrata nell'area di Marghera, in cui come abbiamo visto, il settore KIBS è l'unico a conoscere una crescita in termini di addetti negli anni più recenti. Ad essa si accompagna la netta prevalenza di laureati nell'area comunale (15,3% della forza lavoro) rispetto al resto della Provincia (9,5%).

Tabella II | Quota di lavoratori occupati nelle professioni tipiche delle attività manifatturiere oggetto di dismissione nell'area di Porto Marghera. Fonte: ISTAT, Rilevazione Trimestrale delle Forze di Lavoro, 2014.

Titolo professionale	**Provincia di Venezia**	**di cui Comune di Venezia**
Analisti e progettisti di software	0,29%	100%
Ingegneri energetici e meccanici	0,29%	0%
Ingegneri elettrotecnici	0,29%	0%
Ingegneri civili e professioni assimilate	0,29%	0%
Specialisti della gestione e del controllo nelle imprese private	0,29%	0%
Specialisti in contabilità e problemi finanziari	0,57%	50%
Specialisti nei rapporti con il mercato	0,29%	100%
Tecnici programmatori	0,29%	0%
Tecnici esperti in applicazioni	1,15%	0%
Tecnici per la trasmissione radio-televisiva e per le telecomunicazioni	0,29	0%
Tecnici elettronici	0,57%	100%
Disegnatori industriali e professioni assimilate	0,29%	0%
TOTALE	4,92%	

5 | Conclusioni

L'analisi svolta consente di individuare alcuni fenomeni di potenziale interesse per qualificare il percorso di sviluppo dell'area di Marghera sotto il profilo dell'evoluzione impresa e del lavoro. Il cambiamento strutturale intervenuto a seguito della crisi dell'industria manifatturiera ha dato luogo a una repentina transizione professionale, accelerata dalle politiche di supporto alla fuoriuscita dei lavoratori occupati nelle industrie tradizionali. Le performance negative associate a questo processo di trasformazione si accompagnano ad ulteriori interessanti evidenze che restano quantitativamente sotto-traccia, ma che affiorano chiaramente dopo aver effettuato le necessarie scomposizioni quali-quantitative. Emergono in particolare la crescente diversificazione settoriale e professionale e il consolidamento del ruolo del terziario avanzato, due potenziali fonti di sviluppo per l'area. La diversificazione costituisce a sua volta la fonte di quelle economie di varietà che più stimolano l'economia urbana (Jacobs, 1969; Glaeser, 1992), senza

discriminare in questa sede tra varietà c.d. "relativa" e varietà assoluta. La crescita del terziario avanzato (c.d. KIBS) in quanto costituisce uno dei settori più dinamici e produttivi delle moderne economie urbane, che da un lato trae vantaggio dalla disponibilità di lavoratori qualificati e dall'altro adempie al ruolo di "vettore" della conoscenza tra i settori in un'economia diversificata.
Tale evoluzione è peraltro solo parzialmente in linea con quella del sistema locale di Venezia, i cui indicatori di specializzazione, varietà e competitività relativa, evidenziano, similmente a Marghera una certa vivacità nei servizi ad alta intensità di conoscenza abbinata a performance inferiori rispetto a quelle della maggior parte del nord Italia per quanto concerne le specializzazioni manifatturiere (ISTAT, 2015). Vi è però un'altra peculiarità del sistema locale veneziano di cui a Marghera non troviamo traccia: si tratta della centralità dell'industria creativa e culturale, da cui dipartono una serie di reti gestite da una vasta platea di soggetti pubblici e privati (Fondazione Pellicani, 2017). Qualora i progetti in corso volti a ampliare la capacità ricettiva e l'offerta culturale nell'area di Mestre stimolino l'installazione di industrie creative e culturali anche nell'area di Marghera, in particolare nell'area di interfaccia tra i due quartieri, si può prefigurare uno sviluppo congiunto dei due macro-settori (KIBS e industrie culturali) idoneo a innescare un processo moltiplicativo di accumulazione di capitale umano grazie all'attrattività che queste industrie esercitano sui giovani lavoratori qualificati. Da un lato i KIBS creano tipicamente posti di lavoro associati ad elevati livelli di competenze, a mansioni complesse e a salari relativamente elevati. Dall'altra le industrie culturali stimolano la qualità della vita mediante le c.d. *amenities* e costituiscono un presupposto per lo sviluppo di un'atmosfera di tolleranza e creatività che rende più attrattiva l'area urbana per le fasce di popolazioni giovani e qualificate. A sua volta la presenza di capitale umano può generare effetti endogeni positivi incrementando la domanda di determinati beni e servizi, a partire da quelli offerti dall'industria culturale, tipicamente richiesti dalla fascia più abbiente e verosimilmente più istruita dei lavoratori.

6 | Appendice

6.1 | Analisi shift and share - 2012-2014

Ad integrazione dell'analisi descrittiva abbiamo proceduto ad applicare la metodologia *shift-and-share* all'area di Porto Marghera, con riferimento al periodo 2012-2014, utilizzando le informazioni contenute nei rapporti dell'Osservatorio Porto Marghera. In considerazione della vocazione portuale dell'area, abbiamo condotto la comparazione riferendoci alle Province del centro-nord, il cui principale SLL è classificato come sistema urbano portuale (ISTAT, 2015). Invero, le aree urbane prevalentemente portuali, contraddistinte da specifiche aree di specializzazione quali i trasporti marittimi e la cantieristica navale, si discostano dal dato nazionale o macro-regionale in termini di performance occupazionale. In particolare, essi sono stati colpiti dalla crisi in misura maggiore degli altri SLL, venendo classificati come SLL "perdenti" nel 57% dei casi (ISTAT, 2015).
Abbiamo così selezionato le Province (o le Città Metropolitane) associate a quattro SLL urbani portuali del centro-nord, nello specifico Genova, La Spezia, Ravenna e Livorno, e costruito un ipotetico sistema locale la cui variazione occupazionale e composizione settoriale è data dalla media delle quattro aree di riferimento. In questo modo la componente la componente *NGE (National Employment Growth)* riflette l'andamento dell'occupazione di una "regione" con caratteristiche simili a quella di Porto Marghera, la componente *IMX* (*Industrial Mix*) l'effetto dell'evoluzione della dinamica settoriale di Porto Marghera rispetto agli altri sistemi portuali mentre la componente *CSE (Competitive Share)* evidenzia il cambiamento endogeno del macro-settore preso in esame.
I risultati dell'analisi *shift and share* (Tabella A.I) evidenziano come, data la performance negativa di tutti i macro-settori nella componente *NGE*, legata a un andamento negativo generale dell'occupazione nei sistemi portuali del centro-nord, la dinamica settoriale ha premiato il comparto dei trasporti che ha visto incrementare la quota IMX di 855 unità, mentre il potenziale competitivo è aumentato non solo nel terziario avanzato, già emerso come l'unico comparto in crescita nel periodo in esame, ma anche nella manifattura, la cui componente CSE è positiva e attenua significativamente il calo associato alla dinamica settoriale e alla tendenza macro-regionale.

Tabella A.I | Analisi shift and share – Anni 2012-2014 –Porto Marghera
L'analisi è condotta comparando l'area di Marghera con la media dei sistemi locali a vocazione urbana e portuale ubicati nel centro-nord (Genova, La Spezia, Ravenna, Livorno). Fonte: Comune di Venezia, Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015), ns elaborazioni.

MACRO-SETTORE	**Var. 2001-2011**	**Var. 2001-2011 %**	**NGE**	**NGE %**	**IMX**	**IMX %**	**CSE**	**CSE %**
MAN	-584	-12.71%	-328.26	56.2%	-643.99	110.3%	388.25	-66.5%
UTIL	-101	-10.40%	-69.37	68.7%	62.61	-62.0%	-94.24	93.3%
COS	-232	-46.03%	-36.00	15.5%	-10.76	4.6%	-185.24	79.8%
COM	-140	-30.97%	-32.29	23.1%	-0.49	0.3%	-107.22	76.6%
TRAS	-165	-8.70%	-135.45	82.1%	855.68	-518.6%	-885.23	536.5%
KIBS + SER-IMP	102	4.94%	-147.45	-144.6%	-212.84	-208.7%	462.29	453.2%
P.A. + OTH-SER	-346	-33.14%	-74.58	21.6%	53.08	-15.3%	-324.50	93.8%

6.2 | Indici di varietà e specializzazione

Concludiamo esaminando il grado di specializzazione e di varietà dell'area di Porto Marghera rispetto agli altri sistemi urbani a vocazione portuale e comparato sia con la media delle Province a vocazione portuale di cui al paragrafo precedente, sia con la macro-regione del Nord Italia. Tali indici sono stati inoltre misurati sia nel 2012 che nel 2014 per coglierne la dinamica di breve periodo.

Per quanto concerne i macro-settori di relativa specializzazione (Tabella A.II), Porto Marghera conferma la propria vocazione industriale e portuale; i comparti della manifattura e dei trasporti presentano infatti indici di specializzazione maggiori di 1, sia rispetto ai sistemi portuali che rispetto al Nord Italia, in entrambe le annualità prese in esame. Tuttavia, l'evoluzione dell'indicatore diverge sostanzialmente tra i due macro-settori: il livello di specializzazione manifatturiera passa da valori superiori a 2 a valori compresi tra 1 e 2, mentre il comparto dei trasporti registra un andamento opposto. In linea con quanto emerso dall'analisi *shift and share*, la dinamica settoriale ha favorito il comparto dei trasporti, mentre la manifattura ha scontato un ridimensionamento sia assoluto che relativo. Tale ridimensionamento, peraltro, ha probabilmente costituito il prezzo per incrementare la competitività relativa del comparto, che, come risulta dall'analisi *shift and share*, è incrementata tra il 2012 e il 2014. Il comparto che presenta il maggior livello di specializzazione è peraltro quello delle utilities, il quale, come abbiamo visto, impiega oltre il 20% degli addetti dell'area portuale, una quota nettamente superiore al dato degli altri sistemi locali portuali e del Nord Italia che conduce a valori dell'indice di specializzazione superiori a 5 tanto nel 2012 quanto nel 2014. Tali livelli di specializzazione derivano principalmente dalla presenza nell'area portuale di siti di produzione di energia elettrica e di smaltimento dei rifiuti. Tale evidenza, abbinata alla crescente incidenza del comparto dei trasporti, restituisce un'immagine di Porto Marghera come quella di un'area in cui si concentrano diverse attività fortemente correlate allo sviluppo infrastrutturale e al contempo caratterizzate da elevato consumo di spazio.

Tabella A.II | Indice di specializzazione – Anni 2012 e 2014 –Porto Marghera L'analisi è condotta comparando l'area di Marghera, rispettivamente, con la media dei sistemi locali a vocazione urbana e portuale ubicati nel centro-nord (Genova, La Spezia, Ravenna, Livorno) e con il Nord Italia. Fonte: Comune di Venezia, Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015), ns elaborazioni

	2012		**2014**	
MACRO-SETTORE	**INDICE DI SPECIALIZZAZIONE RISPETTO AI SISTEMI URBANI PORTUALI**	**INDICE DI SPECIALIZZAZIONE RISPETTO AL NORD ITALIA**	**INDICE DI SPECIALIZZAZIONE RISPETTO AI SISTEMI URBANI PORTUALI**	**INDICE DI SPECIALIZZAZIONE RISPETTO AL NORD ITALIA**
MAN	2,089	2,461	1,506	1,486
UTIL	5,653	5,427	6,106	6,483
COS	0,477	0,302	0,547	0,497
COM	0,194	0,153	0,209	0,208
TRAS	1,857	1,307	2,628	2,723
KIBS + SER-IMP	0,790	1,069	0,773	0,793
P.A. + OTH-SER	0,490	0,355	0,571	0,586

Con riferimento, infine, agli indici di varietà settoriale assoluta (c.d. "*unrelated variety*"), sempre calcolati rispetto ai macro-settori, essi mostrano un'evoluzione negativa, con un decremento del 3,5% tra il 2012 e il 2014, a fronte di livelli di varietà superiori e in crescita riportati dall'aggregato delle quattro Province a specializzazione portuale del nord-Italia utilizzate a fini comparativi (Tabella A.III). Nella prospettiva di stimolare una diversificazione settoriale che sottenda una significativa varietà di tecnologie e competenze, idonea a favorire le economie di agglomerazione tipiche delle aree urbane, questo dato costituisce sicuramente di un segnale di relativa debolezza dell'area di Porto Marghera.

Tabella A.III | Unrelated variety – Anni 2014 e 2012 – Area di Marghera e Province a vocazione urbana e portuale Fonte: Comune di Venezia, Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015), ns elaborazioni.

Unità spaziale di riferimento	**Anno**	**INDICE DI VARIETA' ASSOLUTA macro-settori**
Porto Marghera	**2014**	**0,6958**
Sistemi Urbani Portuali	**2014**	**0,7862**
Porto Marghera	2012	0,7215
Sistemi Urbani Portuali	2012	0,7749

Attribuzioni

Il §1 è attribuito congiuntamente ai tre autori. Il §2 è attribuito al dott. Giulio Pedrini. Il §3 è attribuito congiuntamente alla dott.ssa Valentina Bonello e al dott. Giulio Pedrini. Il §4 è attribuito alla dott.ssa Valentina Bonello. Il §5 è attribuito alla Prof.ssa Francesca Gambarotto. L'Appendice (§6) è attribuito al dott. Giulio Pedrini.

Riferimenti bibliografici

Antonietti R., Cainelli G. (2012), "KIBS and the City: GIS Evidence from Milan", in *Economia Politica*, no 29, vol. 3, pp. 305-318.

Barbiani E., Sarto G., (2007), *Mestre Novecento: il secolo breve della città di terraferma*. Marsilio, Venezia.

Barizza S., Resini D., (2004) (a cura di), *Porto Marghera, il Novecento Industriale a Venezia*. Ed. Grafiche Vianello, Pozzano (TV).

Bragato, S., (1995), "L'indagine sui lavoratori in mobilità delle aziende di Porto Marghera", in Coses informazioni 95/11.

Chinello C., (1985). *La produzione, il lavoro, i movimenti,* in Nappi F.A. (a cura di), *Porto Marghera, le immagini, la storia 1900-1985*. Musolini, Torino (pp.gg. 7-15).

COSES, (2004a). *Seconda conferenza economica provinciale. Porto Marghera-Trasformazione e prospettive*. Sintesi finalizzata al convegno del 26 gennaio 2004.

COSES, (2004b). *Seconda conferenza Economica provinciale. La provincia di Venezia, principali caratteri socio economici della realtà veneziana*. Conferenza finale 29 e 30 marzo 2004.

Glaeser E. L., Kallal H. D., Scheinkman, J. A., Shleifer A. (1992), "Growth in Cities", in *Journal of Political Economy*, n. 100, vol. 6, pp. 1126-1152.

ISTAT (2015), *La nuova geografia dei sistemi locali*, ISTAT, Roma.

Jacobs J. (1969), *The Economy of Cities*, Vintage, New York.

Muller E., Doloreux D. (2007), "The Key Dimensions of Knowledge-Intensive Business Services (KIBS) Analysis: a Decade of Evolution", Fraunhofer ISI Working Papers Firms and Regions, n. U1/2007.

Sitografia

Fondazione Pellicani. Professioni dell'innovazione. Disponibile su Venezia Città Metropolitana http://www.veneziacittametropolitana.eu (accesso effettuato il 2 ottobre 2017).

Osservatorio Porto Marghera. Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area di Porto Marghera. 2014. Disponibile su Comune di Venezia www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera

Osservatorio Porto Marghera. Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area di Porto Marghera. 2013. Disponibile su Comune di Venezia www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera

Osservatorio Porto Marghera. Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area di Porto Marghera. 2012. Disponibile su Comune di Venezia www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera.

La gestione integrata delle acque come strategia resiliente nel progetto della città contemporanea

Daniele Caruso
Università degli studi di Napoli Federico II
DiARC Dipartimento di Architettura
Email: *dc.danielecaruso@gmail.com*
Tel: +39 3896449388

Abstract
Vi è oggi un'acquisita consapevolezza che il progetto urbanistico si traduca sempre di più in un "progetto di suolo" (Secchi 1986) ecologicamente orientato. Si può parlare di un processo di sperimentazione e innovazione ecologica, ma anche sociale ed economica, che disegna la città, i suoi spazi e le nuove economie a partire dal ripensamento dei cicli di vita di quelle risorse in esaurimento, come il suolo, l'acqua, l'energia, non solo, ma anche da operazioni di riciclo di tessuti edilizi esistenti e di modelli industriali anch'essi ormai obsoleti e abbandonati, per costruire processi di rigenerazione urbana innovativi e aprire una prospettiva verso una città resiliente che sappia cogliere le metamorfosi delle dinamiche sociali ed economiche. Le dinamiche di cui si parla sono quelle che attengono alla molteplicità dei rischi, al notevole innalzamento delle temperature in città a seguito dei cambiamenti climatici (EEA 2015), al generale scombussolamento dovuto alle forti pressioni antropiche che oggi si riflettono su scala planetaria e, che rendono la città un sistema sempre più vulnerabile. Ai modelli produttivi dissipativi andati in crisi precocemente, che hanno determinato l'esaurimento dei cicli di vita delle risorse, e in particolare alla compromissione dei suoli oggi in attesa di bonifica. Ma anche alle trasformazioni avvenute in campo economico e sociale, all'accentramento di potere delle città globali (Sassen 2010) e al collasso delle economie locali che ad oggi hanno allargato ulteriormente la forbice tra la città dei ricchi e la città dei poveri.

Parole chiave: urban regeneration, ecological networks, resilience

1 | Il rapporto città acqua come strategia contrasto alle criticità emergenti

Nel duemilasedici, più del cinquantacinque percento della popolazione mondiale viveva in aree urbane, una proporzione che raggiungerà il settanta per cento entro il duemila cinquanta. «Le città non sono solo gli ambienti in cui la maggior parte di noi vive, ma sono anche il fulcro dell'economia mondiale, producendo l'ottanta per cento dell'economia mondiale» (Rockfeller 2011). Le pressioni esercitate dall'uomo su base urbana e a livello planetario, così come la crescita economica, seguono traiettorie ascendenti e cumulative, ma con un effetto boomerang che si riflette talvolta sproporzionalmente sulla vita delle persone, spesso con esiti disastrosi. In questo contesto evolutivo, le infrastrutture verdi e blu non vogliono porsi come possibile panacea dei mali che affliggono la città, ma come occasione utile per ripensare culturalmente il tradizionale approccio rispetto a un loro ruolo nelle strategie adattive (Eurpean Commission 2016) e resilienti nel progetto della città, assumendo come valore di fondo il fatto che ad esse è conferita una plurivalenza strategica «per riguardare l'interazione necessaria tra questione ambientale, sostenibilità e città dentro una prospettiva evolutiva di una progettazione urbana ecologicamente orientata» (Gasparrini 2014).
Per poter individuare una possibile traiettoria di indirizzo è necessario fare i conti con quelle che sono le dinamiche che intercettano le infrastrutture verdi e blu nella città, porle in relazione sia alla «la nuova questione urbana» (Secchi 2011) ovvero allo stato dell'arte, sia con una serie di atteggiamenti istituzionali attualmente in atto, scomponendo e interpretando approcci convenzionali, o in alcuni casi evidenziando strategie avanzate che, rispetto al tema fanno registrare un possibile cambio di rotta. La prima ipotesi di confronto, suggerisce di mettere in tensione il ruolo dell'acqua in città in relazione ad alcuni ambiti prioritari richiamati dalla "nuova questione urbana". Le disuguaglianze sociali, l'aggravarsi delle questioni ambientali, e la più recente crisi che ha investito il mondo occidentale, seppure apparentemente considerati fenomeni indipendenti gli uni dagli altri, dimostrano di avere nella realtà punti di forte interconnessione tra loro e più in generale con il tema delle infrastrutture verdi e blu. Tutte e tre richiamano l'importanza degli investimenti necessari da attuare, e in parte già attuati, sulle nel merito della valorizzazione delle

componenti ambientali nel progetto della città contemporanea, sia a una loro valenza in termini di multifunzionalità.
In particolare, la sollecitazione di risorse scarse come l'acqua nelle strategie resilienti di riconfigurazione di interi tessuti edilizi rappresenta un utile occasione per immaginare processi di ristrutturazione di modelli di welfare[1] oramai andati in crisi e inaugurare forme sperimentali di innovazione ecologica. «Così cambiano parole chiave come welfare, salute e sicurezza, con reti di protezione e controllo e reti di inclusione sociale conquistata attraverso la cittadinanza attiva» (Bonomi, Della Puppa,Masiero 2016). La dimensione ecologico spaziale dell'acqua è in grado di costruire rapporti solidi con quella economico sociale attraverso la sperimentazione di pratiche nature based solution[2] e nuove soglie di inclusione sociale ancorate a una più inclusiva strategia di articolazione della rete delle acque in città. La qualificazione paesaggistica ed ecologica dei tessuti assume una valenza fondamentale quando aumenta le capacità di generare nel tempo relazioni significative tra le "microcittà" (Cresme 1999) e accrescere il senso di comunità tra contesti socialmente in contrasto, puntando su strategie incentrate sul riciclo delle risorse, sulla salvaguardia dei suoli permeabili come bene comune e sulla creazione di dispositivi di controllo delle acque meteoriche. Ma introduce anche ad una forte conversione ecologica dell'economia di scala che produce effetti e benefici equamente distribuiti alla comunità, e induce alla creazione di filiere urbane ecologicamente compatibili. «Oggi si fa cittadinanza attiva sia in una dimensione di territorio che in una dimensione di community. Si parte dal fare comunità, attivare cittadinanza attiva nella condivisione necessaria dei doveri, come imperativo della discontinuità che ci dice che dobbiamo tornare a condividere i processi» (Bonomi, Della Puppa, Masiero 2016). Il rapporto acqua-città rappresenta, quindi, un solido punto di riferimento per ridisegnare la geografia delle disuguaglianze e individuare le aree in cui il processo sperimentale possa contribuire a una metamorfosi innovativa delle prestazioni e dei servizi offerti dal welfare alle comunità locali, soprattutto quelle più svantaggiate, in una stagione fortemente condizionata dalla scarsità dei servizi pubblici alla società.
La gestione integrata delle acque solleva questioni importanti rispetto ad una tradizionale lettura del contesto fisico in cui orientare le scelte. In particolare, le dinamiche della città contemporanea richiamano a una imprescindibile azione di lettura e di scomposizione dei materiali urbani da individuare come principali elementi chiave per una descrizione interpretativa del progetto di città "ecologicamente orientato"[3]. E' un terreno fertile di sperimentazione che affonda le radici nel ripensamento sistemico della rete generale delle acque come telaio strutturale della città pubblica (Fig1) che, tiene insieme tanto le grandi infrastrutture naturali, tecnologiche, sociali, quanto le micro azioni di riciclo della risorsa legati al miglioramento degli standard prestazionali dei tessuti esistenti, in un grande progetto capace di incrementare sistemi di relazioni spaziali, sociali e valoriali attorno al tema del riciclo. Questo atteggiamento non ha la pretesa di risolvere in toto né le disparità di benessere tra i cittadini né le disuguaglianze sociali presenti tra essi, ma di certo rappresenta uno dei modi di acquisire consapevolezza rispetto all'importanza di un tema che oggi è ineludibile dalla lista dei problemi dell'agenda urbana[4]. Rispetto a un bene comune come l'acqua, che è utile per portare alla luce la questione dei diritti sociali delle comunità, ma anche rispetto alle diverse opportunità di interazione che essa offre in forma di azione condivisa. In altri termini, la consapevolezza rispetto al problema raffigura un ponte di collegamento tra il sapere collettivo e la presa di coscienza, assumendo in alcuni casi le forme di una resilienza urbana innovata rispetto alla "questione ambientale"(Secchi 2011).
Urge, in questo senso, un ripensamento culturale rispetto alle dinamiche emergenti che riguardano la dimensione progettuale, la necessità cioè di fare una riflessione alla scala geostrategica per guardare le questioni nella loro complessità. Le pressioni globali esercitate dai fenomeni legati ai cambiamenti climatici, ad esempio l'innalzamento delle temperature, sollecitano l'individuazione di approcci e soluzioni che non possono essere affrontate con interventi dotati di una loro autoreferenzialità, ma attraverso un ripensamento complessivo delle matrici di paesaggio che siano in grado di produrre una metamorfosi ecologica dei vari patterns insediativi. «La città resiliente descrive la capacità di adattarsi, così che le persone che vivono e lavorano al suo interno - in particolare quelle deboli e vulnerabili – sopravvivano e vadano avanti nonostante i traumi in cui esse si imbattono» (City resilience famework 2011).

---

[1] Nuovi modelli di welfare alternativi prevedono la partecipazione attiva dei cittadini nei processi Cfr. La società circolare (2016) Bonomi A., Della Puppa F., Masiero R.

[2] Ho fatto riferimento alla sperimentazione dei nuovi indirizzi forniti dal pacchetto europeo Horizon2020

[3] Cfr. Dross city (2016) Gasparrini C., Terracciano A.

[4] L'inclusione sociale è uno dei temi prioritari della strategia adottata nel Libro Bianco (2014) In: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-1924_it.htm

Figura 1 | Il telaio strutturante della città pubblica costituito dalle reti blu e green.
Fonte: Schema di Massima del Prg di Messina, autori Daniele Caruso, Stefania D'Alterio, Anna Terracciano

Il concetto di resilienza così declinato assume una veste nuova rispetto alla definizione ecologica fornita negli anni settanta, e nella città contemporanea prende le distanze da quell'approccio tradizionalista basato sulla previsione e gestione dei rischi connessi agli shocks naturali, ma accetta la possibilità che una vasta gamma di eventi distruttivi possano essere imprevedibili. La città resiliente, piuttosto, punta al miglioramento delle "performance" dei sistemi in grado di far fronte alla molteplicità dei rischi. In particolar modo, la gestione dell'acqua in un sistema resiliente, affronta la molteplicità dei rischi tenendo in considerazione il ciclo naturale di una risorsa che è comunque inglobata in un sistema sempre più intercettato da dinamiche antropiche.
L'esperienza urbana insegna che le dinamiche legate l'acqua rappresentano solo uno dei tanti fattori chiave che rendono o meno una città resiliente e che, come in una sorta di contaminazione virale, ognuno di questi fattori influenza gli altri quando esso è esposto ad eventi traumatici. L'interdipendenza di questi fattori chiave della resilienza nella città contemporanea suggerisce essenzialmente ipotesi di orientamento in parte già solcate. Anzitutto, la consapevolezza che la vulnerabilità[5] della città contemporanea legata ai grandi rischi nasconda una sua latenza e che questa si annidi spesso in luoghi fisici, contesti sociali, difficilmente indagati dagli strumenti tradizionali e di settore. L'acqua come risorsa naturale interagisce continuamente con il supporto fisico della città, ne attraversa le scale (dai grandi bacini fino ai tessuti edilizi), penetra i diversi strati fisici che la compongono, intercetta usi differenti (dall'uso domestico, fino a quello di natura industriale, tecnologica, digitale) e un insieme di dinamiche sociali ed economiche che regolano l'attività umana. Acqua e suolo al centro del dibattito, sono gli strumenti attraverso cui reinterpretare il sistema delle relazioni spaziali tra le componenti ecosistemiche e antropiche, i flussi energetici e i vari scambi di materia in un sistema urbano sempre più complesso. "Il progetto di suolo" offre importanti spunti di riflessione per poter tornare ad occuparsi di una questione che da tempo attanaglia l'urbanista e che per anni è stata oggetto di trattamenti superficiali. In una prospettiva resiliente, il suolo torna ad occupare un ruolo fondamentale dentro la dimensione ecologica e paesaggistica, prima che morfologica e spaziale, per trasformarsi in "constructed ground"[6](Pollak 2006), disegnare nuovi spazi, sistemi di relazioni e mobilità slow, ma soprattutto per rispondere alla molteplicità dei rischi ambientali che stanno mettendo in serio pericolo l'incolumità delle vite umane. La questione dei cambiamenti climatici, assieme alle dinamiche sociali emergenti introduce a una geografia dei luoghi diversificata che potrebbe essere riassunta in alcuni punti: Il primo di questi si riferisce alla necessità fare riferimento a una nuova tassonomia capace di descrivere le dinamiche emergenti succitate che in maniera più o meno trasversale li

[5] Il concetto di vulnerabilità è di natura anche sociale ed economica

[6] Constructed ground è una cornice culturale ibrida che attraversa la complessità della città contemporanea. Cfr. Constructed ground, Questions of scale (2006) Pollak L.

attraversano. Né deriva che essi possono essere portati alla luce solo intraprendendo una strada diversa, in cui lo sforzo è quello di tenere insieme tanto le questioni diffuse e puntuali quanto quelle che riguardano i caratteri di una dimensione urbana geostrategica. I caratteri visibili di questo approccio si traducono nella costruzione di scenari strategici in cui le infrastrutture dell'acqua rappresentano il telaio di fondo strutturante attraverso cui costruire nuove forme di descrizione interpretativa in cui i rapporti tra grandi infrastrutture, spazi aperti, luoghi della logistica, micro dispositivi di gestione delle acque, grandi riserve e reti naturali e artificiali.

1.1 | Politiche europee: strategie europee per il potenziamento dei ruoli svolti dalle infrastrutture verdi e blu in ambito urbano.

Le infrastrutture verdi e blu assumono nelle culture europee più avanzate differenti declinazioni, intercettano dinamiche urbanistiche, ecologiche, sociali ed economiche, connesse alla città contemporanea, al suo metabolismo, ai suoi molteplici rischi, e alle dinamiche dei suoi paesaggi. Assumono interpretazioni multidimensionali e multi-scalari che vanno oltre il tradizionale campo ambientale in cui sono nate. Chiaramente, le specificità degli approcci sono da ricollegare a una moltitudine di fattori chiave, quali differenze geografiche di contesto, alle condizioni ambientali, spesso anche alle differenti forme di sensibilità istituzionale dei paesi membri(Fig2). La valorizzazione di queste risorse scarse è avvenuta in Europa attraverso l'emanazione negli anni di direttive, azioni strategiche e agende urbane (vedi la strategia del Libro Bianco sugli adattamenti ai cambiamenti climatici, il pacchetto Horizon2020 in materia ambientale, o la strategia riresilienza urbana europea), che da una parte hanno teso a dare valore alle analisi e alle ricerche effettuate dagli studiosi dei centri di ricerca affiliati, dall'altra a dare forza comunicativa ai principi e ai valori da trasmettere ai vari paesi. Aldilà di alcune politiche (la PAC-Politiche agricole comunitarie-European Commission) e direttive di indirizzo settoriali, la comunità europea ha stabilito che la maggior parte degli strumenti debba richiamare, anche a latere, i temi delle infrastrutture blu. Nella prima definizione fornitaci dai documenti ufficiali, le infrastrutture verdi e blu erano individuate come "una rete di aree naturali e seminaturali pianificata a livello strategico con altri elementi ambientali, progettata e gestita in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici". Già nel millenovecentonovantadue, in occasione del summit sulla terra, erano stati individuati alcuni criteri fondamentali per la realizzazione di una "convenzione sulla diversità biologica"(CDB, Rio de Janeiro 1992), a cui i diversi paesi hanno risposto, chi prima chi con più ritardo, con la costituzione di siti di interesse comunitario e zone di protezione speciale (sic e zps) necessarie a dare forma per la prima volta nella storia ad una rete europea di paesaggi. Nel frattempo gli strumenti si sono diversificati e le strategie si sono sempre più dovute adeguare alle maggiori sollecitazioni avvenute nell'ambito di dinamiche più vicine alla città, ai fenomeni di urbanizzazione, e alla molteplicità dei rischi ad essi collegati, alle conseguenze dei cambiamenti climatici.

Figura 2 |Le infrastrutture verdi e blu nel progetto della città contemporanea in Europa.
Stralcio della presentazione sulle infrastrutture verdi e blu per il progetto della città contemporanea nell'ambito della Biennale dello spazio pubblico, Roma, 26 maggio 2017. Fonte: Daniele Caruso, Stefania D'Alterio

Riferimenti bibliografici

Bélanger P. (2016), "Synthetic Surfaces", in Waldheim C. ed. (2016) The Landscape Urbanism Reader., Princeton Architectural Press, New York, pp. 239-265

Bélanger P. (2009b), "Landscape as infrastructure", in Landscape Journal Design, Planning, and Management of the Land 28, 3/2009. Board of Regents of the University of Wisconsin System, pp. 79-95

Bonomi A., Della Puppa F., Masiero R. (2016), La società circolare, fordismo, capitalismo molecolare, sharing economy. DeriveApprodi, Roma.

Gasparrini C., Terracciano A. (2016), Dross city, metabolismo urbano e resilienza e progetto di riciclo dei drosscape. LISt Lab, Milano.

Gasparrini C. (2015b), Oltre la Sostenibilità. In: Crios Cross- Critics 9/2015. Carrocci Editore, Roma.

Gasparrini C. (2014c), The Waste Side of Change. Drosscape and Re- verse City. In: Crios 8/2014. Carrocci Editore, Roma.

Mostafavi M., Doherty G. (2016), Ecological urbanism. Lars Muller Publishers, New York.

Pfeifer L. (2013), "The Planner's Guide to Tactical Urbanism" Regina Urban Ecology. Regina Urban Ecology, Montreal,Canada.

Pollak L. (2006), "Constructed Ground, Question of Scale", in Waldheim C. ed. (2006) The Urbanism Landscape Reader. Princeton Architectural Press, New York, pp. 125-139

Sassen S. (2010), Le città nell'economia globale. Il Mulino, Bologna.

Rockefeller Foundation (2014), City Resilience Framework. Ove Arup & Partners International Limited 2014, New York.

Russo A., Falcone B. (2016), Le metropoli e l'acqua, Strategie urbane di adattamento al cambiamento climatico. Edizioni Angelo Guerini Associati Spa, Milano.

Secchi Bernardo (1986), "Progetto di suolo", in Casabella 2/1986. Arnoldo Mondadori Editore Spa, Milano.

Sitografia

Dati ambientali europei disponibili su: European Environment Agency, (2011) Urban Environment. In: www.eea.europa.eu

I materiali e le informazioni sulle azioni europee incentrate sull'utilizzo e il potenziamento delle risorse naturali come supporto alla rigenerazione urbana sono disponibili su: Europe, Nature Based Solutions In: https://ec.europa.eu/research/environment/index.cfm?pg=nbs

Per una buona comprensione dei dati sulla resilienza urbana consultare i dati disponibili su: 100Resilientcities, (2016) Resilience Framework. In: http://www.100resilientcities.org

Visualizza I progetti e le azioni di Urban water management su: Howe C.A., ButterworthJ., Smout I.K., Duffy A.M., Vairavamoorthy K. (2011) Sustainable Water Management in the City of the Future. SWITCH Project. In: http://www.switchurbanwater.eu

Materiali e informazioni sul libro Bianco disponibili su: White Paper, (2009) Adapting to climate change: Towards a European framework for action. In: https://ec.europa.eu

Lo sviluppo locale dei territori montani verso una resilienza socio-economica, ambientale e paesaggistica. Il caso dello Ski-Dome di Selvino (BG, Italia)

Giovanni Castaldo
Politecnico di Milano
DABC - Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito
Email: *giovanni.castaldo@polimi.it*
Tel: 02.23995166

Martino Mocchi
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *martino.mocchi@polimi.it*
Tel: 02.23995166

Abstract
Il tema dello sviluppo locale dei territori montani è al centro dell'attenzione, a fronte di condizioni di crisi del mercato turistico e di mutamento delle modalità consolidate di fruizione che pongono la necessità di ricercare nuove prospettive di crescita. Le alternative principali sono due: da una parte la rimodulazione dell'offerta di prodotti/servizi in coerenza con tendenze endogene, dall'altra l'individuazione di percorsi di tutela e valorizzazione delle risorse locali. In questo articolo viene presentato un caso, il progetto *Ski-Dome* nel Comune di Selvino sulle Prealpi bergamasche, che costituisce un tentativo di sintesi tra istanze di sviluppo socio-economico, disponibilità di risorse e tutela del patrimonio ambientale e paesaggistico. Più nel dettaglio, il progetto – attualmente in fase di progettazione e di valutazione di impatto – riguarda la realizzazione di una pista sciistica *indoor* con annessi servizi, concepita dal promotore come elemento di attrattività e quindi di rilancio economico della località. Oltre che dalla specificità funzionale, il progetto presenta alcuni elementi distintivi del processo. È stata attivata una rete di partecipazione da parte degli abitanti e dei villeggianti finalizzata a sostenere economicamente l'iniziativa, oltre a l'offerta ricettiva e di servizi esistente e le necessità di tutela paesaggistica. Il contributo mira a evidenziare potenzialità e criticità del caso in oggetto, mettendo in luce alcune caratteristiche di resilienza socio-economica e ambientale-paesaggistica riscontrate nell'analisi sia degli aspetti progettuali che processuali.

Parole chiave: local development, participation, landscape

L'impatto del turismo sui territori montani

Lo sviluppo dei contesti alpini nell'ultimo secolo è stato segnato in maniera inequivocabile dalla diffusione delle pratiche dello sci alpino, che hanno permesso per quasi un cinquantennio il rilancio economico continuativo della località montane.[1] Una crescita, d'altro canto, che non è stata adeguatamente supportata da una conseguente considerazione delle ricadute prodotte sul territorio, portando ben presto all'emergere di effetti negativi, oggi misurabili in termini di impatto paesaggistico, di frammentazione degli *habitat* naturali, di alterazione dei caratteri del suolo, di cambiamento delle tradizionali modalità di insediamento, di urbanizzazione dei territori, di crescita delle infrastrutture, del traffico e dell'inquinamento.
L'avvio della stagione contemporanea, caratterizzata da una crisi congiunturale dello scenario economico-sociale e da un'evoluzione climatica che tende verso una crescita complessiva della temperatura, pone il modello di fronte a ulteriori criticità, radicalizzando alcuni dubbi sulla sostenibilità anche strettamente economica del modello. Soprattutto nei contesti di "bassa" montagna, la necessità di innevare artificialmente le piste rappresenta un fenomeno che produce delle conseguenze ulteriormente negative sull'ambiente, rendendo decisamente più costosa l'attività di gestione degli impianti. Dinamiche che stanno segnando un *trend* generale verso la concentrazione delle attività sciistiche in grandi località ad alta quota, a fronte di una dismissione dei centri minori. Alcune stime ipotizzano che non sia economicamente vantaggioso costruire impianti sotto i 2000 metri di altezza (APAT, 2007).

[1] In una recente pubblicazione, il CAI stima solo in Italia la presenza di oltre 4000 km di piste.

Risulta significativa, a questo proposito, una presa di posizione del Club Arc Alpin del 2001, che si esprime a favore di una «ragionata e ferma contrarietà alla costruzione di nuovi comprensori sciistici ed all'ampliamento di quelli esistenti» (CAA, 2001), auspicando al contempo la realizzazione di nuove aree protette, l'elaborazione di piani di sviluppo socio-economico, la promozione di percorsi di compatibilità tra economia ed ecologia a vantaggio della reale valorizzazione della popolazione locale e dei valori della montagna. Tale prospettiva, volta a comprendere le possibilità di un turismo più sostenibile, che possa favorire un equilibrato utilizzo del territorio e delle risorse disponibili, rappresenta oggi la vera sfida per la sopravvivenza dei contesti montani. Si tratta di una posizione già espressa da documenti programmatori internazionali quali la "Convenzione delle Alpi", la "Carta europea per il turismo sostenibile nelle aree protette" o la stessa "Convenzione del paesaggio".[2]
La consapevolezza relativa alla necessità di valorizzare, nei processi di trasformazione del territorio, la dinamica relazionale tra i caratteri ambientali, i valori culturali e sociali della popolazione che lo abita e quindi del suo turismo, permette di ampliare l'attenzione in vista di nuove forme di attrattività che possano richiamare il pubblico in modo più distribuito nelle varie fasi dell'anno, favorendone la partecipazione ai processi di costruzione di valore sociale. Ciò si lega alla possibilità di attivare percorsi di coinvolgimento della popolazione, nell'ottica di valorizzare e rispettare, oltre al patrimonio paesaggistico, quello della cultura, delle tradizioni e degli usi locali.

Il caso di Selvino: evoluzione dell'offerta turistica e nuove prospettive

Entro tale scenario si colloca il caso studio presentato in questa sede, che riguarda il Comune di Selvino, in Val Seriana. Posto a 22 km da Bergamo, a circa 1.000 m slm, Selvino ha una popolazione residente intorno ai 2.000 abitanti e registra circa 20.000 presenze annue tra turisti e villeggianti.[3] La vocazione turistica è stata storicamente a fondamento dell'economia locale, sfruttando in particolare l'attrattività determinata dalla prossimità con le città di Bergamo e Milano, il buon grado di accessibilità e un patrimonio ambientale e paesaggistico di rilievo nella zona delle Prealpi bergamasche. Già a partire da fine Ottocento-inizio Novecento la località è individuata come "stazione climatica alpina", dotata di servizi e strutture ricettive e di impianti per l'attività sciistica (in particolare Monte Poieto e Monte Purito). Nel secondo dopoguerra la località incontra un momento di sviluppo significativo, con la costruzione di molteplici attività commerciali, che produce uno sviluppo edilizio rilevante di ville e seconde case, sia per la fruizione sciistica invernale che per la villeggiatura estiva.
A partire dagli anni Settanta, come la maggior parte delle aree di "bassa" montagna, si è resa evidente la necessità di nuove strategie di sviluppo socio-economico: il mutamento climatico e la generale minore attrattività rispetto alle stazioni di alta montagna hanno determinato un impatto negativo sull'industria turistica, aprendo una crisi degli impianti sciistici e portando alla loro progressiva chiusura. L'offerta viene quindi ampliata attraverso manifestazioni e attività in grado di richiamare il pubblico anche in periodi di bassa stagione: gli anni Ottanta, Novanta e inizio Duemila si concentrano sulla programmazione di eventi ludico-ricreativi e culturali, che includono servizi sportivi, di intrattenimento e di animazione, in grado di estendere l'attrattività a una platea più ampia, con servizi dedicati a famiglie, bambini e anziani nell'arco dell'intera annualità. Una tipologia di fruizione che va dunque progressivamente slegandosi dalla sola attività sciistica, rinnovandosi in un modello più articolato e pianificato.[4]
Tale tentativo di trovare delle risposte al cambiamento delle condizioni sociali e climatiche del contesto non ha dato luogo a una reale distribuzione del turismo, che rimane invece ancora contraddistinto da una spiccata stagionalità. I dati offerti dall'Ufficio di Informazione Turistica (IAT) mostrano infatti un ribaltamento della situazione, oggi caratterizzata da una concentrazione nella stagione estiva di circa la metà del numero complessivo degli arrivi, con periodi invernali e mensilità intermedie nettamente inferiori (Ufficio IAT, 2014). Ciò conferma da un lato l'efficacia della strategia basata su offerta di servizi per villeggianti, dall'altro l'inefficacia nell'attrarre turisti in periodi invernali. Le prospettive future mantengono quindi viva l'urgenza di una visione strategica che sappia mantenere e incrementare la competitività locale a fronte di una progressiva specializzazione in altri contesti.

---

[2] Si veda per esempio la Relazione esplicativa della Convenzione europea del paesaggio (36), secondo cui il paesaggio assume «un posto essenziale in quanto fattore di equilibrio tra patrimonio naturale e culturale, riflesso dell'identità e della diversità europea», configurandosi come «una risorsa economica creatrice di posti di lavoro e legata allo sviluppo di un turismo sostenibile».

[3] Ufficio di Informazione Turistica - IAT, Affluenze 2004-2014.

[4] La gestione del turismo attualmente è di competenza comunale, in forma condivisa tra Selvino e il limitrofo Comune di Aviatico, che insieme promuovono l'attività turistica dell'Altopiano. Questi due soggetti istituzionali coordinano l'attività dell'Ufficio di informazione turistica IAT, cioè l'organo che si occupa operativamente della promozione turistica.

Si tratta di delineare un modello di sviluppo in grado definire nuovi fattori di attrattività, valorizzando al contempo le peculiarità del contesto in coerenza con le risorse sociali, economiche, naturalistiche e paesaggistiche disponibili.

Il progetto dello Ski-Dome: peculiarità del progetto e del processo

La convergenza di interessi che ha portato a individuare il territorio di Selvino come la possibile sede per uno *Ski-Dome* dedicato agli sport invernali si pone in dialettica con questo scenario, assumendosi in ogni caso il merito di essere sostenuta da una *vision* di lungo respiro per il riassetto complessivo dell'area.

L'opera, che consiste nella realizzazione di un impianto per la pratica degli sport invernali al chiuso, parte da un'iniziativa promossa da un privato nel 2008, con il supporto istituzionale poi delle Amministrazioni Locali. L'oggetto e il processo attivati tentano di porsi fin da subito l'obiettivo di coniugare la necessità di un forte elemento di attrattività con un'attenzione alla disponibilità di risorse socio-economiche e territoriali presenti. Dal punto di vista progettuale, la maggior parte dell'impianto è previsto ipogeo, sfruttando la pendenza naturale di un versante in declivio. La struttura è pensata per contenere una pista da sci di medie difficoltà (per una lunghezza complessiva di circa 500 m e una differenza di quota di 120 m), una pista più corta per principianti e una palestra di arrampicata su ghiaccio. A completamento dell'offerta sportiva, il complesso comprende un'area ristorazione, un centro servizi con sale conferenze, un centro benessere, un piccolo spazio espositivo e una struttura ricettiva. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di alcune strutture sportive all'esterno: una parete per arrampicata, un percorso per *mountain-bike* e uno di *nordic-walking*.[5]

Il complesso vorrebbe quindi rappresentare una risposta per un ampio bacino di utenti, che comprende il pubblico degli atleti di tutti i livelli presenti nell'ampio contesto alpino, i professionisti del mondo degli sport invernali che potrebbero svolgere corsi di formazione e aggiornamento, gli appassionati dello sci e i turisti che coglierebbero l'occasione per praticare sport al di fuori della stagione canonica, altri individui che volessero sfruttare l'offerta a contorno. Appare chiaro che l'obiettivo sia quindi quello di definire una struttura unica nel panorama nazionale,[6] in grado di intercettare anche nei periodi invernali e intermedi - quando cioè al momento si registrano i dati peggiori in termini di visitatori - fasce di utenti sia settoriali che generici.[7]

Secondo i promotori dell'iniziativa, il progetto rappresenta uno strumento di trasformazione sostenibile del sito, che punta alla tutela del territorio e al potenziamento dell'attrattività dell'Altopiano e dell'intero territorio provinciale e regionale (Intervista Bertocchi, 2018). Si tratta, d'altro canto, dell'inserimento di una importante struttura a elevato impatto ambientale in un contesto attualmente di qualità, che implica evidentemente la necessità di una attenta valutazione delle conseguenze dell'intervento. A questo fine, a seguito della promozione di un Accordo di Programma nel 2013 tra Comune di Selvino, Provincia di Bergamo e Regione Lombardia (Scheda AdP PGT di Selvino) che costituirà variante allo strumento urbanistico, il progetto è in fase di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per stabilire le condizioni, gli impatti e le relative opere a compensazione necessarie, oltre alla fattibilità dal punto di vista tecnico e di compatibilità ambientale e paesaggistica. Tra marzo e giugno 2017 ci sono stati alcuni incontri tra i progettisti e i tecnici della VAS, per trasferire le osservazioni emerse in adeguamenti progettuali. Tra gli adeguamenti si cita la riduzione della lunghezza complessiva della pista da 650 m a circa 500 m, la riduzione del numero delle camere dell'albergo da 70 a 30 e l'incremento delle misure per il contenimento del consumo energetico, delle emissioni e degli sprechi.

Uno degli elementi che rende più interessante il progetto dello *Ski-Dome* riguarda il processo di attivazione e gestione dell'iniziativa, con alcune peculiarità che rimandano alla dimensione di coerenza con le risorse locali e all'adattabilità del contesto socio-economico di Selvino. Nel 2008 l'investimento iniziale per l'acquisizione dei terreni e per la redazione dei primi studi di fattibilità del progetto preliminare e poi definitivo da sottoporre a VAS è stato a carico interamente del promotore privato, la società Neveland Srl. Nel 2015, dopo un lungo periodo di procedure negoziali, urbanistiche e autorizzative, il promotore dichiara l'impossibilità economico-finanziaria di procedere con l'iniziativa.

---

[5] Lo studio progettista dell'opera è CED Ingegneria.

[6] Una volta costruito, lo *Ski-Dome* vanterà una serie di primati: sarà il primo impianto ipogeo al mondo per la pratica degli sport invernali, la struttura sarà la prima al mondo ad essere inserita in un contesto alpino a una quota di 1.000 metri slm. La pista *indoor* sarà una delle più grandi del mondo, sia per lunghezza che per dislivello, grazie alle sue caratteristiche potrà ospitare eventi e gare di livello internazionale, inoltre, la palestra di arrampicata su ghiaccio sarà la prima in Italia a poter essere utilizzata tutto l'anno (Neveland, 2013).

[7] Il promotore prevede circa 200.000 presenze annue a pieno regime (Neveland, 2013).

È in questo frangente che viene avviato un interessante e virtuoso processo di attivazione di una rete di soggetti interessati a partecipare, anche economicamente, al progetto. Nel 2016-2017 viene promossa una vera e propria campagna di raccolta di finanziamenti, con l'obiettivo di proseguire l'*iter* autorizzativo (conclusione procedimento di VAS, recepimento delle relative osservazioni, avvio richieste permessi alla realizzazione, redazione altri livelli di progettazione). I nuovi capitali raccolti portano alla creazione della new-co Selvino Snow Srl, una società partecipata dal promotore originario e da una cordata di cittadini e villeggianti.[8] Aderiscono a questa forma di "azionariato diffuso" circa 50 soggetti, tra selvinesi e villeggianti proprietari di seconde case, raccogliendo una somma pari al 50% del patrimonio della precedente società promotrice, rimasta all'interno della nuova società con la proprietà dei terreni.[9]

Resilienza socio-economica e questioni aperte

L'insediamento di una funzione di grande portata, che implica la costruzione di un'opera di indubbio impatto ambientale in un'area a elevato valore paesaggistico, ha prodotto l'affermarsi di un dibattito - tuttora in corso - non privo di argomentazioni valide da entrambe le parti. Con l'occhio disincantato dell'osservatore scientifico, e senza pretendere di risolvere dei temi che rimarranno oggetto di discussione, vorremmo provare a sollevare in questa sede qualche spunto di riflessione.

In primo luogo, sembra possibile affermare che i caratteri ambientali di Selvino appaiono per alcuni versi più adatti ad accogliere l'opera rispetto ad altre ipotesi localizzative:[10] la possibilità di sfruttare un pendio naturale già esistente andrebbe certamente a mitigare l'impatto del progetto rispetto ad aree di pianura; il clima esterno e la concezione ipogea dell'opera (sostenuta da adeguate soluzioni tecnologiche e impiantistiche come un elevato isolamento termico delle strutture, l'impiego di fonti rinnovabili, il recupero delle acque piovane per l'innevamento interno) costituiscono punti di forza in vista del contenimento dell'uso di risorse energetiche e ambientali complessive; le caratteristiche socio-culturali del contesto, infine, si dimostrano in linea con l'intervento, vista la tradizionale prossimità tra lo sviluppo locale e le funzioni connesse all'attività sciistica.

In seconda battuta, il processo di finanziamento del progetto presenta elementi di particolare interesse, che avvicinano l'intervento a modelli internazionali in cui il concetto di "partecipazione" è considerato non solo come la disinteressata - e spesso anche disinformata - espressione di consenso da parte della comunità locale, ma come un diretto coinvolgimento di quest'ultima nel percorso di sostegno economico delle opere. Forme come il *crowdfunding* civico rappresentano modelli ormai consolidati, in grado di avvicinare le istituzioni alla sensibilità e agli interessi locali, dando vita a percorsi di partenariato pubblico-privato che possano far fronte da un lato alla disponibilità economica sempre più limitata dei soggetti pubblici, dall'altro a una possibilità di tutela dell'interesse collettivo che l'intervento puramente privato spesso non è in grado di garantire. In questi termini, il progetto/processo dello *Ski-Dome* costituisce un caso di "resilienza" socio-economica, dimostrando come una comunità locale e un insieme composito e variegato di *stakeholder* sia stato in grado di riconfigurarsi e adattarsi dinanzi a una condizione di stallo. La creazione di una società partecipata da un'ampia platea di sottoscrittori ha permesso il prosieguo dell'iniziativa, innovando il tradizionale processo di finanziamento di una grande opera,[11] in parte rimodulando il processo e il progetto in coerenza con le risorse locali.

In terzo luogo, al fine di considerare gli impatti e i benefici derivanti dall'opera, si deve considerare l'equilibrio complessivo territoriale, contemperando sia il patrimonio costruito che quello ambientale: uno scenario al momento contraddistinto dalla presenza di circa 3.000 seconde case entro il territorio comunale, che si sono sviluppate nell'arco di un cinquantennio di sviluppo edilizio. Un patrimonio al momento sottoutilizzato, specialmente in determinati periodi dell'anno, a fronte delle flessioni nella fruizione turistica.

---

[8] La sottoscrizione delle quote, avvenuta nel febbraio 2017, è seguita a un incontro pubblico tenutosi nella sala congressi comunale nel gennaio 2017 (Tiraboschi, 2017a).

[9] Più nel dettaglio, vengono raccolti circa 300.000 euro attraverso la sottoscrizione di circa 50 quote di partecipazione. Tali quote, variabili, sono così costituite: 11 quote da 15.000 euro, 5 da 10.000 euro, e poi quote a scendere da 5.000 euro a 1.000 euro (Intervista Bertocchi, 2018; Tiraboschi, 2017b).

[10] Tra queste, per esempio, quella di realizzare uno *Ski-Dome* nella campagna agricola dell'alessandrino, in Piemonte, ispirato a modelli internazionali certamente più impattanti, realizzati in contesti di pianura, in aree climatiche non coerenti, con quindi rilevanti impatti ambientali, paesaggistici ed energetici.

[11] La Selvino Snow Srl ha la finalità di portare a termine l'*iter* burocratico-amministrativo del progetto. La fase di raccolta dei finanziamenti per la fase di realizzazione, stimata attorno a 50 mil. euro, è delegata a una seconda fase del progetto e avverrà mediante formule composite: 25% da investitori e il restante tramite altre forme di credito e finanziamento come Credito Sportivo e bandi Mise (Tiraboschi, 2017b; Intervista Bertocchi, 2018).

Dinanzi a tale forma di compromissione territoriale - determinato da un consumo di suolo quasi del tutto irreversibile, nonché comunque da impatti paesaggistici rilevanti - i decisori pubblici devono definire possibili percorsi da intraprendere per recuperarne la fruizione, garantendone così un'utilità e un nuovo ciclo di vita. In questi termini, tra i benefici dell'opera deve essere annoverato il potenziale riuso delle seconde case per forme di ricettività diffusa, a servizio dei flussi turistici diretti e indiretti attivati dallo *Ski-Dome*. In questo senso si può parlare quindi anche di una dimensione di resilienza ambientale e paesaggistica, dovuta al riadattamento del contesto a nuove modalità fruitive, proprio entro una visione sistemica che contempla l'equilibrio complessivo tra patrimonio costruito, patrimonio ambientale e patrimonio socio-economico.
A fronte di questi argomenti, è innegabile che permangano alcuni elementi di criticità, relativi a un intervento che certamente avrà degli impatti su un comparto che presenta oggi una innegabile qualità paesaggistica e ambientale. Ciò implica la necessità di un'attenta valutazione delle ricadute, in riferimento a un concetto di "sostenibilità" estesa, che includa le trasformazioni energetiche, ambientali e paesaggistiche così come quelle estetiche, sensoriali, culturali, sociali. Una valutazione che non può essere sottovalutata, ma che non deve nemmeno essere sostenuta da considerazioni pregiudiziali, legate a schieramenti ideologici o a mere opportunità di interesse economico. L'invito è a considerare il tema della trasformazione del territorio come un'occasione per ridefinire e aumentare la consapevolezza dell'ambiente nel suo più ampio significato, prefigurando uno sviluppo coerente del comparto, che possa aumentare il senso di partecipazione e di riconoscimento da parte della popolazione e l'attrattività per il pubblico esterno.

Riferimenti bibliografici

APAT (2007), *Gli eventi preparatori della Conferenza Nazionale sui Cambiamenti Climatici*, Roma.

Bonesio L. (2014), "Spazi, non luoghi, luoghi: paradigmi e narrazioni in conflitto", in *Im@go. Rivista di Studi Sociali sull'immaginario*, Anno III-3, 06/2014, pp. 47-64.

CAA - Club Arc Alpin (2001), *Testo dell'Assemblea Generale*, Schaan (Liechtenstein), 29/09/2001.

CAI (2010), *L'impatto ambientale dello sci*, Corso di aggiornamento TAM, Leonessa (RI), 18/09/2010.

Neveland (2013), *Documento Tecnico*.

Piano di Governo del Territorio di Selvino.

Rossanigo A. (2015), *Quale futuro per una destinazione turistica consolidata? Il caso dell'Altopiano Selvino Aviatico (BG)*, Tesi di Laurea presso Università degli Studi di Milano-Bicocca.

Schiaffonati F. (2016), *Paesaggio Italiano. Viaggio nel Paese che dimentica*, Lupetti Editore, Milano.

Schiaffonati F., Castaldo, G., Mocchi, M. (2017), *Il progetto di rigenerazione urbana*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.

Settis S. (2017), *Architettura e democrazia. Paesaggio, città, diritti civili*, Einaudi, Torino.

Tiraboschi D. (2017a), "Azionariato popolare per il progetto Skidome «Così sarà dei cittadini»", in *Corriere della Sera*, Bergamo, 07/01/2017.

Tiraboschi D. (2017b), "Skidome a Selvino, ecco la nuova società. E il Comune mette già i paletti", in *Corriere della Sera*, Bergamo, 15/02/2017.

Ringraziamenti

Si desidera ringraziare il presidente della società Selvino Snow Srl, Angelo Bertocchi, per l'intervista rilasciata nel mese di Aprile 2018 e per il materiale tecnico e divulgativo trasmesso.
Si ringrazia la dott.ssa Alessia Rossanigo per la Tesi di Laurea "Quale futuro per una destinazione turistica consolidata? Il caso dell'Altopiano Selvino Aviatico (BG)", Università degli Studi di Milano-Bicocca, Facoltà di Sociologia, Corso di Laurea in Scienze del Turismo e Comunità Locale, Relatore: prof. Augusto Ferrari, a.a. 2014-2015, che ha permesso di ottenere preziose e pertinenti informazioni sull'offerta e la domanda turistica nel caso di Selvino.

Economie circolari per il patrimonio culturale: processi sinergici di riuso adattivo per la rigenerazione urbana

Gaia Daldanise
Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR)
Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS)
Email: *g.daldanise@iriss.cnr.it*

Antonia Gravagnuolo
Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR)
Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS)
Email: *a.gravagnuolo@iriss.cnr.it*

Stefania Oppido
Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR)
Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS)
Email: *s.oppido@iriss.cnr.it*

Stefania Ragozino
Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR)
Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS)
Email: *s.ragozino@iriss.cnr.it*

Maria Cerreta
Università degli Studi di Napoli Federico II
Dipartimento di Architettura (DiARC)
Email: *cerreta@unina.it*

Gabriella Esposito De Vita
Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR)
Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS)
Email: *g.esposito@iriss.cnr.it*

Abstract
Nell'attuale dibattito scientifico, le città rappresentano i contesti in cui si concentrano risorse, capitali, competenze e talenti ed, al contempo, luoghi in cui si condensano molteplici sfide che riguardano la dimensione ambientale (inquinamento, rifiuti, cambiamenti climatici), quella socio-economica (disoccupazione, esclusione sociale, benessere), quella politica (instabilità nei processi di governance, mancanza di pianificazione strategica), e culturale (formazione, creatività e innovazione). La città, pertanto, permette di sperimentare il cambio di paradigma da economia lineare a economia circolare, in cui promuovere processi sinergici, equi ed inclusivi capaci di attivare nuove forme di produttività urbana e di innovazione sociale ed economica. In particolare, la Commissione Europea identifica il patrimonio culturale delle città come il principale driver di sviluppo e sostiene strategie in cui esso sia considerato uno degli elementi fondanti delle possibili trasformazioni, attivabili attraverso approcci misti top down/bottom up, nel breve e nel lungo periodo. In questa prospettiva, il riuso adattivo può svolgere un ruolo determinante non soltanto in termini di incremento del ciclo di vita del patrimonio, ma anche come strategia urbana capace di generare nuovi valori economici, culturali e sociali, supportando dinamiche innovative di sviluppo locale. Per affrontare le attuali sfide urbane, l'articolo prova a individuare le componenti di un approccio sistemico basato su sinergie collaborative per gestire la complessità e renderla produttiva a scala urbana e territoriale.

Parole chiave: heritage, circular economy, urban regeneration

1 | Introduzione

I rapporti delle Agenzie delle Nazioni Unite e di altri organismi sovranazionali concordano nel definire l'attuale modello di sviluppo economico insostenibile dal punto di vista ambientale, sociale e culturale e nel prevedere la progressiva autodistruzione della vita sul pianeta. Le attività che danneggiano l'ambiente, consumando indiscriminatamente le risorse e producendo rifiuti ed inquinanti, generano profitto per pochi e rovesciano sulla collettività tutti gli effetti negativi. Quindi oltre agli impatti sull'ambiente si determinano impatti sociali con l'aumento delle disuguaglianze tra i pochi sempre più ricchi e i molti che si impoveriscono. Una possibile risposta a queste tendenze è il modello di economia circolare che è basato sulla collaborazione, sulla condivisione di risorse, materie prime e strategie per ridurre gli scarti, sulla creazione di comunità e sulla valorizzazione dell'esistente piuttosto che sul consumo.

Questo approccio rinnovato, che si sta diffondendo in diversi settori produttivi, può rappresentare il nuovo modello di valorizzazione del patrimonio culturale e di creazione di capitale culturale? È possibile trasferire i modelli "circolari" di finanziamento, di business e di governance al riuso del patrimonio culturale nelle città e nei paesaggi europei? Questi interrogativi sono alla base del progetto EU H2020[1] CLIC che mira ad attrarre nuovi investimenti sostenibili dal punto di vista economico-finanziario per il recupero di edifici e paesaggi di valore culturale in abbandono, che rappresentano il "giacimento di petrolio" dell'Europa e del nostro paese in particolare.

Il patrimonio culturale, infatti, può essere considerato, oltre che un retaggio da tramandare ai posteri, anche una risorsa centrale per innescare processi di sviluppo locale e globale. Allo stato attuale, però, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio avente pregio culturale e paesistico rappresentano un onere per la collettività. Ma la sperequazione tra la mole dei beni culturali materiali disponibili e la sempre più limitata disponibilità di risorse pubbliche per la conservazione hanno determinato il totale o parziale abbandono del patrimonio culturale. Anche laddove è stato possibile avviare interventi di conservazione, l'impatto potenziale di tale investimento pubblico viene vanificato da un assente o poco lungimirante programma gestionale. Il patrimonio culturale nell'era digitale e della globalizzazione dei flussi assume una connotazione dinamica e fruibile. Dalla tradizione elitaria dei mecenate, del Grand Tour e delle collezioni private, si giunge alla città cablata che con le nuove tecnologie incoraggia un apprendimento collettivo: la tecnologia riduce la mobilità coatta favorendo la dimensione emozionale di un'esperienza culturale. Ma, se da un lato la fruizione di massa "consuma" i grandi attrattori culturali, dall'altro la maggior parte del patrimonio culturale esistente è opaco ai processi di rigenerazione urbana e rappresenta una passività nello sviluppo di capitale sociale e culturale.

In una logica di economia circolare si sta sviluppando una transizione da una visione polarizzata (bene culturale da conservare) ad una visione di infrastruttura culturale (capitale da valorizzare e riprodurre). In tale visione, il capitale culturale rappresenta il driver di un processo di rigenerazione a scala urbana o metropolitana nel quale le interconnessioni trasversali tra i cicli produttivi del riuso adattivo del patrimonio disponibile sia nella fase di adeguamento che in quella gestionale configurano un processo circolare di produzione multidimensionale di valore. Tale modello circolare e ciclico, tipico di esperienze di sinergie industriali e di cluster produttivi, trasferito al contesto di riuso e *mise en valeur* del bene culturale assume un andamento spiraliforme: la dimensione temporale è il fil rouge che riconnette il retaggio del passato con le prospettive future in un processo ri-generativo. Dando nuova vita alle pietre con opportuni modelli economico-finanziari e di governance, si rinnova il capitale sociale e si perpetua il capitale culturale inteso dinamicamente e non quale identità cristallizzata nel tempo e nello spazio.

Per rispondere alle suddette domande di ricerca si è avviato un percorso che si illustra brevemente nelle prossime pagine. In particolare, nel §2 si collega il tema dell'economia circolare con le sfide della tutela del patrimonio culturale per poi identificare nel riuso adattivo e nell'impresa culturale e creativa le chiavi per un processo di rigenerazione *culture-led* (§3). L'excursus attraverso le pratiche censite ed analizzate nell'ambito di studi a scala europea ha consentito di riflettere sul nodo del processo decisionale per individuare le scelte più opportune di riuso adattivo capaci di innescare opportunità sinergiche di rigenerazione urbana (§4)

In tale prospettiva, si cerca di identificare esperienze in grado di auto-sostenersi in un contesto di mercato e, nel contempo, in grado di esprimere ed alimentare la creazione di comunità.

[1] CLIC - Circular models Leveraging Investments in Cultural heritage adaptive reuse led by IRISS CNR. Scientific coordinator Luigi Fusco Girard, executive coordinator Gabriella Esposito De Vita.

2 | Il patrimonio culturale come driver per l'economia circolare nella città/territorio

2.1 | Il patrimonio culturale nel dibattito internazionale

Il patrimonio culturale e paesaggistico è riconosciuto nel dibattito europeo come una delle risorse fondamentali per uno sviluppo sostenibile (European Commission, 2014b, 2015), in grado, se opportunamente conservato e valorizzato, di contribuire alla crescita economica dei territori - in particolare nei settori del turismo, delle costruzioni, dei mercati immobiliari e dell'attrazione e sviluppo di industrie creative e culturali (Gustafsson, 2018). Il patrimonio culturale, inoltre, è identificato come "capitale culturale" (Bourdieu, 1986), elemento fondamentale per l'identità locale e la coesione sociale, essendo ri-generatore di senso di appartenenza, "atmosfera" e senso del luogo (Van Balen & Vandesande, 2016), e ri-generatore di valori ambientali (in particolare in relazione alla conservazione dell'energia, alla riduzione del consumo di suolo e al prolungamento del ciclo di vita dei manufatti) attraverso la conservazione integrata.

Lo studio europeo "Cultural Heritage Counts for Europe" (CHCfE Consortium, 2015) ha individuato quattro "dimensioni" dello sviluppo sostenibile: economica, sociale, ambientale e culturale, evidenziando come la conservazione del patrimonio culturale possa contribuire a generare impatti positivi su piani diversi, secondo un approccio multidimensionale.

Il Parlamento Europeo ha ratificato la Decisione per l'istituzione dell'Anno Europeo del Patrimonio Culturale (European Parliament, 2017), evidenziando che il ruolo del patrimonio culturale è riconosciuto nell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite (United Nations, 2015) ed in particolare nei Goal 11 (sviluppo di città e insediamenti urbani inclusivi, sostenibili, sicuri e resilienti), 4 (educazione), 8 (crescita economica sostenibile, incluso il turismo culturale) e 12 (modelli di produzione e consumo sostenibili). Del resto, dall'Agenda europea per la cultura del 2007, il patrimonio culturale è una priorità per i progetti di cooperazione a livello europeo e per i piani culturali a livello locale. Il suo valore intrinseco ed economico include molteplici dimensioni – culturale, fisica, digitale, ambientale, umana e sociale (Commissione UE, 2014) – e la sua gestione efficiente, efficace ed equa è legata all'innovazione e alla creatività negli studi/approcci di valutazione/pianificazione, di modelli economico-finanziari e di quadri legislativi/normativi.

Viene riconosciuto, pertanto, che la conservazione, e in maniera particolare il "riuso" per nuove funzioni, del patrimonio culturale e paesaggistico può determinare impatti positivi sulla qualità della vita e sul benessere individuale e delle comunità (ISTAT, 2015; UNESCO, 2015), contribuendo alla creazione di posti di lavoro, alla conservazione delle risorse naturali, ed alla ri-generazione delle micro-comunità connesse al patrimonio (Council of Europe, 2005).

Diversi studi, politiche e pratiche urbane dimostrano che la rigenerazione "culture-led" (Evans, 2001; Miles & Paddison, 2005) costituisce la nuova strategia in cui il patrimonio, sia tangibile che intangibile, diventa attivatore di processi di sostenibilità attraverso nuovi ruoli, e modelli flessibili per guidare le trasformazioni in contesti locali.

Il patrimonio culturale, considerato un "bene comune" e una risorsa condivisa, spesso però è oggetto di processi di eccessivo sfruttamento dal punto di vista turistico (fino al depauperamento e perdita irreversibile della risorsa stessa) o sotto-finanziamento, a causa degli alti costi di recupero e delle barriere normative, amministrative, tecniche e culturali.

Individuare modelli efficaci per il recupero, il finanziamento e la gestione condivisa del patrimonio culturale come "bene comune" diventa essenziale per trasformare quello che oggi è riconosciuto come un "costo" per la società in un investimento produttivo, non solo dal punto di vista economico ma anche sociale, culturale, ambientale, in una prospettiva "circolare" (Fusco Girard & Gravagnuolo, 2017). Infatti, se si intravede nel patrimonio culturale un potenziale elemento di un sistema territoriale "autopoietico" (Zeleny, 1997), che ridefinisce continuamente sé stesso, e si sostiene e si riproduce dal proprio interno, è possibile identificare il ri-uso del patrimonio culturale come un contributo essenziale nella realizzazione di un modello di economia e di città/territorio "circolare", in grado di eliminare gli sprechi di risorse ambientali (suoli, materiali, energia, ecc.) e culturali (patrimonio tangibile e intangibile, conoscenza, ecc.), e capace di trasformare i "rifiuti" in nuove risorse economiche, ambientali, culturali e sociali.

2.2 | Il ruolo dell'economia circolare nel dibattito internazionale

Il concetto di economia circolare sta interessando governi, studiosi e imprenditori (Kirchherr, Reike, & Hekkert, 2017). Esso è promosso dall'Unione Europea (ESPON, Interact, Europe, &URBACT, 2016; European Comission, 2017; European Commision, 2015; European Commission, 2014a), da alcuni governi nazionali come Cina, Germania, Francia e Olanda (Prendeville, Cherim, & Bocken, 2018; Qi et al., 2016; Qian & Wang, 2016; Su, Heshmati, Geng, & Yu, 2013; van Buren, Demmers, van der Heijden, &

Witlox, 2016), da multinazionali e start-up come Dell, AMPRobotics, IKEA, Google, H&M, Ricoh, C&A, insieme a quelle italiane (Fater, Enel, Intesa Sanpaolo, Novamont, Costa Crociere, Gruppo Salvatore Ferragamo, Bulgari, Eataly) che hanno siglato il manifesto per l'economia circolare (Circular Economy Manifesto, 2015). Tali attori concordano sulla necessità di superare il modello tradizionale dell'economia lineare, che ha dimostrato di non poter rispondere in modo adeguato agli obiettivi di sostenibilità (Keeble, 1988; Korhonen, Honkasalo, & Seppälä, 2018).

Il dibattito scientifico sul tema è molto frammentato, ed evidenzia come una parte di studiosi sia interessata a ricostruire un quadro concettuale, mentre un'altra parte preferisca chiarire la validità e l'applicabilità dei principi, ed un'altra ancora avanza delle proposte su un modello di "città circolare" a partire dalle pratiche urbane.

A partire dalle definizioni e concettualizzazioni emerse in letteratura e dalle pratiche in corso di sperimentazione, si intende costruire un quadro conoscitivo e programmatico unitario (Ghisellini, Cialani, & Ulgiati, 2016; Kirchherr et al., 2017; Murray, Skene, & Haynes, 2017; Prieto-Sandoval, Jaca, &Ormazabal, 2018) per comprendere come integrare il modello di economia circolare nei diversi settori urbani, tenendo conto delle diverse forme emerse (ecologia industriale, ecosistemi industriali, simbiosi industriale, cleaner production, eco-efficacia, cicli chiusi dei processi produttivi, cradle-to-cradle design, biomimicry ed emissioni zero) (Andersen, 2007; Mao, Li, Pei, & Xu, 2018; Pearce & Turner, 1990; van Buren et al., 2016).

Da un'analisi della letteratura in questo ambito, tra le definizioni di economia circolare reputate più esaustive da Kirchherr (2017), si evidenzia quella sviluppata da van Buren et al. (2016) che si focalizza sulla riduzione del consumo delle materie prime, sull'allungamento del ciclo di vita attraverso l'eco-design, la manutenzione e la riparazione, sull'utilizzo degli scarti e dei rifiuti nell'ambito dei cicli produttivi, tenendo presente la creazione di valore economico, sociale e ambientale. Questa definizione integra quella più diffusa della Ellen MacArthur Foundation secondo cui: «[CE] an industrial system that is restorative or regenerative by intention and design. It replaces the 'end-of-life' concept with restoration, shifts towards the use of renewable energy, eliminates the use of toxic chemicals, which impair reuse, and aims for the elimination of waste through the superior design of materials, products, systems, and, within this, business models» (Ellen MacArthur Foundation, 2013: 7). In coerenza con questo approccio si riconosce come significativa ed efficace anche la definizione delle "9R" (recuperare, riciclare, riconvertire, ri-fabbricare, rinnovare, riparare, riusare, ridurre, ripensare), di cui Potting et al. (Potting, Hekkert, Worrell, & Hanemaaijer, 2017) fanno un'analisi esaustiva nel delineare il passaggio da economia lineare ad economia circolare .

La reale validità del modello di economia circolare è oggetto di un ampio dibattito, e alcuni studiosi ne hanno confutato la sua potenzialità sistemica, denunciandone la sua inapplicabilità ai macro-sistemi (Geissdoerfer, Savaget, Bocken, & Hultink, 2017; Korhonen et al., 2018). In tale scenario, alcuni studi stanno approfondendo come implementare il modello circolare a livello urbano e territoriale. Numerosi approcci e sperimentazioni provengono dal comparto cinese che ha legiferato in materia e ha avviato numerosi casi pilota a partire dal 2009 (Mao et al., 2018; Prendeville et al., 2018; Qi et al., 2016; Qian & Wang, 2016; Su et al., 2013; Wang, Lee, Zhang, Chen, & Li, 2018).

A partire dai diversi contributi scientifici emerge che per sviluppare un'economia circolare urbana sia necessario strutturare un approccio che si articoli secondo tre livelli: macro, meso e micro. I tre livelli acquisiscono differenti accezioni nei diversi contributi. Ghisellini et al. (Ghisellini et al., 2016) propongono di considerare la scala interpretandola dalla letteratura come un flusso di operatività che dovrebbe andare dal micro con i processi singoli di industrializzazione o livello di consumo, passare dal meso con i parchi eco-industriali, per arrivare al macro, inteso come livello della città, provincia, regione, nazione. Mao et al. (Mao et al., 2018) rivedono il concetto di scala sulla base dell'operatività delle "circular economy demonstration areas" cinesi, evidenziando come il livello micro sia relativo agli aspetti tecnologici attraverso cui si utilizza il gradiente delle risorse energetiche; quello meso sia proprio dell'impresa urbana e preveda la costruzione di un "ecosystem industry system" a partire dall'impresa leader e individuando i livelli di connessione tra le industrie già esistenti o di quelle da aggiungere per compiere dei cicli produttivi completi; il livello macro riguarda la regione e prevede di costruire un eco-park industriale, concepita come una conglomerazione di industrie basate sui flussi di energia e scambi di materiali analoga ad un ecosistema. In proposito, uno degli esempi maggiormente consolidati è costituito da Kalundborg in Danimarca (Jacobsen, 2008).

Quest'ultima accezione, seppure operativa dal punto di vista industriale, attento alla dimensione ecologica/ economica, dimostra quanto il dibattito scientifico sia ancora lontano dall'individuazione di un modello di circolarità più propriamente "urbano", che sia in grado di connettere la complessità della città con le sue molteplici dimensioni: sociale, umana, culturale, politica e imprenditoriale.

3 | Processi sinergici di riuso adattivo del patrimonio culturale per la rigenerazione urbana

3.1 | Il riuso adattivo del patrimonio culturale nel dibattito internazionale

La riflessione su possibili scenari di applicazione dei principi di un modello circolare nello sviluppo della città e del territorio pone in evidenza il potenziale ruolo del riuso del patrimonio edilizio inutilizzato, sottoutilizzato o dismesso. Nel dibattito scientifico internazionale, il riuso, definito come le opere di costruzione e/o di intervento finalizzate a riutilizzare un edificio o un sistema di edifici per rispondere a nuove condizioni e nuovi requisiti (Douglas, 2006), si è progressivamente arricchito di argomentazioni relative ad obiettivi culturali, socio-economici, ecologici. Ad esso, infatti, non solo è riconosciuto oggi il ruolo storicamente consolidato di pratica di tutela, di valorizzazione e di prolungamento del "ciclo di vita" del patrimonio edilizio, ma se ne sottolinea il potenziale come driver di più ampie strategie di rigenerazione del contesto, di riduzione del consumo di suolo e di contrasto a processi di espansione urbana (Amit-Cohen, 2005; Bullen & Love, 2011; Cantell, 2005; Conejos, Langston, & Smith, 2011; Schipper & Langston, 2015; Yung & Chan, 2012). La scelta di nuove funzioni e di nuove attività assume una valenza strategica non solo in riferimento all'edificio oggetto di riuso ma anche al contesto urbano, sia nel caso in cui si intendano valorizzare e potenziare dinamiche già in atto, sia se si miri ad innescarne di nuove proprio attraverso la scelta delle nuove funzioni e di nuove attività da insediare. Il riuso, interpretato in una prospettiva rigenerativa del contesto urbano, può rappresentare un'occasione di sviluppo del territorio, determinando benefici tanto più rilevanti quanto più saranno stati generati o ri-generati valori economici, ecologici, culturali, simbolici, sociali.

A partire da tali riflessioni, il progetto CLIC (Circular Models Leveraging Investments in Cultural Heritage Adaptive Reuse – Horizon 2020 SC5-22-2017) ha individuato il patrimonio culturale come campo di sperimentazione per modelli innovativi di finanziamento, di business e di governance in grado di promuovere e abilitare il riuso del patrimonio culturale nelle città e nei paesaggi culturali europei, nella prospettiva dell'economia circolare come modello di sviluppo sostenibile.

Partendo dagli obiettivi del progetto CLIC e dalle attività già in corso presso l'IRISS-CNR nell'ambito del progetto "Strategie e politiche *place-based* per lo sviluppo locale", si pongono in campo alcune domande di ricerca: come può il riuso del patrimonio culturale essere attivatore di valori culturali, economici, sociali ed ecologici? Come rendere rigenerativa la pratica del riuso in una prospettiva di economia circolare? Come affrontare le pratiche perché diventino laboratori in cui testare i principi dell'economia circolare?

In questa prospettiva di ricerca, alle questioni legate allo sviluppo di metodologie di verifica di compatibilità al riuso, basate su approcci conoscitivi di tipo descrittivo, sulla valutazione delle performance e sulla tutela dei vincoli si aggiungono questioni relative agli impatti generati dai nuovi usi in termini sociali, di redditività, di network sociali, culturali, economici ed ambientali. Il processo metodologico, quindi, si delinea nell'ambito di un approccio *place-based* (Barca, 2009; Huggins & Clifton, 2011; Pugalis & Bentley, 2014) con l'obiettivo di includere nel processo decisionale una pluralità di attori locali e costruire strategie di sviluppo a lungo termine che riconoscano il ruolo centrale del capitale sociale e del capitale culturale tangibile e intangibile del territorio. Tale approccio sottende un'interpretazione sistemica del territorio, tesa ad una valorizzazione non puntuale ma diffusa, che identifichi quale presupposto essenziale il potenziamento delle relazioni tra le componenti fisiche e le componenti culturali, sociali ed economiche per innescare nuove traiettorie di sviluppo. L'osservazione di alcune pratiche più recenti di riuso, infatti, evidenzia l'opportunità di questo approccio: accanto ad esperienze tradizionalmente top-down si registrano iniziative bottom-up che enfatizzano il ruolo delle comunità locali nel riuso del patrimonio culturale, sottolineando una crescente volontà di esercitare forme di responsabilità collettiva verso la valorizzazione di questo patrimonio, basate su una maggiore consapevolezza delle sue potenzialità complesse (ecologiche, culturali, simboliche, sociali ed economiche). D'altronde, nella Convezione di Faro – Convention on the value of cultural heritage for society – (Council of Europe, 2005) il patrimonio culturale è riconosciuto come quello in cui le popolazioni si identificano come espressione dei propri valori, credenze, tradizioni. In modo analogo, la Convenzione Europea del Paesaggio (Council of Europe, 2000) definisce il paesaggio "una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni", introducendo principi di partecipazione e processi bottom up. In coerenza con queste accezioni, il processo decisionale assume un ruolo cruciale e caratterizza le iniziative di riuso (Mısırlısoya & Günçe, 2016; H. J. Wang & Zeng, 2010; Yildirim, 2012), anche alla luce di un'arena che si arricchisce di nuovi attori e nuovi sistemi di relazioni, sollecitando nuove riflessioni sulla necessità di una governance multilivello capace di supportare tali iniziative in un'ottica di rigenerazione territoriale e di innovazione culturale e sociale.

3.2 | La produzione culturale nelle pratiche di riuso adattivo: la Banca dei Materiali di Porto, Portogallo

L'innovazione culturale e sociale, tipica di iniziative virtuose di rigenerazione territoriale, è un concetto fortemente eterogeneo e interdisciplinare. Si accompagna spesso a processi di produzione creativa, per i quali l'innovazione è definita nascosta (*hidden innovation*) poiché risulta difficile identificarla e misurarla con indicatori e strumenti convenzionali (Izzo & Masiello, 2015a).

All'interno del dibattito sul patrimonio culturale e il suo riuso adattivo, il tema della produzione creativa di tipo collaborativo ed inclusivo per lo sviluppo di regioni e città risulta essere essenziale nelle politiche a livello europeo. Lo dimostra lo studio "Culture for Cities and Regions" di KEA European Affairs (KEA European Affairs, 2017), dove sono analizzati 71 casi studio a diverse scale seguendo tre dimensioni cruciali per uno sviluppo definito "culture/creative-led":

1. patrimonio culturale come driver dello sviluppo economico e dell'inclusione sociale (*cultural heritage as a driver of economic growth and social inclusion* - CH);
2. industrie culturali e creative come motore per la rigenerazione urbana e la vitalità economica (*culture and creative industries as a motor for urban regeneration and economic vitality* - CCI);
3. cultura per l'inclusione sociale, l'innovazione sociale e il dialogo interculturale (*culture for social inclusion, social innovation and intercultural dialogue* - CSI).

In questa casistica, risultati rilevanti si riscontrano in particolar modo quando si verifica la combinazione di patrimonio culturale (CH), industrie culturali creative (CCI) e creazione di capitale sociale (CSI), come nei casi di Dublino (Temple Bar District), dove è stato attivato un un processo di rigenerazione attraverso un ampio distretto culturale e turistico, oppure di Nord-Pas de Calais con la realizzazione di Euralens, un investimento culturale strategico di larga scala.

Tuttavia, la maggior parte dei casi classificati da KEA non sono orientati a ricoprire tutte e tre le dimensioni indagate, quanto piuttosto ad una o alla combinazione di due, anche se le strategie individuate, se opportunamente implementate, potrebbero amplificare gli impatti positivi sul territorio. In questi casi si verifica spesso la condizione che il *core*, motore dell'iniziativa, sia rappresentato dal patrimonio culturale, come elemento place-based per la valorizzazione identitaria della città. Un esempio particolarmente esemplificativo è costituito dal modello della Banca dei Materiali di Porto. Il caso è interessante perché non si limita al riuso di un edificio storico per attività museali ma crea una sinergia tra museo e città, capace di innescare azioni di valorizzazione dell'identità urbana attraverso il riuso di materiali, coniugando le competenze istituzionali con quelle imprenditoriali e professionali presenti nel territorio.

Aperta dal dicembre 2010, all'interno del "Palacete dos Viscondes de Balsemão", la Banca dei Materiali raccoglie numerosi esempi di materiali decorativi e da costruzione appartenenti alla tradizione dell'architettura di Porto (Fig. 1), come azulejos, stucchi, ferri, ecc. La Banca, concepita come un museo, accoglie numerosi visitatori (nel 2010, anno della sua apertura, ha registrato più di 21.000 presenze). La sua collezione include 15.000 pezzi, di cui circa 7.300 sono stati forniti per il restauro della facciata di alcuni edifici storici della città. Attraverso il supporto tecnico della Banca dei Materiali almeno 100 edifici sono stati recuperati e più di 1.400 hanno beneficiato di una consulenza specifica di professionisti coinvolti nel progetto (KEA European Affairs, 2017).

Nell'ambito dei materiali recuperati vi sono anche esemplari arabo-ispanici importati dalla Spagna durante il XV e il XVI secolo, con una grande diversità di motivi dei secoli XVII, XVIII, XIX, XX destinati principalmente al recupero delle facciate esterne degli edifici. I materiali più rari sono utilizzati a fini didattici e donati al fondo bancario del museo.

Il modello di funzionamento (Fig. 2) che gestisce la governance della Banca permette a ciascun privato, proprietario di un edificio storico, di contattare la Banca in caso di lavori di restauro o recupero di un edificio e/o della sua facciata, facendo una richiesta formale per iscritto all'ufficio competente. La Banca fornisce al cittadino i materiali necessari o, in caso di assenza degli stessi, un elenco delle fabbriche di ceramica in grado di riprodurli fedelmente.

Tali materiali sono stati recuperati da edifici degradati, durante opere di demolizione o trasformazione, e vengono restituiti alla città quando sono riutilizzati per la rigenerazione degli edifici storici esistenti.

Figura 1 | Azulejos esposti all'interno della Banca dei Materiali (Fonte: Gaia Daldanise).

La Banca dei Materiali si collega anche ad una serie di progetti come "SOS Azulejo", iniziato nel 2007 e guidato dalla magistratura portoghese, che si occupa di prevenzione contro il crimine, in particolare di arginare i furti di azulejos rari e preziosi e, quindi, di contrastare il rischio di perdita di un patrimonio culturale rilevante per la città e la sua comunità. . Ogni anno il responsabile del progetto "SOS Azulejo" assegna anche dei premi per le buone pratiche di conservazione degli azulejos, e due di questi sono stati attribuiti proprio alla Banca rispettivamente negli anni 2009 e 2012.
Tra i diversi progetti sviluppati dalla Banca dei Materiali, uno riguarda l'attivazione di un centro di formazione sulla manutenzione e la conservazione di edifici di alto valore storico all'interno della città. Nei programmi futuri sono previsti anche workshop formativi rivolti a proprietari, inquilini, e professionisti del settore edile. Obiettivo di questi corsi è fornire le competenze necessarie per preservare gli edifici tradizionali di pregio favorendo l'apprendimento delle tecniche più idonee: pittura, piastrellatura, riparazione di tetti e porte, ecc. La formazione costituisce una componente essenziale per la sostenibilità del progetto nel tempo in quanto permette di costruire un circuito virtuoso tra conoscenze e competenze in grado di trasferire tale patrimonio anche alle future generazioni.
Inoltre, da un punto di vista istituzionale, la Banca rientra nel programma di conservazione e protezione del capitale manufatto del Dipartimento dei Musei e dei Beni Culturali del Comune di Porto. Mentre, dal punto di vista della gestione e della governance, la Banca è sostenuta da molte aziende private che supportano lo sviluppo del museo, nonché da servizi municipali (gestione dell'emergenza, polizia e vigili del fuoco) e comunali.

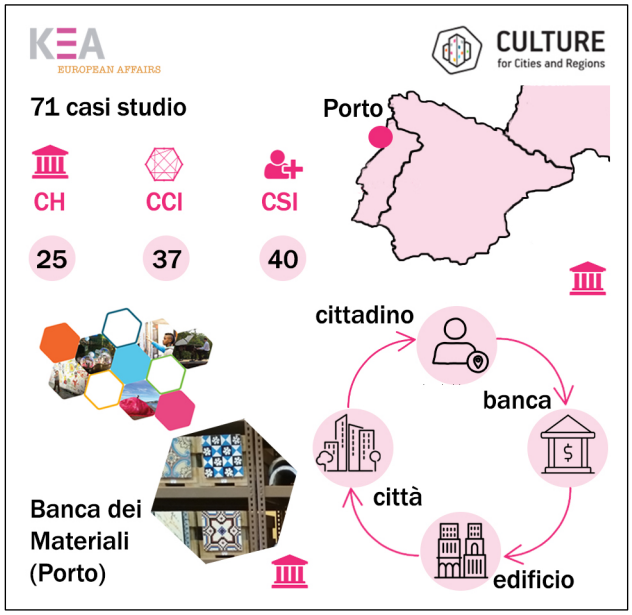


Figura 2 | Il progetto "Culture for Cities and Regions" e il modello della Banca dei Materiali (Porto) (Fonte: elaborazione autori).

L'approccio che ha guidato tale pratica può essere contestualizzato in altre città nell'intento di preservare l'unicità e autenticità degli elementi costruttivi e l'identità di uno specifico contesto, generando nuove opportunità per le industrie creative (Cooke & Lazzeretti, 2008; European Union, 2017; Federculture, 2013) ad alta produzione di capitale sociale (Fischer, Scharff, & Ye, 2004), in grado di rendere circolare tale esperienza in termini di continuità di benefici di sostenibilità .
L'esperienza della Banca dei Materiali costituisce un buon esempio di come la valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale possa trasformare le attuali sfide urbane in opportunità economiche, sociali e culturali, nel rispetto dell'identità delle aree urbane storiche e dei paesaggi culturali attraverso soluzioni co-create, co-implementate e co-gestite alla scala appropriata (per distretti, edifici, spazi pubblici, ecc.).

3.3 | Le reti di innovazione per il riuso adattivo del patrimonio culturale

Nell'ambito dello sviluppo urbano e regionale, coinvolgendo popolazioni locali, centri di ricerca, autorità, innovatori, università, movimenti di *city-makers* e nuovi gruppi di cittadini, possono essere sviluppati approcci sistemici e metodologie integrate per identificare le capacità latenti delle diverse aree urbane al fine di ri-attivarle e ri-generarle (Call Horizon – TOPIC SC5-20-2019: "Transforming historic urban areas and/or cultural landscapes into hubs of entrepreneurship and social and cultural integration").
L'innovazione, nelle sue varie forme (ad esempio nella regolamentazione, nella governance, nei business, nella finanza), dovrebbe produrre sinergie con i diversi network attualmente in via di sviluppo, come ad esempio: European Creative Hubs Network, European Creative Business Network.

La Commissione Europea definisce *creative hubs* le piattaforme o i contesti di lavoro per artisti, musicisti, *designers*, *filmmakers*, *app developers* o imprenditori di start-up. Ciascuno di essi è diverso nella struttura, nel settore di specializzazione, nei servizi che offre, nel modo di operare che include approcci aperti alla collettività e alla cooperazione, ai laboratori ed agli incubatori, con sedi fisse, mobili o online. Tra i modelli di creative hubs si citano alcuni esempi italiani mappati e riconosciuti all'interno del network europeo: BASE (Milano), Le Case del Quartiere (Torino), Officine Gattaglio (Reggio Emilia), Kilowatt (Bologna), Lottozero (Prato), Warehouse Coworking Factory (Provincia di Pesaro e Urbino), SITIO Alvalade (Cagliari), Fablab Frosinone (provincia di Roma), Comincenter (Matera), Rigenera Lab (provincia di Bari), Cre.Zi.Plus (Palermo), Fablab (Catania).
In Italia, il tema della produzione culturale-creativa e sociale si riscontra in particolar modo in iniziative pioneristiche nelle aree più marginali come la Farm Cultural Park a Favara, l'Ex Fadda a San Vito dei Normanni (Brindisi), il Festival Studi Aperti di Ameno (Novara), ecc., di grande valore per la portata collettiva dell'azione culturale. Tale filone di riscatto delle aree di margine ha condotto alla redazione di una "Strategia nazionale per le aree interne" in cui, nel 2016, sono state selezionate 68 aree progetto (1.043 comuni), che potranno beneficiare dei finanziamenti (190 milioni) finalizzati a processi di sviluppo legati prevalentemente all'aumento dei servizi nei settori culturale, agroalimentare e del turismo. Nell'ambito di progetti di valorizzazione del patrimonio costruito a scala nazionale, il Demanio, attraverso il progetto Valore Paese – Cammini e Percorsi, si pone l'obiettivo di promuovere il turismo lento ed esperienziale per far rivivere case cantoniere, stazioni e masserie abbandonate, lungo i percorsi ciclopedonali e religiosi. Obiettivo è affidare ad under 40 oltre 100 immobili pubblici da riattivare e trasformare in strutture turistiche, punti ristoro, alberghi o ciclo-officine. Contemporaneamente, gli ETS (Enti del Terzo Settore) stanno adottando misure innovative grazie al nuovo Codice del Terzo settore (Dlgs 117/2017), come il social bonus, attraverso cui si mira, da un lato, a coinvolgere gli enti non profit nelle attività di recupero degli immobili pubblici inutilizzati e dei beni confiscati alla criminalità organizzata e, dall'altro, a incentivare il sostegno a iniziative analoghe attraverso una specifica agevolazione fiscale.
La frequenza di queste esperienze nazionali pone l'accento sulla relazione tra patrimonio costruito e strumenti di produzione culturale e sociale innovativi, dimostrata anche dalla nascita di start up grazie a bandi promossi da fondazioni di origine bancaria. Ne sono un esempio le start up dedicate alla fruizione di arte e cultura promosse dal bando Funder 35 dell'Associazione di fondazioni e casse di risparmio (ACRI) rivolto alle organizzazioni culturali under 35 impegnate sui servizi di supporto alla produzione creativa.

Un altro importante esperimento di promozione dei settori delle arti visive, performative e negli altri linguaggi espressivi della cultura contemporanea riguarda il bando (prima edizione nel 2016) "ORA! Linguaggi contemporanei, produzioni innovative" della Compagnia di San Paolo che sostiene, anche in termini di *empowerment,* 20 progetti e ne monitora 230 su scala nazionale (Unioncamere-Fondazione Symbola, 2017).

Tali esperimenti evidenziano come la pubblica amministrazione, che si caratterizza per la disponibilità di un patrimonio culturale inestimabile, non dispone di una sufficiente capacità economica e manageriale necessaria per mantenerlo in efficienza nel tempo e, quindi, cerca nell'interlocutore privato (profit o non profit) l'attore chiave con cui collaborare e cooperare per progetti di valorizzazione. In tale prospettiva, il quadro normativo italiano include una proposta legislativa approvata dal titolo "Disciplina e promozione delle imprese culturali e creative" che definisce le caratteristiche ed i requisiti di un'impresa culturale e creativa. La proposta di legge è finalizzata a promuovere e sostenere l'imprenditorialità e l'occupazione, in particolare giovanile, mediante il supporto a forme innovative di impresa in grado di innalzare la qualità dell'offerta culturale, sia locale che nazionale.

In questo contesto, il re-design dei luoghi simbolo del tessuto urbano diventa il motore per progettualità creative e di innovazione sociale, rivolte principalmente ai giovani e ai nuovi cittadini, anche "temporanei". Ne sono esempi virtuosi: il progetto di riuso delle Officine Grandi Riparazioni a Torino, sostenuto dalla Fondazione CRT come nuovo distretto della creatività e dell'innovazione; il recupero dell'area Ex Ansaldo, che ospita Base coworking e Cariplo Factory oltre al Museo delle Culture (Mudec), al fine di promuovere la contaminazione tra imprese culturali, incubatori e centri di ricerca; il progetto del Polo del 900 ai Quartieri Militari di Torino, sostenuto dalla fondazione bancaria Compagnia di San Paolo, che assume un ruolo chiave sia con le istituzioni che con organizzazioni private nelle collaborazioni tra profit e no-profit per *start-up* innovative; Officine zero a Roma, un esempio di multifactory per l'economia circolare e la rigenerazione urbana. Queste sperimentazioni possono considerarsi esempi di prime esperienze di "imprese ibride", espressione di diverse forme di governance, quali le imprese sociali, le cooperative di comunità, le imprese creative, le fondazioni culturali, ecc., che si fondano sulle cosiddette "popolazioni organizzative" (Venturi & Zandonai, 2016). Tali modelli operano per definire nuove catene di produzione di valore, dove culturale, sociale ed economico sono condizioni necessarie di efficacia (Venturi & Zandonai, 2016). Si tratta spesso di un insieme di imprese, fornitori e istituzioni strettamente interconnessi, che producono un'economia rigenerativa attraverso la creatività e l'innovazione nei diversi settori e costruendo diverse tipologie di "cluster creativi" (Izzo & Masiello, 2015b).
Tali forme di aggregazione sono maggiormente presenti quando è molto forte il valore intrinseco del patrimonio culturale in cui i cittadini si riconoscono e in cui si innestano anche valori indipendenti dall'uso, generando valori condivisi (Cerreta & Panaro, 2017; Porter & Kramer, 2011).

Nell'ambito dei processi di riuso adattivo di tale patrimonio, stabilire nuovi usi è una questione complessa che richiede un approccio sistemico capace di gestire la complessità e renderla produttiva per i luoghi urbani e per le comunità attraverso processi di co-evaluation e co-design, approcci di governance multilivello che inneschino sinergie collaborative (Cerreta & Fusco Girard, 2017). Ciò comporta soprattutto una chiara strutturazione del problema decisionale, includendo i numerosi e diversi fattori e i molteplici attori del processo di riuso, strutturando un approccio valutativo multidimensionale attento alle interazioni tra le differenti componenti (spaziali, ambientali, sociali, politiche, economiche e culturali).

4 | Discussione e conclusioni

Il Rapporto "State of the World's Cities Report 2004/2005. Globalization and Urban Culture" delle Nazioni Unite (UN-Habitat, 2004) ha evidenziato come molte città nel mondo abbiano iniziato a proporre un rinnovamento dell'economia locale puntando sulla costruzione di processi di rigenerazione culturale. A partire dal presupposto che la cultura possa essere un motore per la crescita economica, un particolare interesse è stato riservato agli investimenti in industrie e distretti creativi e culturali, migliorando la qualità degli spazi e dei servizi socio-culturali, e proponendosi di armonizzare i diversi interessi sociali migliorando la qualità della vita urbana.

La cultura, ingrediente vitale dell'ambiente urbano, diventata un fattore di successo per la localizzazione di processi creativi, a cui è rivolta l'attenzione delle amministrazioni locali, motivata dalla necessità di riposizionare le città nel mercato globale e contestualmente creare un ambiente favorevole alle nuove forme di economia basate sulla tecnologia, la creatività, il capitale umano, e la capacità d'innovare (Mercer, 2006). Le attività culturali sono interpretate come motore per la crescita dell'occupazione, in quanto in grado di costruire un ambiente favorevole e abilitante, in cui le forme multidimensionali della creatività possano svilupparsi. Le potenzialità maggiormente rilevanti e in grado di attivare il cambiamento sono insite nei sistemi di relazioni e sono proprie degli spazi in cui è possibile vivere esperienze autentiche, generando nell'interazione nuovi valori.

Mentre nell'economia tradizionale i valori erano ridistribuiti, negli approcci contemporanei (economia circolare, economia civile, economia della condivisione) i valori possono essere prodotti all'interno di processi cooperativi e collaborativi (Zamagni & Zamagni, 2008).
Pertanto, se la città è intesa come un sistema di produttività culturale, le connessioni che si possono generare saranno caratterizzate da un sistema di valori identitari molto più ampio e articolato, in grado di innescare nuove opportunità a partire dalla messa in rete delle risorse vitali esistenti. Allo stesso tempo, è possibile evidenziare come nei processi di trasformazione e valorizzazione culturale delle città, risultino indispensabili non solo la "cultura" e la "creatività", ma anche le comunità, individuando nei processi *community-driven* le modalità per attivare il cambiamento (Ferilli, Sacco, Tavano Blessi, & Forbici, 2017; Zamagni & Sacco, 2006) e rendere operativo un approccio adattivo al riuso del patrimonio culturale esistente.

Da un lato, si ritiene significativo che le amministrazioni locali e i privati si preoccupino di comprendere gli impatti economici degli investimenti in arte e cultura; dall'altro, si considera determinante che le comunità locali si facciano promotrici di azioni e processi di culturali tesi ad individuare nuovi modelli organizzativi, sociali ed economici. I due approcci, in molti casi, tendono a diventare complementari, integrando approcci *top-down* e *bottom-up*. Un modello sostenibile di rigenerazione urbana generato dalla cultura richiede, infatti, un'integrazione tra le due modalità, rendendo possibile il dialogo, lo scambio reciproco, e la mutua cooperazione. Emerge un approccio "ibrido" che cerca di considerare la complessità propria di un processo di sviluppo culture-led affrontandolo e gestendolo mediante strumenti interdisciplinari (Sacco & Crociata, 2013).
La cultura, pertanto, sta diventando una nuova "piattaforma", in grado di generare sia valori economici che valori sociali, assumendo allo stesso tempo ruoli differenti: coordinamento sistemico di processi innovativi integrati, creazione di nuove forme di cittadinanza attiva basate sulla conoscenza, definizione di nuovi standard di benessere. Pertanto, si considera opportuno sviluppare un approccio alla rigenerazione in grado di coinvolgere più componenti contemporaneamente, in modo da sfruttare le loro complementarietà strategiche e le opportune sinergie, e bilanciare gli effetti sistemici, combinando differenti modelli: un modello di sviluppo basato sulla capacità di attrarre risorse esterne, sia talenti che imprese creative; un modello basato sulla competitività delle risorse locali, caratterizzate da un elevato livello di competenza e specializzazione; un modello basato sulla partecipazione e la coesione sociale, con particolare attenzione per la valorizzazione delle iniziative che costruiscano le condizioni di *enabling*, favoriscano la *capability-building* delle comunità e la capacità imprenditoriale delle imprese culturali e creative.

Le strategie di rigenerazione urbana *culture-led* individuano processi decisionali orientati al riuso adattivo delle risorse esistenti e, in particolare, del patrimonio culturale (Roberts & Sykes, 1999; Misirlisoya & Günce, 2016) considerando:
1. il processo di riuso, l'individuazione delle sue fasi principali e degli strumenti adeguati;
2. i benefici e i costi, le opportunità, gli ostacoli e i conflitti del riuso e gli attori chiave del cambiamento;
3. i fattori abilitanti in grado di costruire le condizioni favorevoli (ambientali, sociali, economiche, culturali ed istituzionali) affinché il riuso adattivo possa essere realizzato e gestito nel tempo;
4. i criteri rispetto ai quali individuare le strategie *place-based* più opportune di riuso adattivo e le azioni sinergiche capaci di generare nuovi valori .

Ciascun processo di riuso adattivo può essere strutturato tenendo conto di alcuni step considerati essenziali (Mısırlısoy & Günçe, 2016):
- Step 1 – definire gli attori del riuso (utenti, produttori, investitori, enti di controllo);
- Step 2 – analizzare l'edificio o il sistema di edifici esistenti individuando le specifiche caratteristiche (funzione originaria, caratteri fisici, valori patrimoniali, bisogni del contesto);
- Step 3 – decidere quali azioni di conservazione siano adatte (tutela, manutenzione, recupero, consolidamento, ricostruzione, restauro, ecc.);
- Step 4 – definire le potenzialità del riuso adattivo e le conseguenze che ne deriveranno (impatti fisici, economici, funzionali, ambientali, politici, sociali e culturali);
- Step 5 – decidere quali cambiamenti funzionali siano coerenti e scegliere quelli preferibili (stesso uso, usi misti, nuovi usi).

Uno degli aspetti cruciali del processo decisionale riguarda la selezione dei criteri utili per individuare le scelte più opportune di riuso adattivo (criteri culturali, economici, architettonici, ambientali, sociali, di continuità nel tempo), e capaci di identificare le opportunità sinergiche che potrebbero essere innescate.

Recenti studi (Wang & Zeng, 2010) evidenziano l'importanza delle interdipendenze tra i criteri sopra elencati, riconoscendo l'esigenza di comprendere quali di queste interdipendenze generate da modelli alternativi di governance, finanziamento, e gestione possano far nascere nuovi valori e attivare legami autopoietici in grado di rigenerarsi nel tempo (Bruni & Zamagni, 2004). Un processo decisionale per la rigenerazione urbana *culture-led* e *community-driven* dovrebbe includere approcci di co-design e co-valutazione, considerando le interrelazioni tra le molteplici componenti che caratterizzano un contesto decisionale complesso come quello del patrimonio culturale e delle comunità che ne fanno parte. La costruzione di scenari alternativi *cultural heritage-led* include processi collaborativi, governance multi-livello, e network diffusi a differenti scale, che, agendo su valori interdipendenti, possono guidare la costruzione di decisioni interdipendenti e interconnesse (Cerreta & Diappi, 2014). Tali decisioni possono più efficacemente orientare il processo strategico del riuso adattivo per aprire gli scenari di sviluppo a nuove opportunità in costante evoluzione "rigenerativa", rispetto ai quali la cultura possa essere considerata economicamente efficace e socialmente sostenibile, in coerenza con i principi dell'economia circolare.
In questa prospettiva un processo riuso adattivo, nell'ambito di una strategia di rigenerazione *cultural heritage-led*, richiede che si creino le condizioni ambientali, sociali, economiche e di governance per rendere la cultura un dispositivo abilitante e, allo stesso tempo, un'interfaccia dinamica tra l'economia locale e le diverse comunità.

Attribuzioni

Pur nella unitarietà della proposta metodologica, la redazione dei singoli contributi è così distribuita: §1 e §4 sono di Gabriella Esposito De Vita e Maria Cerreta, §2 è di Antonia Gravagnuolo e Stefania Ragozino, §3 è di Stefania Oppido e Gaia Daldanise.

Riferimenti bibliografici

Amit-Cohen, I. (2005). Synergy between urban planning, conservation of the cultural built heritage and functional changes in the old urban center – The case of Tel Aviv. *Land Use Policy, 22:4, 291-300*.

Andersen, M. S. (2007). An introductory note on the environmental economics of the circular economy. *Sustainability Science*, *2*(1), 133–140. https://doi.org/10.1007/s11625-006-0013-6

Barca, F. (2009). *An agenda for a reformed cohesion policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*.

Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In J. E. Richardson (Ed.), *The Handbook of Theory of Research for the Sociology of Education* (pp. 241–258). Greenword Press.

Bruni, L., & Zamagni, S. (2004). *L'economia civile*. Il mulino.

Bullen, P. A., & Love, P. E. D. (2011). Adaptive reuse of heritage buildings. *Structural Survey*, *29*(5), 411–421. https://doi.org/10.1108/02630801111182439

Cantell, S. F. (2005). *The adaptive reuse of historic industrial buildings: regulation barriers, best practices and case studies*. Polytechnic Institute and State University, Virginia.

Cerreta, M., & Diappi, L. (2014). Adaptive Evaluations in Complex Contexts: Introduction. *Scienze Regionali*.

Cerreta, M., & Panaro, S. (2017). From perceived values to shared values: A multi-stakeholder spatial decision analysis (M-SSDA) for resilient landscapes. *Sustainability*, *9*(7), 1113.

CHCfE Consortium. (2015). *Cultural Heritage Counts for Europe*. Krakow.

Circular Economy Manifesto. MANIFESTO L'Alleanza per l'Economia Circolare per uno sviluppo innovativo e sostenibile (2015).

Conejos, S., Langston, C., & Smith, J. (2011). Improving the implementation of adaptive reuse strategies for historic buildings.

Cooke, P. N., & Lazzeretti, L. (2008). *Creative cities, cultural clusters and local economic development*. Edward Elgar Publishing.

Council of Europe. (2000). European Landscape Convention. *European Treaty Series*. Florence: Council of Europe, European Treaty Series: No 176.

Council of Europe. Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society, Treaty Series (2005).

Douglas, J. (2006). *Building Adaptation 2nd Edition. Building*. https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004

Ellen MacArthur Foundation. (2013). *Towards the Circular Economy. Economic and business rationale for an accelerated transition*.

ESPON, Interact, Europe, I., & URBACT. (2016). Pathways to a circular economy in cities and regions.

European Comission. (2017). *Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of the Circular Economy Action Plan. Official Journal of the European Union* (Vol. COM(2017)). https://doi.org/http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/implementation_report.pdf (accessed on Feb 12, 2018)

European Commision. (2015). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Closing the loop - An EU action plan for the circular economy* (Vol. 614). https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004

European Commission. (2014a). *Towards a circular economy: A zero waste programme for Europe.*

European Commission. (2014b). *Towards an integrated approach to cultural heritage for Europe.*

European Commission. (2015). *Getting cultural heritage to work for Europe Report of the Horizon 2020 Expert Group on Cultural Heritage*. Brussels.

European Parliament. (2017). European Parliament TEXTS ADOPTED P8_TA-PROV(2017)0140 European Year of Cultural Heritage ***I. European Union.

European Union. (2017). *The Cultural and Creative Cities Monitor*. Retrieved from https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/cultural-and-creative-cities-monitor-2017-edition

Federculture. (2013). *Le industrie culturali e creative in Italia*.

Ferilli, G., Sacco, P. L., Tavano Blessi, G., & Forbici, S. (2017). Power to the people: when culture works as a social catalyst in urban regeneration processes (and when it does not). *European Planning Studies*, *25*(2), 241–258.

Fischer, G., Scharff, E., & Ye, Y. (2004). Fostering social creativity by increasing social capital. *Social Capital and Information Technology, MIT Press, Cambridge, MA*, 355–399.

Fusco Girard, L., & Gravagnuolo, A. (2017). Circular economy and cultural heritage/landscape regeneration. Circular business, financing and governance models for a competitive Europe. *BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini*, *1/2017*(1), 35–52.

Geissdoerfer, M., Savaget, P., Bocken, N. M. P., & Hultink, E. J. (2017). The Circular Economy – A new sustainability paradigm? *Journal of Cleaner Production*, *143*, 757–768. https://doi.org/10.1016/J.JCLEPRO.2016.12.048

Ghisellini, P., Cialani, C., & Ulgiati, S. (2016). A review on circular economy: the expected transition to a balanced interplay of environmental and economic systems. *Journal of Cleaner Production*, *114*, 11–32. https://doi.org/10.1016/J.JCLEPRO.2015.09.007

Gustafsson, C. (2018). Conservazione del patrimonio e sviluppo socio-economico. In *Cartaditalia, Vol.II* (pp. 266–287). Istituto Italiano di Cultura.

Huggins, R., & Clifton, N. (2011). Competitiveness, creativity, and place-based development. *Environment and Planning A*, *43*(6), 1341–1362. https://doi.org/10.1068/a43559

ISTAT. (2015). *BES 2015. Il benessere equo e sostenibile in Italia*. Rome, Italy.

Izzo, F., & Masiello, B. (2015a). L'arte della creatività. Le determinanti dell'innovazione in una piccola factory di animazione: il caso Mad. *Economia Dei Servizi*, *2*, 151–177.

Izzo, F., & Masiello, B. (2015b). Strategie di innovazione nelle imprese creative di servizi. *Economia e Diritto Del Terziario*.

Jacobsen, N. B. (2008). Industrial Symbiosis in Kalundborg, Denmark: A Quantitative Assessment of Economic and Environmental Aspects. *Journal of Industrial Ecology*, *10*(1–2), 239–255. https://doi.org/10.1162/108819806775545411

KEA European Affairs. (2017). *"Culture for Cities and Regions."*

Keeble, B. R. (1988). The Brundtland report: 'Our common future.' *Medicine and War*, *4*(1), 17–25. https://doi.org/10.1080/07488008808408783

Kirchherr, J., Reike, D., & Hekkert, M. (2017). Conceptualizing the circular economy: An analysis of 114 definitions. *Resources, Conservation and Recycling*, *127*, 221–232. https://doi.org/10.1016/J.RESCONREC.2017.09.005

Korhonen, J., Honkasalo, A., & Seppälä, J. (2018). Circular Economy: The Concept and its Limitations. *Ecological Economics*, *143*, 37–46. https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2017.06.041

Mao, J., Li, C., Pei, Y., & Xu, L. (2018). Implementation of a Circular Economy. In *Circular Economy and Sustainable Development Enterprises* (pp. 151–170). Singapore: Springer Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-10-8524-6_9

Mercer, C. (2006). Cultural planning for urban development and creative cities. Retrieved from http://burgosciudad21.org/adftp/Shanghai_cultural_planning_paper.pdf.

Mısırlısoy, D., & Günçe, K. (2016). Adaptive reuse strategies for heritage buildings: a holistic approach.

Sustainable Cities and Society, *26*, 91–98.
Mısırlısoya, D., & Günçe, K. (2016). Adaptive reuse strategies for heritage buildings: A holistic approach. *Sustainable Cities and Society*, *26*, 91–98. https://doi.org/10.1016/j.scs.2016.05.017
Murray, A., Skene, K., & Haynes, K. (2017). The Circular Economy: An Interdisciplinary Exploration of the Concept and Application in a Global Context. *Journal of Business Ethics*, *140*(3), 369–380. https://doi.org/10.1007/s10551-015-2693-2
Pearce, D., & Turner, R. (1990). *Economics of natural resources and the environment*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
Porter, M. E., & Kramer, M. R. (2011). The big idea: Creating shared value. *Harvard Business Review*, *89*(1), 2.
Potting, J., Hekkert, M., Worrell, E., & Hanemaaijer, A. (2017). *Circular Economy: Measuring Innovation in the Product Chain. Policy Report*.
Prendeville, S., Cherim, E., & Bocken, N. (2018). Circular Cities: Mapping Six Cities in Transition. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, *26*, 171–194. https://doi.org/10.1016/J.EIST.2017.03.002
Prieto-Sandoval, V., Jaca, C., & Ormazabal, M. (2018). Towards a consensus on the circular economy. *Journal of Cleaner Production*, *179*, 605–615. https://doi.org/10.1016/J.JCLEPRO.2017.12.224
Pugalis, L., & Bentley, G. (2014). Place-based development strategies: Possibilities, dilemmas and ongoing debates. *Local Economy*, *29*(4–5), 561–572. https://doi.org/10.1177/0269094214541617
Qi, J., Zhao, J., Li, W., Peng, X., Wu, B., & Wang, H. (2016). The Role of Government and China's Policy System for Circular Economy. In J. Qi & et al. (Eds.), *Development of Circular Economy in China* (pp. 21–53). Singapore: Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-10-2466-5_2
Qian, G., & Wang, C. (2016). Circular Economy Cities. In J. Li & T. Yang (Eds.), *China's Eco-city Construction* (pp. 169–188). Berlin: Springer Berlin Heidelberg. https://doi.org/10.1007/978-3-662-48153-0_6
Roberts, P., & Sykes, H. (1999). *Urban regeneration: a handbook*. Sage.
Sacco, P. L., & Crociata, A. (2013). A conceptual regulatory framework for the design and evaluation of complex, participative cultural planning strategies. *International Journal of Urban and Regional Research*, *37*(5), 1688–1706.
Schipper, E. L. F., & Langston, L. (2015). *A comparative overview of resilience measurement frameworks analysing indicators and approaches. Overseas Development Institute - Working Paper 422*. London. https://doi.org/10.13140/RG.2.1.2430.0882
Su, B., Heshmati, A., Geng, Y., & Yu, X. (2013). A review of the circular economy in China: moving from rhetoric to implementation. *Journal of Cleaner Production*, *42*, 215–227. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2012.11.020
UN-Habitat. (2004). *State of the World's Cities Report 2004/2005. Globalization and Urban Culture*. Earthscan, London.
UNESCO. (2015). UNESCO Global Report on Culture and Sustainable Urban Development. Concept note. *International Conference on "Culture for Sustainable Cities"*. Hangzhou, People's Republic of China.
Unioncamere-Fondazione Symbola. (2017). *L'Italia della qualità e della bellezza sfida la crisi*.
United Nations. (2015). Transforming our World: the 2030 Agenda for Sustainable Development. United Nations.
Van Balen, K., & Vandesande, A. (2016). *Heritage counts (Reflections on Cultural Heritage Theories and Practices)*. Garant Publishers; 01 edition (8 Feb. 2016).
van Buren, N., Demmers, M., van der Heijden, R., & Witlox, F. (2016). Towards a Circular Economy: The Role of Dutch Logistics Industries and Governments. *Sustainability*, *8*(7), 647. https://doi.org/10.3390/su8070647
Venturi, P., & Zandonai, F. (2016). *Imprese ibride: Modelli d'innovazione sociale per rigenerare valori*. EGEA spa.
Wang, H. J., & Zeng, Z. T. (2010). A multi-objective decision-making process for reuse selection of historic buildings. *Expert Systems with Applications*, *37*(2), 1241–1249. https://doi.org/10.1016/j.eswa.2009.06.034
Wang, H., & Zeng, Z. (2010). A multi-objective decision-making process for reuse selection of historic buildings. *Expert Systems with Applications*, *37*(2), 1241–1249.
Wang, N., Lee, J. C. K., Zhang, J., Chen, H., & Li, H. (2018). Evaluation of Urban circular economy development: An empirical research of 40 cities in China. *Journal of Cleaner Production*, *180*, 876–887. https://doi.org/10.1016/J.JCLEPRO.2018.01.089
Yildirim, M. (2012). Assessment of the decision-making process for re-use of a historical asset: The example of Diyarbakir Hasan Pasha Khan, Turkey. *Journal of Cultural Heritage*, *13*(4), 379–388. https://doi.org/10.1016/j.culher.2012.01.018
Yung, E. H. K., & Chan, E. H. W. (2012). Implementation challenges to the adaptive reuse of heritage

buildings: Towards the goals of sustainable, low carbon cities. *Habitat International*, *36*(3), 352–361.
Zamagni, S., & Sacco, P. (2006). Teoria economica e relazioni interpersonali. *Il Mulino, Bologna*.
Zamagni, S., & Zamagni, V. (2008). *La cooperazione: tra mercato e democrazia economica*. Il mulino.

Sitografia

European Creative Hubs Network
https://www.creativehubs.eu/
European Creative Business Network
http://ecbnetwork.eu/
Progetto "Valore Paese – Cammini e Percorsi" dell'agenzia del Demanio
http://www.agenziademanio.it/opencms/it/progetti/camminipercorsi/
Guida alla riforma del Terzo Settore
https://italianonprofit.it/riforma/
Bando Funder 35 – ACRI-Associazione di fondazioni e casse di risparmio
http://funder35.it/
Bando "ORA! Linguaggi contemporanei, produzioni innovative" della Compagnia di San Paolo
http://www.compagniadisanpaolo.it/ita/Bandi-e-scadenze/ORA!-Linguaggi-contemporanei-produzioni-innovative
Approvazione della proposta di legge per il riconoscimento delle imprese culturali e creative
http://www.ilsole24ore.com/art/arteconomy/2017-09-21/approvata-proposta-legge-il-riconoscimento-imprese-culturali-e-creative-185444.shtml?uuid=AEpNyVXC

Riconoscimenti

Il paper è stato svolto all'interno delle attività del progetto "CLIC - *Circular models Leveraging Investments in Cultural heritage adaptive reuse*" finanziato nell'ambito del programma europeo "Horizon 2020" sotto la Call "Innovative financing, business and governance models for adaptive re-use of cultural heritage" (SC5-22-2017), e coordinato dall'Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) sotto la responsabilità scientifica del prof. Luigi Fusco Girard.

Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree d'interfaccia tra città e zone produttive-industriali? Tra Mestre e Marghera: costellazione di attori, moltitudine di azioni e paesaggi d'inerzia

Claudia Faraone
Università degli Studi di Padova
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale - Dip. ICEA
Email: *claudia.faraone@gmail.com*

Luca Nicoletto
Università IUAV di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto - DCP
Email: *lnicoletto@iuav.it*

Michelangelo Savino
Università degli Studi di Padova
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale - Dip. ICEA
Email: *michelangelo.savino@unipd.it*

Abstract
Esiste un forte contrasto tra visioni, iniziative e ambizioni degli attori dell'area tra Mestre e Marghera e il supporto fisico che questi usano. Infatti, la moltitudine di attori e la vitalità legata alle loro azioni ed energie messe in campo si situano e rispecchiano paradossalmente in un paesaggio in sospensione. Alcuni fattori hanno inciso profondamente alla costruzione di questa condizione d'inerzia. In primo luogo, la difficoltà di sostenere politiche in un contesto complesso e in transizione che necessita di essere nuovamente decifrato. Questo territorio eredita i caratteri di cicli produttivi precedenti e non è ancora stato metabolizzato e adattato secondo le nuove istanze, ad esempio in termini di accessibilità, dove soffre l'isolamento dettato dalle barriere delle infrastrutture ma anche la scarsa presenza di servizi a supporto dei lavoratori e delle attività economiche. Ad esclusione di pochi episodi, la mancanza di spazi condivisi e di relazione ha inibito dinamiche che potrebbero rilanciare, e in alcuni casi moltiplicare, i network materiali e immateriali esistenti. La moltitudine di politiche e programmi sulle aree produttive, spesso frammentata e mossa a livelli diversi, si è rivelata poco efficace anche perché raramente guidata da una visione strategica complessiva in grado di intercettare e riconoscere i cambiamenti in atto. Questa generale cacofonia si rispecchia in una paralisi che sembra poter essere riattivata a partire dall'area di interfaccia tra città e zona portuale-industriale, laddove la grana più minuta del tessuto urbano è più adatto ad essere trasformato in tempi brevi e con costi più contenuti e si riconoscono processi di riuso e riattivazione economica già in atto.

Parole chiave: urban renewal, urban regeneration, industrial sites, urban policies, social practices

1 | Tra città e zona industriale, una *doppia* periferia

Per lungo tempo lasciate ai margini di politiche e investimenti sia pubblici che privati, le aree di interfaccia tra Mestre, Marghera e la zona produttiva-industriale hanno assunto i caratteri di una doppia periferia. Sia la città che il porto hanno infatti depositato in queste aree funzioni e attività secondarie, talvolta indesiderabili. Inoltre, la quasi totale assenza di politiche e investimenti pubblici ha contribuito alla costruzione di un paesaggio che ancor oggi appare statico, con una forte inerzia al cambiamento. Allo stesso tempo però, proprio per questa condizione di luogo sospeso, intermedio, per lungo tempo lasciato ai margini, vi hanno trovato spazio economie diverse, che oggi rivendicano nuove istanze di cambiamento. Questo contributo prova a registrare le trasformazioni in atto in questa parte di territorio e gli attori che hanno messo in campo energie e risorse nuove e di come, a partire anche dalle loro azioni, sia possibile immaginare nuove possibili direzioni da cui partire per guidare la rigenerazione di queste aree.

Figura 1 | Fotopiano dell'entroterra veneziano. Sono evidenziate le aree di interfaccia tra Marghera, Mestre e le zone produttive-industriali. Fonte: elaborazione degli autori.

2 | Un tessuto economico in transizione

La struttura economica di Porto Marghera è caratterizzata fin dalla sua nascita dalla presenza d'industrie di rilevanza nazionale, prevalentemente nei settori dell'energia, dei servizi petroliferi e della lavorazione dei metalli, oltre alla presenza del porto commerciale e del settore della logistica ad esso connesso (Barizza 2004). Le diverse stagioni che hanno caratterizzato la storia di Porto Marghera sono legate solo in parte a questioni di natura locale perché prevalentemente intrecciate a dinamiche e strategie di investimento nazionali e quindi a fenomeni che trascendono la dimensione urbana. Le questioni della tutela della sicurezza sul lavoro e dell'inquinamento ambientale poste come centrali a partire dalla fine degli anni '70, hanno determinato la dismissione di alcune produzioni della chimica e il declino di quei settori che non hanno saputo innovarsi verso cicli produttivi più ecologici e sicuri per la salute dei lavoratori. A queste ragioni si aggiungono questioni economiche di natura globale, legate ad esempio a fenomeni di *restructuring e offshoring* di attività produttive verso altri territori, europei e mondiali.

3 | Nuove geografie e configurazioni del lavoro e delle attività produttive

Per effetto del progressivo smantellamento della produzione petrolchimica, a partire dagli anni '70 si registra un'inesorabile diminuzione degli operai che lavorano nei settori della chimica. In tutta Marghera si passa dai circa 30.000 addetti alle 10.000 unità della fine degli anni '90. Una recente fotografia del tessuto economico della zona produttiva, sviluppata dal Comune insieme all'Ente Zona Industriale di Porto Marghera attraverso un censimento delle imprese presenti, ci mostra come oggi i settori che impiegano un maggior numero di addetti riguardano i settori della logistica e della cantieristica, ma allo stesso tempo cresce il numero dei lavoratori nei settori del terziario, dei servizi e dei prodotti per le aziende, nel lessico economico anglosassone i cosiddetti "KIBS", *knowledge intensive business services* (2017 Osservatorio Porto Marghera).

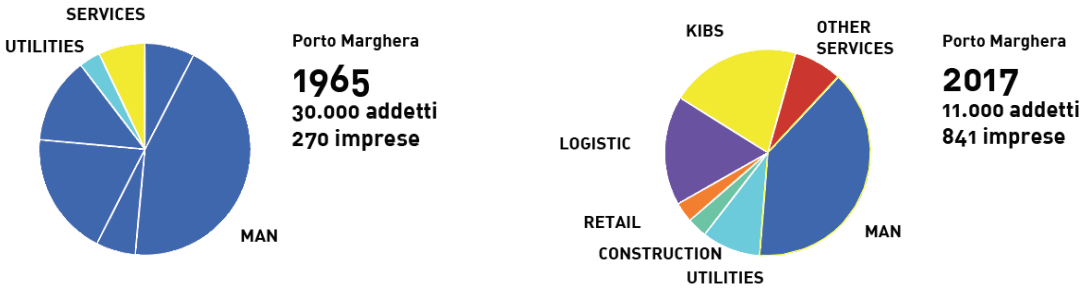


Figura 1 | Confronto tra settori produttivi a Portomarghera 1965-2017.
Fonte: elaborazione degli Autori a partire dai dati dell'Osservatorio Porto Marghera edizione 2017.

Strettamente legata a questi cambiamenti è inoltre la frammentazione dell'impresa che si registra dalla metà degli anni 2000, in corrispondenza della crisi economica che ha colpito le economie occidentali avanzate. Alla diminuzione del numero di addetti si contrappone una rapida crescita del numero delle imprese. Le dinamiche qui descritte sono l'effetto di un cambiamento strutturale del tessuto economico delle imprese di Porto Marghera che sul territorio si evidenzia con la dismissione di alcune delle grandi imprese presenti sul territorio, dotate di estesi impianti autonomi, spesso isolati dal contesto e che hanno funzionato come un sistema chiuso, una enclave che al suo interno ritrovava tutti i servizi necessari alla vita quotidiana dei lavoratori. Sembrano invece aver affrontato con maggior resilienza i cambiamenti socio-economici quelle attività economiche più minute e flessibili, anche se non è detto che siano imprese che hanno resistito, ma che invece si siano avvicendate negli stessi spazi attività diverse.[1]

Il fatto che le piccole e medie imprese impieghino meno addetti e che abbiano bisogno di spazi più piccoli implica che cerchino nell'immediato intorno i servizi ai quali non possono provvedere autonomamente, sia di tipo produttivo che di vita quotidiana. La trasformazione di questo sistema non è avvenuta in un unico momento e nemmeno in forma omogenea sul territorio bensì a macchia di leopardo, indirizzata dalla localizzazione delle imprese stesse rispetto alle infrastrutture, dall'accessibilità ai mezzi pubblici, dalla vicinanza alla città con i suoi servizi, dagli assetti proprietari di aree ed edifici, dalla loro possibilità di trasformazione, disponibilità e livello di inquinamento.
Proprio per queste ragioni, nelle aree d'interfaccia tra città e zona industriale-produttiva si registra una maggior concentrazione di quelle attività economiche minute e legate ai settori del terziario e dell'economia della consocenza e creativa che, superata una prima fase di scoperta e assestamento, oggi si sono consolidate e sollecitano alle politiche urbanistiche istanze nuove.

4 | Stakeholders e Attori del cambiamento urbano

Le attività e imprese economiche insediate sono caratterizzate da una forte varietà sia nella loro natura che nella modalità di organizzazione e uso del territorio urbano in cui si collocano. A questa ricchezza e diversificazione corrispondono una moltitudine di attori e portatori di interessi che pongono questioni e bisogni di tipo diverso all'urbanistica, ma nello stesso tempo contribuiscono attraverso visioni, iniziative e ambizioni alla trasformazione di questo pezzo di territorio.
L'impressione è che questa ricchezza produca altresì una cacofonia di voci e visioni che fanno fatica a trovare punti in comune e che indichino direzioni di intervento condivise, per questo sembra importante fornire la descrizione di attori e attività economiche legate ad alcuni ambiti, evidenziandone i casi e le azioni esemplari. La descrizione delle attività in atto può essere un punto di partenza e aiutare a trovare nuove traiettorie per un immaginario condiviso di trasformazione e di futuro.
La prima questione rilevante emersa durante le iniziali mosse della mappatura degli attori "in campo" [2] è che questi non sono tutti uguali, nella loro natura, attività e coinvolgimento. Appartengono a categorie diverse, fanno parte di enti o istituzioni, associazioni di categoria, aziende e società, piccole e medie imprese, associazioni socio-culturali, progettisti, ricercatori e testimoni privilegiati. La loro diversa natura si intreccia con il tipo di interesse (*stake*) di cui sono portatori - interessi generali o speciali, politici - e fa sì che negli anni abbiano mobilitato diversi tipi di risorse: politiche, economiche, legali, cognitive e innovative (Dente, 2014). Ogni attore ha avuto - e potrebbe avere in futuro - un ruolo diverso nelle trasformazioni in atto e in quelle future di promotore, direttore, oppositore, alleato e *gatekeeper*, in alcuni casi la stessa persona ha rivestito più ruoli contemporaneamente.
Un'altra distinzione rilevante che è emersa dal lavoro di campo riguardo agli attori intervistati – non nel loro carattere ma nel diverso coinvolgimento nella trasformazione – e che la ricerca mette in evidenza attraverso l'uso dei termini diversi, è tra *stakeholder* e "attore del cambiamento urbano" (CERTU). Ciò che distingue "l'attore del cambiamento" dallo stakeholder riguarda il coinvolgimento diretto nella trasformazione, la funzione d'innesco nel processo di cambiamento e l'elemento di innovazione/novità rispetto alle attività presenti nell'area.
Nel nostro caso gli *stakeholder,* in quanto portatori di interessi generali o speciali, sono quegli individui od organizzazioni che agiscono per influenzare gli esiti decisionali e lo fanno per raggiungere l'obiettivo

[1] Per una restituzione approfondita dei cambiamenti delle forme del lavoro nel Sistema Locale del Lavoro di Venezia analizzato da Giulio Pedrini e Valentina Bonello nel contributo alla stessa sessione della XXI Conferenza Nazionale SIU"Nuovi metabolismi urbani e relazioni spaziali di (o per) servizi, welfare ed economie relazionali, circolari e della reciprocità", Firenze 2018.

[2] La ricerca ha avuto come parte rilevante del suo percorso un intenso lavoro di campo, volto al riconoscimento e interazione con alcuni degli attori e stakeholder coinvolti a vario titolo nelle trasformazioni di questi ambiti.

riguardante il problema e la sua possibile soluzione o riguardo le loro relazioni con altri *stakeholder* (Dente, 2014), non necessariamante attivando una trasformazione urbana.
Tra gli attori del cambiamento invece consideriamo tutte quelle start-up, associazioni, imprenditori, attività, che hanno riconosciuto nell'area di interfaccia tra Mestre e Marghera uno spazio di opportunità e sviluppo, in relazione alle trasformazioni del tessuto produttivo stesso, che si è andato modificando secondo cambiamenti strutturali del settore economico, da attività a grande scala a produzioni frammentate e più minute. In questa condizione, diverso è avere un sistema di industrie che in qualche modo occupa molti lavoratori e ha una grande forza contrattuale per fare accordi, come Fincantieri o ENI, o un tessuto imprenditoriale minuto che invece fatica a trovare un riconoscimento delle proprie istanze: molte delle interviste effettuate raccontano proprio la difficoltà di avere voce per questi attori. Una parte della ricerca ha cercato di individuarli, ascoltarli, riconoscere le pratiche innovative sul territorio e provare a raccogliere le loro istanze. Per capire con loro quali erano i temi principali alla base di una possibile trasformazione sostenibile e che potevano motivare degli scenari futuri solidi, ben ancorati al territorio e ai suoi segnali.
Il diverso ruolo rivestito dagli interlocutori della ricerca ha influenzato le domande poste loro, per capire da un lato i processi di trasformazione in atto in cui erano coinvolti, le loro idee e intenzioni; dall'altro invece era importante sapere dagli attori del cambiamento, più minuti, ma anche più attivi in termini di trasformazione, qual era la loro storia, quali le motivazioni per cui hanno scelto di localizzarsi proprio nel territorio intermedio tra la città e la zona industriale, quali le criticità che riscontrano nella localizzazione e nell'interazione con l'intorno, quindi restituendo la loro piccola storia di trasformazione.

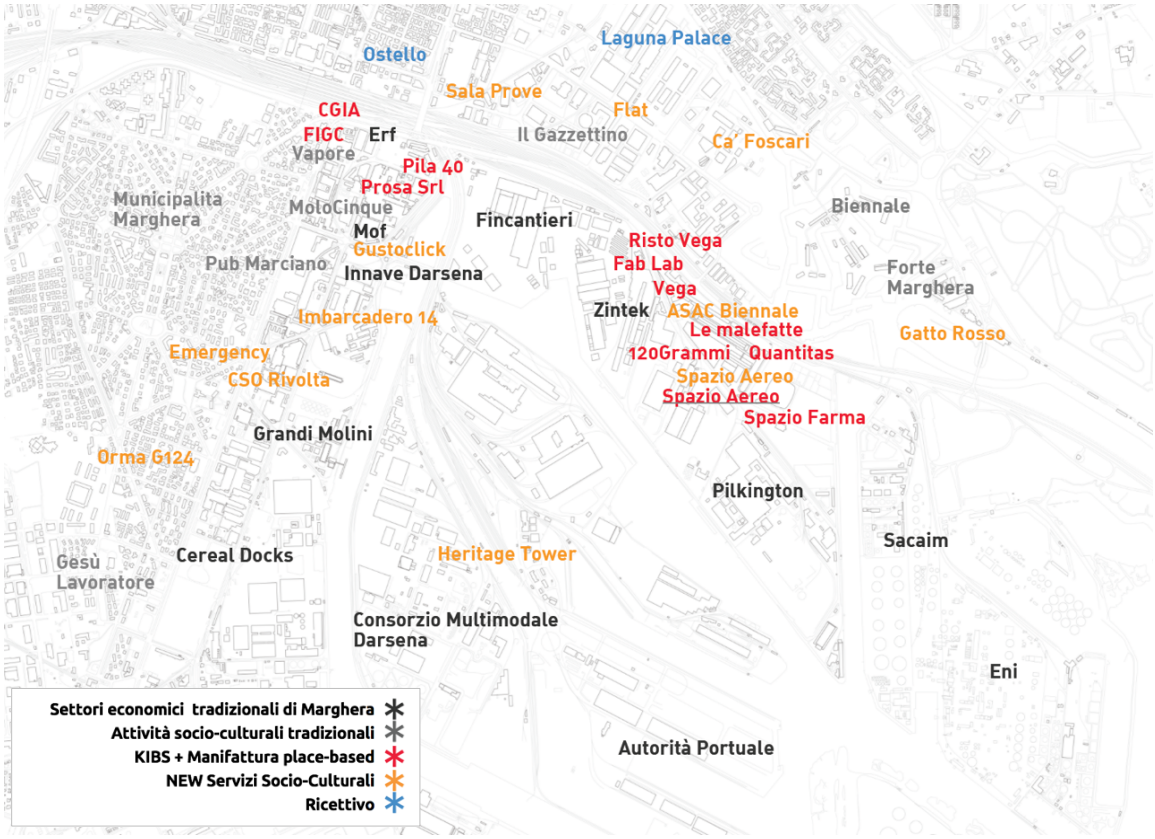


Figura 2 | Mappatura dei principali stakeholder e attori. Fonte: elaborazione degli autori.

5 | Alcuni casi di trasformazione attraverso la rigenerazione urbana e l'innovazione sociale

Quattro esempi di attori e trasformazione urbana sono qui portati come esemplari di un numero più ampio. Ambiti rappresentativi di altrettanti percorsi di imprenditorialità, trasformazione territoriale e rigenerazione urbana.

Pila40.

Il primo riguarda un complesso edilizio e i suoi proprietari – attori del cambiamento urbano - che negli ultimi anni sono riusciti a ricostruirne una nuova identità urbana: il cosiddetto Pila40, un distretto creativo che parte dall'intuizione dei proprietari di quello che era in precedenza un deposito per la logistica.

Un edificio con una corte interna per le manovre dei camion che è stato realizzato quando Porto Marghera è stata fondata. I nonni degli attuali proprietari hanno sottoscritto una concessione nel 1921 e hanno fatto parte del contratto di fondazione di Porto Marghera, di cui si è celebrato il centenario nel 2017). Alla fine degli anni '90, la famiglia proprietaria dell'immobile ha iniziato a capire che lo stabile poteva essere utilizzato in altro modo, con attività che avevano a che fare con la vocazione artistico-culturale di Venezia. Hanno quindi iniziato a suddividere gli spazi che prima erano dei depositi in spazi abitabili, per studi di architettura, arte e design, sale per prove musicali, etc[3].
Piano piano nel tempo sono riusciti a ri-costruirne un immaginario differente, al punto che, all'interno della zona industriale caratterizzata da ambiti molto frammentati sia spazialmente che per le destinazioni d'uso, sono diventati punto di riferimento nelle mappe mentali degli abitanti o perlomeno del circuito legato alla fornitura di servizi e consulenze, tecniche, creative e culturali. Dire a un architetto, designer o un artista, "andiamo a Pila40", vuol dire parlare di un toponimo perfettamente riconoscibile e inquadrato nella loro mappa mentale della città e dei suoi punti di interesse.
Questo processo insieme ad altri nelle vicinanze o in altre aree dismesse in prossimità del canale Industriale Ovest, tutti di tipo *bottom-up*, non hanno avuto un corrispettivo *top-down* promosso dalle istituzioni pubbliche, dal quale si aspettavano gli investimenti sullo spazio pubblico e sull'infrastruttura della mobilità e sull'accessibilità, immaginando un piano di riqualificazione del waterfront così come avvenuto in altre città d'Europa intorno agli anni '90-2000. Per generalizzare, si tratta di un investimento privato che ha promosso la riconversione di uno spazio produttivo, in questo momento si trova in una fase di transizione.
VEGA.
Nel 'chi siamo' del sito web di VEGA – VEnice GAteway for Science and Technology è scritto che "VEGA è uno dei più importanti Parchi Scientifico-Tecnologici in Italia, network tra Università, Centri di Ricerca e settore produttivo della Città Metropolitana e del territorio regionale"[4]. Si tratta di un comparto urbano realizzato negli anni '90 nell'area di prima industrializzazione di Porto Marghera e si colloca in una posizione strategica prossima alla gronda lagunare tra l'isola di Venezia e la città di terraferma di Mestre, vicino ai principali nodi della mobilità pubblica e privata, oggi parzialmente abbandonato o sottoutilizzato (Tosi, Franzese e Paronuzzi, 2017) ma che ospita ancora almeno 200 imprese e 2000 addetti circa. Negli anni, le attività di terziario avanzato sono andate man mano dismettendosi e quelle rimaste sono state contaminate dall'insediamento nello stesso complesso urbano di attività di tipo socio-culturale e manifatturiero, come la Cà Foscari Challenge School con i corsi e master post-laurea, il progetto ARGO 16 e 'le Malefatte', produzione manufatturiera da materiali di riciclo condotta dalla Società Cooperativa Rio Terà dei Pensieri).Questo caso testimonia della trasformazione di un'area dismessa promossa dall'azione pubblica, che nel tempo subisce processi di mixitè non preventivati e che in un prossimo futuro potrà raccontarcene gli esiti.
Centro Sociale Rivolta.
Il caso del Centro Sociale Rivolta ci racconta della trasformazione su base volontaria ad opera di un gruppo di persone, attori del cambiamento, che hanno riconosciuto in uno spazio abbandonato in via Fratelli Bandiera 45, la capacità di poter canalizzare tutte quelle energie, in termini sociali e culturali, che pur presenti nel villaggio urbano di Marghera, non trovavano espressione. Dopo alcuni anni di attività, attraverso un gesto importante a livello simbolico e urbanistico, attraversando via Fratelli Bandiera, limite fisico e confine tra città e zona industriale la sede del centro sociale si è trasferita dal villaggio urbano alla zona industriale, riattivando e risanando lo stabilimento abbandonato "Paolini e Villani",.
Al momento il CS è sede di attività culturali ed eventi, accompagnati da attività di ristorazione e promuove anche altri progetti di welfare ed ecologia: la palestra popolare, la scuola di lingua italiana, lo sportello dell'Associazione Diritti Lavoratori Cobas, alcuni spazi di supporto alle popolazioni più fragili o rifugiate e la produzione di energia con il tetto fotovoltaico.

[3] Intervista ai proprietari, fratelli Pasqualetto, presso Pila40, via della Pila n.40, Venezia, 17 ottobre 2017.

[4] Continua "VEGA è una struttura al servizio delle imprese del Veneto: promuove e sviluppa iniziative di ricerca scientifica, facilita il trasferimento di conoscenze e favorisce la crescita tecnologica e la competitività delle imprese. VEGA opera nei settori di punta dell'innovazione tecnologica quali Nanotecnologie, ICT, Green Economy, segmenti che hanno reso il Parco Scientifico un modello di riconversione ambientale. Ne è esempio il percorso di riqualificazione di Porto Marghera, area industriale di oltre 2000 ettari tra Venezia e la Terraferma, tra le più grandi d'Europa. VEGA è situato in una posizione geografica strategica, nel cuore del sistema economico del Nord Est d'Italia, nelle vicinanze del centro storico di Venezia, a pochi minuti dall'aeroporto internazionale "Marco Polo", dal Porto commerciale, dalle principali infrastrutture marittime e viarie".

Consorzio Multimodale Darsena e Venice Heritage Tower
L'ultimo caso proposto nel contributo, che secondo la distinzione qui proposta classifichiamo come *stakeholder* e come trasformazione promossa da un'associazione di privati, sono Consorzio Multimodale Darsena CMD e *Venice Heritage Tower,* rappresentati da Christian Sottana[5] nella sua triplice veste di proprietario di un'impresa di logistica e presidente del Consorzio CMD di trasporti e logistica, che raccoglie una sessantina di imprese e gestisce le banchine tra Via Banchina dell'Azoto e Via dell'Azoto. Infine come promotore del progetto di riqualificazione architettonica, adeguamento e riattivazione per fini culturali della torre di raffreddamento tra il Corso Gianni Sottana e Via dell'Azoto. Il Consorzio Multimodale Darsena ha promosso il progetto di valorizzazione *Venezia Heritage Tower*, attualmente in fase di ultimazione, che sarà un centro di servizi per le imprese, per il cittadino e per l'arte e si propone come luogo *educational* per la cultura d'impresa. E' una trasformazione guidata da un consorzio d'imprese private che in passato ha promosso la conversione - e tuttora gestisce - l'area in cui la torre si colloca, un'area di 33 ettari tra la banchina dell'Azoto e Via del Commercio, da attività a forte impatto ambientale (ex Agrimont ed ex Ausidet) a piattaforma logistica per PMI.

Figura 3 | Fotogrammi dalle video interviste agli attori di Pila40-VeGa-CS Rivolta-VHT. Fonte: elaborazione degli autori.

6 | Il processo di trasformazione negli strumenti e nei programmi

Queste trasformazioni pulviscolari, in alcuni casi sono effetto di iniziative proprie come evidenziato nel paragrafo precedente, di risorse ed energie promosse da attori che in autonomia hanno deciso di trasformare la loro attività e di abbracciare nuove direzioni, in alcuni casi invece rientrano all'interno di una cornice fatta da una serie di azioni a scala più grande, di piani, progetti e investimenti che negli anni si sono avvicendati su queste aree, talvolta guidate dalla mano pubblica.
Se guardiamo alle politiche pubbliche, ai progetti e ai piani che hanno preso forma a partire dalla fine degli anni '80, contestualmente all'inizio di quel cambiamento economico strutturale nella produzione di Marghera di cui abbiamo accennato nei capitoli precedenti, possiamo riconoscere alcuni fenomeni che sembrano aver orientato più di altri le azioni messe in campo. In primo luogo la questione ambientale, strettamente connaturata alla progressiva dismissione del comparto della chimica e al contempo alla necessità di intervenire rispetto al pesante inquinamento di suoli e acque sotterranee (Masterplan delle Bonifiche, 2003).
Pur senza addentrarci in un argomento che richiederebbe maggior spazio e che non corrisponde al focus di questa ricerca, riconosciamo come gran parte delle risorse e degli investimenti siano stati orientati alla bonifica di suoli e acque, anche per effetto della sempre maggior consapevolezza nel dibattito pubblico della gravità, complessità, nonché urgenza dell'affrontare il fenomeno (2003 Fabbri).

[5] Intervista a Christian Sottana presso la sede del Consorzio in via dell'Elettricità, Venezia, 25 ottobre 2017)

Un altro importante capitolo di investimento delle politiche pubbliche riguarda lo sviluppo di un attore economico che sta assumendo rilevanza sempre maggiore, l'autorità portuale e le attività legate al comparto della logistica. Alcuni interventi ed accordi sono orientati al limitare le intersezioni tra il traffico dei mezzi pesanti che trasportano le merci in entrata e in uscita dal porto, e il traffico cittadino. Il ponte strallato sopra la darsena e il bacino del Canale Ovest e la sistemazione di via dell'Elettricità, separano i flussi del traffico commerciale del porto e quelli del trasporto urbano.
Se guardiamo a questi interventi riconosciamo però una certa difficoltà nel riuscire ad incidere come leve per una rigenerazione più ampia che coinvolga anche aree, edifici ed altre economie. In prossimità di questi interventi di carattere infrastrutturale, non si è verificato per ora un cambiamento, se non in piccola misura, nemmeno in quegli spazi ed edifici abbandonati, pur presenti in grande quantità, che solo in episodi sporadici sono stati abitati da nuove economie. Forse anche per effetto di politiche a livello regionale che nei confronti delle attività economiche hanno guardato più all'innovazione dei processi produttivi tradizionali, con incentivi diretti alle imprese per innovare strumentazioni e macchinari, che alla possibilità di innovare attraverso la costruzione di possibili nuove reti, spazi di relazione e luoghi per moltiplicare le opportunità di produzione e scambi già presenti.

In questo contesto, - complesso, stratificato e fatto soprattutto di iniziative singole ed estemporanee- sembra mancare uno sguardo strategico d'insieme, capace di assumere il ruolo di regia e coordinamento degli interventi che sembrano rimanere settoriali, volti alla risoluzione di problematiche specifiche, quando invece è richiesto uno sguardo che tenga conto della complessità delle questioni e dia una cornice di senso all'iniziativa dei singoli proprietari e delle loro capacità di investimento e visione.
Questa ipotesi è rafforzata anche dal racconto di alcuni attori, interni agli enti e alle istituzioni[6] che riconoscono in questo momento storico la necessità di provare a coordinare le possibili visioni che sono emerse, per orientare con maggior chiarezza il futuro della città.
Alcuni progetti promossi attraverso il 'Piano Periferie' ad esempio, riconoscono la necessità di intervenire in questa porzione di territorio che può essere importante alla scala metropolitana. La stazione di Porto Marghera può diventare la cerniera tra le economie di via Torino, università, ricerca, servizi, Forte Marghera e il polo del Vega, ricucendo l'ecosistema di relazioni. Allo stesso tempo si manifesta però tutta la difficoltà da parte delle istituzioni di coordinare un progetto che interessa diversi enti e *utilities* senza riuscire a farne davvero sintesi e senza riuscire ad intervenire in maniera unitaria (Tosi, Franzese e Paronuzzi, 2017).
Il rischio più evidente è quello di inseguire e far coesistere, e talvolta sostenere, progetti e visioni contrastanti, in alcuni casi velleitarie, o che rischiano di abbagliare per la loro forza evocativa ma che, come chimere, non rispondono con progetti coerenti alle istanze che il contesto socio-economico attuale richiede. Inoltre la mancanza di chiarezza nelle prospettive pubbliche allontana possibili nuovi attori e investimenti.

7 | Paesaggi d'inerzia. La distanza tra quotidianità del lavoro e spazio fisico che lo accoglie.
Il paesaggio che connota queste aree di interfaccia racconta qual è stato l'esito di politiche che sembrano essere la risposta ad una fotografia del territorio che tiene conto sono parzialmente della trasformazione in essere.

Figura 4 | Fotografie nelle aree tra la zona produttiva portuale e la zona più urbana. Fonte: Fotografie degli autori.

[6] (Intervista Gianfranco Bettin, presidente della Municipalità di Marghera).

Alti muri di recinzione, estesi piazzali d'asfalto e lunghe banchine assolate, ci raccontano di un luogo che eredita i caratteri spaziali propri di sistemi economici diversi, pensato per efficientare la movimentazione di mezzi e attrezzature pesanti e che non è ancora stato metabolizzato e adattato secondo le istanze di economie che nel frattempo sono mutate e richiedono spazi e servizi di natura diversa.

Le aree che stanno tra la zona urbana e quella produttiva, in termini di accessibilità soffrono l'isolamento dettato dalle infrastrutture per la mobilità su ferro e gomma, sia a Nord nei confronti della zona urbana di Mestre dove il doppio fascio di infrastrutture ferroviarie e stradali che portano a Venezia costituiscono una barriera fisica tra le due parti, sia a Ovest nei confronti della Città Giardino di Marghera. Via Fratelli Bandiera, con una sezione stradale a quattro corsie, rappresenta una cesura nei confronti del resto della città. Inoltre la frammentazione delle attività economiche in larghe isole si riflettono in una scarsa permeabilità e possibilità di attraversamento che rendono difficile lo spostamento attraverso forme di mobilità lenta e spingendo all'uso dell'automobile privata anche per piccoli tragitti. L'assenza di marciapiedi e ciclabili, la mancanza di verde e superfici permeabili, rende inoltre poco piacevole il tempo trascorso fuori dagli edifici contribuendo alla percezione di un luogo disabitato e desolato.
Un'altra questione che appare rilevante in queste aree riguarda la scarsa presenza di servizi, attrezzature collettive e spazi di relazione ad uso delle persone che lavorano a Porto Marghera. Se alcune delle maggiori industrie hanno in parte mantenuto alcuni servizi di *welfare* per i propri lavoratori, come mense e luoghi ricreativi, le piccole imprese sono vittime di questo contesto in sospensione dove si riconoscono pochi luoghi di socialità, luoghi al di fuori dall'ambiente di lavoro dove consumare i pasti, luoghi per lo sport e le pause lavorative.

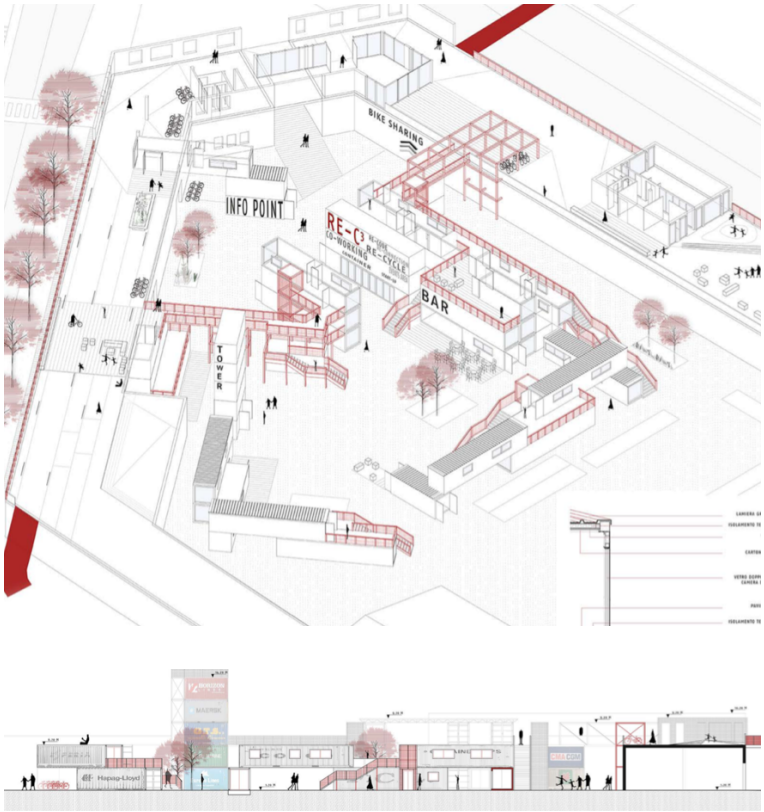


Figura 5 | Assonometria della Productive City, servizi a favore dei lavoratori Fonte: elaborazione grafica dei partecipanti all'Atelier di Città e Paesaggio dell'Università Iuav di Venezia, unità didattica di Urbanistica tenuta dalla prof.ssa M.C Tosi, coll. Arch. PhD Claudia Faraone e Arch. Luca Nicoletto, a.a 2016/17.

8 | Nuove traiettorie per abitare la città produttiva

All'interno di questo paesaggio riconosciamo alcune esperienze che provano a rompere questa condizione d'inerzia mostrando nuove direzioni possibili. Alcune di queste riguardano servizi dal basso che soddisfano istanze dei lavoratori e dotazioni dello spazio del quotidiano. Tra queste ne riconosciamo alcune di tipo indipendente, che si inseriscono all'interno di un framework di iniziativa privata ma con una minima regia pubblica.

Tra queste, citiamo due esempi di insediamento di nuovi servizi per le attività produttive e i residenti: l'intervento nel blocco urbano tra via dell'Elettricità e via delle Macchine per il MOF- Mercato Ortofrutticolo all'ingrosso con il bar-ristorante 24h abbinato, il Gustoclick, e e lo spazio culturale indipendente Argo 16 (ex Spazio Aereo), luogo di aggregazione che ospita eventi, concerti, laboratori e workshop, situato all'interno del Parco Scientifico Tecnologico VeGa. Mentre ci sono altre iniziative e attività che sono state avviate di concerto con specifiche politiche e programmi di riuso e riattivazione, in collaborazione con politiche di specializzazione e incubazione di start-up orientate all'industria 4.0. E' il caso del FabLab di Venezia, accompagnato nel suo sviluppo dalle iniziali attività di accoglienza e accompagnamento del VeGa[7] che in maniera proattiva lavora sul coinvolgimento di quanti più membri possibili e con la promozione di politiche di accessibilità e mobilità attiva, come nel progetto 'Brompton' per il quale sono state messe a disposizione una serie di biciclette pieghevoli per tutti i membri del Fablab per un uso esteso giornaliero alla scala della città metropolitana.

Attribuzioni

I paragrafi §1, §2 sono attribuiti congiuntamente alla dott.ssa Claudia Faraone e arch. Luca Nicoletto. I paragrafi §3, §6 e §7 sono attribuiti all'arch. Luca Nicoletto. Il §4 è attribuito congiuntamente alla dott.ssa Claudia Faraone e al Prof. Michelangelo Savino. I paragrafi §5 e §8 sono attribuiti alla dott.ssa Claudia Faraone. La ricerca sul caso studio è stata condotta da un gruppo di ricerca multisciplinare composto dalla dott.ssa Valentina Bonello, dott.ssa Claudia Faraone, arch. Giulia Gnola, dott. Giulio Pedrini e arch. Luca Nicoletto, supervisori prof. Agostino Cappelli (Iuav), prof. Alessandro Casellato (UniVE), prof.ssa Francesca Gambarotto (UniPD), prof. Michelangelo Savino (UniPD) e prof.ssa Maria Chiara Tosi (coord., Iuav). Il contributo fa parte di un gruppo di tre paper presentati nella stessa sessione SIU sotto il titolo comune "Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree d'interfaccia tra città e zone produttive-industriali?".

Riferimenti bibliografici

Barbiani E., Sarto G. (a cura di, 2007), *Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma,* Venezia.

Barizza S., Resini D. (a cura di, 2004), *Portomarghera. Il Novecento industriale a Venezia*, Ponzano.

CERTU, *L'analyse des systèmes d'acteurs. Diagnostics de territoires*, Cahier n°1 - lara.inist.fr/bitstream/handle/2332/1084/CERTU_analyse_acteur_cahier1.pdf?sequence=4.

Dente B. (2014), *Understanding Policy Decisions*, PoliMI Springer Briefs, New York.

Calafati A. G. (a cura di, 2014), *Città tra sviluppo e declino: un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma.

Cottino P., Zandonai F. (2012), *Progetti d'impresa sociale come strategie di rigenerazione urbana: spazi e metodi per l'innovazione sociale*, Euricse Working Paper, N.042|12.

Fabbri F. (2003), *Porto Marghera e la Laguna di Venezia : vita, morte, miracoli,* Jaca book, Milano.

Facchinelli L., Giovinazzi O., Martini V. (a cura di, 2017) *I tre futuri di Venezia. Marghera, Mestre e città storica: pensieri sulle trasformazioni*, Venezia.

Martinelli F. (2012) *Progetto Porto Marghera: da prima zona industriale a quartiere urbano della città metropolitana,* Marsilio, Venezia.

Tosi M.C., Franzese A., Paronuzzi M. (2017), *Rigenerazione urbana e riattivazione economica del Parco scientifico tecnologico di Venezia,* Urban@it Background Papers, Rapporto sulle città 2017 MIND THE GAP. IL DISTACCO TRA POLITICHE E CITTÀ.

Zucconi G. (a cura di) (2002), *La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento,* Marsilio, Venezia.

Siti web

Report e presentazione dell'indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area industriale di Porto Marghera 2017, disponibile su Comune di Venezia, Sviluppo economico, Osservatorio Porto Marghera.
http://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/report_indagine_2017.pdf
http://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/documenti/progetti_strategici/presentazione_risultati_2017.pdf

[7] Intervista a Leonidas Paterakis (co-fondatore del FabLab Venezia), presso la sede del FabLab, via delle Industrie n.4, 04.052018).

Tra Mestre e Marghera: un territorio in transizione

Claudia Faraone
Università degli Studi di Padova
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale - Dip. ICEA
Email: *claudia.faraone@gmail.com*

Maria Chiara Tosi
Università IUAV di Venezia
DCP - Dipartimento di Culture del Progetto
Email: *mariachiara.tosi@iuav.it*

Abstract
Le recenti politiche di stimolazione economica legate a grandi aree di crisi si sono rivelate poco efficaci, caratterizzate da tempi molto lunghi e da visioni conflittuali come, ad esempio, nel caso della mancata collaborazione tra le misure che favoriscono l'industria dei servizi e l'economia della conoscenza e le azioni di supporto alla manifattura. Inoltre, tali politiche sono inserite all'interno di narrative di riattivazione poco aderenti ai contesti specifici, come nel caso della strategia di avvio dei *Competence centre* e dell'Industria 4.0, che richiederebbero una specifica declinazione per riuscire a sposare il modello italiano. Se da un lato ciò fa emergere uno scollamento tra le dinamiche di trasformazione dei territori e le politiche di governo, dall'altro i programmi d'innovazione sociale e riattivazione economica sembrano scegliere pratiche fortemente territorializzate.
Il contributo presenta la cornice generale di una ricerca multidisciplinare sul territorio veneziano, dedicata a rilevare i caratteri della transizione negli spazi d'interfaccia tra la zona portuale-industriale e gli ambiti urbani. Una ricerca in cui si è cercato di indagare come recenti azioni di rigenerazione urbana facciano leva sui processi di riattivazione economica e innovazione sociale, organizzando il deposito fisico che queste trasformazioni producono e gestendo i processi urbani che innescano.

Parole chiave: urban regeneration, industrial sites, local development

"The question of what kind of city we want cannot be divorced from that of what kind of social ties, relationship to nature, lifestyles, technologies and aesthetic values we desire. The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city. It is, moreover, a common rather than an individual right since this transformation inevitably depends upon the exercise of a collective power to reshape the processes of urbanization. The freedom to make and remake our cities and ourselves is, I want to argue, one of the most precious yet most neglected of our human rights"
David Harvey, 2008

1 | Introduzione

Potenziale porta del nordest verso le economie estere, il territorio veneto e in particolare la città metropolitana di Venezia si trovano di fronte a importanti sfide poste dalle recenti trasformazioni strutturali dell'economia globale.
Si tratta di un cambio di paradigma economico che si somma alle diverse fasi e stagioni di crisi che Porto Marghera ha subito dal secondo dopoguerra a oggi (Cerasi, 2007) – al pari di altre aree industriali in Italia (Lanzani e Pasqui, 2011) – e che sollecita a reinterrogare il territorio urbanizzato tanto quanto le forme e gli strumenti di governo del territorio, in una fase di transizione i cui benefici coinvolgono selettivamente solo alcune attività produttive.
A essere richiesto è l'avvio di una nuova fase di indagine approfondita delle forme spaziali, delle politiche e delle pratiche sociali ed economiche di riposizionamento nel mondo del lavoro che queste grandi trasformazioni stanno innescando, dalla scala vasta fino a quella più minuta. Una nuova stagione di analisi e descrizione dei processi di trasformazione del tessuto socio-produttivo indotti dai grandi investimenti nazionali, regionali ed esteri, delle pratiche insediative delle piccole e medie imprese innovative e della conoscenza, ben radicate nel territorio, e infine, delle forme di accompagnamento e di servizio alle attività produttive e ai loro spazi di vita.

Il seguente contributo proverà a delineare alcune questioni generali che emergono osservando i processi di rigenerazione di ambiti urbani produttivi in transizione[1], rimandando ad altri contributi nella stessa sessione Siu 2018 per alcuni approfondimenti relativi alla mappatura degli attori e delle politiche urbane promosse nell'ambito dell'area di interfaccia tra Mestre e Marghera, all'evoluzione del mercato del lavoro e delle sue forme in ambito locale e, infine, all'organizzazione dello spazio fisico[2].

2 | Un territorio in transizione

Riprendendo alcune riflessioni di David Harvey sul rapporto tra questione urbana e innovazione tecnologica (Harvey, 2008), in uno dei suoi ultimi scritti Bernardo Secchi ricorda che « ogni volta che la struttura dell'economia e della società cambia [...] la questione urbana torna in primo piano » (Secchi, 2013).

Nel caso di Porto Marghera e della città metropolitana di Venezia ciò è particolarmente evidente. Investita da processi di trasformazione sorprendenti, l'area industriale di Porto Marghera è passata dalla piena occupazione raggiunta nel corso degli anni '70 del Novecento, alla dismissione oramai quasi completa di attività petrolchimiche inquinanti e incompatibili con la città – che ha iniziato a rendersi palese tra gli anni '80 e '90 – a una fase di transizione che vede oggi riattivarsi in modo frammentato ed eterogeneo alcune porzioni di territorio. Un processo quest'ultimo che sconta da un lato l'attesa per le bonifiche dei suoli contaminati dalle precedenti attività di produzione petrolchimica (Cerasi, 2007), e dall'altro l'indecisione dell'autorità portuale relativamente alle strategie localizzative dell'area logistica e del terminal crocieristico.

In particolare, l'area d'interfaccia tra la zona portuale-industriale e la città di Mestre, dopo avere sofferto negli anni una forte condizione di marginalità – considerata come doppia periferia sia della città sia della zona industriale (Tosi et al., 2017) – oggi, anche grazie ad alcuni interventi di rigenerazione e di riattivazione economica, sembra segnalare una nuova traiettoria di sviluppo. Alcuni consistenti interventi di residenza temporanea per turisti in corso di definizione lungo via Cà Marcello, la realizzazione della *Hybrid Tower* tra corso del Popolo e via Torino, la ristrutturazione della stazione ferroviaria di Porto Marghera con i fondi del bando periferie, il consolidamento del campus scientifico dell'Università Ca' Foscari in via Torino e nel parco scientifico-tecnologico VEGA, il considerevole avvio di start-up e imprese innovative nel settore KIBS, sono solamente alcuni dei segnali di questa nuova traiettoria.

3 | Un approccio multidisciplinare

L'ambito territoriale a cavallo tra il tessuto urbano di Mestre e quello industriale di Marghera si configura come un ecosistema complesso che per essere correttamente compreso va riletto e decifrato da una pluralità di punti di vista: quello territoriale e del supporto fisico da rigenerare, quello economico e della capacità del sistema di reagire a diverse politiche di stimolo e, infine, da una prospettiva socio/antropologica e della capacità di riposizionamento del corpo sociale nelle dinamiche contemporanee di innovazione e riattivazione.

A partire da tali presupposti, il gruppo di lavoro ha cercato di colmare questo vuoto di conoscenze attivando una molteplicità di percorsi di ricerca capaci di unire l'attenzione alla ricomposizione della compagine sociale con quella relativa al ridefinirsi dei modi di fare impresa e alle nuove modalità insediative. La forma d'interazione tra le diverse aree del sapere è stata di tipo multidisciplinare, per questo le diverse componenti e gli strumenti di ricerca si sono coordinati, giustapposti e messi in sequenza, in alcuni casi interagendo e integrandosi, in altri fondendosi e focalizzandosi su questioni specifiche.

Ad esempio, di fronte al ritorno della manifattura in ambito urbano, fenomeno che ha interessato anche il territorio tra Mestre e Marghera, e volendo approfondire cosa chiedono le nuove attività allo spazio

---

[1] Questo contributo è costruito a ridosso del progetto di ricerca "Strategie di rigenerazione urbana, riattivazione economica e innovazione sociale in un territorio urbano/industriale in trasformazione. Il caso di Mestre-Marghera", finanziato dalla Regione del Veneto, Direzione Regionale Istruzione, sui Fondi FSE 2014-2020, DGR 2216/16, a cui hanno partecipato le università di Venezia Iuav e Ca' Foscari, l'università di Padova e l'Université Libre de Bruxelles con i Proff. Maria Chiara Tosi (responsabile scientifico), Agostino Cappelli, Alessandro Casellato, Francesca Gambarotto, Michelangelo Savino, Gilda Zazzara, gli assegnisti di ricerca Valentina Bonello (antropologia), Claudia Faraone (urbanistica), Giulia Gnola (mobilità e trasporti), Luca Nicoletto (urbanistica), Giulio Pedrini (economia), come partner operativi le imprese Terre srl, Sinergo SPA, Cooperativa EST, Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera Spa, Loft Consulting, FilmArt Studio, AI Progetti Architettura e Ingegneria S.C., e i partner di rete ANCE Veneto, INU Veneto, AUDIS Associazione Aree Dismesse e la collaborazione con i laboratori di ricerca Metrolab Brussels e Latitude-COM Research.

[2] Claudia Faraone, Luca Nicoletto e Michelangelo Savino "Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree d'interfaccia tra città e zone produttive-industriali? Tra Mestre e Marghera: costellazione di attori, moltitudine di azioni e paesaggi d'inerzia" e Valentina Bonello, Francesca Gambarotto e Giulio Pedrini "Rigenerazione e città in transizione: quale cambiamento nelle aree produttive d'interfaccia tra Mestre e Marghera? Evoluzione dell'impresa e del lavoro".

urbano e quali tipi di lavoro vengono sviluppati, la ricerca ha provato a tenere assieme l'analisi economica delle *performance* delle nuove imprese con le scelte e le forme localizzative. Utilizzando la ricostruzione di storie di vita d'imprenditori come strumento di indagine, si è cercato di indagare lo stretto rapporto che intercorre tra i bisogni che i lavoratori-abitanti esprimono negli spazi occupati dalla manifattura urbana, in termini di accessibilità, presenza di servizi alla persona, ecc., e le nuove forme di produttività suscettibili di essere influenzate dalla combinazione tra prossimità geografica intra-settoriale e accessibilità al lavoro qualificato.

4 | Tra rigenerazione urbana e innovazione sociale

Mantenendo lo stesso approccio, il gruppo di ricerca ha provato a leggere le pratiche di rigenerazione urbana in corso nel territorio tra Mestre e Marghera.

Rigenerazione urbana è locuzione molto usata e molto coprente, e comprende strategie d'intervento molto diverse. Proprio nell'interazione con azioni e politiche proprie di altri campi, ad esempio, quello delle politiche economiche e dell'innovazione sociale, le pratiche di rigenerazione possono trovare maggiore efficacia e capacità di interpretare al meglio ogni singolo contesto.

Se nei decenni scorsi il termine innovazione è stato associato principalmente a processi di tipo economico nei processi di *management,* e in campo tecnologico nei processi produttivi, con un forte sostegno nazionale da parte di politiche europee, oggi, invece, l'innovazione viene accostata alle pratiche sociali e ai processi di rigenerazione.

Moulaert (2013) ci dice che quando parliamo d'innovazione sociale « facciamo riferimento alla possibilità di trovare soluzioni progressive e accettabili per tutta una serie di problemi di esclusione, deprivazione, alienazione, mancanza di benessere, e anche a quelle azioni che contribuiscono positivamente a un progresso e sviluppo umano significativo. Innovazione sociale significa promuovere inclusione e benessere attraverso il miglioramento delle relazioni sociali e processi di *empowerment* ». (Moulaert, 2013: 16, trad. it. degli autori)

Il carattere incrementale dei processi di rigenerazione aiuta la città ad adattarsi a un futuro che "si costruisce giorno per giorno" (Secchi, 2015), e il tempo lungo della trasformazione fa da ponte verso pratiche d'innovazione sociale agite da abitanti che non solo partecipano alla trasformazione, ma apprendono e modificano i propri assetti anche sul versante istituzionale (Ostanel, 2017).

Collocare l'innovazione sociale entro una prospettiva territoriale consente allora di mettere in luce non solo che essa avviene nello spazio, ma anche la stretta connessione tra la modificazione delle relazioni sociali e quelle spaziali.

Cosa succede però quando l'innovazione avviene in contesti produttivi?

Alcune considerazioni a riguardo arrivano proprio dall'analisi economica che ci racconta di un maggior indice d'innovazione sociale laddove esiste una varietà e diversificazione di attività compresenti in uno stesso ambito territoriale, ricchezza di attività, multi-settorialità, e dove aumentano le possibilità di scambio inaspettato e conseguentemente di nuove idee e produzioni (Gambarotto & Rangone, 2000).

Osservando il territorio tra Mestre e Marghera alla luce di queste considerazioni, risulta evidente uno stretto legame tra i processi di rigenerazione in corso e le recenti politiche di riattivazione e stimolazione economica che attraverso azioni di supporto ad attività di tipo innovativo e tecnologico hanno consentito lo sviluppo di incubatori di imprese, *start-up* principalmente orientate all'ICT, alle nanotecnologie e ai servizi alle imprese, tra cui anche l'attribuzione del *Competence centre* per il nordest che verrà ospitato al VEGA-Parco scientifico e tecnologico di Venezia.

Con un tasso di occupazione tornato ai livelli pre-crisi, il mutare dei tipi e delle forme di lavoro nel territorio tra Mestre e Marghera porta con sé due fenomeni: da un lato la trasformazione dell'assetto fisico degli spazi in cui le attività si sviluppano, attraverso il riuso di edifici sovradimensionati o dismessi (Fabian e Munarin 2017), e dall'altro un cambiamento nelle pratiche d'uso, esito di una crescente richiesta di spazi accessibili e vivibili, al di là della mera funzione lavorativa.

5 | Azioni possibili

Infine, l'indagine sulle trasformazioni in corso nell'area tra Mestre e Marghera ci ha portato a riflettere sulle azioni necessarie a sostenere e consolidare la rigenerazione urbana e la riattivazione economica di questo brano di città.

Infatti, sebbene la necessità di migliorare le condizioni di vivibilità degli ambiti produttivi sia oramai trasversalmente percepita, mancano ad oggi iniziative capaci di integrare creatività, innovazione sociale, tecnologica e strategica, con la sperimentazione di spazi più abitabili (Lanzani et al. 2016).

Iniziative che permettano di ripartire dai processi in atto, indirizzandoli a sviluppare il potenziale in campo senza sopprimere le energie e le risorse già investite e favorendo politiche di tipo integrato; di sostenere

quegli attori che fino ad ora sono rimasti emarginati (o poco considerati) in attesa di un unico e salvifico investitore capace da solo di sbloccare la trasformazione urbana dell'intera area industriale – dimenticando che quando il capitale è "esogeno", quando viene "da fuori", chiede in cambio molto, e di solito è la città a dover impegnarsi in questo scambio. Azioni di questo tipo, in un momento in cui il territorio tra Mestre e Marghera sembra essere la cassa di risonanza di processi economici che si attivano nell'intera area industriale, portando a maturazione percorsi economici di lunga data, ma anche sviluppando sentieri emergenti, ci sono sembrate potenzialmente capaci di mobilitare tutto il capitale disponibile, non solo quello economico, ma anche quello sociale e relazionale (Bourdieu, 2015).
Per questo abbiamo ritenuto importante prestare attenzione alla scala minuta delle azioni urbane e degli investimenti economici: per provare a riorientare le politiche locali in maniera più efficace, ripartendo da un sistema capillare e diffuso, da una rete di piccoli interventi funzionali a una diversa agenda urbana e territoriale (Secchi, 2014) e a uno sviluppo di tipo locale (Gambarotto & Rangone, 2000), cui va forse sommato un ruolo robusto dell'attore pubblico capace di innescare e coordinare processi di rigenerazione complessi e una funzione importante degli spazi pubblici urbani come catalizzatori di pratiche collettive.
All'interno di tale prospettiva ci è sembrato possibile collocare anche il riorientamento delle politiche per il territorio tra Mestre e Marghera. Politiche che siano capaci di considerare non soltanto la tradizionale vocazione industriale-chimica, ma anche il potenziale trasformativo dei piccoli attori maggiormente radicati nel territorio, per ragioni di accessibilità e di prossimità con altri ecosistemi e distretti, attori capaci di aumentare la resilienza economica (e sociale) di questo territorio, traghettando una "zona industriale in ambito urbano" verso "una città produttiva da vivere".

Attribuzioni

Seppur il presente contributo sia l'esito di una riflessione comune, la redazione dei paragrafi §1, §2, §3 è attribuita alla dott.ssa Claudia Faraone, mentre quella dei paragrafi §4, §5 è attribuita alla Prof.ssa Maria Chiara Tosi.

Riferimenti bibliografici

Bordieu P. (2015), *Forme di capitale*, (a cura di) A. Santoro, Armando editore, Roma.

Calafati A. G. (a cura di) (2014), *Città tra sviluppo e declino: un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma.

Cerasi L. (2007), *Perdonare Marghera. La città del lavoro nella memoria post-industriale*, FrancoAngeli, Milano.

Fabian L., Munarin S. (a cura di, 2017), *Atlante Re-Cycle*, Lettera Ventidue, Siracusa.

Gambarotto F., Rangone M. (2000), *Rise and Decline of the Venetian Industrial Site of Porto Marghera. Interrelations and Cumulative Mechanisms*, CNR - Programma "Il sistema economico italiano come sistema aperto".

Lanzani A., Pasqui G. (2011), *Italia al futuro,* Franco Angeli, Milano.

Lanzani A., Merlini C., Zanfi F. (2016), *Riciclare distretti industriali. Insediamenti, infrastrutture e paesaggi a Sassuolo*, Aracne, Roma.

Munarin S., Tosi M.C. con Renzoni C. e Pace M. (2011), *Spazi del welfare. Esperienze Luoghi Pratiche*, Quodlbet Studio. Città e Paesaggio, Macerata.

Ostanel E. (2017), *Spazi fuori dal Comune. Rigenerare, includere, innovare,* FrancoAngeli, Milano.

Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, GLF editori Laterza, Roma-Bari.

Secchi B. (2014), "Per un'agenda urbana e territoriale", in Calafati A. G. (a cura di, 2014), *Città tra sviluppo e declino: un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma.

Secchi B. (2015), *Il futuro si costruisce giorno per giorno: riflessioni su spazio, società e progetto*, (a cura di G. Fini), Donzelli, Roma.

Moulaert F., MacCallum D., Mehmood A., Hamdouch A. (a cura di) (2013), *The International Handbook on Social Innovation, Collective Action, Social Learning and Transdisciplinary Research*, Edward Elgar Publishing, UK-USA.

Sitografia

Harvey D. (2008), "The Right to the City", in *New Left Review*, n.53, September-October https://newleftreview.org/II/53/david-harvey-the-right-to-the-city

Tosi M.C., Franzese A., Paronuzzi, M. (2017), "Marghera. Centro o periferia al centro?" in Civiltà di Cantiere, sezione Progettazione, http://www.civiltadicantiere.it/articles/157.html

Metamorfosi di lungo periodo degli standard urbanistico-edilizi in Emilia-Romagna

Luca Gullì
Ministero dei beni culturali e ambientali – già Università di Bologna e Parma
PM-Tos
Email: *luca.gull@gmail.com; luca.gulli@beniculturali.it*

Michele Zazzi
Università di Parma
DIA
Email: *michele.zazzi@unipr.it*

Abstract
Se la regione Emilia-Romagna ha svolto storicamente un ruolo pionieristico nel processo di elaborazione degli standard urbanistici, essa è stata anche il soggetto amministrativo che negli ultimi trent'anni ha più volte provato a rivederne i contenuti e la logica di funzionamento. Tutti questi tentativi di riformulazione si sono orientati ad introdurre, con formule diverse, un approccio esigenziale-prestazionale. Tale cambiamento nell'impostazione normativa si dovrebbe applicare nel senso di una correzione della natura strettamente parametrica degli standard, introducendo invece funzioni più adatte a prefigurare e sostenere la qualità nelle pratiche di progetto. Un simile orientamento metodologico dovrebbe, inoltre, pervenire ad un approccio regolamentare adatto alle diverse scale di intervento territoriale, nonché ad essere ugualmente cogente per i soggetti pubblici o privati.
Il risultato di questa lunga attività di revisione, nel volere perseguire l'intento di un maggiore spessore qualitativo e una più appropriata flessibilità per lo strumento normativo, è stato quello di formulare dei disciplinari legislativi nei quali si sono intrecciati, in modo non sempre coerente, obiettivi di regolazione e prefigurazioni di progetto, linee guida di tipo manualistico, griglie parametriche e tabellari, abachi e schede esemplificative, raccomandazioni e indirizzi orientativi, privi di valore cogente. Interessa, pertanto, riesaminare tale esperienza amministrativa dal doppio punto di vista della coerenza metodologica di questi strumenti e della qualità degli esiti concreti che essi hanno prodotto sul territorio, soprattutto riguardo alla rispondenza che hanno mostrato nel potersi adattare alle domande dei contesti locali. Tale disamina sembra tanto più necessaria in un momento in cui la disciplina urbanistica regionale viene sottoposta, ancora una volta, ad una radicale revisione: l'impatto sul patrimonio di beni collettivi di queste recenti disposizioni dovrebbe essere infatti ben valutato prima che la nuova norma vada a regime. Provando ad esaminare gli esiti di tale diversificata catena temporale di strumenti normativi si potrebbero ricavare utili criteri adatti a dare maggiore fondatezza metodologica alla stagione di nuovi standard regionali che si profila attualmente, la quale propone una definitiva svolta in favore dei requisiti di qualità e flessibilità al servizio di un approccio "per progetti". Si può difatti avanzare l'ipotesi che ci si trovi attualmente di fronte all'introduzione di un dispositivo normativo che, se non accompagnato da alcuni minimi requisiti di responsabilità, cogenza e cultura della programmazione, potrebbe portare ad esiti controversi, sia in termini di forma insediativa prodotta, sia di affidabilità gestionale e amministrativa, sia infine di effettivo dialogo con una mutevole, difforme e frammentata domanda sociale.

Parole chiave: urban and public policies, regulatory instruments, tools and techniques.

1 | Politiche urbane, politiche sociali e progetto spaziale

La centralità degli standard urbanistici per la riflessione e la maturazione della cultura urbanistica è testimoniata dalle molteplici valenze e dalle molte attribuzioni che a questo strumento sono state assegnate fin dall'inizio della sua entrata in vigore. Tale sovraccarico funzioni accomuna il dispositivo normativo degli standard ad alcuni altri strumenti di settore, storicamente assunti come temi al contempo specialistici e generali, strategici ed esecutivi assieme, «che strutturino per un periodo sufficientemente esteso il resto dei problemi, ordinandoli gerarchicamente» (Secchi, 1984: 86).
Proviamo ad esaminare sinteticamente alcuni dei compiti fondamentali che la cultura urbanistica ha voluto assegnare agli standard. Volendo stabilire un parallelo con un campo di studi diverso dalle politiche urbane, si potrebbe approssimativamente affermare che gli standard hanno mostrato funzioni simili a

quelle che la teoria economica classica assegna alla moneta, al contempo intermediario degli scambi, unità di conto e riserva di valore (Vaciago, 1978: 21-22).
Difatti, si ha una fondamentale e preliminare funzione di tipo regolativo e ordinativo: lo standard è dispositivo di conformazione giuridica e di definizione dei rapporti e degli equilibri nello scambio politico pubblico-privato, esso pone limiti all'edificazione e stabilisce le forme di redistribuzione dei valori prodotti dalle trasformazioni territoriali (intermediazione degli scambi intesa quindi canonicamente come funzione di "cattura della rendita"). Poi, lo standard funziona come parametro unificante, chiaramente e univocamente codificato, per la verifica della conformità di legge (iniziale e finale) dei progetti e delle trasformazioni (unità di conto). Infine, si ha un'applicazione dello standard come dispositivo che realizza la più tipica e preliminare delle operazioni che sovrintendono alla pianificazione del territorio: la formazione di una riserva di aree a disposizione della collettività, la quale è la indiscussa pre-condizione per qualunque iniziativa programmatoria da parte dei pubblici poteri (riserva di valore).
Queste funzioni-base possono essere qualificate come quelle che coinvolgono lo standard in quanto strumento strettamente riferibile alla *tecnica urbanistica*, ovvero per il solo aspetto che attiene all'applicazione di parametri e indicatori dimensionali; molte altre attribuzioni sono, però, state assegnate nel tempo agli standard urbanistici, tanto da spostare progressivamente il fulcro del loro funzionamento e così potere fare leva su un complesso di contenuti più specifici che fanno riferimento alla formulazione delle politiche e al disegno della città (Secchi, 1984: 76). Lo strumento dello standard, difatti, è stato innanzitutto interpretato come portatore di un orientamento di *politica attiva* per la costruzione della "città giusta": esso si dovrebbe fare carico del compito primario di realizzare una bilanciata determinazione dell'offerta di servizi per la comunità, operando per una equa distribuzione e una congrua rispondenza di questi rispetto alle istanze di accesso alle libertà urbane e di compimento della giustizia sociale. Poi, in un'ottica più strettamente riferibile al campo abituale della disciplina urbanistica, lo standard rappresenta il mezzo indiretto (spesso usato in modo forzato) con il quale potere governare forma e organizzazione fisica dello spazio urbano, attraverso la concreta e preliminare individuazione di un complessivo telaio per l'insieme delle sedi assegnate alla città pubblica (Basso, 2017: 683). Le regole per il dimensionamento dei servizi collettivi urbani, in questa ottica, costituiscono pertanto il canale attraverso cui avviene non solo la provvista di beni posizionali e di aree per le attrezzature pubbliche, ma il mezzo col quale si definiscono per queste le diverse articolazioni dimensionali e scalari (dalla scelta localizzativa, alla definizione morfologico-insediativa e, infine, alla resa spaziale-architettonica), nonché se ne prefigura il funzionamento fino al livello del micro-ambiente (Bricocoli *et. al.*, 2017: 730). In questa ultima e fondamentale accezione, gli standard urbanistici hanno costituito il dispositivo principale (assieme ai programmi per le opere pubbliche e alle politiche abitative pubbliche) con il quale i soggetti amministrativi delle autonomie territoriali sono riusciti a guidare e determinare progettualmente la forma della città (Giannini, 1993: 56).

Le considerazioni appena svolte permettono di mettere ulteriormente a fuoco la natura particolare delle funzioni assegnate agli standard urbanistici: questi strumenti sono solo nel loro funzionamento primario dei riferimenti parametrici e tabellari per regolamentare i comportamenti dei soggetti che operano sul territorio, poiché in una interpretazione estensiva del loro ruolo essi si pongono in modo più esplicito al crocevia tra le dimensioni della norma e del progetto. Il riconoscimento di questa doppia natura delle norme tecniche è in effetti abbastanza usuale nelle riflessioni disciplinari, per le quali le disposizioni tecniche sono niente altro che un progetto in potenza, mentre il progetto è una norma in atto (Ciribini, 1984: 107). Consegue che la legislazione urbanistico-edilizia, accanto ad essere un ovvio dispositivo di assegnazione di diritti e conformazione di comportamenti (Moroni, 1999: 39), è un canale di trasmissione attraverso il quale un insieme di requisiti che attengono alle dimensioni immateriali e comportamentali, alla domanda sociale, ai vincoli tecnico-realizzativi, alle economie di gestione e programmazione, per finire con i più sottili aspetti che provengono dalla cultura dei luoghi e delle forme, si traducono in uno schema progettuale di organizzazione dello spazio abitato (Magnaghi, 1973: 38-39). Inoltre, anche se volessimo fermarci alla definizione strettamente regolamentare e parametrica della disciplina giuridica del costruito, la norma che definisce gli standard urbanistici quale condizione preliminare a qualunque decisione (pubblica o privata) di intervento sul territorio e a qualunque prefigurazione di progetto pone inevitabilmente questi dispositivi come quell'ultimo scampolo di disciplina urbanistica che, esercitando un meccanismo che fissa l'inscindibilità tra disponibilità pubblica dei suoli e iniziativa imprenditoriale, opera progettualmente e attivamente con un tipico meccanismo di «incorporazione di blocchi di privato» nella costruzione dello stato sociale (Paci, 1987: 277).

Tale legame tra standard e progetto (Talia, 1999: 1), per il quale i modelli parametrici assumono reale influenza sullo sviluppo dello spazio fisico e si pongono quale pre-condizione per individuare l'armatura

di aree e luoghi che fanno da sostegno alla città pubblica, presenta un insieme di significative interpretazioni nelle esperienze emiliane di progetto delle dotazioni territoriali e dei servizi per la collettività. In questa regione, difatti, è riscontrabile una linea evolutiva che, da un iniziale momento strettamente progettuale, operativo e applicativo, è passata ad una sperimentazione di tipo più strettamente parametrico, per poi passare alla formulazione di apparati normativi di tipo esigenziale-prestazionale e, più recentemente, ritornare a perseguire in modo più dilatato i precetti della cultura del progetto, intraprendendo una più dilatata e vaga determinazione di strumenti programmatico-regolamentari, i quali mostrano una impostazione meno prescrittiva e più qualitativa, ritenuta più adatta all'accompagnamento formale dei progetti di trasformazione del territorio.

2 | Requisiti prestazionali e documenti programmatici nella esperienza emiliana sugli standard

Nonostante l'attività pianificatoria della regione Emilia-Romagna sia da sempre identificata come dispensatrice di modelli normativi, amministrativi e procedurali altamente formalizzati, essa ha ottenuto i propri più validi e persistenti risultati nelle stagioni all'interno delle quali la messa in opera dei progetti e delle politiche territoriali non era ancora sottoposta ai meccanismi di una diffusa supplenza da parte della produzione legislativa (Ferracuti, 1985: 15; Norsa, 2004: 13). In particolare, la sperimentazione iniziale sull'uso degli standard urbanistici, emiliani e poi nazionali, è nata all'interno di una applicazione progettuale direttamente realizzata sul campo, visto che ha preso forma nell'ambito dei primi cicli di realizzazione degli insediamenti di edilizia economica e popolare (1963-1969). In particolare, il Peep di Bologna, impostato in modo da funzionare come strumento di integrazione per un insieme esteso di politiche pubbliche tra loro opportunamente combinate (Gabellini, 1990: 497-499), rappresenta il riferimento più significativo per quel principio che da sempre vede l'azione amministrativa sul territorio poggiare sull'intreccio tra i temi della casa pubblica e della realizzazione dei servizi collettivi (Ombuen, 1999: 19) e che in alcuni casi felici trova il progetto a fare da guida innovativa per la regola amministrativa, non il contrario (La Barbera, 1990: 103; Gullì, 2015: 234).

A Bologna si è verificata, pertanto, una dinamica di formazione dei patrimoni pubblici all'interno dei Peep che non provvedeva solamente a recuperare un fabbisogno pregresso di aree per le dotazioni collettive, che in altri casi è spesso rimasto inerte o sottoposto a fenomeni di sottoutilizzazione (Caudo *et. al.*, 2017: 695-696), ma inserisce questo complesso di nuove disponibilità demaniali in una strategia di sviluppo plurimo delle funzioni periferiche della città. Difatti, nel momento unificante del programma Peep di Bologna del 1965 si realizza un progetto di città pubblica per la quale i parametri di dimensionamento degli standard (definiti qui in anticipo rispetto all'entrata in funzione della legge nazionale) restituiscono un compiuto modello di "sovranità del programmatore" (Lindblom, 1979: 109), che si trova a combinare non solo le funzioni sociali (politica della casa, delle attrezzature collettive, dei luoghi per la partecipazione civica), ma anche quelle di regolazione e programmazione delle attività economiche e private (politica dei suoli, del commercio, della produzione alimentare), per finire con l'esercitare una influenza degli apparati pubblici perfino sulla produzione culturale, artistica e ricreativa. In questa stagione inaugurale, i piani per i comparti della casa pubblica costituiscono lo spazio dell'azione amministrativa entro il quale trovano collocazione le dimensioni della regolazione parametrica, della programmazione, delle prestazioni sociali, della coesione comunitaria e del disegno dei luoghi. La regola amministrativa, indici e parametri, vedono quindi, senza quasi alcuna mediazione e scarto, il proprio diretto trasferimento nella città fisica, realizzando quel principio secondo cui: «poiché la norma cerca l'effettività, essa non può che trovarla nel contatto coi mondi vitali» (Berti, 1986: 183).

Consumata questa prima stagione nella quale norme e progetti, programmazioni di settore e politiche complessive di sviluppo urbanistico procedevano di pari passo, le istituzioni regionali hanno avviato una esperienza di sperimentazione su disciplinari di legge impostati in modo esplicito secondo logiche esigenziali-prestazionali: attraverso questi strumenti si sarebbe avuta una maggiore continuità non solo tra legislazione e attuazione, ma anche tra normativa edilizia e politiche territoriali, tra strategie e progetti. Come si può intuire, tale orientamento era una fedele derivazione si quella disposizione *programmatico-operativa*, che aveva portato i risultati della stagione pianificatoria precedente, con la centralità della norma che avrebbe dovuto conferire al compimento dell'azione amministrativa un maggiore sostegno rispetto a quello portato dall'affidarsi al solo progetto territoriale. Pur con approcci e disposizioni diverse da quelle che si erano messe a punto con l'esperienza dei Peep, è ancora il settore dell'edilizia residenziale pubblica ad offrire il banco di prova per questo apparato normativo volto alla unificazione regolamentare dei processi di amministrazione delle trasformazioni urbane. Tra il 1980 e il 1984 vengono redatte le diverse interpretazioni di settore della Normativa tecnica regionale per gli interventi di edilizia pubblica (Ntr) (l.r.

n, 48, 1984); senza entrare nei dettagli della logica che caratterizza l'approccio esigenziale-prestazionale alla base di questi articolati di legge, si può però dire che le Ntr emiliane provano a disciplinare l'intervento territoriale in modo congiunto alla scala edilizia e urbana. Esse, difatti, si predisponevano a conformare congiuntamente sia i rendimenti dell'organismo abitativo, sia il "comportamento in opera" dei c.d. materiali urbani che definiscono funzionalità e integrazione della parte abitativa con le altre strutture della città (viabilità, opere a rete, aree attrezzate pubbliche, strutture distributive, servizi alla persona e alla collettività) (Fattinnanzi, Bentivegna, 1987: 122 ss. e 171 ss.).
Tale sofisticata disciplina legislativa, frutto di una forse irripetibile convergenza e dialogo tra studi di produzione edilizia e di politica urbanistica, non ha mai visto una reale sperimentazione sul campo, né una verifica della propria applicabilità alle diverse condizioni e contesti locali della regione.

Un ulteriore passaggio evolutivo nell'impostazione della legislazione emiliana in tema di standard urbanistico-edilizi si è avuto con lo schema di Regolamento edilizio-tipo, promosso all'inizio degli anni Novanta e approvato definitivamente a metà decennio (Dgr n. 593, del 1995). Strumento sicuramente sofisticato nella forma tecnico-giuridica, ma mirato principalmente a regolamentare l'attività costruttiva dei privati (mentre le Ntr, come detto, si focalizzavano sull'edilizia residenziale pubblica), il Regolamento edilizio-tipo in una sua sezione specifica accenna, però, anche ad una possibile disciplina regolamentare delle relazioni spaziali di prossimità. Tale disciplina è concepita in modo da coinvolgere sia i manufatti edilizi nelle loro diverse destinazioni d'uso, sia le forme e i contenuti determinati dalla pianificazione attuativa e dalla programmazione delle dotazioni; questo avviene articolando le prescrizioni normative in requisiti cogenti e requisiti raccomandati (impostazione che, pur con termini diversi, è rimasta alla base di tutte le successive norme regionali) (l.r. 33 del 26-04-1990, art. 11).
L'inquadramento congiunto di una disciplina sui manufatti edilizi e sulle conseguenti componenti base dell'ambiente urbano, secondo una prospettiva di rendimento esigenziale-prestazionale dilatata alla scala dello spazio urbano, appare oggi eccessivamente estensiva e totalizzante (dalla cellula abitativa, all'alloggio, al complesso edilizio, all'ambiente abitato nella sua completezza); nondimeno essa (oltre a rifarsi a tradizioni di ricerca virtuose, come quella della SAR olandese) ha alla propria base quello stesso criterio che, nell'interpretazione progettuale degli standard, vedeva una stretta continuità e dialogo tra programmi di intervento settoriali e determinazioni ambientali-spaziali (Dgr. n. 593, 1995, artt. 44 e 45).

La sofisticata fase dei disciplinari normativi unificati, che investivano al contempo sia i fattori di organizzazione del territorio, sia le scale di intervento e i momenti di costruzione dell'ambiente insediativo, pur avendo rappresentato un raggiungimento di estremo interesse metodologico (per come cercava di tenere assieme ricognizione dei fabbisogni territoriali, profili d'utenza, dialogo con il mondo imprenditoriale e professionale, legami con la strumentazione attuativa e di cantiere, esplorazione di modelli spaziali e abitativi; Dioguardi, 1983: 66 ss.) non ha visto la continuazione delle proprie sperimentazioni e ricerche. Le istituzioni regionali e i soggetti pubblici territoriali hanno preferito intraprendere una più empirica strada che ha separato in modo sezionale (Giannini, 1988: 182 ss.) le regole di costruzione dei complessi abitativi e degli organismi residenziali da quelle delle strutture che fanno riferimento alla città pubblica. Per questo secondo fronte dell'azione urbanistica, si sono messi a punto diversi dispositivi che hanno provato a intrecciare le capacità programmatoria del canonico piano dei servizi con alcune prefigurazioni che avrebbero dovuto porsi a corredo della qualità progettuale e formale. Si tratta di un repertorio di strumenti che, in modo eclettico e spesso non del tutto coerente, mescolano disposizioni regolamentari cogenti e indicazioni manualistiche, strumenti di programmazione e orientamenti progettuali.
Seguendo quella già menzionata impostazione della politica urbanistica come difficile incastro di un ricco repertorio di strumenti, che esprimono al contempo attenzione al programma e al disegno, alla norma e ai luoghi, si dà vita ad un insieme di documenti di pianificazione che mobilita una notevole capacità esplorativa ma che, dal punto di vista strettamente applicativo, si risolve, nei migliori casi (ad esempio i piani dei servizi di alcuni comuni capoluogo, come Reggio Emilia), in una dettagliata indagine sulle dotazioni esistenti, senza però arrivare ad esprimere capacità di progetto e captazione delle esigenze che emergono in modo cumulativo dal territorio o delle iniziative generate dai programmi speciali (ad esempio, il fatto che nelle carte del piano dei servizi di Reggio Emilia sia assente l'area del Cdq2 Compagnoni-Fenulli è significativo dell'incomunicabilità che presentano due canali di intervento territoriale che, pur importanti per la base di attrezzature pubbliche che contengono, procedono a velocità molto diverse). Parimenti, una variegata generazione di Regolamenti urbanistico-edilizi orientati alla qualità e al rendimento qualitativo-prestazionale delle trasformazioni urbane ha molto spesso prodotto testi segnati da

concetti giuridicamente indeterminati, più vicini alla precettistica progettuale (come è stato per le linee guida Cer), che non ad una normativa tecnica dotata di cogenza ed efficacia (Gullì, Norsa, 2009: 59).
I casi più deludenti e ineffettivi, all'interno di questa sperimentazione di "disposizioni a garanzia del progetto urbanistico", si hanno nei c.d. *Documenti programmatici per la qualità urbana* (cioè in quel surrogato del piano dei servizi, parte tematica dei Piani operativi, che la l.r. 6/2009, art. 31 c.2a bis aveva introdotto dopo la inavvertita sparizione di qualunque strumento di programmazione delle dotazioni pubbliche dal testo della precedente legge regionale-quadro dell'inizio anni Duemila), nei disciplinari-guida di tipo orientativo (ad esempio i c.d. *Concetti regolativi per la qualità urbana*, esclusivamente concentrati su aspetti figurativi e decorativi, cfr. Naddeo, 2008: 34-37) o nelle previsioni per le *Aree produttive ecologicamente attrezzate* (mai avviate concretamente, poiché del tutto scollate da qualunque fattibilità imprenditoriale e amministrativa). Un particolare tentativo di tenere assieme programmi di intervento per le micro-attrezzature della città pubblica, schemi d'ordine spaziale e regole per le compensazioni pubblico-privato si è avuto nel c.d. *Poc di qualificazione diffusa* della città di Bologna. Nonostante le energie mobilitate (più di cento proposte presentate, anche se sottoposte allo sbarramento di un vincolo del bando che subordinava la partecipazione dei soggetti proponenti alla preventiva proprietà dell'immobile) (Gabellini, 2016: p. 514), il piano si è risolto in una sorta di *beauty contest*, una raccolta di proposte e schede di intervento vicendevolmente separate e impermeabili, nell'ambito delle quali non è rinvenibile un qualsivoglia assetto o strategia complessiva e di livello superiore per le dotazioni di interesse collettivo, concepite invece secondo un criterio strettamente circoscritto al perimetro del singolo intervento (Comune di Bologna, 2014: p. 32).

Un'ultima generazione di politiche territoriali regionali ha provato a combinare nuove e flessibili regole per la programmazione e la costruzione della città pubblica con un pervasivo modello di governo urbanistico, che ha preteso di governare la città attraverso i bandi e gli interventi speciali. Questo è avvenuto, prima, all'interno dei programmi integrati di riqualificazione, che hanno svolto in modo locale il proprio compito di rilevamento della domanda sociale, arrivando però ad una determinazione delle soluzioni di rafforzamento della base di dotazioni territoriali che si sono legate solo alla presenza del capitale fisico, piuttosto che avviare politiche e progetti capaci di incidere sul sistema di relazioni che attiene alle molte sfere distinte di servizi collettivi (Donati, 1984: 13) (ad esempio, questo è quanto avvenuto con i Pru e i Cdq2; Vecchi, 2005: p. 156).
A questo ciclo, poi, ha fatto seguito la recente ratifica legislativa che ha sancito l'affermarsi di una strumentazione urbanistica totalmente impostata su un approccio per progetti e che, investendo della stessa logica anche la disciplina degli standard urbanistici, porta anche questi a dissolvere il proprio originario profilo di griglia normativa garantita e generalizzata. Difatti, la definitiva interpretazione negoziata e locale di questi strumenti, dopo alcune incompiute proposte legislative nazionali in tal senso, è arrivata a compimento con la recente legge emiliano-romagnola in materia di pianificazione del territorio (l.r. n. 24, 2017). Questo ultimo documento legislativo prodotto dalla Rer cambia drasticamente proprio i requisiti di cogenza e inderogabilità che attenevano alle dotazioni territoriali e ai parametri di determinazione degli spazi della città pubblica, introducendo i dispositivi degli "standard urbanistici differenziati" (l.r. n. 24, 2017, art. 9) e delle corrispondenti deroghe (con relativi incentivi) al Dm 1444/1968 (l.r. n. 24, 2017, art. 10). Lo standard, in questa nuova interpretazione legislativa, perde pertanto le sue caratteristiche più strettamente tabellari, parametriche e numeriche (riserva di valore, intermediario degli scambi, unità di conto), spostando totalmente le proprie attribuzioni sul versante del progetto e della contrattazione filtrata dalla discrezionalità politica (la "strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale", l.r. n. 24, 2017, art. 34).
In attesa degli Atti di coordinamento tecnico, che chiariranno le specifiche applicative delle nuove disposizioni, tale brusca innovazione legislativa resta per ora solo un manifesto culturale (il dibattito sulla forma da dare alla "strategia per la qualità" è in pieno sviluppo), ma in essa già si può intravedere in prospettiva un sicuro impatto sulle basi negoziali che gli standard urbanistici hanno da sempre offerto alle amministrazioni, incertezza che si verificherà ugualmente su alcune garanzie (anche professionali) di corretto dimensionamento, semplicità applicativa, nonché di garanzia di conformità e cogenza normativa. Infine, una così disponibile definizione dei meccanismi di reperimento delle dotazioni per la città pubblica probabilmente porterà anche ad un assottigliamento proprio di quella funzione basilare che ha visto gli standard come riserva per la costruzione del disegno urbano attraverso la provvista di spazi pubblici.
Le franchigie normative non possono surrogare le politiche e tantomeno il progetto, ma una loro eccessiva diluizione può togliere ad entrambi responsabilità e discrezionalità delle scelte, nonché competenza tecnica nell'esplorazione delle soluzioni.

Richiamando i più meditati risultati della normativa prestazionale, in conclusione si potrebbe osservare che, se proprio si doveva rinunciare a qualcosa nel processo di semplificazione del meccanismo "bipolare" degli standard urbanistici, questo era nel sovraccarico di funzioni progettuali e responsabilità di emancipazione sociale che negli anni le esperienze emiliane gli avevano attribuito, non nelle prerogative più strettamente numeriche e parametriche.

3 | Rilievi di metodo ed esiti previsti

Il dibattito sugli standard e sul dimensionamento della città pubblica soffre storicamente per la presenza di un insieme di argomentazioni schematicamente divise in termini contrapposti: quantità o qualità; aree o manufatti; parametri o progetto; contestualizzazione locale (regionale) o unificazione centrale (statale); concretezza spaziale o dimensione immateriale dei servizi e delle politiche, uniformità o differenziazione. Di fronte ad una siffatta enunciazione dei contenuti disciplinari su questo tema, verrebbe la tentazione di rubricarli tutti come esito di futili schematismi intellettuali e, pertanto, relegare questo complesso di argomenti nella discarica delle tante scorie culturali prodotte dall'urbanistica nel lungo corso della sua esistenza. Nel caso delle diverse incarnazioni degli standard urbanistici emiliani, però, si ha che le contrapposizioni che hanno caratterizzato la maturazione della riflessione disciplinare sul progetto della città pubblica si sono tradotte molto spesso in corrispondenti dispositivi di legge, con questo producendo quel ben noto e perverso effetto di "previsione creativa" (Runciman, 1971: 183), per il quale le formulazioni discorsive e i modelli culturali operano in senso prefigurativo rispetto all'effettivo svolgersi dell'azione collettiva.
Precipitando nelle leggi, nelle circolari, nelle linee guida e nell'organizzazione degli uffici, perfino nelle pratiche del dialogo competitivo pubblico-privato sui progetti urbani, la divisone di funzioni, settori e materie che riguarda la formazione delle dotazioni pubbliche per la comunità urbana si è parallelamente piegata all'incomunicabilità o all'impropria contaminazione con alcune ripartizioni di compiti e ruoli che nelle politiche pubbliche per il territorio dovrebbero invece far aderire le previsioni ai fenomeni in atto e non operare una preventiva incamiciatura di questi in gabbie procedimentali separate (tra l'altro spesso sottoposte a cicliche, estemporanee o speciose riformulazioni).

In conclusione, vale la pena di ribadire la più promettente linea d'indagine che nel dibattito disciplinare vede alternativamente contrapporsi o ricongiungersi le dimensioni spaziali e a-spaziali delle funzioni urbane al servizio alla collettività. Tale tema sembra possa costituire la premessa per potere avviare un'indagine empirica e sul campo, di censimento e campionamento, che indaghi le diverse combinazioni territoriali di questi due aspetti spesso tenuti separati. Una ricerca su queste articolazioni e varietà di realizzazioni ci sembra possa ricavare elementi e dati utili a trarre un bilancio su come hanno funzionato, nella loro evoluzione di lungo periodo, gli strumenti legislativi e le pratiche di intervento da parte delle amministrazioni della regione Emilia-Romagna sui temi delle dotazioni per la città pubblica. Solo dopo avere completato tale compito si potrà intraprendere con maggiore consapevolezza un nuovo ciclo di produzione normativa.

Attribuzioni

Luca Gullì ha redatto in particolare il par. 1; le restanti sezioni sono frutto del lavoro congiunto dei due autori.

Riferimenti bibliografici

Basso S. (2017), "Per un ripensamento dello standard. Ripartire dai «minimi abitabili»", in *Atti della XX conferenza Siu*, Planum Publisher, Milano, pp. 681-686.

Berti G. (1986), *Il principio organizzativo del diritto pubblico*, Cedam, Padova.

Bricocoli M., Cosalez L., Marani B., Sabatinelli S. (2017), "Welfare di tutti. Spazio e politiche sociali a Milano", in *Atti della XX conferenza Siu*, Planum Publisher, Milano, pp. 728-735.

Caudo G., Baioni M., Vazzoler N. (2017), "Gli standard urbanistici nel secondo Peep di Roma: suolo, disegno e azione pubblica", in *Atti della XX conferenza Siu*, Planum Publisher, Milano, pp. 694-700.

Comune di Bologna (2015), *Piano operativo comunale. Relazione e integrazione alle norme*, Comune di Bologna, Bologna.

Ciribini G. (1984), *Tecnologia e progetto*, Celid, Torino.

Dioguardi G. (1983), *Nuovo modelli organizzativi per l'impresa. Il caso dell'edilizia*, Etas, Milano.

Donati P. (1984), *Risposte alla crisi dello stato sociale*, Angeli, Milano.

Ferracuti G. (1985), "Prospettive e ipotesi per un governo dell'attività edilizia", in Id. (a cura di), *Il mattone governato*, Officina, Roma, pp. 12-37.
Fattinnanzi E., Bentivegna V. (1987), *Insediamento residenziale. Criteri indirizzi e norme per la pianificazione e la progettazione*, Alinea, 1987.
Gabellini P. (1990), "Bologna: una periferia progettata", in Clementi A., Perego F. (a cura di) *Eupolis*, Laterza, Roma-Bari, pp. 489-514.
Gabellini P. (2015), "Temi della ricerca nel caso di Bologna", in Urbani P. (a cura di), *Politiche urbanistiche e gestione del territorio: tra esigenze del mercato e coesione sociale*, Giappichelli, Torino, pp. 355-360.
Giannini M. S. (1988), *Diritto amministrativo*, vol. I, Giuffrè, Milano.
Giannini M. S. (1993), *Diritto pubblico dell'economia*, Il Mulino, Bologna.
Gullì L. (2015), *L'organizzazione urbana come forma e gestione*, Bononia University Press, Bologna.
Gullì L., Norsa A. (2009), "Unificazione normativa e frammentazione procedurale nei regolamenti urbanistico-edilizi della Regione Emilia-Romagna", in *L'ufficio tecnico*, n. 2, pp. 55-60.
La Barbera R. (1990), *L'attività amministrativa dal piano al progetto*, Cedam, Padova.
Lindblom C. (1979), *Politica e mercato*, Etas, Milano (ed. or. Basic Books, New York, 1977).
Magnaghi A. (1973), *L'organizzazione del metaprogetto*, Angeli, Milano.
Moroni S. (1999), *Urbanistica e regolazione*, Angeli, Milano.
Naddeo D. (2008), "Concetti regolativi per la qualità urbana", in Conforti P., Naddeo D. (a cura di), *Parma bellezza capitale*, Comune di Parma, Agenzia per la qualità urbana e architettonica, Tipolitotecnica, Parma, pp.31-40.
Norsa A. (2004), "Produzione del progetto e PM", in Missori A. (a cura di), Tecnologia, progetto, manutenzione, Angeli, Milano, pp. 9-20.
Ombuen S. (1999), "Standard, programmazione abitativa e valutazione nel piano", in *Urbanistica dossier*, n. 21, pp. 1-2.
Paci M. (1987), "Pubblico e privato nel Sistema italiano di *welfare*", in Lange P., Regini M. (a cura di), *Stato e regolazione sociale*, Il Mulino, Bologna, pp. 271-294.
Runcimann W.G. (1971), *Sociologia e filosofia politica*, Isedi, Milano.
Secchi B. (1984), *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino.
Talia M. (1999), "Presentazione", in *Urbanistica dossier*, n. 21, pp. 1-2.
Vaciago G. (1978), *Teoria e politica monetaria*, Il Mulino, Bologna.
Vecchi L. (2005), "I Contratti di quartiere di seconda generazione nelle politiche di trasformazione urbana e sociale: potenzialità e limiti", in Bottino F., Zanelli M. (a cura di), *Per un nuovo progetto urbano*, Compositori, Bologna, pp. 138-145.

Demolizione e conservazione delle dighe americane: le storie dei fiumi Klamath e Allegheny

Luca Iuorio
Università Iuav di Venezia
Scuola di Dottorato, curriculum Urbanistica, Dipartimento di Culture del Progetto
Email: *liuorio@iuav.it*

Abstract
La diga ha rappresentato il motore economico e civile e ha incarnato il mito del progresso che intere generazioni, condividendone ideali tecnologici, politici ed estetici, hanno abbracciato. Nel XX secolo, lo sfruttamento della risorsa idrica ha costruito su scala planetaria la grande infrastruttura dell'acqua. Oggi, però, quel sistema deve affrontare il collasso degli ecosistemi, il rischio di alluvioni e siccità, l'obsolescenza fisica e tecnologica delle proprie componenti e l'assenza di finanziamenti mettendo in crisi il paradigma dell'approvvigionamento che sembra essere di fronte alla conclusione di un ciclo di vita.
Questo articolo ha uno sguardo orientato verso gli Stati Uniti dove la demolizione di diverse dighe è fonte di accesi dibattiti e il trend in crescita configura un evento che non ha precedenti.
La demolizione, guidata da ragioni di natura ecologica ed economica, entra in crisi di fronte alla struttura dei territori e delle società contemporanei che sono prodotti, anche, della Modernità. Questa ipotesi viene sostenuta, nel testo che segue, attraverso due ricostruzioni storiche che mettono a fuoco la formazione del Palinsesto di luoghi solitamente marginali; il punto di osservazione si sposta dall'ultimo piano del grattacielo alla vetta della montagna, riconoscendo nello sguardo della tradizione Regionalista (americana) una alternativa alla lente metabolista.

Parole chiave: infrastructures, identity, local development

Introduzione

L'uomo costruisce dighe da cinque mila anni e negli ultimi due secoli, alterando modelli naturali millenari e costringendo all'esodo intere tribù di Nativi, ne sono state costruite più di novanta mila solo negli Stati Uniti (Homeland Security, 2015). Le dighe, nel Novecento, sono state cruciali per la crescita della popolazione e per la sua prosperità; l'eco popolare che produssero ai tempi della Grande Depressione ha contribuito alla costruzione di una speranza collettiva, e quando la realizzazione di una diffusa rete di distribuzione delle risorse (acqua e elettricità) modifica le abitudini, e rende visibili i benefici, il manufatto stesso viene eletto a monumento della Modernità.
Nella storia recente il profilo delle dighe giunge, però, ad un punto di saturazione ed emerge una profonda crisi: negli ultimi trent'anni sono state demolite quasi mille dighe in territorio nord americano (gli sbarramenti bloccano il passaggio dei salmoni, alterano il ciclo dei sedimenti e, nel tempo, obbligano costi di manutenzione economicamente non più sostenibili).
Il trend in crescita e lo scenario che ne deriva sembrano essere un'opportunità per definire nuove relazioni e approcci tra gli elementi che costruiscono il capitale spaziale dei luoghi, ma spesso il progetto di demolizione presenta rischi e incertezze sulle conseguenze legali, politiche ed economiche (Aspen Institute, 2002) che ne derivano e, alla scala territoriale, emerge il ruolo fondamentale che le dighe hanno avuto, e che eseguono tutt'ora, nella sopravvivenza della città (ASCE, 2017).
Osservare le dighe, per un urbanista, significa guardare la struttura socio-territoriale dello spazio fisico: è una lente specialistica che abbraccia e tiene assieme le dipendenze tra aree geografiche; è un modo per comprendere con più chiarezza che l'urbanistica è in evoluzione, in allineamento costante con l'ingegneria civile, il paesaggio, l'ecologia. La città è un oggetto che non può più essere identificato con un confine, con un'area salda e omogenea, sembra che parlare di territorio sia più appropriato e apre la possibilità di guardare ai flussi, alle reti e ai cicli di vita dello spazio da più punti di vista. Parlare di territorio e della sua costruzione significa, evidentemente, identificarne anche i poteri che l'hanno indirizzata: leggere i fatti della storia è uno strumento per cogliere il Palinsesto: la lunga e lenta stratificazione di *layer* e infrastrutture con cui «gli abitanti cancellano e riscrivono incessantemente i suoli» (Corboz, 1985). Maria Kaika (2009) parla di forma nascosta (dell'infrastruttura), Pierre Belanger (2016) di scala invisibile (dell'infrastruttura), in entrambi i casi pare chiara l'idea per cui esiste uno spazio del pianeta, sconosciuto ai più, in cui la città e la

natura vengono mediate. In queste aree si sono susseguiti eventi in cui l'uomo ha esibito il proprio genio costruendo quella macchina dell'approvvigionamento che ha sempre segnato il limite tra lo spazio urbano e il suo retroscena. Questo articolo (di urbanistica) posizionando lo sguardo sulla montagna che-produce (esplicito riferimento al libro di Benton Mackaye (1962) sulla filosofia del Regional Planning) guarda al territorio e a parte delle strutture che sostengono la città contemporanea proprio per comprenderla.

Klamath

Il distretto idrogeologico del fiume Klamath, che scorre tra Oregon e California, copre circa dodici miglia quadrate di diversità biologica, morfologica e climatica. I due bacini Upper e Lower – uno segnato da laghi naturali e tratti desertici in bassorilievo l'altro caratterizzato da ripide montagne e foreste (Andersson, 2003) – sono stati per decenni l'epicentro di due grandi progetti di trasformazione. La bonifica e quindi lo sviluppo di alcune aree agricole combinati con la costruzione di diverse dighe per la produzione elettrica, a cavallo tra il XIX e XX secolo, ha contribuito al lento declino della qualità dell'acqua che evidentemente ha impattato sulle tribù di Nativi che da secoli abitano quei luoghi (Secretary of the Interior, 2012).

Il bacino superiore, fin dai primi insediamenti di Euro-Americani provenienti dall'est, era caratterizzato da aree a produzione agricola (principalmente frutteti) che rappresentavano l'economia di sostentamento delle comunità locali. L'Upper Klamath ricopre circa il 40% di tutto il distretto ma riceve annualmente soltanto il 12% delle precipitazioni, e il lago nonostante occupi un'ampia superfice ha una profondità media relativamente bassa. Il sistema di approvvigionamento naturale quindi risulta avere una capacità di stoccaggio minima e nel 1878 un gruppo di agricoltori residenti istituì una prima compagnia (Linkville Water Ditch Company) per il controllo e la gestione a scopo irriguo delle acque superficiali. L'invenzione della turbina Francis e la conseguente corsa alla costruzione di pionieristiche stazioni di pompaggio e piccole centrali idroelettriche comportò un cambiamento epocale: l'acqua poteva essere estratta, stoccata, distribuita in tempi più brevi e poteva superare facilmente salti di quota. Ad una prima rivoluzione si aggiunse una volontà politica che segnò per sempre la geografia del fiume Klamath: nel 1902 il presidente Theodore Roosevelt firmò il Reclamation Act; nel 1903 gli ingegneri J. T. Whistler e H. E. Green ricercarono potenziali aree umide da bonificare a scopo agricolo; nel 1905 il Segretario degli Interni E. A. Hitchcock autorizzò il Klamath Project. I fiumi Wood, Williamson e Sprague, i maggiori affluenti del lago Upper Klamath e i laghi Clear e Gerber diventarono la principale risorsa idrica per circa 235 mila acri di terra bonificata e la regione si apprestava a vivere quel periodo di abbondanza poi chiamato "Orchard Boom" (Kramer, 2003). In quei decenni si avvicendavano anche le storie di successi, fallimenti, invidie e sfide imprenditoriali che poi confluirono nel Klamath Hydroelectric Project che, con la costruzione, nel 1891, di due impianti a Yreka e Klamath Falls, uno in California, l'altro in Oregon, dimostra come gli interessi economici per quell'area abbiano da sempre ignorato i confini geopolitici. Nel 1852 venne concettualizzata la fondazione di uno stato: The Jefferson State. Il movimento secessionista aveva fallito, ma quella coesione regionale venne recuperata pochi anni più tardi dalla California Oregon Power Company che con la costruzione di diverse dighe lungo il fiume Klamath costruì la vera reputazione del territorio, paternalisticamente chiamato "Copcoland". Dal primo sbarramento realizzato a Fall Creek nel 1903 si costruisce, dopo, un corridoio lineare di manufatti che segnano il paesaggio del Lower Klamath: [da nord-est verso sud-ovest] Link River Dam a Klamath Falls (OR), la diga J. C. Boyle nella contea di Siskyou (CA), le due dighe Copco dopo i grandi canyon e, a circa 40 miglia di distanza, la diga Iron Gate, ultima in ordine spaziale e temporale (costruita dal 1958). Nei decenni di costruzione di scivoli, canali, strutture di sostegno, impianti di generazione elettrica, stazioni di pompaggio, gallerie e dighe si sovrapponevano economie che poi divennero strutturali per l'area. Le foreste rappresentavano il carburante ideale per l'industria del legno, i vasti (e rari) giacimenti californiani di cromite sostenevano la fondazione di diverse miniere, il paesaggio *wild and scenic* della regione dopo la costruzione della linea ferroviaria venne consegnato ad un discreto movimento turistico. Il rilievo che la produzione elettrica (e la successiva griglia di trasmissione energetica) assume nel coordinamento spaziale dello sviluppo dei sistemi produttivi appare evidente. Il ritmo di crescita della popolazione si aggirava intorno al 400% e il processo di maturazione della regione del Klamath avrebbe vissuto un periodo di parziale rallentamento soltanto durante gli anni della Grande Depressione quando, invece, le dighe ritornarono ad occupare quel paradossale ruolo di collante in una società interrotta. Nel 1956, la California Oregon Pacific Company, che intanto era diventata PacifiCorp, firmava un contratto con gli allevatori e gli agricoltori "a monte del sistema" in cui si impegnava a mantenere il prezzo dell'energia erogata decisamente basso, in cambio avrebbe ricevuto l'acqua residua al processo di irrigazione che sarebbe poi passata all'interno delle turbine. Nel 1973 viene approvato l'Endangered Species Act, che impone flussi minimi lungo i fiumi segnati dallo sfruttamento idroelettrico per mantenere in vita le popolazioni di pesci autoctoni, argomento cruciale che getta le basi per scontri futuri.

All'inizio degli anni 2000 il fiume Klamath ritorna ad essere al centro dell'attenzione delle comunità locali e dei mass-media diventando il movente di un dibattito ancora acceso negli Stati Uniti.
Nel 2001, il governo federale, a causa di una robusta siccità obbliga agricoltori e allevatori a ridurre i prelievi d'acqua in accordo con la legge speciale per la protezione delle specie ittiche (ESA): viene stimata una perdita di oltre 27 milioni di dollari. L'anno seguente, l'amministrazione Bush, garantisce l'acqua agli agricoltori portando al minimo il flusso naturale del fiume: muore una popolazione di circa 33 mila salmoni (il maggiore disastro ambientale nella storia dei Western States) provocando tensioni sociali con i Nativi che vivono lungo il fiume. Quattro anni dopo il governo proibisce la pesca su mille chilometri di costa per favorire la ripopolazione della specie ittiche, scatenando, questa volta, i pescatori. Il sistema è di fronte ad un cedimento strutturale, le crisi si susseguono una dopo l'altra e si inaspriscono in una serie di battaglie legali. Nel 2007 la Federal Energy Regulatory Commission durante la fase di revisione della licenza per lo sfruttamento dell'acqua nella produzione energetica della PacifiCorp, stabilisce che le dighe si sarebbero dovute adeguare alle nuove normative di protezione ambientale e quindi dotare di un sistema di risalita per i pesci per rimanere operative. Gli adeguamenti strutturali e le opere di manutenzione delle dighe sarebbero risultati più costosi della loro dismissione. I Nativi ne chiedono la demolizione e si apre così una controversa lotta sui diritti all'acqua. Nel 2010 circa 40 parti – diverse tribù di Nativi, agricoltori, allevatori, pescatori, governi federali – firmano il Klamath Hydroelectric Settlement Agreement che obbliga la demolizione di quattro dighe a partire da gennaio 2020. Gli accordi prevedono l'approvazione del Congresso, la cui posizione, ancora oggi, appare incerta; l'opposizione da una parte della popolazione sembra resistere.

Allegheny

Pittsburgh, in Pennsylvania, è stata per oltre tre secoli al centro di questioni di trasformazioni a carattere sociale e culturale e quindi adattamento produttivo ed economico che inevitabilmente si sono incontrate in un processo di ingegnerizzazione del territorio prima civile, poi militare. Il carattere idro-geologico della città ne ha disegnato una certa traiettoria – il nucleo urbano di Pittsburgh è delimitato da tre fiumi: Allegheny e Monongahela che poi confluiscono nel fiume Ohio che a sua volta, dopo 1500 chilometri, si riversa nel Mississippi – e storicamente ci si riferisce al cosiddetto Headwaters District, sottolineandone una serie di primati che chiaramente hanno a che fare con l'acqua. Ingegneri pionieri hanno testato e poi costruito le prime chiatte e i primi piroscafi a vapore, e nel 1824 empirici interventi di risanamento fluviale combinati con la costruzione di dighe hanno portato all'apertura del primo canale commerciale degli Stati Uniti. Pittsburgh in quegli anni divenne la stazione sperimentale di quel sistema di idrovie interne che decenni più tardi demarcarono brutalmente i corsi d'acqua del paese aprendo le porte al modello di sfruttamento delle risorse. L'incisione di alcune leggi sul territorio e quindi sulla società scatenò un intenso dibattito e nel XX secolo Pittsburgh si ritrova al centro di una grande controversia personificata da politici e ingegneri (Johnson, 1979).
Il territorio in cui si radica la città è stato affetto da numerose inondazioni i cui indizi certi si hanno a partire dalla metà del 1700, ma solo nel 1907, dopo che il Business Central District venne sommerso dall'acqua con un danno di sei milioni e mezzo di dollari, si istituì la Flood Commission, il cui maggior esponente era il popolare industriale H. J. Heinz. Durante questa prima fase delle politiche di gestione delle acque, un'*élite* di uomini d'affari e industriali si coalizzarono in una forza civica per combattere una serie di riforme a carattere ambientale: l'aspirazione era dominata da interessi economici e commerciali, ma il gruppo appariva come una classe di progressisti uniti per la comunità (Smith, 1977). Fino al 1936, si avvicendarono oltre cinquanta esondazioni dei fiumi che siglano la città, e nel 1936 nel giorno di San Patrizio, devastazioni in tutta l'area metropolitana, 50 milioni di dollari in danni diffusi e la vita di 47 persone offrirono terreno fertile per promuovere un piano (Copeland Act) che prevedeva la realizzazione di nove dighe nella valle dell'Allegheny a nord della città. Dopo l'approvazione del Piano da parte del Governo Federale, il presidente F. D. Roosevelt, col Flood Control Act del 1936, avvia un itinerario che vedrà la costruzione di centinaia di sbarramenti su tutta la superficie del paese, e nel 1938 delega la totale responsabilità per la gestione e il controllo delle acque superficiali all'Army Corps of Engineers, che in questa maniera assume potere assoluto sul conseguente sfruttamento delle risorse e sulle ineludibili modificazioni delle geografie dell'intero continente nord americano. Nello stesso anno si mettono in moto i cantieri di otto delle nove dighe del Piano Copeland: la diga Kinzua, che si sarebbe dovuta costruire sui territori appartenenti alla tribù dei Seneca (Allegheny Reservation: 200 chilometri a nord-est di Pittsburgh al confine con lo stato di NY) venne ostacolata dagli stessi Nativi; l'intervento delle autorità dello Stato di New York e lo scoppio della seconda Grande Guerra indebolirono l'interesse per quel progetto: temporaneamente definito a "bassa priorità".

Durante la guerra, Pittsburgh, come altre città, era stata abbandonata dai poteri politici e l'unica fonte di sostentamento era fornita dalle forze civiche. Dopo la guerra, l'area metropolitana ne esce consumata dalle pratiche di industrializzazione diffusa e di sfruttamento dell'acqua, e il calo della qualità della vita aveva obbligato una serie di Headquarter a spostarsi verso New York. Nel 1943 l'Allegheny Conference on Community Development si pone come obbiettivo di fronteggiare i problemi a carattere ambientale, economico e sociale, in questo caso la personalità più influente era R. K. Mellon, ereditiero dell'impero famigliare. Nuove inondazioni, soprattutto nel Golden Triangle in cui confluiscono i tre fiumi, riaccendono l'interesse per la questione "flood control" e una inconsueta sensibilità ambientale associata alla lettura critica storico-geografica del luogo produce una serie di progetti: i parchi urbani di F. L. Olmsted Jr., H. E. Bennet, R. Moses, F. L. Wright, collassarono, però, sotto la costruzione di diversi edifici per appartamenti e uffici, e un Hotel Hilton (Muller, 2006). Il tirante che collegava l'*élite* industriale con le rappresentanze politiche era intellettualmente moderno, il progetto di Rinascita di Pittsburgh (Pittsburgh Renaissance) non si sarebbe mai compiuto se non con la costruzione della diga Kinzua. Gli avvenimenti si accavallarono tra interessi nazionali e personali per circa 10 anni; nel 1957, sotto la spinta del presidente D. D. Eisenhower, il Congresso approva la spesa di un milione di dollari per la costruzione della diga, nello stesso anno l'Army Corps definisce il progetto "necessario". L'opposizione della tribù dei Seneca era basata sul trattato "Pickering Treaty" firmato nel 1794 in cui erano definiti i confini della riserva che gli Stati Uniti non avrebbero mai potuto reclamare *nor disturb the Seneka Nation* (Rosier, 1995). Inoltre i Nativi chiesero al famoso ingegnere A.E. Morgan, primo *chairman* del grande progetto sulla valle del Tennessee, un piano alternativo. La proposta – dal carattere estremamente innovativo che, in caso di grandi portate, vedeva la deviazione delle acque del fiume Allegheny verso il lago Erie – nonostante avesse il consenso di diversi accademici e professionisti del tempo, non venne approvata dal corpo degli Ingegneri. Nel 1958 la Corte degli Stati Uniti forzò gli Indiani a vendere le proprie terre: *right of eminent domain*, e così sotto lo sconcertato sguardo pubblico i Nativi si avviarono ad abbandonare le loro terre ancestrali in uno storico processo di dislocamento. Le acque del lago artificiale avrebbero inondato case, scuole, terre coltivate, luoghi sacri, cimiteri e gli Indiani avrebbero dovuto ricostruire i frammenti delle proprie comunità a qualche chilometro a nord. Nel 1966 la diga divenne operativa mentre la tragedia dei Seneca apriva una ferita di un conflitto antropologico latente che non verrà mai marginata e la natura deterministica americana, esasperata durante i difficili anni della Guerra Fredda, costruiva quella dote moderna che più tardi avremmo chiamato capitale fisso spaziale/sociale.
La costruzione della diga Kinzua, nel dopo guerra, aveva significato il compimento di una visione idrogeologica e divenne elemento strutturale quando, alla fine degli anni settanta, Pittsburgh (nella seconda fase di rinascita: Renaissance II) si avviava, abbandonando il proprio passato industriale, verso una vocazione finanziaria, culturale e quindi turistica. La diga aveva ineludibilmente segnato la fine di un'era anche nella storia della tribù Seneca: ogni aspetto della vita – economico, culturale, educativo, politico – dei Nativi ne uscì forgiato. Negli anni ottanta, dopo le mancate promesse di sostegno del governo dello stato di New York, i Seneca optarono per uno sviluppo economico alternativo orientato da una nuova generazione di leader, firmando, più tardi, il riscatto sociale. Col passare del tempo in parte della riserva Allegheny si sagoma una massa di *gas station, smoke shop, one stop convenience store, tribal bingo* che si scollano dall'inviolato ambiente naturale e dai villaggi (di fondazione) costruiti con la diga. La vendita di sigarette e carburante esentasse chiaramente ha attirato anche una clientela non-nativa, e nel giro di pochi decenni la tribù, grazie alla costruzione di tre casinò (Salamanca, Buffalo, Niagara Falls), si ritrova a gestire un impero economico di oltre un miliardo di dollari (Hauptman, 2014). Nel 2011 la Ferc inizia il processo di rinnovo della licenza dell'impianto idroelettrico – 450 Mega Watts di energia distribuita nel distretto di Pittsburgh dal 1970 – annesso alla diga Kinzua; il colosso FirstEnergy mette in vendita la concessione e i Seneca (con la Seneca Energy LLC) concorrono all'acquisto in nome dell'«historical injustice»[1] subita. Nel 2013 la licenza viene venduta alla LS Power di New York.

Eredità delle dighe

Sono diversi i campi scientifici a cui indirizzarsi per definire un orizzonte su quanto scritto e raccontato finora; la Psicologia Ambientale negli ultimi decenni ha condotto diversi sforzi di ricerca sul senso dei luoghi (Buchecker et al., 2007) e il tema dell'attaccamento (ai luoghi) in questo caso risulta cruciale per argomentare una prima considerazione: l'identità non è un valore assoluto. Nel 1978, Proshansky (1978) definisce l'"identità di luogo" come quella parte del Sé che si identifica in relazione all'ambiente fisico in cui vive l'uomo; recenti studi hanno dimostrato che sembra esistere un'identità di luogo in cui le persone si

[1] Dal discorso del presidente R. O. Porter che annuncia la volontà dei Seneca Nation di acquistare la licenza dell'impianto di produzione elettrica Seneca Pumped Storage Facility; 30 Novembre, 2010.

identificano «non solo per i propri ambienti di vita, ma anche per luoghi e paesaggi che, pur non appartenendo alla loro sfera di esperienza diretta richiamino, nella propria configurazione e nella propria immagine, elementi che siano percepiti in sé come pertinenti all'identità dei luoghi da cui i cittadini provengono» (Bonnes et al., 2010). Le tribù di Nativi (e tutte le associazioni ambientaliste che li sostengono), in California e Oregon (primo caso-studio), reclamano il paesaggio di un fiume che dopo un secolo in cu si sono accavallati processi socio-tecnologici e trasformazioni, palesemente, non costituisce più il carattere identitario del luogo né la sua immagine reale. Sembra che il paesaggio sia «un'immagine culturale, un modo [non immateriale] pittoresco di rappresentare, strutturare e simbolizzare l'ambiente» (Cosgrove, Daniels, 1988). I manufatti che si sono collezionati durante un secolo di addomesticazione dell'acqua rappresentano solo il segno di quel periodo storico che si è appropriato della prima natura finché non è poi sparita completamente (Gandy, 2006) e che ora, finalmente, può essere recuperata, paradossalmente attraverso ulteriori processi tecnologici di ripristino ambientale. La ricerca di questo paesaggio originario, che si rivolge a memorie retoriche, diventa così il binario verso la cancellazione delle dighe e di una recente storia di identità infrastrutturale del fiume.
Le pratiche sociali possano invocare miti specifici per trasformare spazialmente e temporalmente i luoghi con l'obiettivo di rinforzare il proprio ruolo nella società e proprio il ruolo del potere diventa centrale nella costruzione dell'*heritage* e dell'identità. Ashworth e Graham (2005) definiscono l'*heritage* come "l'uso selettivo del passato" che può diventare strumento per rivendicare diritti di sviluppo futuri. Nel secondo caso-studio, il passato diventa particolarmente orientato verso il presente ispirando, evidentemente, al mantenimento della diga, della sua centrale idroelettrica e di tutti i benefici economici che ne derivano. L'*heritage*, qui, sembra essere, quindi, un processo profondamente politico, malleabile alle necessità del potere, e in grado di legittimare ideologie territoriali (McDowell, 2008). «Eventi traumatizzanti vengono percepiti, dopo alcune generazioni, come fatti positivi: un certo lago di sbarramento, violentemente combattuto come un corpo estraneo al momento della sua creazione, viene difeso, perché integrato e indispensabile, dai discendenti dei suoi avversari» (Corboz, 1985).
I luoghi possono essere compresi per la naturale capacità di condizionare lo sviluppo identitario dell'individuo, ma essi stessi, nella percezione comune, possono essere connotati da una precisa distintività (Bonnes et al., 2010). La questione dell'identità del luogo ha assillato il dibattito intellettuale fin dal XIX secolo e, oggi, sembra essersi risolta con l'idea di un «format precostruito riempito di contenuti diversi» (Banini, 2013) che rimanda perlopiù al marketing territoriale. Anche nel caso in cui il territorio fosse così estremamente banalizzato, si può affermare che il contenuto-diga influenza l'immagine turistica, ambientale, economica, residenziale dei territori studiati, ed è traiettoria di una evoluzione urbana basata proprio sulla chiarezza di quegli oggetti che compongono l'infrastruttura dell'acqua e dell'energia. Laghi, canali, acquedotti, argini, centrali idroelettriche, torri dell'acqua e dighe restituiscono un significato anche simbolico al paesaggio e per certi aspetti posso essere intese come vivide rappresentazione ambientali e quindi "figurabilità dell'immagine della città" (Lynch, 1960).
La diga nei casi-studio assume un doppio significato: da una parte aree con potenzialità inespresse necessitano investimenti infrastrutturali per seguire un corso storico di crescita, dall'altra territori martiri si trasformano subendo un processo di sviluppo che avviene a centinaia di chilometri di distanza. Ma in entrambi i casi le dighe producono modificazioni del paesaggio le cui eco trasformano *l'in-the-middle-of-nowhere* – territori endemicamente marginali – in zone dense di quelle espressioni spaziali riconoscibili che Banham (1971) chiamerebbe "ecologie". Questo ci aiuta a comprendere come i concetti di "urbano" [o "rurale"] e "infrastrutturale", di "sociale" e "tecnologico" si assemblano in valori culturali e pratiche geografiche così intimamente connesse al punto da rendere impossibile la definizione delle reti tecnologiche separate dallo spazio e dai luoghi (Graham, Marvin, 2001).
Da queste due storie emerge con chiarezza che la trasformazione dell'ambiente in cui viviamo è il frutto di un intricato processo di sovrapposizioni progettuali in cui intervengono aspirazioni e poteri i cui segni non sono sempre facilmente attribuibili, ma i fatti della storia restano ancora uno strumento essenziale per riconoscere almeno quelle materie che direttamente intervengono nelle modificazioni della superficie terrestre. Uno sguardo accorto al corso degli eventi dichiara che la costruzione dell'infrastruttura moderna è stata complessa e sfaccettata: un'intersezione tra ideologia, tecnologia, geografia, cultura, politica, società, filosofia (ibidem) – a cui oggi si aggiungono storia, ecologia ed economia – che ha supportato la costruzione di una identità nazionale e anche di un *welfare state*. Se il territorio è, quindi, un Palinsesto socio-tecnologico [di relazioni e processi] e le reti tecnologiche sono luoghi e spazi, allora le infrastrutture – a causa della moltitudine di attori che le costituiscono – sono particolarmente fragili. Le infrastrutture di approvvigionamento, oggi, sono sottoposte ad una serie di tensioni e devono rispondere alle necessità dei centri di domanda e appagare lo sforzo sociale ed ambientale dei territori che le hanno tollerate. Al di là delle loro apparenze, non sono mai stabili, necessitano continui processi di accumulazione e se questo non

avviene, la loro obsolescenza fisica, durate periodi di trasformazione economica, può diventare causa di destabilizzazioni e conflitti sociali (ibidem). Infatti, il ripristino-cambiamento ambientale, che necessariamente segue alla demolizione – invocata da Nativi e ambientalisti sul fiume Klamath, come in molti altri casi negli Stati Uniti – suggerisce che i processi socio-tecnologici non sono mai ecologicamente neutrali; non solo, come sostiene Harvey (1993) i cambiamenti sociali e ambientali si co-determinano a vicenda, ma questi sono anche in grado di minare la stabilità di alcuni gruppi e luoghi e migliorare la sostenibilità di altri (Swyngedouw et al., 2002), aprendo, così, questioni che hanno a che fare con le geometrie del potere, in cui le persone cercano di orientarsi, e fondamentalmente con le scelte politiche.

Riferimenti bibliografici

Andersson J.C.M. (2003), *Life history, status and distribution of Klamath river Chinook Salmon*, Department of Geology, University of California, Davis.

ASCE (2017), *Infrastructure Report Card a comprehensive assessment of America's infrastructure*, American Society of Civil Engineers, New York.

Ashworth G. J., Graham J. G. (2005), *Sense of place: sense of time*, Routledge, London.

Aspen Institute (2002), *Dam Removal a new option for a new century*, The Aspen Institute, Washington.

Banham R. (2009), *Los Angeles. L'architettura di quattro ecologie*, Einaudi, Milano. (1971), *Los Angeles. The architecture of four ecologies*, Harper & Row, New York.

Banini T. (2013), *Identità territoriali. Questioni, metodi, esperienze a confronto*, FrancoAngeli, Milano.

Belanger P. (2016), *Landscape as Infrastructure: A Base Primer*, Routledge, London.

Bonnes M., Bilotta E., Carrus G., Bonaiuto M. (2010), "Spazio, luoghi e identità locali nelle tendenze recenti della psicologia ambientale", in *Geotema*, n. 37, Pàtron Editore, Bologna.

Buchecker M., Harting T., Hunziker M. (2007), "Space and Place – Two aspect of the Human-landscape Relationship", in *A changing world: Challenges for landscape research*, Springer, Berlin.

Corboz A. (1985), "Il territorio come palinsesto", in *Casabella,* n. 516, Electa, Milano.

Cosgrove D., *Daniels S. (*1988), *The Iconography of Landscape: Essays on the Symbolic Representation, Design and Use of Past Environments*, Cambridge University Press, Cambridge.

Gandy M. (2006), "Urban Nature and the Ecological Imaginary", in Heynen N., Kaika M., Swyngedouw E., eds, *In the Nature of Cities*, Routledge, London, New York.

Graham S., Marvin S. (2001), *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Routledge, London, New York.

Harvey C. D. (2001), "Heritage Pasts and Heritage Presents: Temporality, Meaning and the Scope of Heritage Studies", in *International Journal of Heritage Studies*, vol. 7, no. 4, Taylor and Francis Online.

Harvey D. (1993), "The nature of environment: dialectics of social and environmental change", in Miliband R., Panitch L. (edited by), *Real Problems, False Solutions*, Socialist Register, The Merlin Press, London.

Hauptman L. M. (2014), *In the Shadow of Kinzua The Seneca Nation of Indians since World War II*, Syracuse University Press, Syracuse.

Homeland Security (2015), *Dams Sector-Specific Plan, Annex to the NIPP 2013*, U.S. Department of Homeland Security, Washington.

Johnson L.R. (1979), *The Headwaters District: A History of the Pittsburgh District*, U.S. Army Corps of Engineers, Washington.

Kaika M. (2009), "Hydropower: from Techno-Nature to Retro-Nature", in *New Geographies*, n. 2, Harvard Graduate School of Design, Harvard University Press, Cambridge.

Kramer G. (2003), *Klamath Hroelectric Project Historic Context Statement* (prepared for PacifiCorp), PacifiCorp, Portland.

Lynch K. (1960), *The image of the city*, The MIT Press, Cambridge.

MacKaye B., (1962) [1928], *The new exploration. A philpsophy of regional planning*, University of Illinois Press, Urbana.

McDowell S. (2008), "*Heritage, memory and identity", in* Graham B. J., Howar P. (edited by), *The Ashgate Research Companion to Heritage and Identity*, Ashgate, Farnham.

Muller E. K. (2006), "Downtown Pittsburgh Renaissance and Renewal", in Scarpaci J. L., Patrick K. J. (edited by), *Pittsburgh and the Appalachians*, University of Pittsburgh Press, Pittsburgh.

Proshansky H. (1978), "The city and the self-identity", in *Enivronment and Behaviour*, vol. 10, no. 2, Sage Journals, London.

Rosier P. C. (1995), "Dam Building and Treaty Breaking: The Kinzua Dam Controversy, 1936-1958", in *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, vol. 119, no. 4, University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
Secretary of the Interior (2012), *Klamath Dam Removal Overview Report for the Secretary of the Interior: an Assessment of Science and Technical Information* (Overview Report), US Department of Interior, Washington http://klamathrestoration.gov.
Smith R. M. (1977), "The Politics of Pittsburgh Flood Control, 1936-1960", in *Pennsylvania History*, n. 44, PennState University Libraries, Philadelphia.
Swingedouw E., Kaika M., Castro E. (2002), "Urban Water: A political-ecology Perspective", in *Built Environment*, Special Issue on Water Management in Urban Areas, 28.2, Alexandrine Press, Abingdon.
White R. (1995), *The Organic Machine: the remaking of the Columbia River*, Hill and Wang, New York.

Changing image and cultural metabolism of Mediterranean Port City

Ludovica Marinaro
Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: *ludovica.marinaro@unifi.it*; *ludovica.marinaro@gmail.com*

Abstract
Nel corso degli ultimi decenni le città portuali mediterranee hanno subito e tuttora subiscono forti processi di trasformazione in risposta alle domande pressanti dell'economia globalizzata, veicolati da due processi di pianificazione e progettazione, quello urbano e quello portuale, totalmente svincolati l'uno dall'altro, sia negli spazi dei loro porti che in quelle aree di limite tra porto e città che oggi sono spesso vissute come aree di conflitto. Ciò ha alimentato una cesura profonda che si riflette tanto nella percezione dei cittadini quanto nella qualità della trama di spazi pubblici che prima univa il mare all'entroterra. Le città portuali, più di altre dunque, esprimono a pieno le contraddizioni e le criticità dell'attuale modello di sviluppo, ora che il risveglio di una coscienza paesaggistica e ambientale a livello internazionale cavalca i temi della sostenibilità, della valorizzazione del patrimonio, della cooperazione e dell'inclusione sociale. Il tema è urgente, importante, tuttavia sono carenti degli approcci progettuali rivolti al 'paesaggio portuale' nel suo intero mirati a inaugurare una coesistenza pacifica e sinergica di città e porto. Vi è un nuovo modo di guardare a questi luoghi che fa tesoro di una conoscenza transdisciplinare del territorio, capace di restituire al Progetto, il suo naturale ruolo di interprete e fautore di nuovi scenari urbani non omologati e non banalizzanti. Lo studio indaga le possibilità di generare un nuovo sistema di relazioni che risolva l'attuale frattura città|porto|mare, conferendo agli obbiettivi di qualità paesaggistica un ruolo ad oggi inesplorato per innescare programmi e progetti di rigenerazione dei paesaggi portuali.

Parole chiave: port landscapes, public space design, inclusive processes

1 | Scenari del paradosso: soglie sul mondo, aree di conflitto

Definiti «*frontline soldiers of globalization*» (Ducruet, Lee, 2006) i porti svolgono un ruolo cardine per lo sviluppo economico della società contemporanea, movimentando oltre il 90% delle merci scambiate oggi nel mondo. Ma se il loro impatto a scala globale genera immense ricadute positive, è alla scala locale che si concentrano tutte le note dolenti, a partire dal severo impatto ambientale che non è che la prima voce di un lungo elenco. Lo studio pubblicato nel 2014 dall'organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OECD), curata da Olaf Merk con il contributo dei più noti studiosi contemporanei della relazione tra città e porto, offre un quadro esaustivo dei pro e dei contro generati dai porti oggi. Mentre diventano veri e propri motori dello sviluppo economico globale contribuendo al progresso della società dell'informazione, sulla piccola scala, quella della comunità urbana locale, essi hanno un impatto violento che è ben condensato nell'adagio «*global change, local pain*» coniato da Robert J. McCall nel 1999. I porti contribuiscono alla creazione di un notevole valore aggiunto, la maggior parte del quale viene ancora creato nelle città portuali (OECD, 2014). Più il porto è grande, più tale valore aumenta. Gli studi del geografo francese Cesar Ducruet hanno dimostrato che il traffico portuale subisce l'influenza diretta dell'economia locale: in una regione metropolitana con un vivace settore terziario, vi è un'elevata diversificazione delle merci trafficate, mentre le regioni agricole e industriali sono fortemente specializzate nel traffico alla rinfusa.
Il porto genera molteplici connessioni che spesso eccedono la sola dimensione nazionale. Numerosi studi dimostrano che sono le regioni più lontane a beneficiare di più dalla presenza dei porti, si noti tra i tanti l'esempio dell'Ile de France in relazione ai porti di La Havre e Marsiglia. Una dinamica simile segue il livello di occupazione come risultato del trasferimento della gestione logistica fuori dai porti consentita dal progresso tecnologico. La presenza del porto stimola anche la vitalità del settore industriale con la conseguente creazione di industrie necessarie al porto, altre attratte dalla presenza del porto e altre che hanno ampliato il loro mercato attraverso di esso. La proporzione tra la dimensione del porto e l'occupazione generata stimata dallo studio dell'OECD 2014 è di 800 posti di lavoro per un milione di tonnellate di volume di produzione portuale. Invece, i posti di lavoro generati dalla concentrazione di

industrie attratte dal porto rappresentano fino al 10% dell'occupazione e il 16% del valore aggiunto nelle principali regioni dell'Europa nord-orientale (OECD, 2014).
Diversamente da ciò che accade con gli aspetti positivi, i fattori negativi hanno un impatto concentrato e sono quasi tutti addensati all'interno della città portuale, eccezion fatta per l'effetto negativo globale sull'inquinamento del mare. Lo studio dell'OECD mostra chiaramente la gravità dell'impatto dei porti sulla città che lo ospita «a tal punto che le grandi città portuali possono essere considerate degli hot-spot ambientali», come afferma Merk, «secondo le nostre stime, le 25 città portuali più grandi al mondo contano circa la metà delle emissioni marittime in tutti i porti del mondo» (Merk, 2012). I danni che le aree portuali creano sono tangibili perché riguardano il consumo di risorse spaziali, l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione alla quantità di emissioni prodotte dalle operazioni di trasporto, la produzione di rifiuti da processi industriali che si svolgono nei porti, oltre all'inquinamento luminoso, acustico e olfattivo che generano nelle immediate vicinanze e oltre. Ad un'attenta analisi, la criticità dell'impatto sul territorio e sull'ambiente non riguarda la loro funzione in sé o il loro ruolo, data la loro assoluta importanza strategica per l'attuale modello socio-economico. Essa è piuttosto attribuita alla maniera in cui svolgono le loro funzioni, al modo in cui si integrano nel territorio, alla qualità dei rapporti che generano con la società e il territorio, al modello di sfruttamento delle risorse naturali che hanno messo in pratica. Perché lo sviluppo della portualità nella società contemporanea sembra dover necessariamente andare a detrimento della qualità del paesaggio e dell'ambiente di vita della popolazione che abita le città portuali? Ricordiamo tra le altre cose che le città portuali storicamente sono sempre state le più popolose del mondo, basti pensare che ad esempio la popolazione che viveva sulla costa nel 1990 aveva una densità «quasi 5 volte superiore a quella del resto della terra abitata» (Noin, 1999). Possiamo conciliare un soddisfacente sviluppo portuale con il raggiungimento di una altrettanto soddisfacente qualità del paesaggio?
Se queste possono sembrare domande ovvie, in realtà costituiscono la radice del problema, poiché fatti salvi il senso e la necessità di un'attività, si può trovare il modo migliore e più coerente per il suo sviluppo sostenibile.

Figura 1 | Leaving Livorno in the late evening. Scattata il 22 luglio 2007.
Fonte: Giorgio Verdiani.

2 | Governance portuale. La stagione delle riforme

Dieci anni fa l'idea che fosse necessario riprendere il dialogo interrotto tra porto e città per cercare di combinare sviluppo economico e tutela attiva del territorio era ormai matura. Un'ondata di nuove riforme portuali agli inizi degli anni 2000 fece seguito al primo ciclo della fine degli anni '80, ognuna con caratteristiche diverse ma tutte frutto di un medesimo contesto dominato da una crescente globalizzazione

della produzione e del consumo che determinò una rapida crescita dei traffici marittimi e l'esplosione della domanda del trasporto tramite container svolto nei porti internazionali dai grandi terminalisti (Brooks, Cullinane, Pallis, 2017). Se paragonate alle prime riforme, dominate dal tema trasversale della "devolution" o da quello dell'apertura del mercato ai terminalisti privati, nel mondo contemporaneo dominato dalla liquidità e dalla complessità, i temi che emergono dalle riforme 2.0 sono molteplici e differenti al variare del contesto politico-economico dei singoli stati. Un importante studio comparativo, condotto dagli economisti M.R. Brooks, K. Cullinane e A. Pallis nel 2017, ha evidenziato innanzitutto l'assenza di una base di evidenza tangibile in materia di *governance* portuale mettendo poi in luce i principali tratti comuni alle riforme quali le limitazioni poste dalla struttura del mercato, la mancanza di una reale coordinazione tra sistema logistico e *supply chains*, la mancanza di investimenti su una pianificazione a lungo termine, tutto ciò unito a tensioni giurisdizionali e conflitti tra i diversi soggetti implicati nel processo di negoziazione in generale (Brooks, Cullinane, Pallis, 2017). Leggendo tra le righe, questi argomenti suggeriscono l'interpretazione che ciò cui tutte le riforme portuali hanno cercato e stanno tuttora cercando di dare risposta sia di fatto l'attuale netta contrapposizione tra la dimensione globale del sistema portuale, che è divenuto oggi la forma preferenziale di trasporto merci e dunque è sottoposto alla forte pressione dell'economia capitalistica mondiale, e la dimensione nazionale, o meglio ancora, la dimensione locale e urbana con cui ogni singolo porto necessariamente deve confrontarsi. Mentre la *governance* del porto deve essere più focalizzata sulle istanze locali per poter estrarre i maggiori profitti dal contesto, d'altra parte le operazioni portuali devono rispettare il ritmo imposto dal traffico globale e da una domanda che supera la dimensione del singolo porto o del singolo stato. Questo problema è sempre stato al centro del dibattito sulla centralizzazione delle responsabilità portuali o sulla loro devoluzione. Essendo i porti una parte fondamentale dell'infrastruttura di ciascun paese, la *governance* portuale assurge ad essere tema di rilievo nazionale ed implica una precisa politica infrastrutturale. Le riforme sono pesantemente influenzate dal contesto culturale, da campi che trascendono il settore portuale e anche da cambiamenti nelle politiche nazionali, come testimoniano appunto le ultime riforme italiane (Parola, Ferrari, Tei, Satta, Musso, 2017) e greche (Pallis e Vaggelas, 2016) in cui si registrarono profondi cambiamenti a seguito dei risultati elettorali e processi altamente politicizzati della durata di circa un decennio (Italia 2006-2016, Grecia 2008 - presente). Le aspirazioni ad un rinnovato approccio alla politica infrastrutturale portuale italiana, come ad esempio quello dell'esperimento del Coordinamento del Medio Tirreno, sono state sfortunatamente tradite con l'approvazione finale della riforma del sistema portuale del 2016. L'attitudine all'accentramento delle responsabilità decisionali delineata con la legge n. 443 del 2001, è stata sostanzialmente confermata dalle disposizioni del decreto 4 agosto 2016, n. 169[1]. «Il processo di riforma in corso è ancora parzialmente inadeguato a cogliere alcuni requisiti urgenti, espressi più volte da diverse comunità portuali e dalle parti interessate. La mancanza di una prospettiva bottom-up e il mancato adattamento alle esigenze locali possono costituire un pericoloso svantaggio per il nuovo quadro di *governance*» (Parola, Ferrari, Tei, Satta, Musso, 2017). Secondo l'economista Francesco Parola e colleghi, alcune delle questioni centrali cui la riforma non ha dato risposta rimangono in primis la complessità delle procedure di pianificazione che restano obsolete e troppo rigide per soddisfare le esigenze e la dinamicità del settore, senza tener conto del fatto che non solo hanno causato un serio ritardo nell'infrastruttura dei porti ma hanno anche ridotto la responsabilità degli attori pubblici e privati coinvolti nelle attività portuali. Vi è poi la scala spaziale d'intervento delle autorità portuali, che continua a non considerare il porto contemporaneo come un "nodo logistico" e non consente di implementare correttamente la rete infrastrutturale. Ciò comporta lo svolgimento della medesima funzione con sacrifici molto maggiori del territorio circostante (quasi sempre urbano) che soffre l'ipocrisia di un sistema incapace di assumere la responsabilità territoriale della sua politica infrastrutturale e di coniugarla con le altre istanze sul territorio. Una recente indagine della European Sea Ports Organization (ESPO) sulle esigenze infrastrutturali dei porti condotte da Portopia nel 2014 ha dimostrato che i porti dell'UE[2] avrebbero bisogno di spendere oltre 9,8 miliardi di euro per progetti infrastrutturali nel periodo 2014-2020. Di essi il 42% dei progetti riguardava importanti miglioramenti delle stesse strutture portuali mentre il 24% riguarda collegamenti ferroviari, stradali e fluviali verso e dai porti europei (ESPO, 2015). La riforma in generale fatica a tener conto delle questioni urgenti a livello regionale e locale, provocando un divario netto tra la "riforma prevista" da parte del

[1] Decreto Legislativo in materia di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorita' portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124".

[2] I porti citati sono quelli che hanno partecipato nella ricerca condotta di Portopia.
Vedi: Infrastructure investment and financing needs of the core seaports 2014- 2020 (Portopia) <https://www.espo.be/media/Port%20Investment%20Study%202018_FINAL_1.pdf>

legislatore e la "riforma emergente" rivendicata dalle parti interessate. L'opportunità di adottare un'efficace «ibridazione dei modelli di *governance*» (Parola, Ferrari, Tei, Satta, Musso 2017) è fallita trascurando di riconoscere la differente rilevanza strategica dei porti. Il rischio generale è che l'enorme distanza tra la visione dello Stato e quella delle realtà locali e degli stakeholder, che paradossalmente sono molto più in linea con le tendenza internazionale, possa creare una grande divergenza istituzionale.
Da questa analisi puntuale di Parola e colleghi, che ha il vantaggio di tenere il polso del panorama internazionale della *governance* portuale, emerge chiaramente il ruolo cruciale che i contesti locali hanno per il successo di ogni riforma portuale. Ancor più, tuttavia, mostra la centralità del sistema di relazioni che lega i porti a livello locale, regionale e globale. La riforma dovrebbe concentrarsi sul sistema di relazioni che il porto intesse, chiamato in gergo *embeddedness*, perché da esso potrebbe estrarre maggiori informazioni e le vere forze per costruire nuovi scenari di sviluppo. Alla luce di queste considerazioni, è importante notare come anche gli studi provenienti da altri ambiti disciplinari, quali l'economia dei trasporti, confermino da un lato l'importanza delle relazioni (sociali, culturali, economiche, ambientali, politiche) che strutturano un particolare paesaggio nel determinare lo sviluppo futuro del porto, dall'altro, l'assoluta opportunità di iniziare una riflessione su questo argomento dallo speciale angolo di architettura del paesaggio.

Figura 2 | In the harbor of Livorno, old sailors talking. Stolen shot. Scattata nel marzo del 2008.
Fonte: Giorgio Verdiani.

2 | A landscape approach to port-city design

Il riferimento normativo e culturale rispetto a cui è oggi possibile costruire una strategia progettuale condivisa è la Convenzione Europea del Paesaggio (ELC, 2000) che nel suo preambolo afferma che anche i territori degradati, anche quelli ordinari, sono paesaggi e come tali devono essere trattati, vale a dire, attivamente protetti e progettati nel rispetto della la loro particolare identità. Venuta meno la concezione secondo cui un paesaggio produttivo non possa essere un paesaggio di qualità, capace di produrre economia e benessere, la sfida corrente riguarda la necessità di recuperare la relazione tra città, porto e mare al momento della piena attività del porto. All'esortazione di Ian Mc Harg, *Design with Nature* che ha semplicemente rivoluzionato le basi del *landscape design* dagli anni '70, la ELC ha aggiunto un elemento importante: le persone. Oggigiorno progettare i paesaggi significa progettare spazi relazionali e quindi incoraggiare i cittadini a reclamare e rincontrare i loro luoghi (Nogué, 2017) permettendo loro di raggiungerli e di essere presenti. Tra le varie specialità progettuali, il *landscape design* è forse quella che ha meglio compreso il mantra caro alla geografia umana del XXI secolo: *Thinking space relationally* (Geografiska Annaler, 2004).

L'aspetto "relazionale" del progetto paesaggistico, unito alla centralità dei fattori del tempo e del movimento, enfatizzano alcuni valori contestuali: quelli geografici e storico-culturali (il rapporto con i luoghi e le identità territoriali), quelli della variabilità temporale (cambiamenti stagionali, rapporti con il clima), quelli dinamici e cinematici (la spazialità letta secondo i movimenti dell'utente-osservatore). Per affrontare questo complesso sistema di valori il processo progettuale non può riguardare la sola trasformazione fisica dello spazio o la sola strategia di comunicazione, ma deve seguire il "principio ologrammatico" di Morin ed essere completato dalla paziente costruzione di un nuovo immaginario del paesaggio. Sebbene vi siano notevoli differenze tra quei progetti che sono riusciti a far scattare processi di riappropriazione delle soglie marine della città da parte degli abitanti e quelli che non sono stati in grado di farlo, tale successo non è stato ancora riconosciuto al contributo specifico "dell'approccio paesaggistico alla progettazione", per usare una felice espressione di Josuf Koh (2013). Questa nuova *forma mentis*, invece, concepisce il progetto come un processo dinamico e continuo, piuttosto che come un intervento che termina con l'inaugurazione dell'opera; come mezzo per svelare il potenziale del capitale naturale e sociale che è presente nel luogo e deve essere coltivato così come accade in agricoltura (Marinaro, 2015), come un dono, "rafforzamento o generatore di dispositivi di prossimità" (Lambertini, 2014). Ad oggi, il successo di queste operazioni è stato implicitamente attribuito alla sensibilità dei progettisti, alla loro capacità visionaria, che è proprio quella capacità di saper prefigurare scenari performanti e sostenibili dalla comunità. Renzo Piano a Genova, Adrian Geuze a Rotterdam, Kate Cullity, Perry Lethlean, Kevin Taylor ad Auckland, Michel Desvigne e Henri Bava a Marsiglia, Manuel de Solà Morales a Barcellona e Saint Nazaire per citare solo alcuni di quelli direttamente coinvolti in progetti che sono riusciti ad innescare i processi di cui sopra. Tuttavia, l'urgenza e la rilevanza del problema del rapporto tra porti e città, dato il numero di problemi che sta generando e la crescente importanza che i porti esercitano nell'economia capitalista, richiede un approccio paesaggistico più aperto e manifesto. Un approccio che non è affidato alla sola sensibilità del progettista, ma è maturato e adottato da tutta la comunità: designer, cittadini, amministratori e *stakeholders*. Questo è vero in qualsiasi città portuale e con una maggiore enfasi nel Mediterraneo, dove sono concentrati la maggior parte di porti urbani del mondo e dove vivono gomito con un patrimonio architettonico, urbano, naturale e artistico di immenso valore per tutta l'umanità.

Quindi è necessario rendere l'approccio paesaggistico al progetto della città portuale esplicito. Ciò non significa che debba essere codificato o standardizzato, poiché il processo di progettazione è sempre *site-specific* e *time-specific*, è sempre unico perché dipende da un sistema di relazioni irripetibili. Studiamo i progetti realizzati e impariamo da essi, così come in genere impariamo dalle esperienze passate, ma non ci si può aspettare di dare una ricetta scientifica per un processo di progettazione del paesaggio che abbia una validità generale. Invece, è importante esporre un meccanismo di innesco del progetto, uno strumento che può indurre un coinvolgimento attivo di tutti gli attori del suo ciclo vitale e la creazione di una solida coscienza del paesaggio. Oggi il tema del progetto della città portuale del Mediterraneo non può essere considerato un campo inesplorato per l'architettura del paesaggio, anzi è un settore in cui essa ha rivelato enormi potenzialità. Ciò che manca è un approccio collettivo e unanime al paesaggio che viene applicato non solo quando le funzioni portuali cessano, non solo dove c'è spazio per la speculazione immobiliare, ma anche e soprattutto, dove il porto rimane e la sua presenza è ingombrante, dove lo spazio è piccolo, stretto, ed è quindi necessario che il progetto reinventi questa coesistenza su nuove fondamenta. Attualmente la transizione è marcatamente segnata nella maggior parte dei casi da margini a permeabilità zero che enfatizzano il conflitto di interessi tra luoghi di cittadini e luoghi di produzione.
Le occasioni di dialogo tra i diversi strumenti pianificatori di porto e città sono in costante aumento a livello internazionale non solo per il risveglio di una coscienza ecologica-ambientale -e non ancora pienamente paesaggistica- ma piuttosto perché le autorità portuali di tutto il mondo hanno compreso la necessità e l'enorme potenziale di una proficua relazione con la città che le ospita, pena l'espulsione dalla città stessa, la sempre più aspra avversione che ha caratterizzato l'approccio civico contemporaneo alla portualità e la nascita di una fortissima opposizione allo sviluppo e alla crescita dei porti. Questo fenomeno di progressivo riavvicinamento, che si fa più intenso laddove una certa *devolution* permette un dialogo più diretto tra amministrazione civica e autorità portuale, sta timidamente cominciando a emergere anche laddove la gestione dei porti rimane centralizzata, così come accade in Italia a seguito della recente riforma. I segnali in questo senso possono essere rintracciati ad esempio nel correttivo alla legge di riforma delle autorità portuali emanato con decreto legislativo 232 del 13 dicembre 2017, che con l'articolo 1 introduce alcune seppur limitate novità nel processo di pianificazione portuale. Richiamando ad una maggiore coerenza e sinergia con i piani sovraordinati di scala interregionale e nazionale riformati dal D.L.169/2016, quali il piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), il correttivo entra nel merito della definizione di uno

strumento di pianificazione strategica volto a tenere le fila generali delle interazioni del porto alle diverse scale e più specificatamente con la scala locale, segnando una maggiore apertura al dialogo con la città. Rispetto alla legge 84/1994, che raccomandava che le previsioni del piano regolatore portuale (PRP) non fossero in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti (ex art.2 oggi sostituito dal decreto correttivo con art. 2-sexies) e demandava al solo PRP la definizione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto oltre alle caratteristiche e alla destinazione funzionale delle aree interessate (ex art.1) limitando l'interazione con il/i comuni interessati ad una non meglio specificata "intesa", il decreto correttivo introduce una nuova procedura che sancisce una interazione tra le due diverse giurisdizioni più articolata e codificata. Al documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) oltre alla delimitazione delle aree strettamente portuali è attribuito il compito di «individuare e perimetrare le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano» (Art.1-bis comma b) mentre ai comuni viene per la prima volta attribuita la responsabilità di pianificare dette aree di interazione porto-città previo parere della competente autorità di sistema portuale (Art.1-ter). Secondo quanto sancito dall'art.1quater inoltre anche l'approvazione del documento di pianificazione strategica di sistema è sottoposta al parere di ciascun comune interessato, cercando in questo modo di stabilire un controllo incrociato, se così possiamo chiamarlo, sulle questioni strategiche alla scala di sistema portuale. La procedura di intesa descritta per il Piano Regolatore di Sistema Portuale viene riproposta alla scala dei singoli porti componenti la circoscrizione esclusivamente nel merito delle aree di interazione porto-città (art.2-quater comma a).

Sebbene ancora non compaia alcun riferimento normativo alla Convenzione Europea del Paesaggio e ai suoi principi, ancorché essa sia a tutti gli effetti parte della normativa vigente in Italia dal 2006, e nonostante si tengano in necessaria considerazione le interazioni con "l'ambiente" ma non già con il "paesaggio", questo decreto correttivo apre di fatto una piccola breccia nell'enclave della pianificazione portuale che può essere adeguatamente letta su un duplice fronte. Da un lato viene messa in discussione la consueta autoreferenzialità del PRP che può aprirsi a previsioni inclusive degli auspici della città, sull'esempio di quanto sta avvenendo sul panorama internazionale. Dall'altro si può finalmente mettere in discussione il monopolio delle discipline ingegneristiche e dell'economia dei trasporti alle quali a partire dal XIX secolo (Konvitz, 1978) si è andato attribuendo l'appannaggio quasi esclusivo della pianificazione portuale, e i cui risultati sono sotto gli occhi di tutti. La progettazione di territori dalla complessità estremamente elevata, come sono oggi i paesaggi portuali mediterranei, invece non può essere che un compito svolto attraverso un processo transdisciplinare e trans-scalare, approccio che le discipline urbanistiche e soprattutto l'architettura del paesaggio hanno iscritto nel proprio codice genetico.
Nonostante dunque la cornice normativa di riferimento della riforma portuale confermi un'impostazione *top-down* che pone di fatto ben noti ostacoli in termini di tempi e iter burocratici al recupero di una vera relazione tra porto e città, questa nuova procedura per la redazione e l'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, se ben interpretata e condotta può aprire la strada ad una trasformazione del territorio che sia espressione degli auspici della cittadinanza. Il metodo affinché si possa esaudire tale compito mette a frutto i principi e gli strumenti offerti dalla ELC, propone ovvero per la prima volta l'utilizzo degli obiettivi di qualità paesaggistica (LQOs) conferendo ad essi un ruolo ad oggi inesplorato per innescare programmi e progetti di rigenerazione dei paesaggi portuali nella loro interezza. Tali strumenti, se correttamente definiti attraverso un autentico processo di partecipazione[3], sono in grado di rendere i desideri e le necessità della popolazione un elemento non solo disponibile ma strutturale per la progettazione, creando così un ponte tra gli strumenti di pianificazione urbana e portuale.
Ferma l'applicabilità di questo metodo a tutte le città portuali dove si intenda intervenire per migliorare la qualità del paesaggio urbano portuale, e che è possibile oltre che auspicabile, la definizione di alcuni obiettivi di qualità cardinali per l'intero bacino del Mediterraneo[4] che tengano conto delle sue caratteristiche sistemiche identitarie, nel caso italiano ogni autorità di sistema portuale di concerto con le amministrazioni comunali potrebbe procedere definizione di specifici obiettivi di qualità paesaggistica e renderli uno strumento fondativo del DPSS. A tal fine con l'avvio degli studi per i nuovi PRSP sarebbe necessario predisporre un corretto processo partecipativo che includa tutti gli attori territoriali coinvolti: dai rappresentanti delle amministrazioni a quelli delle autorità portuali, dagli *stake-holders* ai cittadini.

---

[3] Per approfondire questo aspetto si rimanda all'esempio dell'Osservatorio del Paesaggio della Catalogna che costituisce in tale ambito una *best-practice* a livello internazionale. www.catpaisatge.net

[4] Per approfondimenti in tal proposito si rimanda alla tesi di dottorato dell'autrice dal titolo "Design in Emerging landscape" discussa il 16 marzo 2018 presso l'Università degli studi di Firenze, in corso di pubblicazione.

Questo processo essenziale alla definizione degli obiettivi di qualità paesaggistica, costituirebbe la prima importante occasione di confronto e di sintesi delle esigenze poste dalle parti coinvolte, facendo in modo che l'individuazione e la perimetrazione delle aree di competenza, con speciale attenzione a quelle di interazione porto-città definite dall'art. 1-bis comma b, emerga di concerto tra le parti coinvolte contestualmente alla definizione degli obiettivi di qualità paesaggistica. I LQOs di fatto, oltre ad esaudire appieno le prescrizioni dell'art. 1-bis commi a) e c)[5], costituirebbero il palinsesto sul quale i comuni potrebbero sviluppare la pianificazione delle aree di interazione porto città. Dalla definizione dei LQOs risulterebbe dunque anche uno snellimento del processo di approvazione del DPSS e ulteriori benefici al momento della predisposizione di progetti alle scale più piccole che iscritti nella medesima cornice di riferimento ed ispirati a principi di sviluppo sostenibile condivisi.
Questa proposta, che ha il merito di integrare finalmente i principi e gli strumenti emergenti dalla convenzione Europea del Paesaggio nella pianificazione portuale ed urbana e di mostrarne l'elevato potenziale nella gestione di problemi di notevole complessità, muove di fatto da una domanda molto semplice, nata proprio passeggiando lungo il muro di una città portuale:
«Oggi, noi, che paesaggio vogliamo?»

Figura 3 | Tra porto e aeroporto, partenze, arrivi e permanenze, sfuma il senso di ciò che è temporaneo e l'architettura di questi spazi mima il linguaggio dei non luoghi. Il Porto di Genova a Sestri Ponente. Scattata l'8 maggio 2018.
Fonte: Ludovica Marinaro.

[5] Cfr. Art 1-bis: «Il documento di pianificazione strategica di sistema: a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale; (…) c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per a redazione dei piani regolatori portuali di cui al comma 1-sexies» DECRETO LEGISLATIVO 13 dicembre 2017, n. 232.

Riferimenti bibliografici

Brooks, M. R., Cullinane, K.P.B. and Pallis, A.A. (2017). Revisiting port governance and port reform: A multi-country examination. Research in Transportation Business & Management, 22, pp.1-10.

Carta M., Ronsivalle D., (2016). *The fluid city paradigm*, Springer Editor.

Carta M. (2005). *Waterfront di Palermo. Un manifesto progetto per la nuova città creativa*. In PORTUS n°12 Novembre 2006 – RETE.

DECRETO LEGISLATIVO 4 agosto 2016, n. 169.

DECRETO LEGISLATIVO 13 dicembre 2017, n. 232.

Ducruet C., Lee S. W., (2006). Frontline soldiers of Globalization: Port city evolution and regional competition. Geojournal Vol 67 n°2 pp. 107-122.

ESPO - European Sea Ports Organisation (2016). Trends In Eu Ports Governance 2016. https://www.espo.be/media/Trends_in_EU_ports_governance_2016_FINAL_VERSION.pdf

European Landscape Convention, Firenze 2000.

Geografiska annaler, (2004). Series B, Human Geography, 86, 1.

Koh J., 2013, *On a landscape approach to design. An eco-poetic interpretation of landscape*. Landscape architecture group of Wageningen University, Wageningen, 2013.

Lambertini A., (2014). *Il dono come paradigma per il progetto di paesaggi condivisi*. in *A landscape for you, Catalog of 8° Edition of The International Biennal of Landscape Architecture*, Barcelona 2014.

LEGGE 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni. *Riordino della legislazione in materia portuale*.

Marinaro L., Scamporrino M., (2017). *Landscape transformation between Port and City. An integrated design approach*. Proceedings of the Workshop Architecture, Archaeology and Contemporary City Planning AACCP, editors: Dixon J., Verdiani G., Cornell P., London.

Marinaro L., (2016a). *Cap a un paisatge portuari global. in Paisatge, economia i empresa*. Nogué j., Puigbert L., Losantos A.,Bretcha G. (Ed.) Observatori del Paisatge, Olot.

Marinaro L., (2016b). *Gli obiettivi di qualità paesaggistica come vettori di trasformazione del paesaggio,* in Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio n°1/2016. 36-53.

Marinaro L., (2015). *Contemporary public Spaces: il lusso di camminare su un percorso infinito. Intervista ad Enric Batlle*. In NIP n°25, periodico bimestrale 7/12 "Network in Progress", ETS, Pisa. Marzo. (pp. 32-49).

McCall, Robert J., (1999). *Global change, local pain: intermodal seaport terminals and their service areas*, Journal of Transport Geography, 7:4, December 1999, pp. 247-254.

Merk, O., (2012). *Shipping Related Emissions In World Container Ports: An Overview*, International Forum On Shipping Ports And Aeroports 2012, Conference Proceedings, Hong Kong Polytechnic University.

Morin E., (1993). *Introduzione al Pensiero Complesso. Gli strumenti per affrontare la sfida della complessità* Edizione, Sperling & Kupfer, Milano.

Nogué J., (2017). *Paesaggio, territorio e società civile. Il senso del luogo nel contemporaneo*. Librìa Editore, Melfi.

Noin D., (1999). *La population des littoraux du monde*. L'Information Géographique 63(2):65–73

OECD, (2014) The Competitiveness of Global Port Cities. OECDpublishing http://dx.doi.org/10.1787/9789264205277-en

Pallis, A. A., Vaggelas, G.K. (2016). *A Greek prototype of port governance*, in Research in Transportation Business & Management, Available online 29 December.

Parola, F., Ferrari, C., Tei, A., Satta, G., Musso, E. (2017). Dealing with multi-scalar embeddedness and institutional divergence: Evidence from the renovation of Italian port governance. Research in Transportation Business & Management, Available online 3 January.

Riconoscimenti

Desidero porgere i più sinceri ringraziamenti a Joan Nogué e Pere Sala per il periodo di ricerca condotto presso l'Osservatorio del Paesaggio della Catalogna grazie al quale è maturata la formulazione della metodologia proposta, a Gabriele Paolinelli e Enrico Falqui che hanno coadiuvato lo sviluppo di questo studio il quale, terminato il percorso di studi dottorali, continua a costituire oggi il mio principale interesse di ricerca. Un ringraziamento speciale va infine a Giorgio Verdiani per le suggestive fotografie offerte a corredo del presente articolo.

MATERA MENO UNO.
Sistema urbano del cibo tra storie locali e nuovi modelli di consumo

Mariavaleria Mininni
Università degli Studi della Basilicata
Dipartimento delle Culture Europee e del Mediterraneo
Email: *mariavaleria.mininni@unibas.it*

Sergio Bisciglia
Politecnico di Bari
Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura
Email: *sergio.biscliglia@poliba.it*

Giulia Giacchè
Exp'AU
AgroParisTech
Email: *giacche.giulia13@gmail.com*

Vittoria Santarsiero
Università degli Studi della Basilicata
Dipartimento delle Culture Europee e del Mediterraneo
PhD Student
Email: *vittoria.santarsiero@unibas.it*

Abstract
Le geografie del cibo contemporanee risentono della frattura della concezione del cibo provocata dall'espansione dei mercati globali che hanno portato a una visione materialistica del cibo, interpretato progressivamente come una risorsa da incorporare nei processi produttivi o da sfruttare per fornire specifici servizi (Friedman e Mc Michael, 1989; Mc Michael, 2007), separando il significato del cibo dalle storie locali e dalle identità culturali (Sonnino, 2016).
Questa frattura sarà la giustificazione ideologica del conflitto città campagna, ovvero la separazione fisica e delle rappresentazioni tra sistemi agricoli di produzione intensiva e gli spazi urbani di consumo di massa.
L'enfasi sulla produzione alimentare anche in chiave di food security ha portato a non considerare il cibo come marcatore culturale, trascurando la predisposizione di modelli critici e non banali della ricostruzione del sistema locale del cibo. Problematizzare il fenomeno, aprendo visuali di osservatori disciplinari nelle quali il cibo si colloca, smontare i luoghi comuni, potrebbe aiutare a leggere la trasformazione in atto di alcuni processi urbani contemporanei, soprattutto quelli sottoposti dal turismo, ad una transizione alimentare.
Matera e il suo legame con le tradizioni alimentari e gastronomiche locali, in procinto di essere proclamata ECoC 2019, potrebbe costituire un interessante campo di esplorazione dei cambiamenti in corso dei modelli di consumo alimentari nelle forme che assume la distribuzione e somministrazione del cibo messa alla prova di fronte alla forte domanda turistica soprattutto quella internazionale, riconoscendo al cibo il potere di rappresentare identità culturali e di veicolare significati sociali nel loro strutturarsi.

Parole chiave: local development, surveys & analyses, mega events

1 | Transizioni alimentari e geografie critiche del cibo

Il cibo può diventare un interessante marcatore dei processi di transizione che avvengono nelle città, soprattutto quelle sottoposte a una revisione dei loro metabolismi (quantità e qualità della domanda di cibo, scarti alimentari, rifiuti, etc) legati ai fenomeni della globalizzazione innescati dal turismo, leggendo al contempo come la transizione delle scelte alimentari si riverbera sulla modificazione dell'*habitus*, intendendolo contemporaneamente come principio generatore di pratiche oggettivamente classificabili, e sistema di classificazione di queste stesse pratiche (Bourdieu, 1983). Grazie al rapporto tra queste due

valenze che riconosciamo all'*habitus*, come capacità di produrre e classificare pratiche, e di distinguerle e valutarle con i loro prodotti (gusto), che ha legittimità utilizzare il cibo e la vasta gamma di implicazioni che esso comporta nella rete delle relazioni che costruisce, consentendoci di assumerlo come immagine della transizione del mondo sociale, dello spazio della rappresentazione degli stili di vita insorgenti e, infine, della domanda di spazialità che ne consegue.
Il campo di indagine del *food planning* ha il vantaggio di aiutare a svelare le dicotomie obsolete (produzione e consumo, globale e locale, città e campagna,) e dalla tendenza ad affrontare separatamente le singole tematiche richiedendo invece un approccio *food system* capace di muoversi tra dinamiche complesse dentro una nuova etno-antropo-geografia alimentare che tenga conto dei comportamenti emergenti e delle economie sopravvenute, guardandole come combinato disposto tra cambiamento delle dinamiche produttive, l'adozione di una dieta sostenibile e gli stili alimentari.
Le visioni del *critical food studies* potrebbero aiutare ad abbandonare le posizioni unilaterali e trovare *cross fertilizzation* nelle interfacce poco esplorate del sistema delle filiere agroalimentari, smentendo molti luoghi comuni: le alternative *food networks* che si oppongono alla grande distribuzione organizzata sono sempre giuste e solidali? Le filiere corte, assunte a priori come sostenibili ecologicamente ed economicamente, lo sono poi per davvero? I prodotti dell'agricoltura biodinamica sono per tutti oppure soddisfano solo un mercato elitario ad alta capacità di spesa (Barbera et al 2014)? Si arriva al punto che la distinzione tra reti del cibo convenzionale e alternativo non sembrano più utili per analizzare le reti del cibo contemporanee (Sonnino, Marsden 2006).
Aggiornare le posture richiede necessariamente un approccio transdisciplinare, magari guardando nei contesti marginali dove qualcosa accade, fuori dalle mode e dalla sovraesposizione che il cibo sta riscuotendo oggi, sulla scia del fortunato esito dell'esposizione milanese: una *sentiment analysis* potrebbe facilmente misurare la *brand perception* di Milano oggi estraendo e analizzando le opinioni che gli utenti esprimono nel web rispetto a diversi modelli che la città propone di sé stessa attraverso l'angolo di rifrazione del cibo.
Privilegiare la sfera della produzione a quella del consumo e considerarle come due fasi cronologicamente consecutive nella costruzione della biografia del cibo non ha permesso di considerare la complessa catena di valori e disvalori che il percorso della filiera accumulava.
Alle posizioni teoriche e metodologiche dell'economia politica sempre di più oggi si fa riferimento al modello di analisi "*fellow the thing*", che ci fornisce l'etnografia (Hannerz, 2004), a sua volta riconducibile ai concetti chiave dell'*actor network theory* (Appadurai, 1986). Questa teoria attribuisce agli oggetti una vita sociale e quindi la possibilità di seguirli nella loro storia geografica, liberandola della direzionalità univoca produzione-consumo, aiutandola invece a trovare lungo il percorso le pratiche creative dei soggetti coinvolti nella filiera, con le loro emozioni e contraddizioni.
Le riflessioni dell'urbanistica nella costruzione tanto di politiche alimentari che di nuove geografie spaziali sono chiamate a confrontarsi con questo filone di ricerca contenuto tra scienze sociali, umanistiche e progetto spaziale, aggiornando le prospettive di lavoro. Le città si sono poste in prima linea nello sviluppo di una sintesi città-territorio, creando un nuovo contro-paradigma di strategie *place-based* che possono diventare significativi spazi di resistenza di un'agenda alimentare urbana, con riverberi nei diversi campi coinvolti, dalla qualità dei luoghi alle nuove economie, dalle relazioni spaziali alla proposta di *welfare* immateriali.
Le tecniche d'indagine etnografiche, dunque, possono aiutare l'urbanista a rintracciare nello spazio le molteplici scritture che la geografia del cibo traccia, lasciando intravedere le geografie nascoste e gli itinerari sensoriali e cognitivi che aprono le porte al campo di azione dei cittadini rendendoli consapevoli del potere di incidere sul cambiamento (Colombino, 2014).

2 | La coesistenza dei sistemi alimentari verso la costruzione della sostenibilità

Per quanto riguarda la re-localizzazione dei sistemi di produzione e consumo attraverso filiere di approvvigionamento più corte, o dirette, alcuni ricercatori teorizzano l'affermazione di un nuovo paradigma agro-alimentare territoriale integrato (Wiskerke, 2009), in contrapposizione a un paradigma agroindustriale caratterizzato dalla disconnessione tra produttore e consumatore, nonché dalla de-territorializzazione della produzione. Questo approccio dicotomico è discusso da altri autori, che interpretano le filiere corte come portatrici di un modello ibrido che non costituisce una reale alternativa al sistema convenzionale (Watt et al., 2005, Dubuisson e Le Velly, 2008; Jouen e Lorenzi, 2014). Come sottolineano Fournier et Touzard (2014) i sistemi alimentari sono meta-sistemi all'interno dei quali possono convivere, confrontarsi e co-evolvere diversi modelli alimentari, convenzionali e alternativi. Le interazioni tra questi modelli sono inizialmente esito dalle connessioni tra attività e convenzioni a diversi livelli. Il sistema alimentare "globale" appare quindi come la combinazione, in ricomposizione

permanente, di questi diversi tipi di sistemi, che si influenzano a vicenda (Colonna et al., 2011). I tipi di relazioni (coesistenza, conflitto, ibridazione) tra sistemi agro-alimentari innovativi o alternativi e il sistema agro-industriale dominante (Colonna et al., 2011, Le Velly e Paturel, 2013 e Lamine, 2015) sono quindi gli aspetti che attualmente interessano maggiormente la comunità scientifica.
Ma se la coesistenza dei modelli alimentari in un territorio è un fatto osservabile, non è facile valutare le dinamiche e gli effetti. Quali conflitti specialmente per l'accesso alle risorse? Quali complementarità, specialmente sui dei mercati differenziati? Quali sinergie, ad esempio nella costruzione di nuovi mercati? Questa coesistenza può anche essere espressa all'interno delle organizzazioni e a livello dei consumatori che possono acquistare lo stesso giorno un prodotto etichettato come "commercio equo" o "locale" in un negozio di produttori e un altro prodotto a buon mercato in supermarket "*hard-discount*" (Faure et al., 2012).
La capacità del sistema alimentare o dei sistemi alimentari di nutrire una popolazione mondiale è una condizione determinante per definire dei sistemi sostenibili. È quindi legittimo considerare la questione dell'innovazione in agricoltura e nel settore agro-alimentare dal punto di vista della sua capacità di favorire l'emergere di una traiettoria di sviluppo sostenibile. In un momento di grande incertezza, mentre i valori e gli standard cambiano, le nostre società devono essere creative e reinventare le modalità di produzione, trasformazione e distribuzione dei prodotti agricoli in una visione a lungo termine che tenga conto dei territori e delle società che ci vivono, mettendo al centro il concetto di sostenibilità (Faure et al., 2012). L'alimentazione può essere un punto di partenza per pensare allo sviluppo di un territorio e leggerne la sostenibilità. Combinare l'agricoltura e le nuove sfide legate all'alimentazione permette di interrogare i modelli di sviluppo (Gasselin et al., 2018).
La città si sta dimostrando un livello pertinente per mettere in discussione e riflettere sulla costruzione di sistemi alimentari sostenibili. Due sono i motivi principali: le città sono luoghi di concentrazione dell'offerta e della domanda di cibo, di una molteplicità di attori diversi e luoghi di incontro di questioni sia globali che locali. Inoltre le città sono anche centri di innovazione economica, politica e culturale sempre più interessati alle modalità del loro approvvigionamento alimentare (Patto del Cibo di Milano).
L'atlante del cibo di una città può essere considerato come uno strumento di innovazione territoriale che consente da un lato di rendere visibile il sistema alimentare mostrando non solo i prodotti e i servizi ma la rete di attori coinvolta e dall'altro di riflette ad una transizione alimentare a partire dalle dinamiche in atto.
Il campo di esplorazione dell'Atlante del cibo Matera, come si dirà meglio nel paragrafo 4, sta mettendo a punto un campo di indagine basato su un modello di *social survey* (rilievi, interviste, fotografie e video) che lentamente restituisce il processo di distinzione in corso "dell'essere come si mangia". Lo scopo è quello di rilanciare in termini di progettualità il rischio di banalizzare le tradizioni gastronomiche e il conflitto con lo spazio urbano della ristorazione innescate dal turismo a Matera. Dall'altra, offrendo spunti per costruire un percorso R&S, e successivamente, magari avviare una *food policy*, capace di creare innovazione, grazie al coinvolgimento della città e dei cittadini nell'ambito della produzione agroalimentare, un settore trainante dell'economia lucana.

3 | Stili alimentari e nuovi gusti degli abitanti temporanei

Si è ripetutamente ribadita la funzione "rivelatrice" del cibo: di relazioni tra soggetti e istituzioni attraverso oggetti materiali naturali che si fanno merce, attraverso le trasformazioni che questi subiscono a cominciare dalla materia prima, viaggiando all'interno di filiere fino a raggiungere le cucine e le tavole delle famiglie o di altri luoghi deputati al consumo. Si tratta di rapporti di cui il cibo si fa *medium* che sono anche spaziali e territoriali e che pertanto ridefiniscono geografie oltre che economie. Da tempo si assiste inoltre ad un ulteriore articolazione del discorso sul cibo che, trascendendo il livello funzionale del semplice nutrimento e i paradigmi del consumo, rientra nelle rivendicazioni dei localismi influenzati dai linguaggi politici e dalle retoriche, nelle quali giocano un ruolo fondamentale le distinzioni tra ciò che è "autenticamente locale" e quindi identitario, associato a caratteristiche di bontà e di sicurezza alimentare, da ciò che non lo è. Anche sotto questo aspetto Matera si legittima come caso studio. Si è detto in precedenti articoli come la particolare condizione che sta vivendo negli ultimi anni, legata alla candidatura ed alla nomina di Capitale Europea della Cultura per il 2019, stia accelerando e per certi versi rendendo critico un processo di patrimonializzazione di lunga durata – cioè quelle dinamiche locali di valorizzazione selettiva delle proprie risorse territoriali, prevalentemente storiche e architettoniche, che si sono attivate a partire dal secondo dopoguerra. Le retoriche e le strategie finalizzate alla massimizzazione dell'attrattività del territorio, anche in funzione competitiva, che inevitabilmente accompagnano un evento di tal genere, ma anche le sue ricadute già evidenti in termini di flussi turistici non potevano non orientare il dibattito e le azioni istituzionali così come le analisi e le riflessioni teoriche anche sul ruolo che il cibo assume in questo processo di patrimonializzazione. Per Matera – in relazione alle sue caratteristiche geografiche ed

economiche, ma anche seguendo il filo delle sue tradizioni sociali e culturali - è diventato fondamentale misurarsi anche con il suo patrimonio "immateriale", soprattutto sulla scorta del riconoscimento a scala mondiale, da parte dell'Unesco nel 2010, della Dieta Mediterranea come uno di questi patrimoni. Per chi invece fa di questo tema un oggetto di osservazione diventa importante capire come una piccola città come Matera investita in un tempo compresso da sollecitazioni e trasformazioni rilevanti riesca a metabolizzarle anche nel "campo" della produzione e del consumo alimentare. Se e come, in particolare, l'accresciuta popolazione di utilizzatori turistici, portatori e influenzatori di stili di vita e quindi di abitudini alimentari differenziate, abbia prodotto effetti nel campo locale. Tenuto conto dello stato in progress dell'indagine che segue il processo ancora aperto di implementazione del programma di Matera 2019 si può tentare di rispondere alla questione che si è posta solo parzialmente o attraverso degli indicatori proxi che tendono a definire in primo luogo una base di effetti territoriali del cambiamento in atto, che richiede una successiva interpretazione alla micro-scala e di tipo qualitativo[1].
Ciò ha anche dei significati fenomenologici che riguardano il valore ed il peso del cibo nell'ambito delle dinamiche di "messa in scena" della località, che non riguardano solo le pratiche alimentari. Matera sta attraversando in questi ultimi anni una fase nella quale diverse iniziative promosse da soggetti diversi, pubblici e privati, stanno tentando di mettere in scena anche il cibo, segnatamente le "tipicità locali". Da parte dei privati si registra ad esempio qualche tentativo di innovazione di prodotti e ricette che derivano da una cucina tradizionale "povera" e basata su pochi elementi di base, anche investendo sulla qualità dei registi o su quella delle "ribalte". Nuovi luoghi del cibo stanno quindi salendo alla ribalta, portatori in qualche caso di nuovi *format*, che hanno bisogno comunque della sovraesposizione del *setting* nel quale sono collocati come valore aggiunto necessario.

Una questione comunque collegata al tema della patrimonializzazione del cibo riguarda quello sbilanciamento che molte volte si crea in casi di questo genere tra le forze sociali che si sono attivate per la sua valorizzazione e quelle che rappresentano l'effettivo potenziale della produzione di beni locali alimentari, gli agricoltori in particolare. Soprattutto nelle pratiche discorsive che si sviluppano nei contesti di rilancio e negli spazi istituzionali tendono ad escludere o a mettere in secondo piano proprio i produttori, o comunque creano delle fratture tra questi. Il caso di Matera non sembra fare eccezione.
Partendo da un quadro generale che ci è fornito dai dati della Camera di Commercio di Matera nello stesso decennio 2007-2017 soltanto le attività di trasformazione dei prodotti della cerealicoltura, fondamentalmente in pane ed in pasta, hanno raddoppiato il loro numero nella sola Matera, in maniera quindi non proporzionale al consumo locale legato alla popolazione residente ma rispondente alla crescita di presenze di users turistici. E non è casuale che proprio il pane sia l'oggetto principale del processo di patrimonializzazione, anche perché unico prodotto con carattere di tipicità associato al territorio e alla città di Matera, tra quelli riconosciuti in Basilicata. Sul pane infatti sono convogliate in gran misura quelle retoriche che fondamentalmente hanno cercato di evidenziare e rafforzare il rapporto che questo ha con il territorio e soprattutto con la sua cultura e la sua storia sociale, connotate fondamentalmente come contadine. Ed anche le operazioni di innovazione che il programma di Matera 2019 ha cercato di condurre sul patrimonio culturale "genetico" della città non hanno trascurato il tema del cibo e del pane, di fatto rientrando nel gioco delle retoriche se pur in modo alternativo. Almeno due progetti, uno con l'obiettivo di evidenziare le fasi che compongono la filiera del pane ("*Breadway – Le vie del pane*"), l'altro con quello di evidenziarne il carattere di catalizzatore di identità fatta di ricordi e tradizione ma anche di convivialità attraverso un viaggio per l'Europa passando di famiglia in famiglia e raccogliendo durante le cene - ne sono previste circa 10 mila - le loro storie e quelle legate ai loro cibi, che confluiranno in una sorta di atlante della cultura del cibo europea ("*Mammamiaaaa*") [2].
Questo ultimo decennio ha anche registrato le iniziative di enti territoriali sul tema della tradizione locale del cibo e sul pane. Soprattutto quelle della Camera di Commercio di Matera che, con l'obiettivo formale di puntare alla qualità dell'offerta commerciale, hanno di fatto introdotto – attraverso l'istituzione di marchi e di elenchi di 'eccellenze' – fattori di selezione tra gli operatori economici associati al grado di adesione ad una tradizione e ad una tipicità alimentare legata al contesto. A questo ha mirato nel 2014 la promozione locale dell'iniziativa nazionale di Unioncamere e di Isnart "Marchio di ospitalità italiana" per i

[1] I primi risultati di questa indagine sono contenuti in un altro lavoro presentato nello stesso atelier, b.w3.2 di questa Conferenza , Mininni M., Bisciglia S., Giacchè G., Santarsiero V., Nuove geografie urbane del cibo e cultura alimentare. Matera capitale contadina del XXI secolo?

[2] Il primo, Breadway, è una iniziativa della Fondazione Matera Basilicata 2019 e coprodotto da Murgiamadre in collaborazione con Elisava Scuola di design di Barcellona, L'Associazione per il Disegno industriale, Slow Food, Il Consorzio Pane di Matera Igp, Arterìa e made in Carcere; il secondo rientra nel tema "Radici e Percorsi" del programma culturale di Matera 2019, è un progetto dell'associazione Casa Netural e ha come media partner Italian Food Experience

locali ristorativi, che a Matera – tra le 10 categorie previste – rientrano tutti (sono 12) in quella di "locale tipico".
Questo marchio va ad aggiungersi ad altre azioni di promozione di qualità alimentare associata alla tipicità, alcune di matrice istituzionale altre promosse da privati organizzati, che in effetti hanno creato un panorama di realtà economiche estremamente frammentato tenuto conto del fatto che tutte condividono il medesimo obiettivo e le medesime retoriche.
Ad esempio, rimanendo nel discorso sulla valorizzazione/patrimonializzazione dei prodotti di panificazione, tra le aziende che fanno parte dell'Associazione Antichi Sapori Materani riscontriamo dei panificatori diversi da quelli che hanno dato vita nel 1999 all'Associazione per la Promozione del Pane di Matera poi diventata nel 2002 Consorzio di Tutela del Pane di Matera. E diverse sono le filiere che queste hanno creato ad esempio con i diversi mulini dai quali si approvvigionano. É stato poi il Consorzio, sulla spinta delle realtà produttive "di carattere familiare" attive da più tempo sul territorio – quindi con un ulteriore valore aggiunto di "storicità" –, a promuovere il riconoscimento Igp, ottenuto nel 2008 dopo l'approvazione di un rigoroso disciplinare di produzione da esse stesse elaborato. Un disciplinare che, usato come strumento selettivo di marketing, è risultato poi troppo stringente anche per i soggetti che l'hanno proposto, il che ha spinto a proporne delle variazioni più permissive.
La frammentarietà di tali forme di organizzazione è però anche sinonimo di debolezza strutturale. Nate da non molti anni, queste soffrono tutte di una fondamentale autoreferenzialità che si traduce in un'assenza di crescita. Solo 4 sono i panificatori che hanno dato vita al Consorzio di Promozione del Pane di Matera Igp e tali sono rimasti dopo circa 15 anni, anche dopo le variazioni del disciplinare per l'utilizzo del marchio Igp. Ed è chiaro, come è stato da essi stessi evidenziato, che questo stato delle cose non costituisca una domanda sufficientemente elevata da stimolare la crescita anche il settore agricolo corrispondente. Ma in effetti non si può parlare di settore agricolo cerealicolo perché tali filiere si compongono perlopiù di rapporti con pochi produttori individuali e perché il settore sta attraversando in questa fase una particolare situazione di frammentazione delle rappresentanze. Ognuna di queste sta affrontando diversamente la situazione di crisi nella quale versa la produzione cerealicola nella provincia di Matera ormai da diversi anni, dando priorità a fattori diversi di criticità. Anche questo sistema di rappresentanze si sta concentrando negli ultimi anni nella città di Matera, diventando un'ulteriore dimensione da osservare su base locale del più ampio sistema del cibo.

4 | Atlante del cibo a Matera

La costruzione di un Atlante del Cibo per Matera potrebbe rappresentare la base di partenza per lanciare una *vision* a partire dall'esperienza di Matera Capitale Europea della Cultura 2019 come *legacy* per la città in una prospettiva temporale che va oltre la data dell'evento. Si tratta di una proposta *place-based* che integra città, territorio e cittadinanza con molteplici finalità: (I) essere supporto alle amministrazioni per la costruzione di politiche del cibo; (II) migliorare la qualità urbana ed extra-urbana nonché degli spazi aperti della città; (III) incrementare il coinvolgimento della cittadinanza nei processi e nei cambiamenti; (IV) valorizzare le pratiche e i saperi locali dando importanza a tradizioni contadine mai espunte dai luoghi.
L'obiettivo della ricerca è la raccolta in un'unica piattaforma multimediale di informazioni, conoscenze e ricerche sul tema del cibo dando visibilità alle caratteristiche del *food system* locale e rendendo i contenuti facilmente consultabili da tutti, attraverso la collaborazione nella raccolta dei contenuti e la condivisione delle tematiche dell'Atlante. Il risultato è la costruzione di un prototipo multimediale multiforme organizzato attraverso la commistione di contenuti eterogenei (mappe, immagini, documenti…) regolato da una impostazione statica (ricerche, *best practices*) una dinamica (in aggiornamento continuo attraverso studi e sondaggi) e una social (pensata come promotrice di attività per coinvolgere cittadini, turisti e attori del cibo).
Atlante del Cibo come luogo virtuale e finestra sul sistema locale del cibo sarà lo strumento in cui individuare le nuove geografie urbane del *food* nella città di Matera, raccogliendo le iniziative in atto e dando voce alle molteplici esperienze degli abitanti, dei turisti e degli operatori del settore.
I presupposti per implementare la piattaforma sono forniti da un'analisi a catena articolata a partire dalle interviste fatte agli studenti come esecutori del rilievo e, al tempo stesso, abitanti stanziali o temporanei (residenti, fuori sede, pendolari), rispetto alle diverse maniere in cui si rapportano al cibo come necessità o piacere, sui quali in primis ricadono le criticità (costi, accessibilità, reperibilità, etc.) dovute all' aumento della domanda turistica. I risultati dei sondaggi insieme ad altri settori di indagine, popoleranno la piattaforma dell'atlante MAC (*Materatlantedelcibo*), implementati con dati quantitativi riguardanti il *food system* materano in maniera da far emergere la transizione del sistema alimentare in relazione ai nuovi macro-fenomeni del turismo e del cambiamento dei gusti alimentari.

Le indagini sulla città interessano ambiti urbani differenti (Sassi, Centro storico, Periferia anni '50, Città consolidata) per costruire un confronto tra densità, forme e modelli dai Sassi e dal Centro storico alle storiche strade commercio della città (via Lucana, via Dante) che nel loro districarsi inglobano e colonizzano con enfasi variabile gli spazi concavi dei quartieri, formando dei distretti impliciti del commercio da valorizzare facendo leva sulle loro specificità (prodotto, frequentazione, funzione, orari, utenza…) attraverso delle *policy* di gestione. Si fa strada dunque la delineazione di una nuova mappa urbana del commercio formata da elementi lineari e distretti puntuali distribuiti in città da cui emergono tre questioni:

1. Matera città vetrina di prodotti e specificità: le attività del commercio del cibo in città stanno aggiornando i loro spazi di somministrazione (specie nei Sassi e nel Centro storico) e l'offerta di prodotti, in relazione alla forte curiosità di immergersi nello spirito del luogo proveniente dalla frontiera del turismo lento. Il viaggio alla scoperta di Matera ingloba l'esperienza di autenticità dell'offerta culinaria della città, qualificando il cibo come mezzo per raccontare i valori geografici e culturali della comunità materana;
2. *Food system*, tra locale e globale: il turismo e gli abitanti temporanei della città sono i portatori di nuove esigenze che interessano i tempi di somministrazione, l'allestimento degli spazi e l'offerta gastronomica. In città si registrano fenomeni eterogenei; i luoghi del commercio *aggiornano* le loro caratteristiche in termini spazio/temporali, *integrano* l'offerta tradizionale con la domanda cosmopolita oppure *sostituiscono* le tradizionali vocazioni con attività estranee al contesto perdendo del tutto il legame con l'autenticità dell'offerta. In tutti e tre i fenomeni si registra la risposta alla necessità di accontentare le molteplici richieste globali che in questo momento arrivano in città;
3. Dove si trova l'autenticità a Matera? La geografia del commercio mobile e dinamica del Centro storico si contrappone alla dimensione cristallizzata della vendita nelle periferie in cui le tradizionali attività hanno inserito minime innovazioni alle offerte alimentari e agli spazi della vendita/somministrazione. Da ciò il dubbio sulla localizzazione della dimensione autentica del prodotto, è una qualità scollegata dall'innovazione dell'immagine o può trovare in questo processo opportunità di rilancio anche nelle periferie poco interessate dai flussi turistici?

5 | Conclusioni

Matera, «capitale del mondo contadino» come la definì Carlo Levi e vicenda tutta urbana della riforma fondiaria, sembra oggi offrire un osservatorio in chiave agro-urbana per leggere conflitti/integrazioni tra stili alimentari tradizionali e una rinnovata cultura del cibo. Capire se la presenza in crescita di "residenti temporanei", portatori di gusti, di stili di vita e di consumo potenzialmente nuovi e diversificati stia trasformando in qualche modo questo sistema locale.

Tre sono i criteri di analisi che per ora si intravedono: (i) indagare sulla effettiva consistenza tra sistema alimentare urbano e relazioni di prossimità (spaziale, economica e sociale) a Matera; (ii) individuare le pratiche informali presenti fuori dai circuiti eteroguidati; (iii) se grazie a Matera ECoC2019 gli stili e gusti internazionali e globalizzati si stanno sostituendo, integrando, oppure stanno stimolando l'innovazione di ciò che è tipico e locale.

L'obiettivo è quello di aprire una finestra di indagine sul sistema cibo e sulla coesistenza dei sistemi agro-alimentari che aiuti a delineare una *policy* in grado di fare del cibo un sistema culturale come *legacy* per Matera dopo il 2019.

Attribuzioni

La redazione delle parti § 1, 5 è di Mariavaleria Mininni, la redazione della parte § 2 è di Giulia Giacchè, la redazione della parte § 3 è di Sergio Bisciglia, la redazione della parte § 4 è di Vittoria Santarsiero.

Riferimenti bibliografici

Bourdieu P. (1983), "*La distinzione. Critica sociale del gusto*", Il Mulino, Bologna.

Colombino A. (2014), "La Geografia del cibo", in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XIII, vol. VII, pp. 647-656.

Colonna P., Fournier S., Trouzard J.M. (2011), "Système alimentaires", in Ensouf C., Russel M., Bricas N., (dir), *DuALIne-durailité de l'alimentation face à de nouveaux enjeux. Questions à la recherché*, Rapporto INRA-CIRAD (Francia), pp. 60-85.

Dubuisson S., Le Velly R. (2008), "Les circuits courts entre alternative et hybridation", in Maréchal G. (a cura di.), *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*, Dijon, Educagri, collection Références, pp. 105-112.

Faure G., Coudel É., Soulard CT, et al., (2012), "Introduction. Repenser l'innovation pour le développement durable", in *Apprendre à innover dans un monde incertain*, Versailles, Editions Quæ, « Synthèses », 2012, p. 1-16.

Fournier S., Touzard JM, (2014), "La complexité des systèmes alimentaires: un atout pour la sécurité alimentaire?", in *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [Online], Volume 14 Numero.

Gasselin P., Lardon S., Cerdan C., Loudiyi S., Sautier D., (2018), Rapporto finale del seminario Format, «*Combinaison des formes d'agricultures et des systèmes alimentaires à différentes échelles territoriales: coexistence, confrontation ou hybridation des modèles?*», Documento non pubblicato.

Jouen M., F. Lorenzi, (2014), "La dimension territoriale et politique des circuits courts alimentaires: représentations et enjeux dans le débat européen sur la politique agricole commune", in *Sciences, Eaux & Territoires*, 13, pp. 12-18.

Lamine C. (2015), *Les agriculteurs dans la fabrique sociale et politique des paradigmes de l'écologisation*, HDR, Université Paris Ouest Nanterre, Paris.

Le Velly R., Paturel D., (2013), "Des circuits courts pour l'aide alimentaire? Hybridation de régulations dans un marche expérimental en Languedoc-Roussillon", *Revue d'Etudes en Agriculture et Environnement - Review of agricultural and environmental studies,* INRA, 94 (4), pp. 443-465.

Mininni M., Bisciglia S., Favia F. (2016), "Matera: la cultura dei patrimoni e quella delle persone", in Pasqui G., Briata P., Fedeli V., (a cura di), *Rapporto sulle città. Le agende urbane delle città italiane*. Il Mulino, Bologna. pp. 143- 161.

Pothukuchi K., Kaufman J. (2000), "The Food System: A Stranger to the Planning Field", in *Journal of the American Planning Association*, 66, 2, pp. 113-124.

Ritzer G. (1997), *Il mondo alla McDonald's*, Il Mulino, Bologna.

Sonnino R. (2016), "The new geography of food security: exploring the potential of urban food strategies", in *The Geographical Journal* 182 (2), pp. 190-200.

Steel C. (2009), *Hungry City. How food shape our lives*, Vintage Digital.

Watt D.C.H., lbery B., Maye D. (2005), "Making reconnections in agro-food geography: alternative systems of food provision", in *Progress in Human Geography*, 29 (1), pp. 22-40.

Wiskerke, J. S. C. (2009), "On places lost and places regained: Reflections on the alternative food geography and sustainable regional development", in *International Planning Studies*, 14(4): pp. 369–387.

Nuove geografie urbane del cibo e cultura alimentare. Matera capitale contadina del XXI secolo?

Mariavaleria Mininni
Università degli Studi della Basilicata
Dipartimento delle Culture Europee e del Mediterraneo
Email: *mariavaleria.mininni@unibas.it*

Sergio Bisciglia
Politecnico di Bari
Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura
Email: *sergio.biscliglia@poliba.it*

Giulia Giacchè
Exp'AU
AgroParisTech
Email: *giacche.giulia13@gmail.com*

Vittoria Santarsiero
Università degli Studi della Basilicata
Dipartimento delle Culture Europee e del Mediterraneo
PhD Student
Email: *vittoria.santarsiero@unibas.it*

Abstract
Le interferenze tra agricoltura urbana e welfare, qualità alimentare e produzione sostenibile, cultura e impresa creativa nella triade cibo, città e territorio definiscono nuove relazioni tra patrimoni, economie e spazio. La città gioca un ruolo sempre più centrale nel *food system*, capace di integrare la dimensione culturale ai concetti di sviluppo a base locale, produzione e salute, aprendo a nuovi scenari di condivisione istituzioni, imprese e comunità locali.
Il sistema urbano del cibo è sono ancora poco visibile pur essendo una presenza pervasiva e capillare nelle città. Renderlo visibile è fondamentale per portarlo in una prospettiva di *policy* che si orienta tra pubblico, privato e *no profit* per passare dalla rigidità delle maglie settoriali amministrative alla ricchezza dei flussi, dei comportamenti, delle geografie alimentari urbane. Il cibo infatti potrebbe contribuire bene alla costruzione di politiche urbane esplicite, territorializzate e sistemiche.
Il concetto di filiera corta è emerso come risposta principale ai problemi di sostenibilità che minacciano la sicurezza alimentare nelle fasi intermedie (Hinrichs, 2000; Moragues Faus e Sonnino, 2012) e per guardare alle opportunità concrete esistenti per riconnettere i produttori e i consumatori. La filiera corta, arginato il rischio di *local trap*, aiuterebbe a riconfigurare i legami (economici, sociali e ambientali) tra aree urbane e rurali, ricomponendo la frattura tra produzione e consumazione, tra aree agricole e aree urbane e peri-urbane (Mundler e Rumpus, 2012).
La costruzione di un Atlante del cibo MATERA ha lo scopo di aumentare la visibilità del sistema produttivo della filiera agroalimentare in città, valorizzando le pratiche di agricoltura urbana, grazie ad una ruralità mai espunta dalla città, per farne significativi spazi di resistenza al rischio di banalizzazione innescato dal crescente turismo costruendo i presupposti perché prenda avvio un'agenda alimentare urbana.

Parole chiave: urban policies, local development, sustainability

1 | *Food planning* e *food policies*: l'Atlante del cibo una proposta operativa

Il sistema del cibo è stato per decenni invisibile alle politiche e alle strategie di governo e pianificazione della città (Pothukuchi and Kaufman, 2000) e solo nell' ultimo decennio le politiche alimentari urbane sono diventate campo di riflessione e azione sul dibattito della sostenibilità, la giustizia e l'efficienza dei sistemi alimentari, assumendo subito una posizione di crescente rilievo fino a diventare il campo privilegiato dell'azione politica e laboratorio strategico di alternative *food network* (Morgan, 2009 e 2013; Blay-Palmer, 2009; Calori e Magarini, 2015).

Al compito teorico, che è competenza più delle discipline antropo-geografiche e delle politiche economiche e agrarie, sempre di più il *food planing* si è riservato la natura più politico-progettuale, legando gli obiettivi alla scala di sussidiarietà degli attori coinvolti e delle competenze che la città può più facilmente attivare, impensabili in altre scale date le implicazioni globali in cui la *food chain* si muove. La nozione di *City-Region Food System* (Hinrichs, 2003), fa riferimento ad una caratterizzazione storico-geografica degli ispessimenti che i segmenti del *network* possono assumere sulla base delle diverse connessioni, attività e attori che popolano la filiera alimentare dove è più facile riconoscere le tradizioni locali e le relazioni con i territori (Feagan, 2007). Da qui il carattere con una forte connotazione *place based* di ogni politica urbana alimentare.
Con il programma *Healthy Cities* dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, del 2000 si per la prima volta esplicito riferimento all'inclusione delle politiche alimentari nei piani urbanistici. Successivamente seguirà un'intesa produzione di protocolli sul tema di politiche alimentari, il *Report of the Special Rapporteur on the Right to Food* adottato nel 2010 con una risoluzione dell'Assemblea Generale dell'ONU; la *Post 2015 Development Agenda* con i nuovi 17 *Sustainable Development Goals* e infine la *New Urban Agenda* definita nell'ambito della Conferenza *Habitat III* delle Nazioni Unite (Quito 2016). Anche l'Unione Europea, a riprova del crescente dibattito urbano sul tema, attraverso il Comitato delle Regioni, ha espresso la necessità di una *sustainable EU food policy* tesa a realizzare obiettivi di sostenibilità e crescita nelle città e nelle regioni europee (2016).
La scala del fenomeno urbano è cruciale per definire il campo di competenze e di azione di una politica, il cui areale operativo è desumibile solo a posteriori, come frutto dell'azione ricognitiva ed esito di questa conoscenza. Se la città è rilevante in virtù della concentrazione della popolazione, delle attività che ospita e della prossimità delle politiche urbane ai cittadini, lo è anche perché la scala locale aiuta a mettere in luce la complessità del sistema che alimenta una città, consentendo di far emergere le connessioni tra dinamiche, problemi e competenze, rilevando azioni pubbliche formali e altre informali già in essere, delineando le possibilità di intervento e la scala implicita di progettualità consentita.
La scala urbana, più di altre, è in grado di gestire competenze settoriali rilevanti sui temi del cibo e dell'alimentazione, quali la ristorazione collettiva pubblica la regolazione della distribuzione spaziale delle attività commerciali e della logistica legata al cibo (i mercati al dettaglio e all'ingrosso), degli usi del suolo (per le varie forme possibili di agricoltura in e attorno alle città), incrociandole con le altre competenze tipicamente urbane (ambiente, mobilità, servizi scolastici, sociali e sanitari, urbanistica e assetto dello spazio urbano).
L'atlante del cibo è uno strumento che permette di riconciliare il sistema del cibo con il suo territorio - come verrà spiegato nel paragrafo 2 di questo stesso articolo e poi approfondito nel paragrafo 3 con il caso studio di Matera- e si propone come piattaforma di connessione tra ricerca, conoscenza dinamica e arena sociale, per implementare campi di interazione previsti ma anche inaspettati, per farne potenzialità attivabili. Lo scopo è quello di ricomporre un'agenda operativa coerente al contesto di Matera, individuando i campi di azione costruiti delle esigenze che sottendono il principio di regolamentazione pubblica del sistema alimentare del cibo a scala locale in fase di transizione per le dinamiche turistiche che lo investono.

2 | L'atlante del cibo come strumento di lettura e interpretazione del sistema alimentare

L'atlante si rivela uno strumento utile per produrre nuova conoscenza, attraverso l'aggregazione di dati e informazioni esistenti che permettono di conoscere in modo più approfondito il sistema del cibo fino a suggerire degli orientamenti per politiche specifiche. Un atlante può essere pensato e implementato a diverse scale e con formati che variano secondo i contesti e le priorità identificate a livello territoriale.
Una prima ricognizione delle iniziative esistenti è stata condotta attraverso una ricerca esplorativa su internet usando la parola chiave "atlante del cibo" in 4 lingue diverse (atlante del cibo, *food atlas*, *atlas alimentaire* o *atlas de l'alimentation*, *atlas de la comida*).
Diciotto sono i progetti e le iniziative in corso o realizzate che sono state individuate. Queste iniziative di mappatura possono ricondursi a tre principali categorie: (i) una mappatura della gastronomia di un (ex. *Atlas of Indian Food*, 2013) o più paesi (ex. *Food Atlas: Discover All the Delicious Foods of the World*, 2017) realizzata principalmente su formato cartaceo; (ii) una mappatura della produzione, origine e distribuzione degli alimenti ad una scala globale (ex. *AgriFood Atlas*, 2017; *Altas de l'alimentation*, 2017) e/o locale che può essere esito di un lavoro collettivo (ex. *Food: An Atlas*, 2010) su formato elettronico o cartaceo; (iii) una mappatura collaborativa e interattiva che descrive il potenziale in termini produttivi e alimentari di un territorio (ex. Atlante del Cibo di Torino, Atlante del Cibo di Matera) su formato elettronico con accesso controllato per implementazioni.

Per questo lavoro abbiamo deciso di concentrarci sugli atlanti rispondenti alla terza categoria soffermandoci, in questo articolo, solo su alcuni elementi emersi dall'analisi che si riferiscono al contesto territoriale, al promotore dell'iniziativa, al tipo di processo attivato e agli elementi selezionati per la mappatura.
La scala territoriale di riferimento varia secondo i progetti considerati: da interi stati (come lo stato del Vermont e del Maine) fino a delle singole città (come le città italiane di Torino e Matera). Gli elementi che sono presi in considerazioni e vengono mappati variano in base all'esperienza esaminata ma afferiscono a due grandi categorie: il sistema agricolo (aspetti legati alla produzione di tipo commerciale o meno (come gli orti comunitari) includendo anche i prodotti e servizi necessari per il processo produttivo (ex. compost)) e alimentare (indicando servizi di distribuzione e trasformazione e spazi di commercializzazione come mercati o negozi specializzati e consumo come i ristoranti). I promotori che attivano questo processo di mappatura sono molteplici e in alcuni casi si inscrivono dentro dei processi più complessi. Un esempio è "*Nourish Scoltand Atlas*" promosso da *Nourish Scoltand*, una ONG impegnata nella lotta contro l'ingiustizia alimentare che lavora in collaborazione con altre ONG, istituzioni e decisori pubblici per sviluppare soluzioni trasversali sulle tematiche del cibo. L'atlante è uno dei sette progetti che stanno conducendo che riguardano i rifornimenti alimentari, accesso alla terra, promozione di una produzione locale, sistema alimentare, giustizia alimentare etc.
Nourish Scotland crede che solo una trasformazione dell'intero sistema alimentare porterà a soluzioni efficaci e sostenibili. Il cibo è al centro di molte delle crisi attuali, dalla gestione poco oculata risorse naturali, alle malattie legate all'alimentazione e all'insicurezza alimentare. Il contributo che vogliono apportare anche attraverso l'atlante è quello di leggere le questioni alimentari attraverso diverse lenti di ingrandimento come la: salute, disuguaglianza e giustizia sociale, giustizia ambientale e economia alimentare locale. Questo permette di fare una analisi territoriale del sistema alimentare e di collegare diversi livelli, sostenendo gli sforzi della comunità e influenzando le politiche.
Un altro esempio è il *Whatcom Food Atlas*. Questo atlante è in corso di realizzazione e i promotori hanno lanciato nel sito del "*Whatcom Food Network*" un appello a tutti i possibili fruitori domandando un contributo: "che tu sia un agricoltore alla ricerca di finanziamenti, attrezzature o compost; un consumatore che cerca un mercato locale o un proprietario di un ristorante che cerca di procurarsi più ingredienti locali, stiamo lavorando per creare la risorsa di cui hai bisogno". Al momento stanno raccogliendo dati e costruendo un portale completo in cui mappare tutte le persone, i luoghi e i servizi che riguardano il sistema alimentare locale riferendosi al territorio di *Whatcom*, una contea dello stato di Washinton. Nonostante l'atlante sia in corso di definizione il *Whatcom Food Network*, composto da diverse organizzazioni, agenzie e istituzioni, e strutturato in un gruppo di coordinamento, da un comitato direttivo e da una base di membri, si riunisce regolarmente per approfondire e ampliare le questioni relative al sistema del cibo. Esito di questo lavoro un primo rapporto (2017) che contiene tutte le informazioni sul sistema alimentare locale rispetto a cinque temi principali: cibo e ambiente; sostenibilità economica; sostenibilità sociale; politiche e regolamenti e collaborazioni e partnership. La *Whatcom Food Network* sta svolgendo un ruolo chiave nel rafforzamento del sistema alimentare locale e regionale attraverso l'identificazione di obiettivi e sfide comuni. Le organizzazioni aderenti a *Whatcom Food Network* hanno identificato 4 obiettivi principali (economia locale, giustizia sociale, gestione ambientale e cooperazione e partecipazione) per rafforzare un sistema alimentare locale. Lo sforzo è quello di lavorare in rete e come rete continuare a lavorare nei rispettivi settori per raggiungere obiettivi comuni e sviluppare programmi incentrati sulle opportunità e necessità all'interno del sistema alimentare.
Anche a Torino è stato realizzato un primo rapporto sintetico su diversi temi e strutturato in 37 schede specifiche (corredate da cartografia e infografiche), riguardanti dalle produzioni agricole all'allevamento, dalle mense scolastiche ai prodotti tipici ed eccellenze enogastronomiche. L'obiettivo del rapporto è quello di descrivere e interpretare gli elementi più rilevanti dello stato attuale del sistema del cibo di Torino a molteplici scale: da quella di quartiere a quella regionale. Questo primo rapporto costituisce un corpus informativo e descrittivo delle dinamiche in atto che si pone come base conoscitiva con approccio sistemico che permetta di analizzare le singole componenti dentro un sistema di relazioni. Obiettivo per Torino quello di costituire un atlante del cibo che sia un osservatorio delle dinamiche e dei flussi del sistema alimentare locale. Un dispositivo di sintesi di molteplici informazioni che vengono sistematizzate e rese accessibili; di dialogo per accrescere la consapevolezza tra la cittadinanza e i *decision-makers* e infine di costruzione di una strategia alimentare "policentrica e multiscalare" (Dansero et al., 2016). A Torino, come anche a Matera questo processo partecipativo è guidato dall'università e in entrambi i casi, una leva di azione per attivare questa riflessione strutturata sui temi del cibo è stata la partecipazione a progetti di "*Smart Cities*".

Alcune riflessioni scaturiscono dall'analisi di queste esperienze. L'Atlante, è uno strumento a base geografica che permette di riflettere sulla dimensione spaziale del sistema territoriale del cibo andando a integrare informazioni di tipo socio-economico e culturale. Quindi uno strumento complesso di facile accesso e consultazione che può racchiudere dentro livelli di approfondimento delle narrazioni e delle dinamiche capace di mettere in relazione e in tensione il sistema del cibo con i soggetti interessati e i territori che lo compongono e le politiche con le pratiche per orientare dei processi di transizione. Spesso lo scopo è quello di interpretare delle dinamiche in atto e fornire orientazioni per disegnare delle politiche alimentari territoriali capaci di implementare e promuovere una economia locale, promuovere delle abitudini alimentari salutistiche e garantire l'accesso ad un sistema alimentare più locale e sostenibile. L'atlante si iscrive dentro un processo di auto-determinazione e di auto-riconoscimento dei luoghi e delle persone chiave che costituiscono le dotazioni di un sistema alimentare locale. Da una prospettiva di tipo territorialista capire da quali energie socio-territoriali si parte consente di attivare processi di "ri-identificazione collettiva" verso una "coscienza di luogo" che conduce a una re-territorializzazione basata su un processo di co-evoluzione tra, riprendendo la trilogia "*place-work-folk*" di P. Geddes, i luoghi, l'economia e le persone (Magnaghi, 2010).

3 | Atlante del cibo a Matera

Negli anni la considerazione della tematica dell'alimentazione separata dalla pianificazione e dall'amministrazione delle città ha portato alla esclusione del cibo in termini di *policy* dalle agende urbane. Le cause sono da attribuire all'errata interpretazione del cibo, a lungo considerato espressione di ruralità, e alla deterritorializzazione dello stesso dai contesti di produzione. Il sistema urbano del cibo nelle città è estremamente complesso, in quanto multidimensionale e multi-attore, e oltre alla costruzione di *policy* mirate per la sua gestione richiede visibilità e conoscenza.

L'Atlante del Cibo in costruzione per Matera può essere un giusto strumento per visualizzare questo sistema così complesso. Pensato come un luogo virtuale di analisi e progettazione sul tema cibo (Dansero, 2016), l'Atlante si configura come una piattaforma multimediale in cui raccogliere gli esiti di ricerche e indagini sul *food system* materano e renderle accessibili e consultabili all'utenza. Il modello multimediale presentato si avvale della collaborazione di figure diverse, ognuna delle quali contribuisce alla creazione di una rete di collegamenti, dalle cui interazioni si cercherà di mettere luce sul *food system* locale. Gli attori coinvolti nella costruzione dell'atlante raccolgono le diverse fasi della filiera agroalimentare che va dalla produzione, alla vendita e alla consumazione individuando i rispettivi soggetti coinvolti: i produttori (aziende agricole e zootecniche), gli attori del cibo crudo (grossisti, mercati, ambulanti, esercizi commerciali e supermercati), e cotto (ristoranti, bar e affini), gli utenti (cittadini e turisti) e i tecnici (pubblica amministrazione, ricercatori universitari). Tutte le categorie elencate possono gestire il proprio profilo sulla piattaforma, ottenere informazioni aggiornate sul *food system* cittadino e implementare la piattaforma inserendo le loro attività e rispondendo a sondaggi ed interviste.

L'Atlante è uno strumento prima di tutto geografico motivo per il quale l'intera mole di informazioni che il modello multimediale vuole fornire è organizzata su una mappa divulgativa che mostra i produttori e gli attori del cibo sul territorio, localizza le attività legate alla vendita di cibo e fornisce informazioni sulla tracciabilità e sulla provenienza del cibo nei circuiti cittadini. La mappa di base ha due caratteristiche principali: è *interattiva* ovvero interrogabile e capace di mostrare la tipologia di attori presenti sul contesto materano, tenendo d'occhio simultaneamente le attività; è *aggiornata* nei contenuti grazie alla collaborazione degli utenti della piattaforma. La mappa, inoltre, sarà costantemente implementata da sondaggi, utilizzati per la costruzione di trend sulle preferenze degli utenti, e da statistiche, che serviranno a costruire in tempo reale delle elaborazioni su tematiche specifiche utilizzando i dati inseriti dagli attori sulla piattaforma.

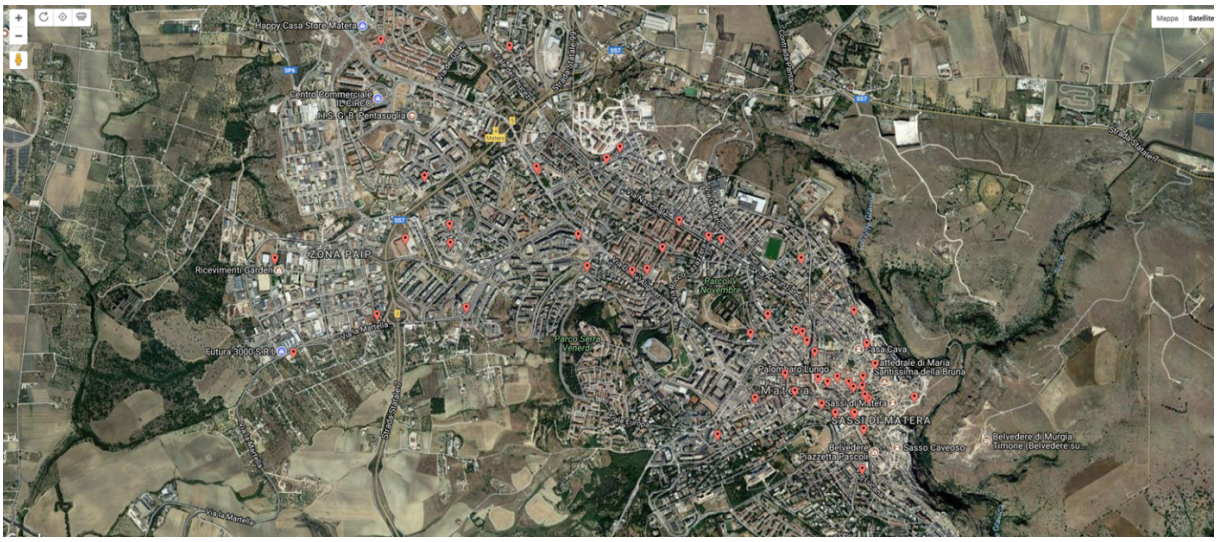
L'Atlante del Cibo è strutturato in sei sezioni in cui si organizzano e si descrivono criticamente le interazioni tra politiche, società, ricerche e sviluppi economici. Le sei categorie corrispondono agli ambiti che parallelamente sono oggetto di ricerche da parte del team di lavoro, che a partire dalle *best practices* internazionali cercherà di proporre un modello di *governance* per Matera, alla luce dei risultati delle numerose analisi effettuate sul territorio.

Dagli studi in corso si avrà l'occasione per approfondire le sei tematiche, che riguardano il rapporto tra (I)cibo e città, (II)cibo e paesaggio, (III)cibo e spazio aperto, (IV)cibo e produzione, (V)cibo e risorse e, in ultimo, (VI)cibo e società. In questo modo si faciliterà l'attivazione di politiche del cibo e di progettualità *place based*, allo scopo di riaffermare le connessioni tra produttori e consumatori nonché, di conseguenza, tra urbanità e ruralità. Approfittando della ribalta mediatica che sta vivendo la città e delle attività previste per il 2019 si costruirà una proposta di *policy* per Matera guardando alla possibilità di estendere le iniziative

in atto per proporre una *legacy* nell'agenda agro-urbana, agganciando in questo modo le politiche alimentari alla produzione agricola e al territorio.

4 | Rappresentazioni del cibo

L'atlante permetterà di mettere a fuoco e leggere dati e dinamiche in atto che stanno modificando in termini quantitativi e qualitativi il rapporto con il cibo. Un esempio è la variazione in termini quantitativi degli esercizi di ristorazione e la loro distribuzione sul territorio comunale potrebbe rappresentare una di queste base di dati, orientata a delineare la geografia di una delle dimensioni fondamentali del sistema del cibo: quella gastronomica come distinta da quella alimentare e produttiva. Dagli elenchi della Camera di Commercio di Matera e sulla base dei codici merceologici Ateco[1] risulta nel decennio 2007-2017 – che copre praticamente tutto il processo di candidatura e nomina della cittadina a Capitale Europea della Cultura[2] – un aumento del 150% del numero di tali esercizi partendo dai 64 del 2007 fino ai 160 del 2017. Di quest'ultima quantità, una porzione rilevante - circa un terzo – è costituita da esercizi destinati alla produzione di cibi da asporto non prevedendone la somministrazione: un dato questo che è in linea con quella componente rilevante del flusso di turisti rappresentata dai "gruppi di escursionisti".


Happy Casa Store Matera
Centro Commerciale Il Circo
ZONA PAIP
Ricevimenti Garden
Futura 3000 S.R.L.
Via Lucania
Via Lucania
Via Lucania

Se pur non misurabile con precisione questa è rilevabile empiricamente considerando l'incremento della presenza di autobus turistici circolanti o stazionanti e dei tour operator che ne fanno stazione di un circuito di luoghi di interesse distribuiti tra Puglia e Basilicata, del turismo scolastico, del carico automobilistico nelle giornate festive ecc. Ma questi dati e la loro georeferenziazione (figg. 1 e 2) ci suggeriscono anche come questa crescita sia spazialmente concentrata, prevalentemente nel quartiere Sassi e nel Centro storico, se pur la presenza di esercizi risulta incrementata anche nei rioni a nord di questi. Questa concentrazione è ancora più marcata da una debolissima presenza di attività di ristorazione di tipologia agrituristica nelle aree rurali – a differenza di ciò che si manifesta nei comuni limitrofi, come Altamura o Gravina ed in controtendenza rispetto le strategie che mirano invece a ridurre anche percettivamente e simbolicamente la distanza tra la sfera della produzione e quella del consumo, così come a sovrapporre il livello alimentare con quello gastronomico.

5 | Conclusioni

Matera, «capitale del mondo contadino» come la definì Carlo Levi e vicenda tutta urbana della riforma fondiaria, sembra oggi offrire un osservatorio in chiave agro-urbana per leggere conflitti/integrazioni tra nuove geografie del cibo e una cultura alimentare in transizione.

La costruzione di un Atlante del cibo MATERA ha lo scopo di aumentare la visibilità del sistema produttivo della filiera agroalimentare in città, valorizzando le pratiche di agricoltura urbana, grazie ad una ruralità mai espunta dalla città, per farne significativi spazi di resistenza dell'agenda alimentare urbana.

Attraverso la progettazione e l'attuazione di nuove politiche alimentari e la creazione di partenariati multi-attori, lo scopo è quello di costruire una *governance* per contenere il rischio di banalizzazione delle relazioni agro-urbane mai espunte nella città, incrementando la consapevolezza, la partecipazione e il coinvolgimento della cittadinanza, dando valore a pratiche e saperi mai dismessi, valorizzando un'istintiva sobrietà lucana, oggi necessaria come educazione contro lo spreco, creando un nuovo contro-paradigma di strategie *place based*.

La costruzione di una *governance* allargata degli attori del sistema del cibo che l'atlante si auspica di attivare potrebbe riorientare il sistema che nutre la città verso obiettivi definiti localmente e inseriti nelle agende dei diversi attori coinvolti, aprendone tavoli di discussione e negoziazione (abitanti, turisti, ristoratori, ambulanti, esercenti, produttori, etc). Questa prospettiva, soprattutto considerando i processi di deregolamentazione innescati dalla domanda turistica di cibo, (alta concentrazione/deserti della ristorazione, occupazione dello spazio pubblico, produzione di rifiuti, etc) con la difficoltà a inquadrare e poi governare il processo, mira invece a governare il conflitto, per immaginare spazi di progettualità dell'azione pubblica all'interno di una *food system regolamentation* dove pensare a nuove politiche per il pubblico e per lo spazio pubblico (si pensi, per esempio ai distretti urbani del commercio DUC inerenti alla distribuzione equilibrata della somministrazione di cibo anche come fattore di rigenerazione urbana).

Attribuzioni

La redazione delle parti § 1, 5 è di Mariavaleria Mininni, la redazione della parte § 2 è di Giulia Giacchè, la redazione della parte § 3 è di Vittoria Santarsiero, la redazione della parte § 4 è di Sergio Bisciglia.

Riferimenti bibliografici

Alkon A., Agyeman J. (2011), *Cultivating Food Justice: Race, Class, and Sustainability*, MIT Press, pp. 197-220.

Dansero E., Di Bella E., Peano C., Toldo A., 2016, "Nutrire Torino Metropolitana: verso una politica alimentare locale", in *Agriregionieuropa* anno 12 n°44, Mar 2016.

Dansero E. (2016), "L'Atlante del cibo di Torino metropolitana: mappe, reti, attori, progetti verso un sistema del cibo più sostenibile", in Ciaffi D., De Filippi F., Marra G., Saporito E., (a cura di), *CIBO, CITTADINI e SPAZI URBANI. Verso un'amministrazione condivisa dell'Urban Food Policy di Torino* Quaderno Labsus | dicembre 2016.

Magnaghi A., 2010, *Progetto Locale*, seconda edizione, Bollati Boringhieri, Torino, 256 p.

Mininni M. (2017), *MateraLucania2107. Laboratorio di Città Paesaggio*, Quodlibet, Macerata.

Mininni M., Bisciglia S., Favia F. (2016), "Matera: la cultura dei patrimoni e quella delle persone", in Pasqui G., Briata P., Fedeli V., (a cura di), *Rapporto sulle città. Le agende urbane delle città italiane*, Il Mulino, Bologna.

Pothukuchi K., Kaufman J. (2000), "The Food System: A Stranger to the Planning Field", in *Journal of the American Planning Association*, 66, 2, pp. 113-124.

Sonnino R. (2016), "The new geography of food security: exploring the potential of urban food strategies", in *The Geographical Journal* 182 (2), pp. 190-200.

Attorno alla Laguna.
Paesaggi produttivi locali nel territorio di Divjakë

Chiara Nifosì
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *chiara.nifosi@polimi.it*

Marialessandra Secchi
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *marialessandra.secchi@polimi.it*
Tel: 02.23992645

Abstract
Il paper presenta l'esito di una ricerca condotta dal Dastu del Politecnico di Milano all'interno di un ampio programma di cooperazione internazionale italo – albanese (Urban Lab), finanziato dall'Agenzia Italiana per la Cooperazione e lo Sviluppo (AICS) e avviatosi nel 2017[1]. L'approccio innovativo di questo programma consiste nella stretta associazione di un progetto fisico di pianificazione del territorio e di riscrittura del paesaggio, con un progetto di formazione rivolto alle popolazioni locali.
Ambito della ricerca è la regione costiera di Divjakë, caratterizzata dall'area naturalistica protetta della laguna di Karavasta. Questa regione è esemplare delle grandi potenzialità di sviluppo del territorio albanese e al contempo delle difficoltà di rendere sistematiche e tangibili a livello locale le politiche settoriali di sviluppo sostenibile per le infrastrutture, lo sviluppo urbano, la coesione sociale, l'agricoltura e la gestione di acqua, energia e rifiuti, enunciate alla scala nazionale.
La ricerca adotta un approccio non settoriale e integrato in una visione transcalare di progetto. Attraverso letture interpretative, strategie territoriali e progetti pilota, verifica alla scala regionale e locale, nel territorio di Diviakë, la visione del "metabolismo territoriale" lanciata dal nuovo Piano Nazionale di Sviluppo Territoriale albanese. La tesi sostenuta è che solo una visione integrata e circolare degli interventi sui differenti sistemi ambientali può produrre effetti rilevanti nel potenziamento e nel rilancio dei paesaggi produttivi locali.

Parole chiave: local developement, tourism, spatial planning

1 | Premessa

Preoccupazioni ecologiche e ambientali sono sempre più al centro del vasto panorama delle pratiche del progetto e della pianificazione territoriale. Piani settoriali concentrati sull'indagine e la gestione dei flussi materiali – di acqua, energia, rifiuti – emergono, di conseguenza, come nuovi prodotti, all'interno delle visioni territoriali di scala vasta. L'aspirazione, di carattere generale, alla costruzione di un'immagine d'insieme di sviluppo sostenibile, deve tuttavia trovare gli strumenti per un'implementazione nei piani e nei progetti locali. A questa scala l'integrazione delle differenti strategie settoriali in precisi interventi di trasformazione risulta inevitabile e tuttavia non automatica.
Il Piano Nazionale Albanese per lo sviluppo del territorio, recentemente redatto, concentra la propria attenzione sul "metabolismo territoriale" (Ministry of Urban Development, National Territorial Planning Agency, 2016, p.19) e dedica gran parte della propria struttura discorsiva alla definizione di strategie in grado di ristrutturare i flussi materiali così come i pattern di urbanizzazione correnti.
La struttura del piano che ne consegue è fortemente caratterizzata dalla previsione di importanti interventi infrastrutturali, in grado di gestire i flussi di scala vasta. Allo stesso tempo, per contrastare la progressiva

[1] Del gruppo di lavoro URBAN LAB fanno parte, con competenze differenti: Vento di Terra (ONG capofila), DASTU (Dipartimento di Architettura e Studi Urbani-Politecnico di Milano), ICEI (Istituto italiano di Cooperazione economica Internazionale), AITR (Associazione Italiana per il Turismo Responsabile), CESES - Centro Europa Scuola Educazione e Società e i partner Albanesi: Comune di Divjakë, INTBAU ALNANIA, Università di Tirana-Facoltà di Scienze Sociali. Il Ministero dello Sviluppo Urbano e l'Agenzia Nazionale di Pianificazione del Territorio (AKPT) hanno seguito l'iter del progetto sin dall'inizio e mantengono un ruolo di supervisione.

concentrazione dell'urbanizzazione attorno all'area metropolitana di Tirana-Durazzo, il piano propone un modello di sviluppo policentrico, in grado di promuovere una struttura spaziale decentrata, e di consentire processi regionali di sviluppo locale, suggerendo al contempo una maggiore coerenza ed integrazione con le politiche complessive dell'Unione Europea.
Tuttavia una certa distanza separa i processi di progettazione e trasformazione alla scala locale, sottolineando la necessità e la sfida di costruire specifici strumenti del progetto concentrati sui contesti locali.

Lo studio che presentiamo intende investigare e verificare le possibilità di implementazione, alla scala locale, della visione del metabolismo territoriale, lanciata dal Piano Nazionale come strumento per indirizzare il territorio Albanese verso uno sviluppo sostenibile. La nostra posizione è che solo una visione integrata e "circolare" degli interventi sui differenti sistemi ambientali possa produrre effetti significativi per rilanciare i paesaggi produttivi locali. La ricerca utilizza il progetto come strumento di indagine (Cattor & De Meulder, 2010, p:202-213; Viganò, 2010, p.7-41) e si concentra sul territorio specifico di Diviakë nella regione di Vlore-Fier-Berat. Nel piano nazionale si prospettano per questa regione politiche di rafforzamento della vocazione agricola e rurale con una specifica attenzione al turismo rurale.

La regione di Diviakë è esemplare delle grandi potenzialità di sviluppo del territorio albanese e al contempo delle difficoltà di rendere sistematiche e tangibili a livello locale le politiche settoriali di sviluppo sostenibile enunciate alla scala nazionale. Le strategie nazionali per lo sviluppo sostenibile sono enunciate come temi settoriali; ma implicano localmente interventi discreti e capaci di integrare più che differenziare le strategie ed i loro obiettivi. Rinforzare l'agricoltura e gestire i flussi delle acque, oppure proteggere la costa e sviluppare il turismo locale –per esempio – sono obiettivi che devono tradursi in azioni progettuali precise, dirette e necessariamente integrate in grado di reinterpretare il paesaggio e di costruire nuove gerarchie nella regione. Da questo punto di vista la regione di Diviakë con il suo paesaggio naturale, appare un caso studio esemplare in grado di sospingere la ricerca di nuovi strumenti progettuali validi anche in circostanze differenti.

2 | Attorno alla laguna: quattro ecologie

Il territorio di Diviakë è stato soggetto, negli anni recenti, ad una crescente domanda di sviluppo economico. Diverse ipotesi di trasformazione e strategie di sviluppo turistico contrastanti si contendono questo territorio costiero, altrettanto fragile che dinamico.
Per meglio comprendere le risorse e le opportunità locali, abbiamo concentrato la nostra attenzione sulla risorsa più vistosa e in qualche misura dominante: la laguna.
La ragione è infatti caratterizzata dalla presenza della laguna di Karavasta, protetta dall'omonimo parco nazionale, che assume in questo contesto un doppio ruolo: da un lato è un *landmark* in grado di rappresentare l'intero territorio nei confronti di un pubblico tanto nazionale che internazionale, al contempo è un paesaggio produttivo specifico, al centro di un insieme di attività e di processi economici.
La laguna è anche un paesaggio in crisi: è noto come i paesaggi lagunari del mediterraneo siano da diverso tempo in progressiva diminuzione, ed anche la laguna di Karavasta è soggetta a rischi di differente natura che vanno dalla eutrofizzazione, al suo progressivo insabbiamento.

Attorno alla laguna una complessa rete di relazioni lega i territori agricoli, le aree naturali protette, la costa in continua e repentina evoluzione, le urbanizzazioni esistenti, i due fiumi principali con i loro delta ed infine il sistema delle acque che governa l'uso agricolo del territorio.
La laguna dunque è il centro di un sistema composto da differenti ecologie[2], specifici ambiti territoriali, caratterizzati tanto dalle caratteristiche fisiche quanto dagli usi attuali e previsti in una prospettiva di sviluppo sostenibile. Ciascuna ecologia è l'oggetto di proposte progettuali che integrano i differenti obiettivi di natura settoriale implementando i temi proposti dal piano nazionale.
Le ecologie che il progetto identifica sono quattro: in primo luogo la laguna stessa, quindi il territorio agricolo, i nuclei urbani e infine l'oasi costiera. Per ciascuno di essi la ricerca propone una riflessione sulla possibile innovazione dei paesaggi produttivi.

[2] Utilizziamo il termine ecologia nel suo significato etimologico, come la relazione tra popolazioni e luoghi che esse abitano in senso allargato.

Figura 1 |La riqualificazione della laguna al centro di una complessa rete di relazioni tra territori agricoli e ambienti naturali. Fonte : studenti M. Bianchi, F. Fantinato, D. Tirrito (2017-18), Politecnico di Milano.

3 | La laguna: baricentro delle strategie territoriali

Le strategie progettuali che riguardano la laguna hanno come obiettivo prioritario la gestione delle acque.
La funzione di controllo e riequilibrio dell'intero sistema delle acque, che la laguna svolge all'interno della regione, assume nel contesto di questa ricerca un ruolo chiave: la laguna è allo stesso tempo oggetto di una azione di conservazione dell'ambiente naturale e strumento attraverso il quale governare i suoli circostanti attraverso il controllo delle acque. La qualità delle acque è al momento insoddisfacente (Koto, 2015) e molti degli interventi proposti sulla laguna sono dunque rivolti ad un suo miglioramento.
La costruzione di alcune isole artificiali nella laguna è l'occasione per intraprendere interventi di fitorimedio nelle parti più inquinate (a sud) fornendo allo stesso tempo un nuovo habitat per la fauna. Questi interventi "imitano" ciò che già avviene naturalmente nella parte nord della laguna con la formazione spontanea di piccole isole. Nel lungo periodo le isole potranno divenire piattaforme a supporto delle attività di pesca[3].
Il controllo e la gestione dei flussi d'acqua è anche al centro della proposta di riapertura della connessione diretta tra la laguna ed il mare aperto. L'intervento, di primaria importanza per la sopravvivenza della laguna, rappresenta già oggi un costo periodico che l'amministrazione deve affrontare. Questo intervento, tuttavia può meglio essere integrato in una più generale proposta di rimodellazione del paesaggio costiero e del suo ambiente naturale.
Infine il bordo lagunare è l'oggetto di una specifica proposta di costruzione del paesaggio che integra differenti parti: una banda continua di giardini salmastri, composte di piante alofite con il doppio obiettivo

[3] È utile osservare che la parte sud della laguna è oggi al di fuori dei limiti della "core zone" del parco e gode quindi di un minore livello di protezione. Le ipotesi di fitorimedio dai metalli pesanti attualmente presenti, sono compatibili con uno scenario che veda diminuire drasticamente gli inquinanti in ingresso. Sebbene la laguna non comunichi con i due fiumi, che raccolgono gli scarichi delle vicine aree industriali, è l'intero sistema delle acque ad essere vettore di tali inquinanti. L'eliminazione di inquinanti di origine industriale deve dunque essere regolata alla fonte.

di fornire un ambiente attrattivo per i turisti e i visitatori, e al contempo proteggere, come un filtro, i campi agricoli dalla risalita dei sali nel terreno. Il giardino salmastro scandisce un circuito di percorsi pedonali e ciclabili attorno alla laguna, dando accesso ad alcuni moli dai quali è possibile intraprendere la navigazione[4].
Oltre il giardino salmastro una striscia di terreno di sezione variabile coltivata provvisoriamente ad orzo rinforza la protezione dei terreni contro il sale. Questa striscia segnala l'accesso alla laguna con un segno visibile e ricorrente nel paesaggio agricolo.

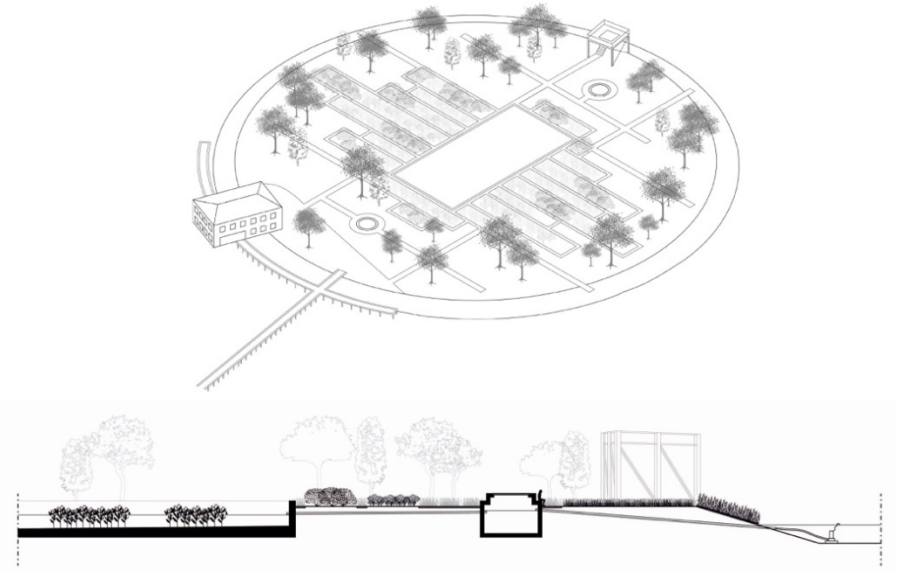


Figura 2 | Isole artificiali nella laguna: interventi di fitorimedio e di rimodellazione del paesaggio.
Fonte: studenti D.Brugnoni, G. Campelli, C.G.Legato, (a.a. 2017-18), Politecnico di Milano.

Figura 3| Ambito sud ovest della laguna, fioritura piante officinali
Fonte: fotografia di Chiara Nifosì

[4] Recentemente l'amministrazione municipale di Divjake si è impegnata nella ricerca e ricostruzione dei modelli di imbarcazione locale, con l'obiettivo di rilanciare la navigazione a scopo turistico e contemporaneamente l'artigianato locale (esperienze analoghe sono in corso in gran parte dell'adriatico).

4 | Il territorio agricolo: economie locali e mercato nazionale

Il territorio agricolo è rappresentato tanto da piccoli lotti, prevalentemente a conduzione familiare, quanto da lotti di maggiore estensione che adottano metodi produttivi maggiormente industrializzati. Ogni progetto che intenda intervenire in quest'area deve dunque considerare con attenzione la doppia scala della produzione agricola e della sua gestione, così da consentire anche ai piccoli produttori di accedere al mercato concentrandosi soprattutto su piccole produzione di qualità.
La relazione tra produzione agricola, usi urbani de territorio e costruzione di una possibile economia del turismo rurale appaiono inestricabilmente legati. Ogni intervento di riorganizzazione dei campi, di riscrittura del paesaggio e di riqualificazione del patrimonio edilizio può fornire una maggiore attrattività all'area.

La riqualificazione delle acque è il punto di partenza dell'intero set di interventi proposti: la rimodellazione dei canali di irrigazione agricola e la loro attenta piantumazione è finalizzata alla predisposizione di un sistema di fitodepurazione capace di trattare tanto gli inquinanti di natura agricola (fertilizzanti) quanto quelli di natura urbana. Il sistema fitodepurante dei canali è uno strumento flessibile in grado di rispondere alle differenze stagionali (dovute alla presenza dei turisti) nel trattamento dei rifiuti urbani evitando di sovradimensionare le infrastrutture per la depurazione degli scarichi urbani[5]. Allo stesso tempo è possibile suppore che gli inquinanti agricoli diminuiranno nel tempo, mano a mano che le coltivazioni saranno reindirizzate verso metodi di coltura biologici a più alto reddito, rendendo meno pressanti le richieste di depurazione.
Il sistema attuale di canali di irrigazione e la loro morfologia è un un aspetto rilevante del territorio anche in considerazione dell' obiettivo di sviluppo del turismo rurale.

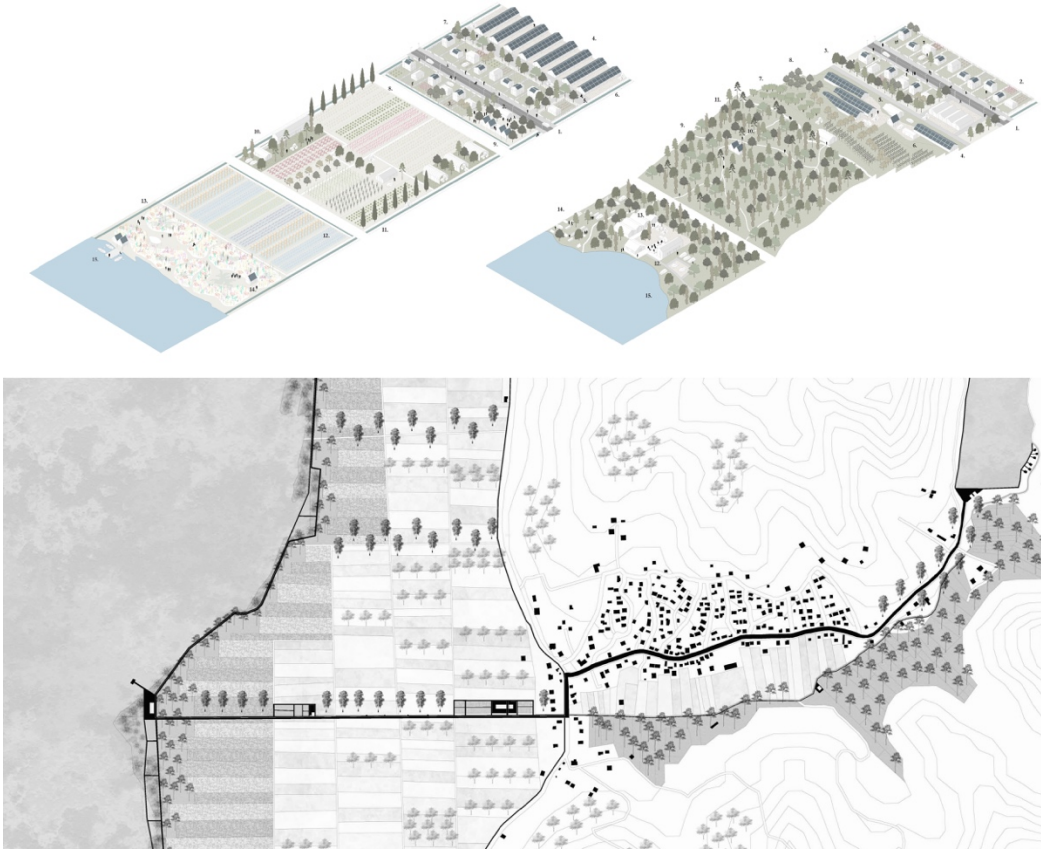


Figura 4 | Riqualificazione della piana agricola. Sezioni territoriali.
Fonte: studenti C. Catapano, P. Dipace, P. Nobili Vitelleschi (in alto): M. Bianchi, F. Fantinato, D. Tirrito (in basso), 2017-18, Politecnico di Milano.

[5] La municipalità di Divjakë sta ad oggi valutando l'opportunità di costruire un depuratore a servizio delle urbanizzazioni esistenti. L'uso dei canali di irrigazione come sistema fitodepurante, può essere dimensionato per soddisfare l'intera richiesta (evitando la costruzione del depuratore) oppure per la sola richiesta agricola e la soddisfazione dei picchi stagionali.

La piana di Diviakë è oggi caratterizzata da una fitta rete di strade "bianche" che costeggiano i canali. Frequentemente non asfaltate, si stendono in direzione est-ovest e connettono i bordi della laguna ai villaggi sulle colline, attraversando la strada principale. Queste strade di sezione ridotta sono un sistema *ready-made* di percorsi ciclabili e pedonali disponibili per lo sfruttamento turistico della piana così come delle colline. I progetti dunque identificano alcune strade "bianche" come supporto per piccole installazioni turistiche – ricettive e commerciali – fornendo al contempo modelli tipologici per la realizzazione delle costruzioni in linea con l'architettura tradizionale locale.
Il turismo rurale è inteso come un'estensione dell'economia agricola, in grado di rafforzare e ampliare le piccole imprese esistenti con nuove attività.
Da ultimo il paesaggio agricolo è riqualificato modificando le specifiche coltivazioni: incentivando le coltivazioni di ortaglie e di frutta a scapito della coltivazione di cereali, recuperando coltivazioni tradizionali per questa regione. ed aggiornando i metodi di irrigazione.
L'insieme degli interventi proposti richiede la riorganizzazione delle relazioni tra produttori con l'obiettivo di favorire la condivisione di macchinari e strumenti di produzione, di organizzare la raccolta dei prodotti e la logistica ed infine di fissare e comunicare standard qualitativi attraverso marchi e certificazioni in grado di avere una maggior presa sui mercati.
Nel rispondere alle necessità di nuova infrastrutturazione ed alla produzione di energia – questioni che interessano tanto l'ambiente urbano quanto quello agricolo – abbiamo proposto alcuni interventi che organizzano e incentivano la collaborazione e la condivisione di risorse tra produttori, con modalità che possono essere un primo avvio di forme di cooperazione maggiore in grado di costruire alleanze produttive più complesse.
Negli anni recenti, ad esempio, un numero crescente di serre ha iniziato a punteggiare il territorio, segnalando un crescente impulso alla riorganizzazione dell'agricoltura. Il progetto propone di organizzare le serre di nuova costruzione in cluster disposti su entrambi i lati della strada principale collegandole a micro-reti di raccolta e distribuzione dell'energia prodotta dalle stesse serre. I cluster così costruiti sono un'unità di base di "comunità", di produzione e condivisione di energia. Queste unità possono condividere lo smaltimento dei rifiuti e, progressivamente, possono dar luogo a forme di condivisione più consistenti innescando modelli di organizzazione dello sviluppo rurale più coordinati ed efficaci. I cluster sono organizzati attraverso la strada principale, offrendo la possibilità di una sua riqualificazione. In tal modo la relazione stretta tra riorganizzazione dell'agricoltura e dell'ambiente urbano risulta evidente.

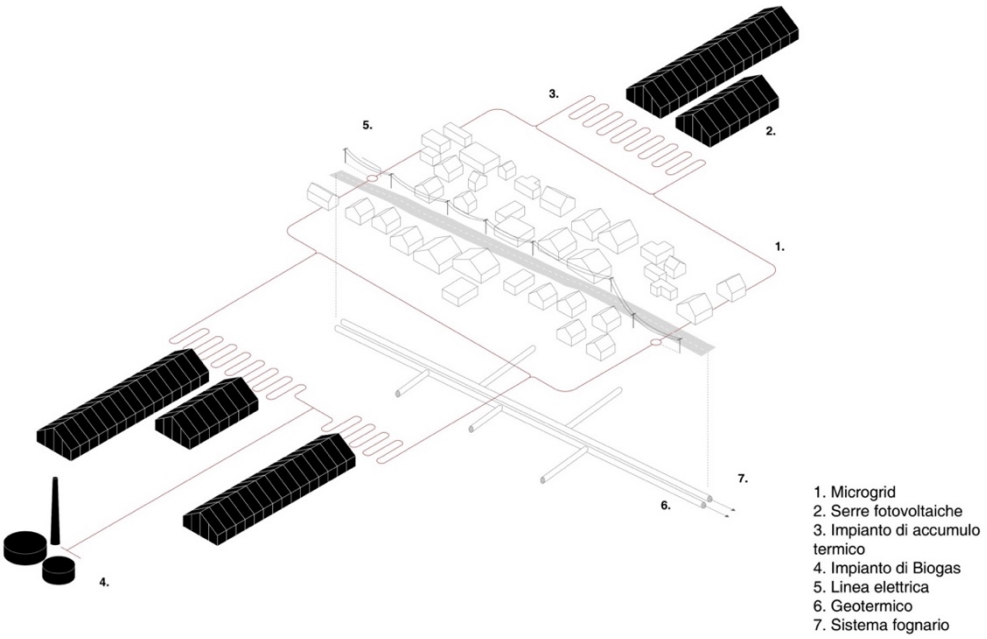


Figura 5 | Cluster e microgrid. L'organizzazione della cooperazione tra abitanti attraverso un intervento infrastrutturale innovativo. Fonte: Elaborazione studenti: C. Catapano, P. Dipace, P. Nobili Vitelleschi (a.a. 2017-18), Politecnico di Milano.

5 | I nuclei: urbanizzazione dispersa e prospettive di rigenerazione

La strada principale che corre lungo la piana in direzione nord-sud e connette il centro di Diviakë a Fier e all'autostrada è affiancata dall'urbanizzazione più recente: una striscia di case su lotto che sono largamente l'esito di azioni individuali di costruzione, spesso prodotte in un clima di incertezza legale[6].

La riqualificazione di questo patrimonio residenziale diffuso è di primaria importanza ed è direttamente legata agli obiettivi di promozione del turismo rurale. Gli interventi proposti sono finalizzati sia al contrasto all'abusivismo edilizio nel territorio agricolo che alla predisposizione delle infrastrutture di base mancanti all'ambiente urbano esistente. Allo stesso tempo tutti gli interventi sono indirizzati alla riduzione dei livelli degli inquinanti e dei consumi energetici ed infine al miglioramento dello spazio pubblico incrementando la qualità di vita e riconfigurando un paesaggio urbano e rurale più attrattivo.

Gli interventi rivolti alla rimodellazione della strada esistente sono direttamente connessi alla fornitura e miglioramento dei servizi e sottoservizi come fognature e illuminazione pubblica. Queste azioni offrono l'opportunità di introdurre una struttura di base dello spazio pubblico, attualmente inesistente, introducendo i marciapiedi, le alberature e l'illuminazione ed ospitando servizi semplici e tuttavia rilevanti come la pista ciclabile, la fermata dell'autobus etc. L'insieme di queste azioni di trasformazione migliora la qualità dello spazio e al contempo segnala lo sforzo tangibile in questa regione di ricostruire una chiara immagine di cittadinanza. A questo titolo esse collaborano alla ridefinizione della relazione territorio urbano-territorio rurale.

Figura 6 | La strada principale riorganizzata, un segno tangibile della ricostruzione di un'idea di cittadinanza.
Fonte: studenti C.Catapano, P. Dipace, P.o Nobili Vitelleschi (2017-18), Politecnico di Milano

[6] Incertezza che ha riguardato nei decenni appena passati il titolo di proprietà dei terreni e di conseguenza anche le possibilità di costruzione.

6 | L'oasi costiera: un'immagine di sviluppo

Infine l'ultima e più complessa tra e ecologie ipotizzate riguarda la fascia costiera. La costa è costituita da una spiaggia di sabbia che è costantemente in crescita al centro ed è invece erosa ai suoi estremi. Una foresta di pini marittimi separa la spiaggia dalla laguna. Una laguna più piccola – la laguna di Godulla – divide la parte nord da quella sud. Infine a sud nell'area occupata fino agli anni '60 dal delta del Seman, il suolo bonificato è così salino che nessuna coltivazione è mai stata efficace.

Per contro la strategia di progetto che proponiamo mira a considerare questo territorio come un paesaggio unitario, idoneo ad ospitare attività differenti che conferiscano maggior valore alla protezione della natura e allo stesso tempo sostengano attività economiche, strettamente legate alla varietà degli ambienti naturali presenti.

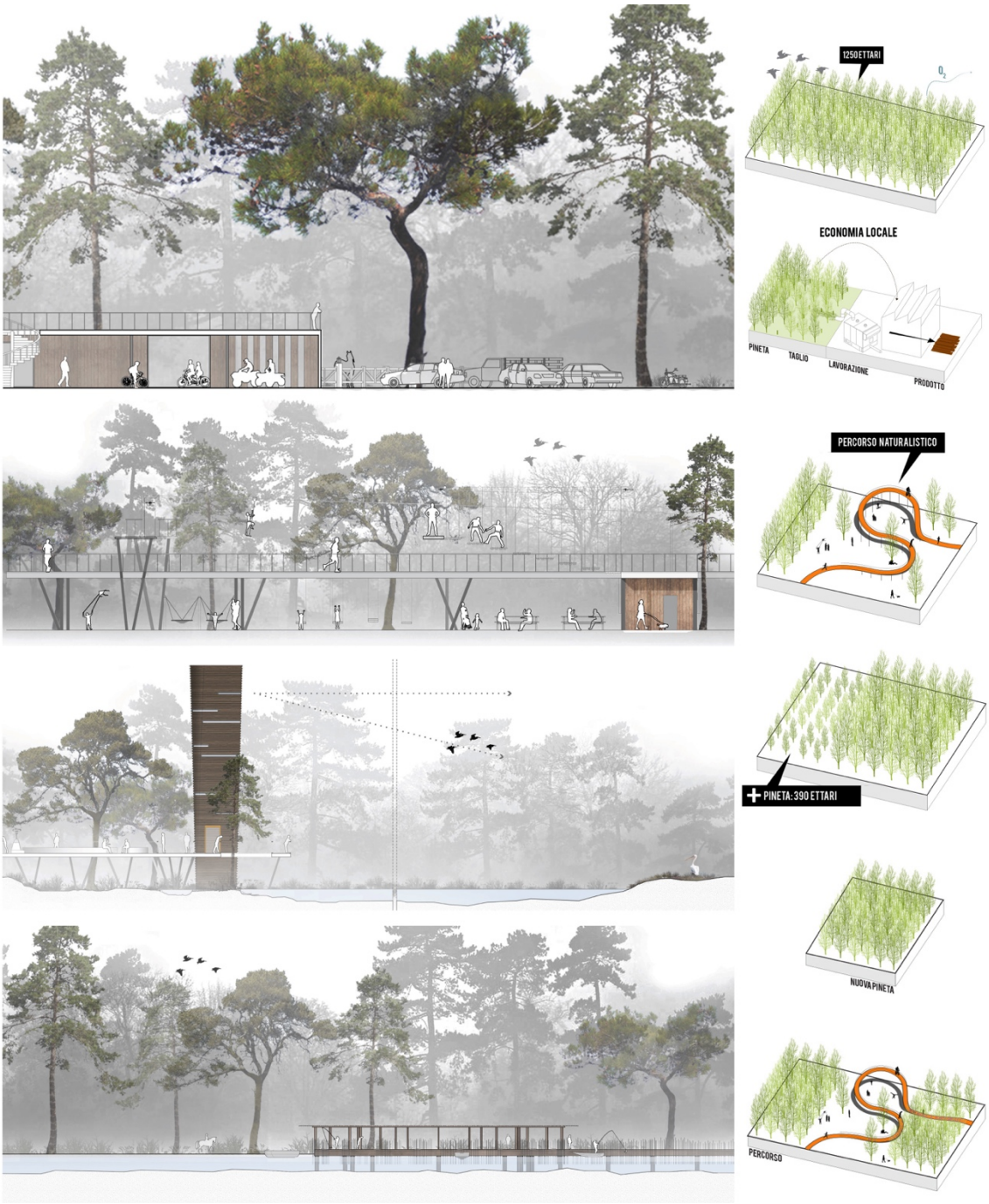


Figura 7 | Passerelle nella foresta. Servizi al parco e alle attività ricreative sono organizzati attraverso un unico percorso che è l'esito di una rinnovata economia del parco. Fonte: studente E. Bertonazzi (2017-18), Politecnico di Milano

In primo luogo il progetto intende rafforzare le azioni già intraprese dalle amministrazioni locali per rafforzare la pineta esistente, rendendo più spessa la fascia di foresta e colonizzando lo spazio della spiaggia[7].
La pineta è il principale elemento di connessione dell'intero parco ed è di primaria importanza nel ristrutturare il paesaggio della costa. La riforestazione è strategica anche nel riorganizzare l'accesso alle spiagge, riducendo la distanza tra la foresta e il mare e predisponendo un numero adeguato di parcheggi immersi nella foresta.
Le urbanizzazioni esistenti all'interno della foresta dedicate al turismo possono essere recuperate e riqualificate e forse anche moderatamente ampliate. Si potrebbe ottenere il doppio obiettivo di riqualificare lo stock edilizio esistente e di fornire un numero limitato di attrezzature turistiche di qualità, di proprietà e conduzione locale[8]. Il coinvolgimento diretto dell'amministrazione del parco nella gestione potrebbe essere considerato come garanzia della qualità degli interventi.
La foresta integra anche percorsi ciclabili e pedonali che corrono lungo l'intero bordo lagunare e danno accesso a moli per la navigazione interna così come ad una offerta di servizi legati alle attività del parco (centro informazioni, stalli per il *bike sharing*, equitazione, installazioni per il birdwatching, percorsi didattici, etc.) tutte le installazioni sono progettate per essere prodotte in legno, recuperando la tradizione artigianale locale, garantendo una manutenzione poco costosa e continua, ed innescando una nuova economia locale[9].
Infine a sud della fascia costiera, laddove il paesaggio desolato della fallita bonifica del delta del fiume Seman divide la laguna dal mare, proponiamo un nuovo paesaggio produttivo.

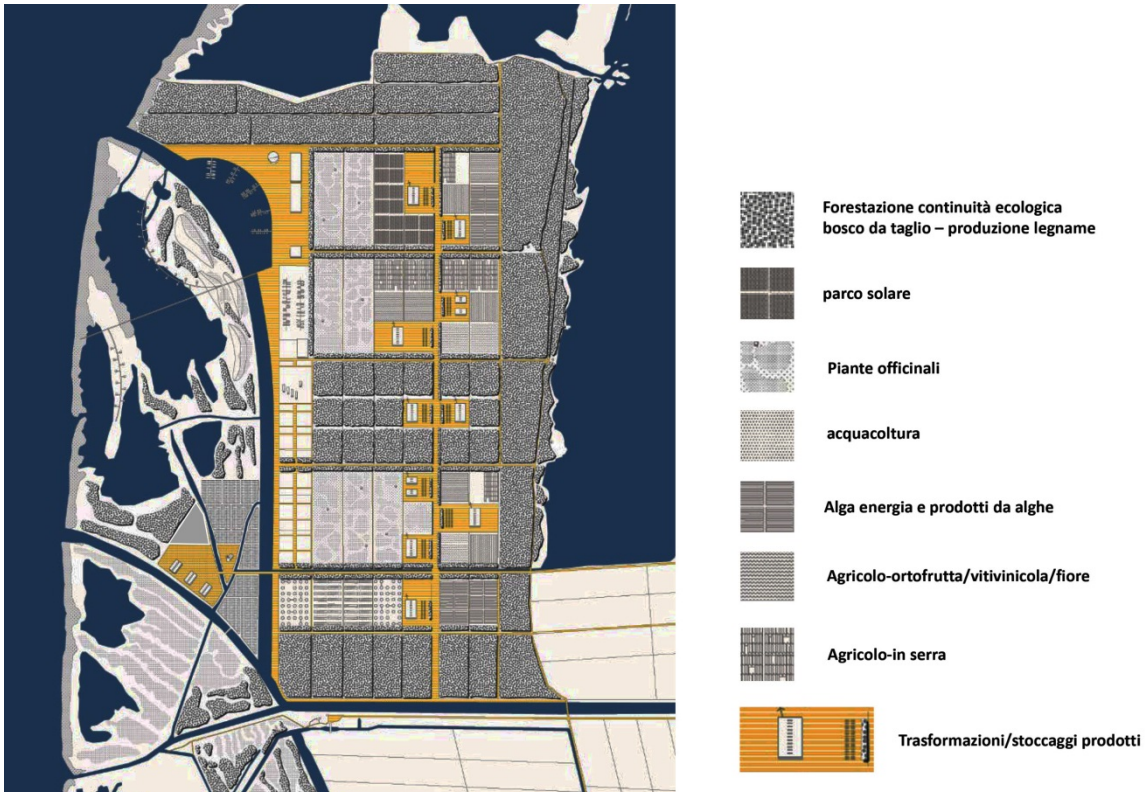


Figura 8 | Schema strategico di sviluppo dell'area costiera a sud della laguna (ambito della fallita bonifica del delta del fiume Seman) come parco produttivo. Ideazione delle autrici.
Elaborazione grafica di L.Tognù, M.Tettoni, M. Bianchi, F. Fantinato, D. Tirrito.

[7] Un'azione sistematica di piantumazione di pini marittimi a rafforzare la pineta esistente è già stata intrapresa (utilizzando modalità di crow-funding), da parte dell'ufficio tecnico del Comune di Divjake (Arch. Llazar Vodo) e dell'Ente Parco (Ing. Ardian Koci) .

[8] Parte dello stock esistente da riqualificare è in realtà già di proprietà della municipalità.

[9] Una prima passerella che attraversa la foresta è già stata realizzata dalla municipalità (grazie anche al contributo delle prime esplorazioni progettuali da parte degli studenti del Politecnico di Milano guidati dalla Prof.ssa Chiara Nifosì nell'a.a.2013-14) ed è costruita con i pini raccolti dalla manutenzione ordinaria del parco.

Grandi lotti di terreno organizzati secondo una griglia che riprende le misure della bonifica, sono separati dalla laguna da una spessa foresta di pini: i terreni sono disponibili per una vasta gamma che possano introdurre produzioni innovative fortemente legate alla protezione naturale.
Le attività sono ospitate in un parco e devono essere compatibili con alti standard di sostenibilità ambientale. Alcuni esempi possono essere la coltivazione di erbe officinali e la loro trasformazione, il ciclo produttivo legato alla filiera del legno e alla produzione della carta, parchi fotovoltaici, coltivazione di alghe a scopo energetico, produzione di sale, sperimentazione nuove semenze e coltivazioni, etc. Il programma dovrà essere soggetto ad una valutazione caso per caso, il principio guida è che la regione deve tenere in attenta considerazione l'attrattività ed il supporto ad attività produttive locali proponendo un innovativo modello di parco tecnologico, intervenendo per evitare che lo spopolamento diventi un problema di rilievo nei prossimi anni.

7 | Conclusioni

A titolo di conclusione vorremmo richiamare l'obiettivo principale dello studio, che consiste nella protezione ambientale e nel supporto allo sviluppo del turismo responsabile per la laguna di Diviakë.
Questo programma di carattere generale, finanziato attraverso i canali della Cooperazione allo sviluppo, intende innescare processi economici innovativi rinforzando le risorse locali. Per raggiungere tali obiettivi ci è sembrato utile e necessario discutere le possibilità di implementazione del Piano Nazionale e delle sue strategie per lo sviluppo sostenibile e suggerire la necessità di investigare in profondità le pratiche correnti di pianificazione locale.
Il contributo principale di questo studio è un progetto integrato di territorio che si confronta con la complessità della regione e con le diverse economie attivabili, intendendo tale complessità come una delle maggiori risorse disponibili. La ricerca, pertanto, riconosce la necessità di lavorare a differenti strategie progettuali non necessariamente settoriali e frequentemente transcalari. Così ad il governo delle acque non può essere separato dalla riqualificazione del territorio agricolo o dalla rigenerazione del patrimonio residenziale e dalla gestione dei rifiuti.
Mentre dunque è in corso, sul territorio albanese, un processo di revisione dell'intero sistema di pianificazione riteniamo che la regione di Diviakë possa offrire un caso studio esemplare per discutere la nozione di sviluppo sostenibile all'interno della pianificazione locale. A questo scopo l'esito finale della ricerca consiste nella costruzione di un documento di linee guida che possano essere testate e verificate in un prossimo futuro. Questo sforzo ha come obiettivo di consolidare pratiche progettuali innovative capaci di confrontarsi con un territorio fragile e tuttavia dinamico che richiede interventi mirati e flessibili, si pone dunque in opposizione a modelli tradizionali fondati esclusivamente su una tradizionale e spesso poco efficace suddivisione degli usi del suolo (Masoud, 2017).
Da ultimo è opportune osservare che allo scopo di guidare la riorganizzazione della produzione agricola e la costruzione di un'economia del turismo rurale responsabile, la ricerca propone la creazione di una specifica infrastruttura pilota denominata *Urban lab* (che è attualmente in costruzione) il cui scopo è la predisposizione di un percorso formativo destinato alle giovani popolazioni locali. Questo laboratorio urbano con il coinvolgimento attivo della società civile e delle istituzioni avrà nei prossimi anni il compito di testare l'efficacia delle proposte avanzate dalla ricerca. La ricerca dunque si pone ad un livello intermedio tra l'ascolto dei bisogni, delle aspettative e delle domande della società e la ricostruzione di una prassi progettuale legittima e partecipata.

Attribuzioni

La redazione di questo contributo è frutto di un lavoro congiunto e paritario tra le due autrici che condividono la responsabilità tanto dei contenuti quanto della stesura finale del testo. Tutte le immagini sono tratte dai lavori del laboratorio di progettazione urbanistica tenuto dalle autrici al Politecnico di Milano nell'anno accademico 2017-18.

Riferimenti bibliografici

Brew D. (2003), " Geomorphology of the Albanian Adriatic Coast: A Study of Short-and Long-term Changes at Karavasta Lagoon and their Implications for Coastal Management" *Geography*, 88(2), pp. 88-98.

Cattor B., De Meulder B. (2010), "An Iteration between Collaborative Urbanism and Formal Cartographies. Design experiments in Southwest Flanders" in Meijsmans, N., & Beelen, K. (2010). *Designing for a Region*. Amsterdam: Sun Academia, pp. 202-213.

Ciavola P., Arthurton R.S., Brew D.S., Lewis P.M. (1995), *Coastal change in Albania: case studies at Karavasta and Patok, Technical Report WC/95/18*, British Geological Survey, Keyworth, UK.
Koto R., Bani A., Haxhialushi R., Dautaj A. (2015), *The Identification of Ecosystem Goods and Services Provided by Karavasta Lagoon*. «Albanian Journal of Agricultural Sciences», *14*(2), p. 162.
Masoud F. (2017), "Coding Flux: Redesigning the migrating coast" in *Scenario Journal 06: Migration*, Summer 2017, https://scenariojournal.com/article/coding-flux/.
Ministry of Urban Development, National Territorial Planning Agency (2016) *General National Plan : first national document on territorial planning : 2015-2030* , Tiranë, Pegi.
Munari C., Tessari U., Rossi R., Mistri M. (2010), "The ecological status of Karavasta Lagoon (Albania): Closing the stable door before the horse has bolted?" in *Marine Environmental Research*, 69(1), pp.10-17.
Viganò P. (2010), *I territori dell'urbanistica: il progetto come produttore di conoscenza*. Officina, pp.7-41.

Circolarità e nuovi paradigmi nel progetto per i territori contemporanei. Il caso olandese

Stefano Pendini
Politecnico di Milano
DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: *stefano.pendini@polimi.it*

Giuseppe Pepe
Università IUAV di Venezia
DCP- Dipartimento di Culture del Progetto
Email: *g.pepe@stud.iuav.it*

Abstract
Il contesto di crisi economica, sociale e ambientale che stiamo attraversando ha riconfigurato i modi di pensare il progetto per la città e i territori contemporanei. Partire da una prospettiva legata al miglioramento di ciò che esiste rispetto al privilegio della dimensione del nuovo, con un'attenzione al progetto come ri-ciclo, connette alla necessità di guardare il nostro spazio abitabile con un carico di responsabilità che spinge alla considerazione del nostro ambiente di vita in termini sostenibili. Il concetto di "circolarità" è recentemente migrato all'interno del dibattito sui modi di progettazione della città. Costruire processi di rigenerazione urbana attraverso il progetto fisiologico di una "città circolare" significa riconoscere e porre attenzione a complessi rapporti sistemici all'interno della nostra biosfera. L'attenzione ai caratteri performativi dello spazio urbano, entro una metafora biologica, guarda ai flussi che ne strutturano il metabolismo. L'insieme di eterogenei flussi urbani, e le reti, che ne costituiscono un supporto, costruiscono un'articolata infra-struttura che riconfigura la forma del nostro abitare contemporaneo e si pone al centro di nuove modalità di progetto. Luogo privilegiato per l'osservazione di tali dinamiche è il contesto olandese, in particolare le città di Amsterdam e Rotterdam. Il periodo di grandi cambiamenti che stiamo attraversando trova in recenti sperimentazioni nuove categorie concettuali e operative e prefigura nuovi itinerari di progetto per l'abitare.

Parole chiave: urban regeneration, sustainability, infrastructure

Il concetto di "circolarità" e di "ciclo di esistenza" si è riproposto da qualche tempo al centro della riflessione contemporanea, all'interno di diversi ambiti del sapere, come metafora in grado di proporre un principio di rigenerazione, secondo una logica che considera fasi e transizioni, maturazioni e sviluppi, riproduzioni (O'Rand, Krecker, 1990).
Nel modello di produzione e riproduzione delle economie occidentali, la nozione di circolarità è apparsa come un modo per congedarsi da una logica lineare moderna, che ha mostrato il proprio carattere di insostenibilità da un punto di vista economico, sociale e ambientale. Responsabile della transizione tra questi due approcci è stato un fascio sovradeterminato di ragioni che si è manifestato in un perdurante stato di crisi e che ha costretto a una radicale revisione dei modi di pensare le forme di sviluppo economico.
Se da un lato il sistema produttivo sembra riconsiderare i propri principi di organizzazione interna in modo più orizzontale e distribuito per un passaggio di stato legato a una riduzione del costo marginale (Rifkin, 2014), dall'altro, la crisi economica e ambientale ha messo in luce lo spreco strutturale prodotto da un sistema lineare che avvilisce, all'interno di una catena del valore, prodotti sotto-utilizzati producendo scarti e impatti negativi sull'ambiente (Ellen MacArthur Foundation, 2017).
Sullo sfondo di questi processi è la coscienza sempre più estesa di essere parte di un paesaggio artificiale, dove umano e naturale (Latour, 1991) tendono a coincidere nella sedimentazione della loro azione, all'interno di ciò che viene indicato come una nuova era geologia, l'Antropocene (Crutzen, 2002).
Di fronte alle implicazioni dell'azione umana alla scala della biosfera, emerge con sempre maggiore forza la coscienza di un carico di responsabilità da assumere, che un'estesa letteratura sociologica del "rischio" (Beck, 2000) ha da tempo messo in evidenza nel corso degli ultimi decenni, e che si sta traducendo in una spinta a sperimentare nuovi approcci nei confronti di alcune grandi problematiche globali.

Economia circolare
Da qualche tempo il concetto di "economia circolare" viene promosso dall'Unione Europea, da diversi governi nazionali e da varie organizzazioni come possibile itinerario verso uno sviluppo economico sostenibile (COM, 2014, 2015; Ellen MacArthur Foundation, 2012, 2013, 2017; Ellen MacArthur Foundation, SUN, McKinsey & Co, 2015).
È un nuovo approccio economico che, allontanandosi da una forma di produzione lineare basata sulla sequenza "estrazione-produzione-uso-scarto", propone un sistema dove i flussi di risorse possono essere chiusi entro forme di ri-ciclo che migliorano la catena di valore del prodotto (Korhonen, Honkasalo, Seppälä, 2017).
Se poniamo in relazione il concetto di economia circolare con quello di sviluppo sostenibile, inteso come lo sviluppo che incrocia le necessità presenti senza compromettere la possibilità per le future generazioni di incrociare le proprie (WCED, 1987), l'economia circolare è sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale attraverso un principio di ri-ciclo materiale e l'uso delle energie rinnovabili; una riduzione dei costi per materie prime, per l'energia e per il controllo degli impatti; declinandosi in una "economia della condivisione" che esalta un carattere democratico e partecipativo nella figura di chi "usa" in modo cooperativo e comunitario prodotti e servizi piuttosto che "consumarli".
Entro una logica circolare un prodotto è solo l'uso temporaneo di un materiale o di una componente. Il valore dei prodotti, dei materiali e delle risorse è mantenuto nell'economia il più a lungo possibile e la generazione dello scarto è minimizzato.

Città Circolari
Nonostante coprano solo il 3% della superficie terrestre, le città, che attualmente ospitano più della metà della popolazione mondiale e generano l'85% del PIL mondiale, utilizzano il 75% delle risorse naturali e producono circa il 60-80% delle emissioni di gas serra (UNEP, 2012).
Il forte impatto ambientale che le città generano attraverso le forme di produzione, la generazione di energia, le pratiche quotidiane legate alle routine di movimento e del consumo, e la tendenza a un loro rafforzamento, portano a considerare il rilevante ruolo che queste possono assumere nella costruzione di un futuro sostenibile.
Alcune città hanno cominciato a riflettere progettualmente in questa direzione verso la costruzione di "città circolari", capaci di associare i principi dell'economia circolare nell'individuazione di un itinerario sostenibile per la città e il territorio urbano contemporaneo.
Una città circolare assume i principi dell'economia circolare definendo uno spazio urbano "rigenerativo per progetto" (Ellen MacArthur Foundation, 2017) e ponendo il ri-ciclo al centro di una valorizzazione della catena del valore delle sue componenti.
Una città circolare considera un ambiente costruito progettato in modo modulare e flessibile; un sistema energetico rinnovabile, localizzato, distribuito e privo di impatti negativi nei confronti dell'ambiente; un sistema della mobilità che sia accessibile, conveniente ed efficiente; una forma di bio-economia che attui un ri-ciclo dei nutrienti; sistemi della produzione che valorizzino la creazione di "cicli di valore locale".
In relazione al tema della circolarità e dell'economia circolare, il tema del "metabolismo urbano" sembra con sempre maggiore frequenza assumere un ruolo centrale. Se la città è pensata come un organismo, attraversato da flussi, che si rigenera e vive attraverso processi metabolici, è possibile individuare i processi di flusso che la attraversano e valutarne la modifica, verso un più efficiente funzionamento e un migliore spazio abitabile.

Amsterdam
Il governo olandese è il primo governo al mondo a elaborare un programma e una strategia di implementazione che mira a realizzare una economia circolare al 100% entro il 2050.
Amsterdam sembra essere la città che meglio ha risposto a questa richiesta orientandosi a diventare una "Circular City". Sono stati in particolare prodotti due principali documenti da parte della Municipalità: "Towards the Amsterdam Circular Economy" (Gemeente Amsterdam, 2013) e "Amsterdam Circular" (Gemeente Amsterdam, Circle Economy, Fabric, TNO, 2015).
In "Towards the Amsterdam Circular Economy" vengono esaminati, alle diverse scale, una serie di flussi (cibo, fosfato, rifiuti, acqua, elettricità, energia di calore) nel loro ciclo presente e all'interno di possibili cicli futuri. È indicato come cruciale il passaggio da una forma di produzione lineare e centralizzata a forme circolari e sostenute da sorgenti locali.
"Circular Amsterdam" pone la circolarità come principio fondamentale del Piano di Sostenibilità urbano e realizza una "Analisi del Flusso Materiale" per la Regione Metropolitana di Amsterdam, che consente di individuare i possibili settori da stimolare in senso circolare, in particolare quello delle costruzioni edili e

dei flussi di residuo organico. Per questi due settori viene proposta una visione regionale e una serie di strumenti e dispositivi spaziali per migliorarne la circolarità.

Circular Buiksloterham

All'interno delle politiche urbane di Amsterdam, Buiksloterham, un quartiere industriale in dismissione sulle coste settentrionali del fiume IJ, costituisce un caso paradigmatico nella trasformazione urbana in termini circolari e insieme un prototipo nella rigenerazione degli spazi della produzione per la costruzione di un ambiente urbano dove vivere e lavorare in modo sostenibile.

Nel 2014 Buiksloterham viene proposto come un possibile quartiere innovativo verso uno sviluppo urbano "circolare", e nel 2015 differenti attori istituzionali e privati firmano un manifesto di intenti, "Circular Buiksloterham" (Metabolic, Studioninedots, Delva Landscape Architects, 2014), come esito di un processo che ha portato alla definizione di una Visione condivisa e di uno specifico Piano d'azione.

Il gruppo tecnico che si occupa dell'esplorazione progettuale, composto da Metabolic, Delva Landscape Architects e Studioninedots[1], compie innanzitutto una lettura del metabolismo urbano, attraverso un "Urban Metabolism Scan", un'analisi orientata a comprendere le condizioni al presente, attraverso l'individuazione di una serie di flussi fisici e socio-economici (energia, mobilità, acqua, mixité), e la possibile condizione al futuro, nel processo di transizione del quartiere da area industriale a spazio abitabile per nuove popolazioni e nuovi spazi del lavoro.

Nella costruzione della Visione, vengono individuate alcune principali "ambizioni". Buiksloterham dovrebbe diventare un quartiere energeticamente autosufficiente, attraverso l'uso di energie rinnovabili; totalmente "circolare", senza produzione di rifiuti materiali; in grado di recuperare completamente l'acqua piovana; rigenerato da processi di fitorimediazione capaci di bonificare i suoli industriali inquinati; attraversato da una mobilità ad emissione zero; inserito all'interno di un ambiente di vita inclusivo e in un contesto economicamente attivo, capace di attrarre nuove forme di imprenditorialità sostenibile.

Il Piano d'azione traduce le ambizioni generali nel contesto specifico di Buiksloterham attraverso l'individuazione di azioni distinte in "sistemiche", in grado di costruire l'infrastruttura per il processo di transizione a lungo termine di Buiksloterham verso un quartiere "circolare", e "tecniche", se puntuali e capaci di innescare futuri processi. Vengono individuate cinque principali categorie di azioni "sistemiche": a partire dalla identificazione del quartiere come "laboratorio vivente" e "zona sperimentale", si pone la necessità di una struttura organizzativa e di governo in grado accompagnare il processo, adeguate strutture finanziarie di sostegno, una infrastruttura digitale. Vengono individuate cinque urgenti aree oggetto di azioni "tecniche": la produzione di energia rinnovabile locale, la gestione dell'acqua, la bonifica del suolo, una mobilità sostenibile, una gestione locale dei cicli dei materiali.

A Buiksloterham, vero e proprio *living lab*, il concetto di metabolismo, inteso come l'insieme di processi biochimici propri di un organismo vivente (conversione di cibo in energia, processi chimici legati alle attività quotidiane, eliminazione dei residui) viene riferito allo spazio urbano e costituisce la piattaforma di confronto attorno a cui motivare la costruzione di un processo che mira alla definizione di un quartiere circolare, sostenibile da un punto di vista economico, sociale e ambientale.

Rotterdam

Nel 2016 la municipalità di Rotterdam pubblica il documento "Roadmap, Circular Economy Rotterdam" (Gemeente Rotterdam, 2016) con l'obiettivo di ispirare e accelerare l'adozione dei principi dell'economia circolare nel contesto urbano e regionale. Il documento distingue tra obiettivi a lungo termine e opportunità a breve termine, su di un orizzonte temporale che guarda al 2030, e individua quattro principali ambiti di intervento: *Food*, *Medical*, *Cleantech/Maritime* e *Urban development/Construction*.

In linea con le ambizioni delineate nel precedente documento, nel 2017 la municipalità commissiona alla società Metabolic[2] la produzione di una *roadmap* che possa condurre la città, nell'ambito di una più ampia transizione verso un'economia circolare, nella direzione di un futuro *zero waste* e che, allo stesso tempo, sia in grado di favorire l'economia locale: "Circulair Rotterdam, Kansen voor nieuwe banen in een afvalvrije economie" (Rotterdam circolare, opportunità per nuovi posti di lavoro in un'economia senza sprechi).

Il progetto, attualmente in corso, è diviso in tre fasi: una mappatura dello stato dell'arte delle iniziative di economia circolare presenti in città e l'identificazione di possibili strategie per favorirne una maggiore

[1] Metabolic è una società di consulenza con base ad Amsterdam specializzata nel campo della sostenibilità ambientale; Delva Landscape Architects è uno studio di architettura del paesaggio di Amsterdam; Studioninedots è uno studio di architettura con base ad Amsterdam.

[2] Alla *roadmap* stanno anche contribuendo: Circle Economy, società di consulenza di Amsterdam; BlueCity, incubatore di impresa situato a Rotterdam; Spring Associates, società di consulenza con base ad Amsterdam.

implementazione; una serie di workshop per presentare tali strategie agli attori locali con i quali definire dieci interventi chiave; un'analisi costi-benefici degli interventi selezionati per valutare gli investimenti richiesti, gli eventuali adeguamenti delle politiche municipali esistenti e le necessarie collaborazioni da costruire per l'implementazione degli interventi. Il documento finale illustrerà le azioni da intraprendere e conterrà una serie di raccomandazioni per gli attori coinvolti. La *roadmap* individua quattro settori di analisi e intervento: *Agrifood and green energy sector*, *Construction sector*, *Consumer goods sector*, *Healthcare sector*.

Urban metabolism, sustainable development of Rotterdam

Il caso di Rotterdam mostra molti spunti di interesse relativamente al tema dell'*urban metabolism*. La direzione intrapresa dalla città ha origine nelle ricerche condotte nell'ambito della IABR (International Architecture Biennale Rotterdam) del 2014, dal titolo "Urban by Nature", nel corso della quale l'*Urban Metabolism* costruisce una specifica sezione tematica e un Atelier di esplorazione progettuale (Project Atelier Rotterdam) attraverso cui viene indagato il territorio della regione urbana di Rotterdam e la specifica area valliva del fiume Reno[3].

L'Atelier costruisce una piattaforma di ricerca che, attraverso l'attività di esplorazione progettuale come forma di indagine conoscitiva, mira a individuare i processi metabolici della città attraverso il riconoscimento di alcuni principali flussi vitali di sostanze e a valutarne le conseguenze sullo spazio abitabile, in vista di una loro ri-progettazione strategica orientata alla sostenibilità economica, sociale e ambientale (*Designing with flows*).

All'interno di questa ricerca, l'ambiente urbano viene concettualizzato come un "ecosistema", e avvicinato al funzionamento di un corpo organico, in grado di funzionare attraverso una serie di differenti sistemi di reti attraversati da flussi.

Vengono individuati nove principali flussi di sostanze fisiche e immateriali: beni, persone, rifiuti, flora e fauna, energia, cibo, acqua, aria, sabbia e argilla. Di ognuno viene individuato lo spreco prodotto e la possibilità di ri-ciclo. Lo scopo della ricerca è non solo quello di migliorare l'efficienza di ogni singolo flusso, ma di produrre strategie che ne consentano, entro la catena produzione-consumo, un'interazione sinergica, in vista del funzionamento della città e del benessere dei suoi abitanti. Vengono individuate quattro principali strategie:

La prima strategia mira a "recuperare risorse", estraendo e ottenendo materie prime dai flussi dello scarto e del cibo. Rotterdam viene pensata come una vera e propria "cava urbana" e un mercato di materiali riusabili.

La seconda strategia ("creare biotopi") mira a una riconsiderazione del ciclo dei flussi dell'acqua, della flora e della fauna, della sabbia e dell'argilla con lo scopo di creare nuovi biotopi e reti di naturalità diffusa.

La terza strategia mira a "canalizzare i flussi di energia di scarto" provenienti dai processi industriali.

La quarta strategia mira a favorire processi di "re-industrializzazione" legati a nuove forme produttive, attraverso una ri-articolazione dei flussi dei prodotti, del movimento della popolazione urbana e della qualità dell'aria.

La sovrapposizione delle quattro strategie costruisce una nuova immagine della regione urbana di Rotterdam che orienta verso un futuro di sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Verso una nuova infra-struttura per l'abitabilità della città contemporanea

Nel corso della loro storia recente, le città hanno affrontato differenti momenti di crisi strutturale e di transizione all'interno delle quali sono stati ripensati i modi di funzionamento, si è riconfigurata l'infra-struttura in grado di garantire un supporto alle nuove forme della produzione e alle pratiche quotidiane, se ne è ridefinita l'immagine.

La città contemporanea nei Paesi occidentali sta attraversando una fase di mutamento della propria struttura sociale ed economica. Le esperienze indagate in Olanda individuano una possibile risposta alla necessità di incrociare, da un lato, i caratteri di una società e un'economia in mutamento e, dall'altro, l'urgenza di dare concretamente una soluzione progettuale ai temi legati alla sostenibilità ambientale e sociale. La forma che daremo all'infra-struttura e al funzionamento dello spazio costruirà la geografia abitabile della città del futuro.

Emergono tuttavia due questioni rilevanti, che portano a riflettere da un lato sui modi in cui, a partire dalla prospettiva espressa, muta il modo di descrivere e progettare la città e il territorio contemporaneo,

[3] Il gruppo di lavoro del "Project Atelier Rotterdam" è costituito da Fabric, studio di architettura di Amsterdam; Field Operations, studio di architettura del paesaggio con base a New York; PBL, istituto nazionale olandese per l'analisi delle strategie politiche nel campo dell'ambiente e della pianificazione spaziale.

dall'altro attorno alle conseguenze che il progetto di una nuova infra-strutturazione può produrre nelle geografie di potere all'interno del nostro ambiente urbano.
Se lo spazio urbano, alla luce della necessità di dare risposta a questioni di sostenibilità, può essere interpretato in termini "organici" (come un organismo biochimico o un ecosistema definito dall'interazione di organismi), muta il modo di concettualizzare, descrivere e progettare la città.
Il territorio urbano può essere indagato tramite il proprio metabolismo, mediante la lettura dei flussi materiali e immateriali che lo attraversano, e può essere ripensato progettualmente nella riconsiderazione di un principio di eco-efficienza, relativamente a ogni flusso, e attraverso strategie e azioni che costruiscano relazioni sinergiche tra differenti flussi.
La capacità di riconoscere e manipolare i flussi materiali e sociali che attraversano la città ha tuttavia rilevanti ricadute sullo spazio, nella traduzione fisica al suolo. Se l'infra-struttura urbana costituisce l'espressione fisica dei flussi, il suo progetto diviene cruciale. Ciò che deve essere ripensato è un insieme di materiali, luoghi, paesaggi e pratiche delle popolazioni urbane legati alla infra-strutturazione del territorio urbano, che di questo complesso sistema di supporto fanno parte. Ripensare alla rete, ma anche al paesaggio delle acque, alla loro ri-articolazione; al sistema dell'energia, alla possibilità di individuarne nuove forme rinnovabili e ai paesaggi che è in grado di produrre; alla rete della infrastruttura della mobilità e agli spazi che ne fanno parte; al sistema degli spazi aperti naturali, ai materiali urbani e ai paesaggi che lo costituiscono: questo complesso insieme di spazi e paesaggi legati alla rete dei flussi ha necessità di essere messo a sistema per la costruzione di un nuovo supporto infra-strutturale urbano per una nuova forma di città.
Occorre tuttavia sottolineare che il modo in cui questa infra-struttura verrà articolata non è indifferente rispetto al grado di democratizzazione d'uso del territorio. Il processo di costruzione dell'infra-struttura urbana definirà la geografia dei luoghi e dei soggetti che assumeranno una posizione di partecipazione o di controllo, ne saranno marginalizzati o esclusi.
L'approccio politico di una parte dell'ecologia ci suggerisce come il territorio urbano sia attraversato da flussi e reti socio-ambientali che configurano uno spazio segnato da geografie irregolari di potere. Se la città può essere pensata in termini metaforici come un "ecosistema" e nei termini di flussi di materiali ed energia, una lettura che evidenzi questioni legate alle geografie di potere che questi flussi producono porta a riflettere su questioni di giustizia spaziale e sul carico di responsabilità relativo alla sua modalità di costruzione.

Attribuzioni
La redazione del testo è da attribuire a Stefano Pendini; la redazione della parte 'Amsterdam' e 'Rotterdam' è da attribuire a Giuseppe Pepe.

Riferimenti bibliografici

Beck U. (2000), *La società del rischio. Verso una seconda modernità,* Carocci editore, Roma.
Brugmans G., Strien J. (a cura di, 2014), *IABR 2014. Urban by nature*, IABR, Rotterdam.
COM European Commission (2014), *Towards a circular economy: a zero waste programme for Europe. Communication from the Commission to the European Parliament. the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*, Brussels.
COM European Commission (2015), *Closing the loop, an EU action Plan for the circular economy. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*, Brussels.
Crutzen, P.J. (2002), "Geology of mankind", in *Nature* n. 415, pp. 23.
Ellen MacArthur Foundation EMAF (2012), *Towards the circular economy, report vol. 1*, EMAF, London.
Ellen MacArthur Foundation EMAF (2013), *Towards the circular economy*, EMAF, London.
Ellen MacArthur Foundation EMAF (2017), *Cities in the circular economy: an initial exploration*, EMAF, London.
Ellen MacArthur Foundation EMAF, SUN, McKinsey & Co (2015), *Growth within: a circular economy vision for a competitive Europe*, EMAF, London.
Gemeente Amsterdam (2013), *Towards the Amsterdam circular economy*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
Gemeente Amsterdam, Circle Economy, Fabric, TNO (2015), *Circular Amsterdam. A vision and action agenda for the city and metropolitan area*, Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
Gemeente Rotterdam (2016), *Roadmap, Circular Economy Rotterdam*, Gemeente Rotterdam, Rotterdam.
Gemeente Rotterdam, IABR, Fabric, JCFO, TNO (2014), *Urban metabolism. Sustainable development of Rotterdam.*

Korhonen J., Honkasalo A., Seppälä J. (2017), "Circular economy: the Concept and its limitations, ecologic economics", in *Ecological Economics*, vol. 143, pp. 37-46.

Latour B. (1991), *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*, Éditions La Découverte, Paris.

Metabolic, Delva Landscape Architects, Studioninedots, Frank Alsema, Peter Dortwegt, Saskia Muller (2014), *Transitioning Amsterdam to a circular city, Circular Buiksloterham, vision & ambition*, De Alliantie, Waternet, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, OGA, Amsterdam.

O'Rand A. M., Krecker M. L. (1990), "Concepts of the life cycle: their history, meanings, and uses in the social sciences", in *Annual Review of Sociology*, vol. 16, pp. 241-262.

Rifkin J. (2014), *The zero marginal cost society*, St. Martin's Press, New York.

UNEP United Nations Environment Progamme (2012), *Resource efficiency as key issue in the new urban agenda.*

WCED World Commission on Environment and Development, World Council on Environment and Development (1987), *Our Common Future*, Oxford University Press, New York.

Venezia tra salvaguardia del patrimonio e monocoltura turistica

Giacomo-Maria Salerno
Sapienza Università di Roma
DICEA - Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale
Email: *giasalerno@gmail.com*

Abstract
Il paper intende analizzare e discutere alcuni esiti dei processi di valorizzazione del patrimonio storico-artistico che, nel contesto della crescita senza precedenti dell'economia turistica - sempre più elemento trainante dell'economia delle città - rischia di mettere in secondo piano tanto le necessità conservative e di tutela dell'*heritage* stesso quanto le condizioni di vivibilità e sostenibilità sociale dell'organismo urbano. L'industria turistica, infatti, se da un lato si pone come alternativa economica per territori investiti da rilevanti processi di de-industrializzazione, si profila sempre più come un dispositivo economico e sociale in grado di ricodificare profondamente i luoghi su cui si installa, plasmandone non solo l'immagine, ma le stesse coordinate socio-spaziali. Nel quadro di un'interpretazione complessiva dell'economia turistica come dispositivo *estrattivo*, vale a dire come un dispositivo in grado di catturare e privatizzare il valore sedimentato in uno stock di risorse comuni, si tenterà di mostrare come la sua continua espansione, a cui le politiche di valorizzazione del patrimonio sono sempre più indissolubilmente collegate, rischi di generare rilevanti effetti di mercificazione del tessuto urbano, che possono tradursi in alcuni casi in processi di espulsione della popolazione e di trasformazione delle città in veri e propri parchi tematici al servizio della monocoltura turistica.

Parole chiave: tourism, heritage, historic centers

Venezia tra salvaguardia del patrimonio e monocoltura turistica

"Salvare Venezia": dalla metà dell'ultimo secolo almeno, è questo il leitmotiv di innumerevoli articoli, saggi, convegni, pubblicazioni, comitati e appelli che riguardano le sorti della città lagunare. Spesso però questi fiumi di parole si sono concentrati sulla salvezza delle pietre della città (dalle acque alte, dall'erosione, dall'abbandono etc.) senza prestare troppa attenzione alla sua componente più fragile: gli abitanti. Come cantava Alberto D'Amico in riferimento all'alluvione del '66[1], le élites internazionali e locali, pensando Venezia più come una sorta di museo a cielo aperto di cui salvaguardare le ricchezze patrimoniali, piuttosto che come una città, hanno infatti avuto un modo tutto particolare di intendere questo tema: "San Marco e i palassi i vol salvar / però i venesiani pol anca spetàr"[2]. Questo contributo vorrebbe al contrario partire da un presupposto differente, ed affermare che la musealizzazione dell'urbano non è affatto garanzia della sua salvezza, ma rischia anzi di diventare vettore di una più profonda e pervicace distruzione, una distruzione che non investe tanto la forma materiale della città quanto quel "modo di essere in relazione"(Tafuri 1985, p. 23) degli esseri umani al suo interno che ne è la vera sostanza. Di contro a chi sostiene che "la città-museo e il territorio-parco sono il solo autentico 'modello di sviluppo' veramente alternativo" (Cervellati 1991, p. 101), vorremmo piuttosto suggerire, sulla scorta dell'intuizione di Giorgio Agamben, che il paradigma museale indichi fondamentalmente un'indisponibilità all'uso che è l'esatto opposto di qualcosa che possa essere definito come città: "Museo non designa qui un luogo o uno spazio fisico determinato, ma la dimensione separata in cui si trasferisce ciò che un tempo era sentito come vero e decisivo, ora non più. Il Museo può coincidere, in questo senso, con un'intera città (Evora, Venezia, dichiarate per questo patrimonio dell'umanità) (…). Ma, più in generale, tutto oggi può diventare Museo, perché questo termine nomina semplicemente l'esposizione di una impossibilità di usare, di abitare, di fare esperienza" (Agamben 2005, pp. 96-97).
Il tema, dunque, è quello di non commettere l'errore di "ridurre la nostra idea di città (per usare una formula) alla «città di pietra», dimenticandoci della «città vivente»" (Ortalli 2007, p. 4). Da questo punto di vista "proporre il bene culturale non più come patrimonio intangibile e collettivo ma come «miniera» da sfruttare è stato il primo passo verso quella deriva aziendalistica che oggi rischia di avvolgere e sconvolgere tutto il nostro *cultural heritage*" (ivi, p. 5), e, con esso, la vita della città tutta.

---

[1] Evento a seguito del quale nacque anche la società benefica *Venice Committee of the International Fund for Monuments*, ora semplicemente *Save Venice*.

[2] "San Marco e i palazzi vogliono salvare / però i veneziani possono anche aspettare".

Se questo può dirsi vero per tutte le città e i centri storici, è maggiormente vero per Venezia, città storica nel suo complesso, in cui paradossalmente uno dei problemi può essere costituito dal fatto che in essa vi sia "troppa arte – trabocca, è satura di arte. La gran parte di essa è chiusa in musei, chiese e gallerie. Questo tuttavia non sembra essere il problema principale in termini di impatto sociale. Il problema riguarda piuttosto l'arte come atmosfera: per molti visitatori il tessuto stesso della città è un'opera d'arte globale ed essi desiderano vivere l'esperienza del romanticismo di Venezia, cosa che ha inevitabilmente un forte impatto sulla vita quotidiana del luogo " (Davis e Marvin 2007 p. 15).

Nel caso di Venezia, appare estremamente evidente - anche solo confrontando i dati delle presenze turistiche con quelli delle visite ai musei - come sia il complesso dell'atmosfera cittadina a costituire il principale attrattore turistico, e al contempo, paradossalmente, la principale minaccia per la sua tanto decantata salvezza. Come ha scritto David Harvey, infatti, "la particolare atmosfera e l'appeal di una determinata città sono sempre effetto del lavoro collettivo dei suoi abitanti, ma è il mercato del turismo a sfruttare quel bene collettivo per estrarre rendite monopolistiche" (Harvey 2013, p. 97), mettendo in pericolo la sussistenza di ciò su cui quella stessa atmosfera si basa: l'esistenza di una comunità vivente all'interno della "città di pietra". E questo perché l'industria turistica, come vedremo, attraverso "l'estrazione di risorse economiche, sociali e culturali minaccia di espulsione milioni di abitanti di città, colpevoli solamente di essere nati in luoghi reputati convenzionalmente 'belli', 'autentici' o 'unici'" (Semi 2017). In questa prospettiva salvare Venezia non vorrà dunque dire semplicemente salvaguardare i suoi monumenti, né insistere sull'autenticità di atmosfere "tipicamente veneziane" buone solo a riprodurre la città nella forma del cliché ad uso turistico. Attraverso questi processi, "è vero, la città persiste, ma solo con tratti museificati e spettacolari", per effetto dei quali "il centro urbano non diviene esclusivamente un luogo del consumo, ma prende esso stesso un valore di consumo" (Lefebvre 1989). Al contrario, per salvare l'urbano che ancora resiste tra le pietre della città museificata, occorrerebbe riaccedere a quella consapevolezza che già testimoniava Cederna, quando affermava che un centro antico, come "un vecchio rione, si salva o si risana solo se si dà modo alla gente di poterci continuare a vivere ed abitare più umanamente" (Cederna 1956, p.5). Perché dunque si possa abitare, a Venezia come altrove, occorre che la città, così carica di valori monumentali e patrimoniali, possa per questi "elaborare una *poetica del riuso* che non si limiti alla monocoltura del turismo di massa" (Settis 2014, pp. 53 e 59).

Non è però in questa direzione che si sono mossi gli amministratori nel recente passato. Di fronte al declino dell'avventura fordista novecentesca, di cui Marghera ha rappresentato un caso emblematico, gli sforzi imprenditoriali e le politiche locali sono stati piuttosto tesi a favorire lo sfruttamento turistico del corpo urbano e del suo patrimonio a partire dalla pubblicizzazione e mercificazione dell'immagine della città. È certo vero che Venezia, storicamente, meno ha avuto merci solide da vendere sulle sue rotte mercantili e più ha investito sui propri simboli (Semi 1996), ma la città ha forse sottovalutato le pesanti conseguenze dell'affidarsi ad un fantasma tanto potente quanto quello costituito dalla sua stessa immagine. Quando infatti, riguardando il documentario "La città", diretto da Guido Vianello nel 1974, vediamo i cartelli esposti nei cortei dai lavoratori di Porto Marghera recitare lo slogan "No Venezia città museo", ci troviamo non solo di fronte al canto del cigno della Venezia operaia, che sul lavoro industriale aveva provato a rifondare un'economia ed una possibilità di sostentamento della città, ma anche di fronte all'avvento di una nuova industria pesante, che farà del corpo stesso della città materia prima da sfruttare nel contesto dell'economia dello spettacolo (Debord 1968).

Se è almeno dal dopoguerra che le presenze turistiche non hanno smesso di crescere, e se i primi fenomeni di "tourist gentrification" (Gotham 2005, Cócola Gant 2015) che hanno contribuito all'esodo della popolazione indigena sono visibili già a partire dagli anni '70 (in coincidenza quindi con la Legge Speciale per Venezia e con le prime avvisaglie di crisi del sistema fordista), è però a partire dagli anni '90 del secolo scorso che la curva di crescita della specializzazione turistica inizia a subire un'impennata (Barbiani e Zanon 2004). Sono questi gli anni in cui una parte consistente dell'*intellighenzia* cittadina elabora un programma dall'indicativo titolo *Privatizzare Venezia*, in cui si auspica l'avvento della figura del "progettista imprenditore" come "metafora di una capacità di fare impresa progettando luoghi, perché non vi è dubbio che l'interesse, il profitto, nell'intervenire a Venezia sta nel prendere i suoi spazi vuoti, abbandonati e riempirli di funzioni" (Bonomi 1995). Questa strategia di privatizzazione, che si articola in alienazioni e allentamenti del quadro normativo, favorirà di fatto l'industria turistica e quella della cultura, che in un contesto come quello veneziano è indissolubilmente legata alla prima (Somma 2014). In sintonia con le valutazioni espresse dal sindaco dell'epoca Massimo Cacciari, la cui amministrazione riteneva il turismo "una risorsa straordinaria e strategica [perchè] il turismo è industria, fa valore aggiunto esattamente come costruire au-

tomobili, produrre la chimica, dove si prendono le materie prime e le si trasforma" (Cacciari 2011, p. 51), il Comune adotta dunque nel 1997 la Variante al Piano Regolatore per la Città Antica, che "permette il cambio delle destinazioni d'uso degli immobili e, pur con prescrizioni che riguardano dimensioni e dotazioni, autorizza la trasformazione degli stessi in esercizi ricettivi. L'effetto in Centro Storico si può così sintetizzare. In poco più di tre anni la ricettività aumenta del 30% e supera, ad ottobre 2003, i 16.650 posti letto" (Barbiani e Zanon 2004, p. 9). Come scritto nero su bianco dal COSES, insomma, "nel periodo 2000-2007 il comparto ricettivo della città antica ha descritto un notevole trend di crescita, triplicando il numero di esercizi ed immettendo circa 10.000 posti letto in più sul mercato: tale andamento ha nell'extra-alberghiero il principale motore, capace negli otto anni di moltiplicare di dieci volte il numero delle strutture ricettive" (COSES 2009).

Se dunque già sul finire degli anni '90, "attraverso nuove edificazioni, ristrutturazioni integrali, trasformazioni d'uso, o anche con interventi di minori dimensioni, è stato immesso sul mercato un numero rilevante di immobili destinati alla ricettività turistica" (Barbiani e Zanon 2004, p. 3), la recente affermazione di portali di sharing economy come AirBnb, combinata con il fatto che "l'apertura di attività ricettive come affittacamere, bed&breakfast e locazione turistica è svincolata dalla concessione del cambio di destinazione d'uso dell'unità immobiliare da parte dell'Amministrazione Comunale" (COSES 2009) ha portato ad un vero e proprio boom del l'offerta ricettiva, specialmente extra-alberghiera. I dati ufficiali più recenti sono quelli estrapolabili dall'Annuario del Turismo 2015 prodotto dal Comune di Venezia, che indica la cifra di 50.513 posti letto disponibili nell'intero territorio comunale, la cui grande maggioranza (32.896) si localizza nella città storica; rispetto al numero totale dei posti letto, 30.015 sono quelli offerti dalle strutture alberghiere e 20.498 quelli inseriti in strutture extra-alberghiere (cifra comprensiva di Bed & Breakfast e appartamenti in locazione turistica); se confrontati con i dati di appena quindici anni prima, appare immediatamente visibile l'estrema crescita di quest'ultimo settore, che contava nel 2000 solo 81 appartamenti registrati e 86 Bed & Breakfast; nel 2010 la cifra sale a 1.438 appartamenti e 444 B&B[3], per arrivare alla soglia attuale di 3.342 strutture ricettive extra-alberghiere complessive, delle quali 2.889 in città storica (Miraglia 2015). Considerando la propensione al sommerso del settore, favorita dai nuovi portali di prenotazione, è inoltre da considerare che i dati ufficiali possono essere stimati al ribasso, come si evince facilmente anche solo dal confronto con l'iniziativa di monitoraggio dal basso prodotta dal progetto Inside Airbnb e dall'associazione Reset[4].

Significativamente, il fenomeno della si sta estendendo anche oltre la città storica, per raggiungere le aree di Mestre e Marghera in via di "riqualificazione". È notizia recente, ad esempio, che "in due anni, gli appartamenti a uso turistico offerti sulla piattaforma Airbnb non sono solo cresciuti a Venezia (passando dai 2.672 del 2015 ai quasi 4 mila di oggi), sono più che raddoppiati nelle isole (da 147 a 391) e addirittura moltiplicati per dieci volte a Mestre e Marghera, dove erano solo 309 due anni fa e oggi sono oltre 3 mila" (De Rossi 2017). Pressoché saturato il tessuto della città storica, l'industria turistica si propaga quindi in direzione della terraferma, tanto attraverso la messa in disponibilità del patrimonio edilizio residenziale favorita dalle nuove piattaforme di intermediazione, quanto con la tradizionale costruzione di nuovi ostelli ed alberghi, come quelle recentemente effettuate nella zona di Ca' Marcello e di via Torino dalla compagnia austriaca A&O e dal fondo d'investimento internazionale MTK (composto da capitali austriaci, tedeschi, israeliani e cinesi). È stimato che il complesso di questi ed altri interventi analoghi arriveranno a offrire, nella zona attorno alla stazione di Mestre, oltre 15.000 posti letto (Bertasi 2018), con il plauso dell'attuale amministrazione comunale, che con l'assessore al turismo, Paola Mar, fa sapere che così anche "Mestre è diventata una città turistica (…) e questi investimenti sono un'occasione per darle dignità di città" (Somma 2017).

Ritornando alla città insulare, appare infine evidente come l'involuzione del tessuto cittadino nella direzione della monocoltura turistica porti con sé evidenti problematiche che ne stanno trasfigurando il paesaggio sociale. Tra esplosione dell'offerta ricettiva e crescita delle seconde case, Venezia è diventata "tra le città italiane con il più alto valore immobiliare, circa 3.100/mq" (Gheno 2016, p. 28), con una significativa variazione dei valori all'interno di un comune che, tenendo insieme città d'acqua e terraferma, registra una

[3] Questi dati, estrapolati dal rapporto dell'Agenzia di Promozione Turistica (APT) del 2010, possono essere consultati dal sito dell'associazione ItaliaNostra: http://www.italianostravenezia.org/statistiche-su-venezia/alberghi-e-strutture-extra-alberghiere-nel-corso-degli-anni/

[4] http://insideairbnb.com/venice/ e http://resetvenezia.it/2015/08/23/affitti-turistici-a-venezia-una-economia-da-far-emergere-e-regolamentare/

forchetta che va "dai 1.600 /mq in zona Marghera, ai 5.200/ mq della Giudecca" (ibidem). Oltre a questi dati, è anche la proliferazione di esercizi commerciali tourist-oriented a scapito della rete del commercio di vicinato (processo incentivato dalle liberalizzazioni della legge Bersani del 2006) che contribuisce a produrre quel senso di "loss of place" (Davidson e Lees 2005 e 2010) attraverso cui aumenta quella "displacement pressure" (Marcuse 1985, Slater 2009) attraverso cui si realizzano i processi di "tourist gentrification". Dal punto di vista degli esercizi commerciali, una recente ricerca dello Iuav sul sestiere di Cannaregio ha infatti dimostrato come "molti dei negozi presenti, che si orientavano verso la popolazione residente e che non hanno potuto (o saputo) aggiornarsi per offrire un servizio turistico, hanno chiuso o si sono spostati. Efficaci confronti eseguiti su riprese fotografiche dei fronti commerciali lungo l'asse di Strada Nuova (nel 1988 e nel 2015) confermano la sostituzione delle attività commerciali per residenti, a favore di quelle per turisti" (Gheno 2016, p. 28), sottraendo progressivamente alla comunità insediata l'esperienza della relazione col suo ambiente di vita.

Dal punto di vista dei numeri assoluti, pur nell'assenza di una concordanza esatta sulle cifre dovuta alla difficoltà di contare con precisione i turisti escursionisti, si calcola che siano ormai tra i 22 milioni (Van der Borg 2011) e i 30 milioni (Lanapoppi 2015) i turisti che ormai si riversano ogni anno nella città, portando in molti giorni dell'anno a far sì che il rapporto tra visitatori e residenti sia di 1 a 1, se non superiore. Lo scenario quotidiano della città lagunare va insomma ben oltre le valutazioni sulla capacità di carico elaborate nel 1988 da Costa e Van der Borg, che indicavano come limite massimo per Venezia 7,5 milioni di presenze l'anno (una media di 20.750 al giorno) suddivisi tra 4,7 milioni di pernottanti e 2,8 milioni di escursionisti (Costa e Van der Borg 1988). Questa situazione può essere definita di "iperturismo": "from the socio-demographic point of view, there is hypertourism every time that the city users or vacationer visitors exceed the number of residents and therefore the city is defined as a place with a basic tourist vocation, or the artificial site attracts permanently such a number of visitors that it becomes a non-resident city similar to a theme park" (Costa e Martinotti 2003, p. 61). La definizione socio-demografica di città iperturistica riecheggia quella data, con una formulazione meno precisa ma più elastica, da Marco D'Eramo, che sostiene come la soglia che "separa una città turistica da una città che vive *anche* di turismo" sia quella che segna lo spartiacque tra una situazione in cui "i turisti usufruiscono di servizi e prestazioni pensati per i residenti", ed una in cui "i residenti sono costretti a usufruire dei servizi pensati per i turisti" (D'Eramo 2017, p. 72): da questo punto di vista, la situazione di Venezia parrebbe pericolosamente oscillare sul ciglio della "transizione di fase" (ibidem), che segna la trasformazione dell'organismo urbano in spazio compiutamente iperturistico.

La definizione di questa soglia, difficilmente individuabile da un punto di vista oggettivo, dipenderebbe dunque innanzitutto dalla percezione del singolo osservatore, tanto che alcuni potrebbero dire che essa sia stata ampiamente superata, e che la città, cristallizzata nella sua forma ma profondamente trasformata nell'uso e nella composizione della folla che ne attraversa le calli, "non appartiene più da tempo ai veneziani, ridotta com'è a spazio turistico, simulacro di una spazio abitabile che non esiste più" (De Rita 1993). Se attraverso questa citazione si può ravvisare una sorta di sconsolata ratificazione dell'irrimediabilità di quel processo di "loss of place" descritto in precedenza, occorre però sottolineare che non è così scontato affermare che ormai la città, come si suol dire, "viva di turismo" nella sua interezza: come hanno potuto testimoniare diversi studi (Costa e Van der Borg 1988, De Rita 1993), quello che ci viene restituito è piuttosto il paesaggio di una città divisa, sul cui corpo diversi gruppi, portatori di interessi divergenti, si contendono l'uso dello spazio urbano. In uno studio redatto da Bernadette Quinn nel 2007, viene ad esempio registrato come il 62% dei residenti veneziani intervistati riveli di non avere altra relazione con i turisti se non quella di incontrarli per strada, e di non intrattenere con questi nessun tipo di relazione economica. Questo fa concludere all'autrice che "surprisingly, only a relatively small number of those employed in Venice earn their living from tourism" (Quinn 2007, p. 7), delineando così il quadro di "una città spaccata tra chi *vive di* turismo e chi vede dal *turismo erosi i suoi spazi vitali*" (De Rita 1993, p. 29). Se certamente si potrebbe osservare che lo studio di Quinn non considera ampie porzioni di quello che può essere definito come l'indotto del settore turistico, è pur tuttavia vero - al contempo - che alcune delle attività di margine (servizi, manutenzione, etc.) non risentirebbero obbligatoriamente dell'essere indirizzate ad una popolazione residente piuttosto che ad una fluttuante.

La difficoltà di calcolare con precisione i numeri dell'indotto dell'industria turistica è d'altronde segnalato anche da D'Eramo, quando nota che "al fatturato diretto bisogna aggiungere tutto l'a-monte e l'a-valle del turismo. Oltre all'industria alberghiera e la quasi totalità di quella della ristorazione, bisogna contare il fatturato dei trasporti turistici" (D'Eramo 2017, p. 10); da questi, oltre ai biglietti staccatati, bisognerebbe poi

prendere in considerazione anche l'industria che li produce. Ad esempio, "l'industria aeronautica è concettualmente indipendente dal turismo, ma andrebbe valutato quanti aerei in meno volerebbero se non ci fosse il turismo. Sarebbe interessante tracciare la matrice di Leontief per il turismo" (ivi, p. 11). Da questo punto di vista, è dunque difficile poter pensare a quanto sia dipendente o indipendente dall'economia turistica, poiché questa potrebbe piuttosto essere accostata, come è già d'uso negli studi sul turismo (Simonicca 1997), a una sorta di "fatto sociale totale" (Mauss 2002), ossia ad un elemento specifico di una società data che è però in relazione con tutti gli altri. Nella difficoltà di immaginare che forma assumerebbero l'economia e la società in un'ipotetica assenza del fenomeno del turismo, è comunque possibile osservare come questo si esprima, sul territorio urbano di Venezia, nel "primato di una monocoltura che si autoalimenta non sottoposta al rischio di una fluttuazione della domanda (…) e che avanzando espelle popolazione e libera spazi funzionali all'uso turistico" (De Rita 1993, p. 29). Da questo punto di vista può quindi valere come testimonianza diretta quanto affermato dal compositore Luigi Nono, per il quale "there's an external Venice, a city of tourists and intellectuals, the Venice of Thomas Mann and Visconti, Venice by night, . . . the Grand Canal, etc.—a place designed for consumption. There's another city that doesn't live off of tourism. . . . a way of life largely camouflaged from cultural Venice. There are powerful economic forces maintaining Venice as a historic center and cultural museum, and this is the real death of Venice" (Scappettone 2014, p.9).

Questi forti interessi privati, concentrati in poche mani, sono particolarmente evidenti in rapporto a quel particolare settore dell'industria turistica rappresentato dal crocerismo, contro cui si mobilita da anni un comitato locale le cui attività hanno avuto un grande riscontro mediatico - anche internazionale (Vianello 2013). Presentate dai loro propugnatori "come una opportunità, pressoché priva di costi, per accrescere il reddito della città" (Tattara 2013, p. 32), le cosiddette Grandi Navi comporterebbero in realtà dei costi sociali e ambientali (inquinamento dell'aria, del mare ed elettromagnetico, alterazione dell'equilibrio morfologico della Laguna ed indebolimento delle fondamenta, produzione di rifiuti, aumento della pressione antropica) che non ne bilancerebbero i benefici in termini occupazionali (Tattara 2013, Tattara e Fabbri 2014, Testa 2011). La struttura economica del business delle crociere sarebbe infatti caratterizzata da un originario difetto "distributivo", vale a dire da un sistema che accentra i profitti mentre socializza le perdite, e che ancora una volta manifesta così la sua natura fondamentalmente estrattiva di prelievo di valore a partire da un bene comune: "i costi sono in gran parte a carico di coloro che non traggono beneficio diretto dalle attività turistiche che provengono dalle crociere, come la maggior parte dei residenti nella città storica, che sopportano un costo per anno di circa 6.000€ pro capite", mentre "i ricavi si suddividono tra i titolari delle agenzie di servizi, coloro che operano per il turismo, che sono individui ma anche società che non hanno sede in città, le compagnie armatrici e i fornitori delle navi" (Tattara 2013, p. 36).

Considerato infine il diretto coinvolgimento delle compagnie croceristiche nella gestione dello scalo veneziano, realizzato grazie alla privatizzazione di VTP (Venice Port Terminal) e alla sua scalata da parte del cartello degli armatori, riunito nella società Venezia Investimenti (in cui figurano l'italiana Costa, i turchi di Global Liman Isletmeleri, le statunitensi Msc e Royal Caribbean)[5], può dirsi completato il quadro della cooperazione tra l'attore pubblico e quello privato nell'impresa di sfruttamento della città a fini turistici: questa connivenza, di cui il caso della Grandi Navi non è che una delle più evidenti manifestazioni (si pensi ad esempio anche al ruolo delle istituzioni nell'alienazione del patrimonio pubblico a fini di valorizzazione, o alla liberalità con cui vengono elargite le concessioni ed i cambi di destinazione d'uso) può dunque essere espressa efficacemente con queste parole di Lefebvre, che già nel *Diritto alla città* notava come "lo Stato e l'impresa si sforzano di assorbire la città, di sopprimerla in quanto tale", e che "forze molto potenti (…) saccheggiano l'*urbano* in formazione, il cui germe, a suo modo assai potente, può nascere negli interstizi che ancora esistono tra forze quali lo Stato e l'impresa" (Lefebvre 1968).

Azione pubblica e azione privata si sono dunque trovate in sinergia nella trasformazione di Venezia in sito produttivo ad elevato tasso di sfruttamento, incuranti delle conseguenze sociali e ambientali di un'economia estrattiva come quella turistica. Per tentare di esplorare nuove vie per salvare quella che abbiamo definito "la città degli uomini", sarebbe dunque necessario un radicale cambio di rotta, a partire dal quale poter elaborare dei provvedimenti puntuali sperimentabili sul terreno. Una prospettiva di azione, oltre le enunciazioni di principio, starebbe dunque già in una "revisione radicale del sistema proprietario degli immobili, almeno nei cosiddetti 'centri storici', oppure una difficile politica nei riguardi dei 'proprietari', cui

[5] Cfr. l'inchiesta de *L'espresso*: http://espresso.repubblica.it/plus/articoli/2016/06/06/news/colpo-grosso-a-venezia-terminal-1.269671

imporre non soltanto l'intangibilità (…) ma anche l'intervento di un tipo piuttosto che un altro. (…) Che il problema diventi qui giuridico e politico non deve meravigliare" (Dorigo 1973, p. 29): lo stesso Lefebvre riconosceva, in conclusione a *Il diritto alla città*, che in definitiva "*la sintesi appartiene alla politica* (ovvero ogni sintesi di dati analitici che riguarda la realtà urbana nasconde, sotto una filosofia o un'ideologia, una *strategia*)" (Lefebvre 1968). Nell'elaborazione di questa strategia occorrerà dunque in primo luogo apporre dei vincoli all'espansione degli spazi destinati al turismo e alla sua industria, per permettere ad altro di sussistere. Gesti di questo tipo, da parte di un'amministrazione, sarebbero già qualcosa: andrebbero nella stessa direzione verso cui si stanno indirizzando molte altre città d'Europa e non solo, se pensiamo a quanto si sta facendo, su pressione dei movimenti di base, da Barcellona ad Amsterdam, da San Francisco a Reykjavík a Palma, in cui delle limitazioni all'espansione della monocoltura turistica vengono faticosamente messe in campo.

In definitiva, come scriveva sempre Wladimiro Dorigo, "resta da dire che di fronte al 'monumento' Venezia, che occorre restaurare e salvaguardare, si è dimenticato che restauro e salvaguardia sono inimmaginabili, o insensati e vuoti, senza fare i conti con la comunità che pur vive nel monumento, con il monumento, del monumento. Una città non si restaura come un quadro, semplicemente pulendone il colore." (Dorigo 1973, p. 28) È solo a partire da una consapevolezza di questo tipo, dunque, che sarà possibile salvare Venezia da quella vorace economia turistica di cui si dice che essa viva, ma per effetto della quale, piuttosto, sembra rischiare di morire.

Riferimenti bibliografici

Agamben, G. (2005), *Profanazioni*. Roma: Nottetempo.

Barbiani, E. e Zanon, G. (2004) (a cura di), *Condizioni di competitività delle strutture ricettive del Comune di Venezia e della regione turistica*.Venezia: COSES.

Bertasi, G. (2018), *Hotel, la carica dei 15mila posti letto*. Articolo di giornale: https://www.pressreader.com/italy/corriere-del-veneto-venezia-e-mestre/20180217/281689730284827.

Bonomi, A. (1995) (a cura di), *Privatizzare Venezia: il progettista imprenditore*. Venezia: Marsilio.

Cacciari, M. (2011), Venezia: il progetto di città, in Ortalli, G. (a cura di) (2011), *Immagine, futuro, realtà e problemi*, Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti .

Cederna, A. (1956), *I vandali in casa*. Bari: Laterza.

Cervellati, P. L. (1991), *La città bella*. Bologna: Il Mulino.

Cocola Gant, A. (2015), *Tourism and commercial gentrification*. Archivio web: http://www.rc21.org/en/wp-content/uploads/2014/12/E4-Cócola-Gant.pdf

COSES (2009), *Rapporto 141.0 Turismo sostenibile a Venezia.*

Costa, N. e Martinotti, G. (2003), Sociological Theories of Tourism and Regulation Theory. In Hoffman L.M., Feinstein S.S. e Judd D.R. (a cura di). *Cities and Visitors. Regulating People, Markets and City Space*. Oxford: Blackwell.

Costa, P. e Van Der Borg, J. (1988), *Un modello lineare per la programmazione del turismo. Sulla capacità massima di accoglienza turistica del Centro Storico di Venezia.* "Coses Informazioni", 32, 33, 21-26.

D'Eramo, M. (2017), *Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo*. Milano: Feltrinelli.

Davidson, M., e Lees, L. (2005), New-build "gentrification" and London's riverside renaissance. *Environment and planning A*, 37(7), 1165-1190.

Davidson, M., e Lees, L. (2010), New-build gentrification: its histories, trajectories, and critical geographies. *Population, Space and Place*, *16*(5), 395-411.

Davis, R. e Marvin, G., *Turismo e città d'arte. Quali i costi sociali per Venezia?,* in Ortalli, G. (2007), op. cit.

Debord, G. (1968), trad. it. (1997), *La società dello spettacolo*. Milano: Baldini & Castoldi.

De Rita, G. (1993), *Una Città Speciale: Rapporto su Venezia. Venezia: Marsilio.*

De Rossi, R. (2017), *Mestre come Venezia: appartamenti decuplicati su Airbnb*, http://nuovavenezia.gelocal.it/venezia/cronaca/2017/11/21/news/mestre-come-venezia-appartamenti-decuplicati-suzairbnb-1.16146134.

Dorigo, W. (1973), *Una legge contro Venezia*. Roma: Officina Edizioni.

Gheno, M. (2016), in Fregolent, L., Gheno, M. E Ferronato, F. (2016) Fregolent, L., Gheno, M. E Ferronato, F. (2016), *Laboratorio Venezia*. Venezia: IUAV.

Gotham, K. F. 2005. Tourism gentrification: The case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter), *Urban Studies*, 42(7), 1099-1121.

Harvey, D. (2013), *Città ribelli*. Milano: Il Saggiatore.

Lanapoppi, P. (2015), *Caro turista*. Venezia: Corte del Fontego.

Lefebvre, H. (1968), *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos; trad. it. (2014) Il diritto alla città. Verona: Ombre Corte.
Lefebvre, H. (1989), Quand la ville se perd dans la métamorphose planétaire, Le Monde Diplomatique, 89.
Marcuse, P. (1985), Gentrification, abandonment, and displacement: Connections, causes, and policy responses in New York City. *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28, 195.
Mauss, M. (2002). *Saggio sul dono*. Torino: Einaudi.
Miraglia, A. (a cura di) (2015), *Annuario del turismo 2015*. Comune di Venezia.
Ortalli, G. (2007) Turismo e città d'arte. Temi per un rapporto difficile, in Ortalli, G. (a cura di), *Turismo e città d'arte*. Venezia: Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti.
Quinn, B. (2007), Performing tourism in Venice: local residents in focus. *Annals of Tourism Research*, 34(2), 458-472.
Scappettone, J. (2014), *Killing the Moonlight: Modernism in Venice*. Columbia University Press.
Semi, A. A. (1996), *Venezia in fumo*. Milano: Raffaello Cortina.
Semi, G., (2017), *Le città d'arte nell'epoca della loro distruttibilità estetica e sociale*. Archivio web https://www.ciutatdevacances.eu/assets/semi-ita.pdf.
Settis, S. (2014), *Se Venezia muore*. Torino: Einaudi.
Simonicca, A. (1997), *Antropologia del turismo*. Roma: Carocci.
Slater, T. (2009), Missing Marcuse: On gentrification and displacement. *City*, *13*(2-3), 292-311.
Somma, P. (2014), *Mercanti in fiera*. Venezia: Corte del Fontego.
Somma, P. (2017), *Me(S)tropolis. Migliaia di nuovi posti letto turistici alla stazione di Mestre*. Archivio web: http://www.eddyburg.it/2017/01/mestropolis-migliaia-di-nuovi-posti.html
Van der Borg, J. (2011), La Capacità di Carico: Limite allo Sviluppo Turistico?, *Crescita Turismo*, 372, 4-6.
Tafuri, M. (1985), Tempo veneziano e tempo del "progetto", in *Le Venezie possibili. Da Palladio a Le Corbusier*. Milano: Electa.
Tattara, G. (2013), *É solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia*. Dipartimento di Economia, Università Ca' Foscari di Venezia, Note di lavoro 2.
Tattara, G. e Fabbri, G. (2014), *Venezia, la Laguna, il porto e il gigantismo navale*. https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg17/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/001/848/Libro_Bianco-_Grandi_Navi.pdf
Testa, S. (2011), *E le chiamano navi*. Venezia: Corte del Fontego.
Vianello, M. (2016), The "No Grandi Navi" Campaign. In Colomb, C., e Novy, J. 2016. *Protest and Resitance in the Tourist City*, Londra: Routledge.

Planum Publisher

Roma-Milano
www.planum.net
ISBN 9788899237172
Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2019