

Un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica tra tattica e strategia

a cura di **Michele Talia**



Convegno Internazionale / International Conference

Un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica tra tattica e strategia
A New Cycle Of Urban Planning Between Tactics And Strategy

XIII EDIZIONE PROGETTO PAESE / Triennale di Milano, 8-11 Novembre 2016

urbanpromo



Un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica tra tattica e strategia

a cura di **Michele Talia**

Credit / Credits

Un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica tra tattica e strategia A new Cycle of Urban Planning between Tactics and Strategy

Atti della Conferenza Internazionale, 11 Novembre 2016
Urbanpromo - XIII Edizione Progetto Paese, Triennale di Milano


Comitato Scientifico

Michele Talia, Angela Barbanente, Carlo Alberto Barbieri, Maurizio Carta,
Patrizia Gabellini, Carlo Gasparrini, Paolo La Greca, Roberto Mascarucci,
Francesco Domenico Moccia, Federico Oliva, Pierluigi Properzi, Laura Ricci,
Francesco Rossi, Stefano Stanghellini, Silvia Viviani.

Coordinamento Tecnico Scientifico

Andrea Arcidiacono, Giuseppe De Luca, Rosalba D'Onofrio, Giulia Fini,
Carolina Giaimo, Laura Pogliani, Daniele Ronsivalle, Marichela Sepe.

Prima edizione pubblicata nel november 2016
Staff editoriale: Cecilia Saibene, Luca Tricarico
Pubblicazione disponibile su www.planum.net
ISBN 9788899237059
© Copyright 2016

 Planum Publisher
www.planum.net
Roma-Milano

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced,
stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means,
electronic mechanical, photocopying, recording or other wise,
without the prior written permission of the Publisher ©

INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica

UBIT
urbanistica italiana srl

Indice / Contents

Verso un nuovo paradigma di governo del territorio

Michele Talia p.9

Evoluzione dei processi di urbanizzazione e partecipazione alla competizione urbana

Urban innovation-oriented policies and knowledge dynamics: insights from Boston and Cambridge, US

Carmelina Bevilacqua, Paquale Pizzimenti p.21

Mobilità e *sharing economy*. Razionalizzazione e potenziamento della mobilità nelle aree interne

Selena Candia, Francesca Pirlone, Ilenia Spadaro p.30

È iniziato il tempo del mondo

Silvia Dalzero p.36

Per un'agenda urbanistica anti e post-crisi: rigenerazione endogena del territorio e strategie "low carbon". La regione Friuli Venezia Giulia come area di studio

Sandro Fabbro p.43

Innovation strategies and cities: insights from the Boston Area

Bruno Monardo, Claudia Trillo p.49

Mobility and sustainable development in an emerging country context: the attempts to promote TOD – Transit Oriented Development a São Paulo, Brazil

Eduardo A. C. Nobre p.54

Indagine sulle trasformazioni urbane della città contemporanea nella relazione tra spazi urbani e dimensione economica

Diego Danilo Vitello p.62

Contenimento del consumo di suolo e strategie di adattamento al cambiamento climatico

Prossima fermata: adattamento

Lorenzo Barbieri p.71

Urbanistica collaborata e collaborativa

Paola Cannavò p.78

Strategie a valenza energetica per il governo del territorio

Daniela De Ioris p.83

Strategie e tattiche urbane per la qualità ambientale e la tutela del territorio applicate alla Variante del PGT di Segrate

Roberto De Lotto, Giulia Esopi, Veronica Gazzola, Susanna Sturla p.88

Rigenerazione urbana. L'applicazione dell'indice B.A.F.MO come strumento per il miglioramento del comfort ambientale di un ambito produttivo. Il caso studio del Villaggio artigiano di Modena

Andrea Di Paolo p.94

Strategie di riqualificazione urbana climato-adattiva: Nature-Based Solutions per città più resilienti

Federica Gobattoni, Raffaele Pelorosso, Antonio Leone p.101

L'exergia urbana come strumento di supporto alla pianificazione
Andrea Spinosa p.111

Microclima urbano: ventilazione naturale e ridefinizione dello spazio della città storica
Gaia Turchetti p.120

I nuovi paradigmi della pianificazione e della gestione del paesaggio

After the Greek crisis. Landscape with ruins
Massimo Angrilli p.129

Trasformare a partire dai margini: il caso dell'area dismessa dell'Ex Ospedale al Mare al Lido di Venezia
Elisabetta Antonucci p.136

Coniugare tattiche e strategie negli spazi marginali
Francesca Calace, Alessandro Francesco Cariello, Carlo Angelastro p.142

Planning long lasting territories, why and how landscape matters?
Stefano Casagrande, Umberto Baresi p.147

Dimensione strategica e dimensione tattica nella pianificazione locale per il paesaggio
Luigi La Riccia p.155

Neglected landscapes and brownfields: new urban and territorial spaces for new communities
Ilenia Pierantoni, Massimo Sargolini p.163

Venetian Bassorilievi.
La messa a sistema di una tattica territoriale
Carlo Pisano p.174

Accesso alle conoscenze, coinvolgimento nelle decisioni, spazi e reti della condivisione

Dagli orti urbani alle transition towns, un percorso lungo 40 anni verso la programmazione di esperienze partecipative di tipo bottom-up
Dario Aureli p.186

Spinning the wheel and switching on the lightbox. Towards a novel evaluation for smart specialisations
Clare Devaney p.190

Nuove tattiche urbanistiche in sistemi urbani multietnici
Maurizio Geusa p.195

The Mushrooms' Lesson: Instagram as a tool to evaluate users' perception of urban transformations
Luca Lazzarini, Jesús López Baeza p.200

Ex-Arsenale di Pavia: una prova di partecipazione
Cecilia Morelli di Popolo p.207

Comunit(Hub). La Città artigiana
Maurizio Moretti, Massimo Giammusso p.214

Nuovi paradigmi per la pianificazione urbanistica: i servizi ecosistemici per il buon uso del suolo

Stefano Salata, Carolina Giaimo p.219

Complicare il movimento.

Nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità urbana

Giovanni Vecchio p.225

Interazione tra strategie pianificatorie, tattiche e percezione del rischio per la riduzione dell'esposizione urbana

Elisabetta Maria Venco p.230

Intervenire nei territori della trasformazione

Ri-avviare il cantiere interrotto della «grande trasformazione»: ri-conoscere nuovi paesaggi, lavorare per tessuti e componenti

Massimo Carta, Fabio Lucchesi p.239

Infrastrutture verdi e morfologie urbane. Una proposta metodologica per l'area metropolitana di Napoli

Emanuela Coppola, Valeria Vanella p.247

Palermo. Progettare la rigenerazione urbana

Paolo Galuzzi, Piergiorgio Vitillo p.254

Ready-Made Urbano. Progetto ed estetica della città postmoderna

Leonardo Garsia p.259

Infrastrutture per connettere lo spazio urbano

Maria Leonardi p.264

Il piano urbanistico tra sostenibilità e resilienza. Nuovi concetti operativi e nuovi valori collettivi

Irene Poli, Chiara Ravagnan p.272

Oltre il piano di tradizione. Il ricorso ad approcci interscalari e integrati e la contaminazione tra indirizzi strategici e tattiche urbanistiche

Promuovere l'azione tattica.

La temporaneità nella pratica urbanistica

Fancesco Alberti, Matteo Scamporrino, Annalisa Rizzo p.281

La geografia socio-economica e i processi di trasformazione urbana: il caso di San Giovanni Teatino

Stefano Campanozzi p.287

Il *commoning* urbano: ambito di collaborazione tra tattiche urbanistiche e indirizzi strategici

Giuseppe Caridi p.294

L'incertezza del futuro e l'adattabilità/reversibilità delle scelte di piano alle diverse scale: una esperienza olandese e una italiana

Rosalba D'Onofrio, Elio Trusiani p.299

Fare urbanistica per regioni in transizione: tradizione, strumenti, innovazione per la produzione di luoghi

Marco Facchinetti p.304

Conceiving the nocturnal city through strategic and tactical urban lighting practices

Helena Gentili, Daria Casciani p.310

Questioning urban tactics

Camilla Guadalupi p.318

From tactics to strategies and back: regional design practices of contamination

Valeria Lingua p.323

Dalla condivisione all'adesione: per una pianificazione diversamente strategica

Valeria Monno p.329

Politiche e pratiche urbane locali: nuovi approcci per nuove istanze

Valentina Palermo, Viviana Pappalardo p.334

Nuove tipologie di bandi per favorire l'integrazione tra strategie e tattiche

Massimo Zupi p.340

Indice degli autori p.347

Verso un nuovo paradigma di governo del territorio

Michele Talia

Perturbazioni in crescita continua e processi di globalizzazione costituiscono sempre più frequentemente i tratti distintivi degli insediamenti umani; essi hanno sollecitato già da tempo una appassionata riflessione su come la città e la società contemporanea dovranno cambiare nei prossimi anni per conservare o potenziare il ruolo egemonico faticosamente conquistato a fronte dei mutamenti sociali, economici e ambientali che con tutta probabilità continueranno a manifestarsi anche negli anni a venire (Dahrendorf, 2015).

Questo campo di studio è stato interessato inevitabilmente dalla discussione che è maturata a seguito della crisi economico-finanziaria iniziata nel 2008, che nel mettere correttamente in luce la tendenza delle città dei Paesi a più antica industrializzazione a costituire, nel loro insieme, l'origine e l'epicentro di forti tendenze recessive, non è riuscita finora a chiarire per quale ragione il divario tra le *performances* assicurate dalle differenti agglomerazioni tenda ulteriormente ad accentuarsi, e perché, anche nelle realtà più duramente colpite, sopravvivano isole di benessere e di ulteriore polarizzazione della ricchezza.

È difficile negare che il tentativo di ricostruire il modo in cui le città stanno affrontando le misure di austerità adottate dallo Stato - che quasi ovunque hanno comportato pesanti tagli alla spesa pubblica, processi di privatizzazione dei beni comuni e ridimensionamento delle competenze assegnate alle amministrazioni municipali - abbia prodotto risultati interessanti (Clark, 2009; Paulais, 2009; Knieling & Othengrafen, 2016). Ma non possiamo nemmeno ignorare il sopravvivere di un'evidente incapacità di interpretare compiutamente le radici più profonde della attuale crisi urbana, e di come quest'ultima si saldi agli effetti controversi della crisi economico-finanziaria e del *climate change*. Né riusciamo a comprendere come una disponibilità di risorse finanziarie in continua diminuzione possa convivere con gli ambiziosi disegni di rigenerazione

urbana che pure sembrano necessari per attivare processi profondi di rinnovamento e valorizzazione del paesaggio contemporaneo.

È dunque per effetto di una riflessione ancora inadeguata se la necessità di elaborare nuovi disegni a lungo termine e a grande scala da un lato, e l'urgenza di sperimentare tattiche *local based* e di più corto respiro dall'altro, vengono ancora percepite come l'esito di un'irriducibile contraddizione, e questo paradossalmente quando i primi contributi pionieristici stanno cominciando a delineare nuovi modelli di intervento, con inedite collaborazioni tra un approccio più convenzionale e regolativo, che tende a una rappresentazione più ordinata (e rigida) dello spazio, e iniziative forse più estemporanee, ma che possono contribuire alla affermazione di un'urbanistica più intellegibile e condivisa. In una direzione in qualche modo convergente si muove peraltro lo stesso tentativo di superare la tradizionale dicotomia tra le scale differenti della pianificazione, e tra *general planning* e discipline settoriali, delineando un percorso di ricerca che punta alla contaminazione tra scuole di pensiero che si erano sviluppate finora in piena autonomia, se non addirittura in aperta conflittualità (Talia, 2016).

Nel proporre questo differente approccio la disciplina urbanistica sembra in grado di puntare a un cambiamento risoluto dello *status quo* pur con una bassa percentuale di rischio, facendo riferimento a *tattiche* atte a favorire l'osservazione e il monitoraggio dei risultati prodotti da azioni esplorative e a "bassa intensità" prima di impegnare i soggetti e gli attori della pianificazione in interventi più onerosi e a lungo termine. Seguendo il richiamo alla ragionevolezza formulato ormai da più parti, conviene riportare ordine tra i numerosi frammenti presenti nel discorso urbanistico per far sì che una Grande Visione orienti il cambiamento nel lungo periodo non più nelle forme di un *Master Plan* rigido e dirigitico, ma attraverso la ricomposizione di

una pluralità di interventi urbani specifici, la cui efficacia si affida in egual misura alla capacità di affrontare questioni e settori di intervento con il dovuto livello di approfondimento, e alla abilità nello sviluppo di relazioni sinergiche con cui superare la frammentazione degli approcci specialistici.

Un appello alla comunità scientifica

Nel tentativo di promuovere una più ampia riflessione scientifica su quello che si preannuncia come un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica, *Urbanpromo* e la Rivista *Urbanistica* hanno lanciato nella primavera 2016 una *Call* in preparazione di un Convegno Internazionale che si sarebbe svolto l'11 novembre negli spazi della Triennale di Milano. Nel proporre questa iniziativa gli organizzatori dell'evento hanno individuato un certo numero di *topics* che spaziavano dallo studio dei processi di urbanizzazione a scala internazionale alle strategie di adattamento ai cambiamenti climatici, dal riuso dei territori della dismissione alla partecipazione alla competizione urbana, dall'accesso alle conoscenze e alle decisioni di governo del territorio al potenziamento dei servizi ai cittadini in un'ottica *smart*, dalla partecipazione alle politiche europee dell'agenda urbana nazionale al progetto degli spazi e delle reti della condivisione di vecchie e nuove funzioni.

La risposta di ricercatori, studiosi e professionisti che operano nelle Università, nelle imprese e nella pubblica amministrazione è stata sicuramente apprezzabile sia in termini quantitativi che qualitativi, e i 46 contributi che sono ospitati in questo volume rappresentano il risultato della procedura di valutazione anonima che era prevista dal Bando e che ha diffusamente coinvolto il Comitato Scientifico che era stato individuato dai promotori del Convegno.

Nel riordinare i testi che erano stati selezionati in vista di questa pubblicazione, l'articolazione indicata nella *Call* è stata sensibilmente modificata, facendo emer-

gere in questo modo non solo la preferenza che era stata accordata dagli Autori ad alcuni ambiti tematici, ma anche la presenza di alcune correlazioni tra i differenti argomenti che in precedenza non erano stati adeguatamente evidenziati. Ne consegue pertanto che la lettura di queste brevi note dovrebbe servire a comprendere meglio il *frame* concettuale nel quale ogni contributo ha avuto modo di collocarsi, e a ricostruire al tempo stesso il filo logico complessivo che dovrebbe tener insieme le differenti elaborazioni.

L'evoluzione dei processi di urbanizzazione e la partecipazione alla competizione urbana

Nel considerare l'opportunità di promuovere un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica non si può fare a meno di prendere spunto dalle nuove sfide che la città è destinata ad affrontare nel medio e nel lungo periodo. E per quanto la congiuntura attuale sia caratterizzata da una crescente incertezza, non si può fare a meno di osservare che questo scorcio d'inizio millennio si sta caratterizzando per la tendenza a operare un traumatico cambio di paradigma mediante la rimozione del quadro di riferimento che fino allo scorso decennio aveva contraddistinto le formazioni economiche e sociali e i processi di urbanizzazione (Burkhalter & Castells, 2009; Talia, 2013).

Crisi economiche e impulso irresistibile alla globalizzazione, instabilità dei mercati finanziari, deindustrializzazione e sconvolgimenti avvenuti nella divisione del lavoro, revisione delle vecchie frontiere nazionali e aumento della conflittualità politico-religiosa, deterioramento degli ecosistemi e cambiamento climatico costituiscono gli ingredienti di una miscela esplosiva, cui si deve lo sconvolgimento degli equilibri più consolidati e, in ultima analisi, il collasso delle vecchie destinazioni d'uso del suolo. Per effetto di questo cambiamento di scenario il governo del territorio non costituisce più una variabile dipendente delle politi-

che redistributive e d'incentivazione economica, ma si propone come costruito strategico per un radicale mutamento di prospettiva.

Se nel periodo di più intensa crescita si richiedeva alla pianificazione urbanistica di indirizzare le dinamiche espansive e di offrire una soluzione a problemi che erano di natura prevalentemente localizzativa e logistica o, più recentemente, d'impatto e d'inserimento paesaggistico, oggi l'enfasi iniziale sembra destinata a lasciare il campo a uno sguardo ben più largo e a letture più approfondite e integrate del cambiamento (OECD, 2015). Al centro di questa nuova agenda urbana è possibile riscontrare la presenza di questioni talvolta inedite, come nel caso delle politiche che conviene adottare a fronte del restringimento delle aree urbanizzate (*shrinking cities*), oppure dei dispositivi che è possibile impiegare per l'organizzazione di aree attrezzate nelle quali attrarre le imprese innovative e le funzioni d'eccellenza (*incubatori* e *start up*) anche con una normativa premiale e con strumenti di fiscalità urbana (Talia, 2014).

Il contenimento del consumo di suolo e le strategie di adattamento al cambiamento climatico

Le politiche indirizzate al contenimento del consumo di suolo costituiscono da almeno in decennio un importante terreno di iniziativa delle amministrazioni locali, le quali hanno preso atto che la crisi del mercato immobiliare e il crollo della domanda di abitazioni e uffici possono costituire importanti alleati nella evoluzione dettata dal rispetto dei principi elementari della sostenibilità e del risparmio delle risorse non riproducibili. Nonostante questa condizione ironicamente favorevole - che consentirebbe di fruire delle conseguenze positive di fenomeni che sono sicuramente preoccupanti in termini più generali - lo slogan della "crescita zero" e le pratiche che sono state messe in

campo per arrestare lo spreco del suolo non ancora urbanizzato si sono rivelate spesso inefficaci, e talvolta addirittura controproducenti.

È questo il caso, ad esempio, dell'azione di contrasto che è stata posta in atto nei confronti della ulteriore occupazione del suolo e che si è affidata prevalentemente alla misura della densificazione, che se ha consentito di raggiungere soddisfacenti livelli di sviluppo umano, non ha impedito che quest'ultimo obiettivo venisse conseguito a detrimento delle dotazioni di capitale naturale, con prevedibili conseguenze negative relativamente alla emissione dei gas serra (Mancuso & Morabito, 2012, pag. 4), e con l'effetto di spostare continuamente in avanti il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità fissati a livello internazionale.

Non solo; la scarsa efficacia di queste modalità di intervento, e la necessità di far fronte alle nuove sfide imposte dal *climate change*, ci interrogano sulla possibilità di adottare processi di trasformazione urbana più sostenibili e versatili, che privilegino la piccola scala territoriale e inneschino quei "micro-cambiamenti" che sembrano in grado di attivare processi profondi di rinnovamento delle città e dei territori.

Analogamente può rivelarsi determinante il superamento dell'impianto razionalista assai ricorrente nei piani urbanistici di tradizione, che basandosi sull'irreversibilità dei processi di trasformazione viene sostituito sempre più spesso da dispositivi che si caratterizzano per l'attitudine a introdurre una maggiore flessibilità nel governo delle trasformazioni insediative. La definizione di differenti modelli di reversibilità per la città esistente e per quella di nuova concezione introduce il concetto della temporalità degli usi che, senza negare le possibilità trasformative, può agevolare l'adozione di tattiche di regolazione dell'uso del suolo evitando un processo di accumulo a tempo indeterminato della rendita fondiaria, o al contrario l'assunzione di un ruolo immediatamente operativo da parte degli usi tempo-

ranei nella riqualificazione degli spazi in abbandono (Bishop, 2012).

È ragionevole supporre che questo *modus operandi* potrà assicurare una bassa percentuale di “rischio” in virtù della capacità di ricorrere a *tattiche* atte a favorire l’osservazione e il monitoraggio dei risultati prodotti da azioni esplorative e a “bassa intensità” prima di impegnarsi nel varo d’interventi più onerosi e a lungo termine. Se si vuole che questo orientamento prudente e incrementale non si traduca nella rinuncia a concepire obiettivi più ambiziosi e a formulare scenari di lungo periodo, è necessario assicurare il rispetto del principio più generale secondo il quale migliorare la qualità dello spazio abitabile delle città vuol dire consumare meno suolo, riciclare i paesaggi del degrado e/o dello scarto, rafforzare l’approccio ecologico e allineare i processi di trasformazione ai principi della tutela delle risorse primarie e della sicurezza dei cittadini nei confronti degli effetti prodotti dai cambiamenti climatici.

I nuovi paradigmi della pianificazione e della gestione del paesaggio

Soprattutto in una fase come quella attuale, che si caratterizza per l’intensità e la rapidità delle trasformazioni insediative, un’adeguata comprensione delle dinamiche degli ecosistemi e del paesaggio può rivelarsi cruciale al fine di saggiare i limiti di utilizzo delle risorse e di elaborare meccanismi atti a ricondurre le richieste della società e i rischi ambientali all’interno degli strumenti di gestione della città. Un’esemplificazione di questo orientamento può essere rintracciata nelle elaborazioni che ruotano intorno al tema della connettività ecologica che, nel proporsi come un asse ordinatore delle aree in attesa di nuove funzioni, può costituire l’elemento portante delle operazioni di trasformazione e gestione di territori anche molto estesi.

Si muove in questa direzione l’impulso verso politiche urbane e piani “adattativi” tali da rispondere ai biso-

gni insorgenti dell’economia e della comunità urbana. Una risposta siffatta è capace di incidere al tempo stesso sul processo di formazione e attuazione delle scelte pubbliche, sulle tecniche di pianificazione, sul diverso rapporto che s’instaura tra godimento della proprietà privata e utilizzo dei beni comuni e, soprattutto, sulla attribuzione di un ruolo più attivo ai cittadini, che possono rendere *open source* la descrizione della condizione urbana e la ricerca di strategie con cui influire concretamente sulla sua trasformazione (Ratti, 2014; Sassen, 2011).

Nei nuovi paesaggi della contemporaneità il tema della qualità dello spazio abitabile assume un rilievo crescente e presenta numerosi punti di contatto con le strategie finalizzate al controllo dei cambiamenti climatici. Nei confronti di questi ultimi nuove forme di *governance* della città possono essere messe in campo, e lo spazio pubblico, in particolare per quanto riguarda i beni comuni, tende ad acquisire una crescente importanza nella misura in cui riesce a favorire la rigenerazione di aree interstiziali abbandonate e marginali, e può contribuire a seconda dei casi alla riqualificazione ambientale e alla valorizzazione del paesaggio, alla messa in sicurezza di parti della città o, più in generale, al miglioramento del comfort urbano. A fronte del loro aspetto contingente, questi luoghi sono dotati di una valenza paesaggistica latente, che può tradursi nella costruzione di nuovi paesaggi comuni - intesi anche come luoghi della socialità, dell’inclusione e del riequilibrio tra funzioni e polarità urbane - e candidarsi a diventare una *componente strategica* del progetto di rigenerazione della città.

Un’evoluzione disciplinare così delineata implica altresì la disponibilità ad accettare una maggiore flessibilità nella gestione degli usi della città esistente, che deve essere posta nelle condizioni di riconvertire i propri spazi e riadattare le proprie funzioni senza mettere necessariamente in discussione il quadro normativo

vigente. Ne consegue che il tema della temporalità e quello della reversibilità degli usi richiedono un ripensamento radicale degli strumenti tradizionali del piano, prevedendo in questo modo “strategie” e “tattiche” con le quali favorire l’attivazione di un processo selettivo che potrà consentire di individuare le trasformazioni possibili in tempi ragionevoli. Si rendono dunque necessari nuovi strumenti capaci di definire regole rigorose, agili e performanti dal punto di vista della qualità urbana e del paesaggio, che siano messi nelle condizioni di mobilitare nuovi attori non più riconducibili a quelli tradizionali, e con i quali sperimentare procedure innovative di progettazione e gestione della città pubblica.

Accesso alle conoscenze, coinvolgimento nelle decisioni, spazi e reti della condivisione

In presenza dei sintomi allarmanti di una diffusa crisi di legittimazione dei modelli di pianificazione a carattere prescrittivo, il tema della condivisione delle scelte di governo del territorio è destinato ad acquisire una centralità crescente anche nella ricerca di settore. Per favorire il più ampio contributo delle comunità urbane allo sviluppo di pratiche condivise di “aggiustamento” e di autoregolazione dei sistemi decisionali, il riferimento alle esperienze pionieristiche dell’urbanistica *open source* e alle nuove forme di democrazia deliberativa che utilizzano la “rete” è, come è noto, sempre più frequente, se non altro per la disponibilità di questo campo di sperimentazione a realizzare una inedita alleanza tra le teorie della democrazia partecipativa e le nuove tecnologie dell’informazione (Rodotà, 2004; Longo & Graziano, 2011).

In questo filone di ricerca la riflessione verte soprattutto sulla opportunità di assicurare un collegamento più serrato tra partecipazione, equità e tecnologia nella creazione di strutture di *governance* maggiormente equilibrate e imparziali, perché più informate. In par-

ticolare, si vuole scoprire se le tecnologie dell’informazione e della comunicazione possano servire alla riduzione degli ostacoli allo scambio di informazioni e, quindi, alla attivazione di legami più forti e di più rapida composizione di partenariati e collegamenti all’interno della sfera pubblica.

Facendo leva sulle nuove tecnologie della comunicazione e sulla disponibilità del *planner* ad allargare i propri confini disciplinari, è possibile far emergere una fiducia nell’azione collettiva che sembrava ormai offuscata dalla delusione prodotta dagli stanchi rituali della partecipazione e dalla deriva individualista, dimostrando in questo modo che la trasformazione consapevole delle strutture insediative può prescindere almeno in parte dai meccanismi di mercato e affidarsi a rapporti fiduciari e a prestazioni volontarie. Avanzamenti considerevoli nella direzione indicata non possono fare a meno di operare una sintesi tra questioni che in origine appaiono nettamente distinte, ma che partecipano a un processo molto articolato di convergenza e di contaminazione. Si tratta in particolare:

- della necessità di interpretare e governare la complessità crescente dei sistemi insediativi prendendo decisioni sulla base di informazioni aggiornate, affidabili e condivise (*open data*), e potendo poggiare su una ricca rete di sistemi tecnologici da cui attingere a un’incredibile quantità di dati e informazioni che descrivono il comportamento della città;
- della possibilità di contare su un’accresciuta abilità nel contrastare la frammentazione della comunità urbana e di coinvolgere i cittadini almeno nelle fasi più significative in cui si articola il processo decisionale (forum tematici, *urban center*, urbanistica *open source*, ecc.);
- del recepimento, da parte del governo del territorio, di questa accresciuta attitudine del soggetto di piano ad analizzare i cambiamenti socio-economici e culturali e ad adottare un nuovo stile nella interazione con i

cittadini, riconfigurando le reti e progettando gli spazi della condivisione (*co-housing, co-working*, orti urbani, accesso al trasporto collettivo, ecc.).

Approfondendo i paradigmi interpretativi e comunicativi che è possibile ricondurre a questa peculiare applicazione delle tecniche della *augmented reality* all'esercizio del "buon governo" e alla disciplina urbanistica, ci si può attendere una migliore comprensione delle dinamiche degli ecosistemi e del paesaggio in funzione dell'aggiornamento degli strumenti e delle modalità di intervento (Carta, 2014). Proseguendo in questo percorso di "amplificazione" delle risorse cognitive di cui disponiamo, saremo in grado ad esempio di interrogare un numero crescente di archivi e banche dati per saggiare i limiti di utilizzo del territorio ed elaborare meccanismi atti a ricondurre la nuova domanda insediativa e i rischi ambientali entro le procedure ordinarie di gestione della città. Oppure ci troveremo nelle condizioni per approfondire lo studio e la ricerca di risposte efficaci ai problemi dello *shrinkage* urbano, chiarendo il legame esistente tra questo "ripiegamento" dell'urbano e le sfide legate al cambiamento climatico e all'abbandono di estesi territori al degrado e al crimine, ma anche alla riconquista a usi collettivi di vuoti urbani e di spazi interstiziali. O ancora avremo l'opportunità di delineare nuovi dispositivi con cui esaltare le condizioni di *performance*, prestazioni, accettabilità da parte dell'utenza e qualità della rete infrastrutturale, contemplando opzioni progettuali includenti la temporalità dell'attuazione, la gestione, la regolazione dell'uso del suolo e degli usi temporanei, la definizione di tattiche adattative delle città in risposta ai cambiamenti globali.

L'intervento nei territori della trasformazione

Credo che si possa sostenere che una parte cospicua dei contributi raccolti non solo nella quinta sezione del testo, ma più in generale nel resto del

volume, condividano la tesi secondo cui gli esercizi di pianificazione che sono posti al centro della riflessione disciplinare fondano la propria legittimazione ed efficacia sulla competenza manifestata da questi ultimi nel sapersi inserire correttamente nelle dinamiche insediative già da tempo avviate in modo più o meno spontaneo, o che almeno si ritengono necessarie in vista del perseguimento di obiettivi di riqualificazione e/o rigenerazione ampiamente condivisi.

La fiducia che viene riposta in questa dimensione processuale delle trasformazioni territoriali non è priva di implicazioni anche da un punto di vista epistemologico, soprattutto perché essa risulta coerente con l'ipotesi di un superamento del mito della autosufficienza etica da parte della attività intellettuale che è stata avanzata da alcuni studiosi autorevoli delle scienze sociali (Bourdieu, 1991). In virtù di questa consapevolezza, ormai si tende a ritenere che la ricerca scientifica possa svilupparsi compiutamente solo stringendo un serrato confronto con l'organismo sociale immediatamente pertinente, che nella misura in cui si assume il compito di fungere da "operatore attivo" della conoscenza, deve farsi altresì carico della mansione di interrogare il ricercatore, di porre le questioni fondamentali e di interagire nella costruzione dei problemi e nel loro possibile trattamento (Governa, 2014, pag. 4). Ne consegue che questo peculiare attributo del territorio antropizzato di concorrere alla formulazione dei quesiti di fondo su cui la riflessione teorica è invitata ad applicarsi è tanto più marcato, quanto più le strutture insediative e le comunità locali costituiscono il teatro di trasformazioni rilevanti e ancora *in progress*, la cui evoluzione futura potrà confermare o confutare le tesi che a suo tempo sono state avanzate dagli esperti.

Almeno a prima vista la circostanza per cui le esperienze urbanistiche si rivelano più stimolanti e innovative nelle aree in cui si concentrano (o si concentreranno)

gli episodi più significativi del dinamismo urbano non sembra certo una novità. È noto infatti che il governo del territorio può essere adeguatamente valutato proprio in relazione alla perizia dimostrata nel promuovere o tenere sotto controllo la naturale propensione delle comunità urbane e dei territori densamente antropizzati a subire rilevanti modificazioni nel corso del tempo, ma non si può negare che più recentemente l'intensità e la direzione di tali cambiamenti abbiano subito una profonda alterazione.

Oltre a rispecchiare una tendenza generalizzata al ribaltamento dell'impulso alla crescita che per lungo tempo era stata dominante, la città contemporanea ospita fenomeni talvolta inediti, che possono essere compresi solo ipotizzando che il metabolismo urbano - come solitamente avviene dopo una crisi lunga e traumatica - sia tuttora alla ricerca di un nuovo e duraturo equilibrio. Se consideriamo la città come un organismo vivente, allora possiamo analizzare alcune pratiche sperimentate dalle amministrazioni locali - come nel caso della valorizzazione dei beni comuni e delle aree della dismissione ottenuta grazie al ricorso alla *sharing economy*, o della progettazione delle infrastrutture verdi allo scopo di potenziare i servizi eco-sistemici e promuovere il gradiente di resilienza del sistema urbano - alla stregua di un contributo non sempre consapevole, ma comunque utilissimo, alla tutela della biodiversità e allo sviluppo sostenibile del pianeta.

Oltre il piano di tradizione. Il ricorso ad approcci interscalari e integrati e la contaminazione tra indirizzi strategici e tattiche urbanistiche

I mutamenti avvenuti nell'ultimo decennio tanto nei processi di trasformazione insediativa, quanto nelle pratiche di governo adottate a livello centrale o periferico, hanno favorito una risoluta transizione verso nuovi strumenti di pianificazione in grado di definire regole

rigorose, agili, performanti dal punto di vista della qualità urbana e del paesaggio, e tali da mobilitare nuovi attori non più riconducibili a quelli tradizionali e nuove forme di finanziamento della città pubblica. Questa corsa alla semplificazione si giustifica molto probabilmente con la necessità di consentire la conduzione di una realtà socio-economica e territoriale che sta diventando troppo complessa. Una complessità che rischia, almeno a certe condizioni, di incoraggiare lo sviluppo di forme di radicamento e di identificazione da parte dei cittadini "con le porzioni più minute dello spazio urbano... rispetto alle quali si ribadisce un'appartenenza spesso tesa a scoraggiare ogni azione di trasformazione..." (Beck, 2013, pag. 27).

I lavori raccolti in questa sezione del testo si propongono di illustrare, anche con il supporto di alcune *best practices*, i possibili scenari di transizione verso una nuova generazione di politiche e di strumenti che mirano al raggiungimento di obiettivi circoscritti e realistici anche attraverso l'accettazione di soluzioni di compromesso e la revisione del rapporto che lega tradizionalmente i progetti alla piccola scala e/o temporanei alle pianificazioni a lungo termine. A fronte di questi nuovi compiti molti ricercatori ormai s'interrogano sulle ragioni che hanno decretato la scarsa efficacia di molti degli strumenti di pianificazione tuttora vigenti, la cui debolezza può essere ricondotta proprio alla tendenza a presupporre l'irreversibilità dei processi di trasformazione e a imporre regole stringenti nella previsione delle destinazioni d'uso. Per motivazioni che appaiono convergenti ci si domanda sempre più spesso se la disciplina urbanistica proporrà anche in futuro i grandi e ambiziosi disegni e le strategie a lungo termine che hanno lungamente ispirato le trasformazioni delle città europee, ma che alla luce delle presenti limitazioni finanziarie e di altri vincoli di natura sociale e ambientale non sembrano più proponibili.

Operando in questa direzione si punta con rinnovata consapevolezza a far sì che il governo del territorio non sia più percepito dai cittadini come un ambito d'intervento specialistico, poco coinvolgente se non addirittura ostile, ma riesca a prefigurare ampi spazi di collaborazione in cui mettere all'opera nuovi attori non più riconducibili a quelli tradizionali e nuove forme di finanziamento della città pubblica. Dietro questo repentino mutamento d'indirizzo si nasconde un rilevante avanzamento disciplinare, tale cioè da fare in modo che la pianificazione urbanistica possa riprendere "contatto" con le richieste di una società in rapido cambiamento, che impegna le strutture territoriali già consolidate in una transizione assai complessa, che punta inevitabilmente verso un differente paradigma insediativo dai contorni ancora piuttosto indeterminati.

Si pensi ad esempio al superamento della tradizionale tendenza (almeno nel nostro Paese) alla polarizzazione tra la dimensione strategica e quella più marcatamente tattica del *planning*, e alla possibilità che la nuova alleanza tra queste due visioni trovi un importante campo di sperimentazione proprio nel superamento di quell'impasse tra piano strutturale e piano operativo che ha intralciato in questi ultimi anni il percorso della riforma del governo del territorio. In questa prospettiva la diffusione di orientamenti e di "linee guida" relativamente ad alcune questioni fondamentali per l'innovazione degli strumenti urbanistici può contribuire ad accelerare e a riequilibrare il processo di pianificazione, che in molte situazioni appare ostacolato proprio dalla eccessiva macchinosità e dalla insufficiente trasparenza delle procedure che concorrono alla formazione delle decisioni. A quest'ultimo riguardo una nuova stagione urbanistica orientata alla sperimentazione di usi e discipline temporanee non solo può esaltare la flessibilità della città esistente nei confronti di usi e funzioni sempre più soggetti ad una incessante innovazione, ma sembra in grado di concorrere alla fattibilità economica e alla accettabilità sociale delle nuove

politiche urbane ben oltre i ristretti margini di manovra in cui il governo del territorio attualmente si dibatte.

Riferimenti bibliografici

Beck, U. (2013), *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Carocci, Roma.

Bishop, P. (2012), *The Temporary City*, Routledge, Londra.

Bourdieu, P. (1991), *La responsabilità degli intellettuali*, Laterza, Bari.

Burkhalter, L. e Castells, M. (2009), "Beyond the crisis: toward a new urban paradigm", in *The New Urban Question – Urbanism beyond Neo-Liberalism*, Amsterdam.

Carta, M. (2014), *Reimagining Urbanism. Città creative, intelligenti ed ecologiche per i tempi che cambiano*, ListLab, Barcelona-Trento.

Clark, G. (2009), *Recession, recovery and reinvestment: the role of local leadership in a global crisis*, OECD.

Dahrendorf, R. (2015), *Dopo la crisi*, Laterza, Bari.

Governa, F. (2014), *Tra geografia e politiche. Ripensare lo sviluppo locale*, Donzelli, Roma.

Knieling, J., Othengrafen, F. (eds, 2016), *Cities in crisis. Socio-spatial impacts of the economic crisis in Southern European cities*, Routledge, Londra.

Longo, A., Graziano, T. (2011), "New media e spazi di democrazia partecipativa nella società dell'informazione", *Studi e ricerche socio-territoriali*, 1(2011), pp. 229-264.

Mancuso, E., Morabito, R. (2012), "La green economy: politiche e strategie green economy nel panorama delle strategie internazionali", *Energia, Ambiente e Innovazione*, 2012.

OECD (2015), *The Metropolitan Century: Understanding Urbanisation and its Consequences*, OECD Publishing, Paris.

Paulais, T. (2009), *Local governments and the financial crisis: an analysis*, Cities Alliance, Washington D.C.

Ratti, C., ed. (2014), *Architettura open source*, Einaudi, Torino.

Rodotà, S. (2004), *Tecnopolitica*, Laterza, Bari.

Sassen, S. (2011), "Open source urbanism", *The New York City Reader*, July 29.

Talia, M. (2013), "A metà del guado, verso un nuovo ordine urbano", *Quaderni di TRIA*, vol. 4, p. 25-42.

Talia, M. (2014), "La crisi urbana e le nuove forme della competizione", *Planning, Design, Technology*, n. 2.

Talia, M. (2017), "Tattica. Il contributo dell'urbanistica tattica alla nascita di un nuovo linguaggio tecnico", *Atti della XIX Conferenza Nazionale SIU "Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del paese"*, Catania 16-18 giugno, Planum Publisher, Roma-Milano, (prossima pubblicazione).

Evoluzione dei processi di urbanizzazione e partecipazione alla competizione urbana

Urban innovation-oriented policies and knowledge dynamics: insights from Boston and Cambridge, US | Carmelina Bevilacqua, Paquale Pizzimenti

Mobilità e sharing economy. Razionalizzazione e potenziamento della mobilità nelle aree interne | Selena Candia, Francesca Pirlone, Ilenia Spadaro

È iniziato il tempo del mondo | Silvia Dalzero

Per un'agenda urbanistica anti e post-crisi: rigenerazione endogena del territorio e strategie "low carbon". La regione Friuli Venezia Giulia come area di studio | Sandro Fabbro

Innovation strategies and cities: insights from the Boston Area | Bruno Monardo, Claudia Trillo

Mobility and sustainable development in an emerging country context: the attempts to promote TOD – Transit Oriented Development a São Paulo, Brazil | Eduardo A. C. Nobre

Indagine sulle trasformazioni urbane della città contemporanea nella relazione tra spazi urbani e dimensione economica | Diego Danilo Vitello

Urban innovation-oriented policies and knowledge dynamics: insights from Boston and Cambridge, US

Carmelina Bevilacqua

Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
Dipartimento PAU – Patrimonio Architettura Urbanistica
Email: cbevilac@unirc.it
Tel: +39.335.8085836

Pasquale Pizzimenti

Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
Dipartimento PAU – Patrimonio Architettura Urbanistica
Email: pasquale.pizzimenti@unirc.it
Tel: +39.320.3069571

Abstract

In the last two decades, European regions and cities, had to deal with a strong dichotomy being inherent with improving competitiveness and ensuring equal opportunities, amongst social inclusion issues. The globalization context required a structural change in policy design, in each level of government and in different forms of governance. The common space of change lies in building an innovative policy perspective involving all 'sectors' of life which at European level, has been identified with the Smart Specialisation theoretical approach making innovation the catalyst for designing the change in the current Cohesion Policy. Introducing smart specialisation in regional policy agenda allows at reinforcing territorial knowledge dynamics connected with place-based approach in designing local economic development (McCann and Ortega-Argilès, 2013). The article analyses the territorial knowledge dynamics investigating clusters with a spatially-oriented approach at urban level. The aim is to figure out how the connection of urban policy with place-based innovation approach allows at reaching the knowledge convergence to activate informational spill-overs. Insights derived from two case studies carried out in two US cities, Boston and Cambridge, are presented, where cluster, innovation policy and urban planning act in a complementary way for supporting knowledge dynamics. The spatial configuration of clusters, based on Porter's definition, at city level allows at interpreting the role of innovation spaces as expression of knowledge dynamics' source within on going urban regeneration initiatives.

Key words: Innovation, Knowledge, Urban Policy

1 | Introduction

Knowledge and Innovation, introduced in the Europe 2020 strategy as drivers to overcome the limited or declining economic growth and development affecting regions and cities, have arisen as new development paradigm with the aim to boost competitiveness of firms and territories and contribute to social cohesion. Regions and Cities are experiencing this paradigmatic shift put in place by the EU focusing on Smart Specialisation Strategies (S3) as main driver in stimulating a smart, inclusive and sustainable growth through the Innovation Union (IU) flagship. According with European Commission (2010) on "Regional Policy contributing to smart growth in Europe 2020", the development of S3 is crucial «to maximize the impact of Regional Policy in combination with other Union policies (...) they should be integrated into regional development strategies in order to ensure an effective partnership between civil society, businesses and public authorities at regional, national and European levels». Cities acquired an important role within the reform process of cohesion policy that took place in order to build up operational programme for 2007-2013 period (EC, 2009). The need of an integrated and multilevel approach in urban policy stemmed from Lisbon strategy (Parysek, 2000) and created the condition to reinforce the link between urban policy and regional innovation system through the S3 approach. The main impulse of this interaction came from the change in structuring development strategies at European level culminated in the publication of Barca report (2009) with the concept of place-based innovation strategies (Foray, 2015; Barca et al 2012). Even though the Lisbon strategy has stirred *innovation* at the core of development, «the way in which Structural Funds were used to support innovation was not very effective» (Foray, 2015). Europe still presents deep differences: regions more competitive and able to compete in the globalised market (Borras, 2011) and regions with unsolved structural weaknesses, highlighting an "innovation gap". The principal cause/effect relationship of the different regional responses to European innovation policy during the last decades seems to lie on the existence of a market asymmetry because of a chronic

mismatch of supply-demand for innovation (Koschatzky et al., 2001). This is partly due to a persistent lack of investigation of local characteristics about territorial capital, innovation networks and their level of carrying capacity to foster innovation (EC, 2011). The awareness of the development of an innovation system at regional level, under the impulse of the S3 approach, becomes stronger in the horizontal process of the entrepreneurial discovery that in turn «require the integration of divided and dispersed knowledge» (Foray, 2015). The urban dimension of S3 usually is grounded on the concept of smart city. The paper introduces another aspect of urban dimension within S3, which could be part of the entrepreneurial discovery process in building innovation spaces. It is possible to group under the innovation-oriented urban policy's concept the increasing phenomena of innovation districts (in a broadly sense) to refine a different perspective of the role of the city in the creation of an innovation ecosystem. The observed shift of innovation away from out-of-town science parks and back into city centres (McBryde, 2016) could be considered as an emerging demand for innovation that recall the EDP requirement of integrating divided and dispersed knowledge. Following this perspective, it is possible to argue that the innovation-oriented urban policy act as engine of EDP, especially in defining spaces and conditions to integrate entrepreneurial knowledge, generally fragmented and dispersed. The first insights of the functional connection of urban policy and S3, through the concept of innovation-driven urban policy, come from the study of the interactions among innovation, cluster, knowledge dynamics and spaces in two US cities, Boston and Cambridge, in order to identify the success factors of cluster initiatives. Each case study is characterised by different typologies of cluster localised at city level and by correlations between these clusters (mapped at urban level) with the so called “innovation spaces” occurred in those localisations. The innovation spaces analysed has been considered as policy initiatives, in terms of interaction between urban policy and cluster organisation/cluster initiatives promotions, but also as an emerging factor of new demand of innovation-oriented physical transformation. Boston and Cambridge are cities where Cluster, innovation policy and urban planning act in a complementary way for supporting both knowledge dynamics and regeneration of local economy. The first findings of the case studies analysis of Boston and Cambridge allowed to identify the link between city and S3 by introducing the innovation-driven urban policy as an important phase of the EDP process.

2 | Cities as catalysts of innovation: Knowledge concentration vs knowledge dispersion

The efforts in boosting economic competitiveness have been dealing with the need to balance economic interests with a more balanced social and physical development. The S3 introduced the Entrepreneurial Discovery Process (EDP) as crucial to activate the clustering phase that, in turn, is based on geographic concentration, spatial agglomeration and networking as drivers of innovation (OECD, 2012). Clusters provide a conceptual framework to describe and analyse important aspects of modern economies and constitute «the breeding ground for innovation» (Ketels et al. 2012). The place where Research and Innovation policies (S3) and clusters trigger the so called “good atmosphere” is the city for several reasons. Cities can be considered as nodes of an international complex network that autonomously can exploit ideas and diffuse to the other regions (Simmie, 2005). Innovation, indeed, is understood as the driving force of long-term competitiveness, growth, and employment in present day Europe (Das & Finne, 2008: 1) and cities are the centre of economic activity and the focal point of innovation (Tong Soo, 2015). As Foray stated (2015), «the notion of smart specialisation describes the capacity of an economic system (a region for example) to generate new specialities through the discovery of new domains of opportunity and the local concentration and agglomeration of resources and competences in these domains». These characteristics are provided by cities and can be considered the key for the activation of the EDP, intended as learning process in discovering new promising areas for future specialisation (Foray, David, Hall, 2009: 20). Knowledge fragmentation or dispersion needs a policy action in order to favour concentration, which is part of S3 implementation. Hence, it is relevant to take into account that a particular connection occurs between (Cluster) policies in terms of factors related to the clusters' governance systems and (spatial/urban) planning in terms of factors suitable to be mapped in physical terms (Table I).

The geography of innovation as well the economy of innovation privileged the regional dimension (Shearmur, 2012) perspective and focused on regions as main spatial units to analyse. However, it is also widely recognised from combining Schumpeter (1934) and Jacobs (1969) that this connection (cluster policies and spatial planning) starts at city level where finds the conditions to launch real change in regenerating local economic areas and subsequently valorises the local assets (material and immaterial) reinforcing the existing domains and identifying the new ones. In synthesis, the good atmosphere for knowledge dynamics. From these considerations, it follows that it is crucial to investigate how cluster-

oriented policies and urban policy and planning are related in transforming cities. The case studies analysis remarks this linkage that in Boston and Cambridge is evident thanks to the rooted involvement of communities and the private sectors in policy implementation. Nevertheless, they can show the important factors that can be included in a public policy to foster S3 in lagging regions where the creation of an urban ecosystem acting on innovation can trigger the EDP.

Table I | Cluster Policy and Spatial Planning key factors for S3 implementation.
Source: MAPS-LED Research Project

Cluster Policy key Factors	Spatial Planning key Factors
Institutional networks	Proximity and Accessibility (to gateway cities, infrastructural nodes, HEI centres, broadband facilities etc.)
Entrepreneurial networks	Spatial Pattern (boundary of the cluster, network of connections, localisation of place of production and distribution etc.)
Global-local nexus between local areas and global systems	Size (dimensional data of the cluster)
Organisation of local value chains	Critical Mass (number of enterprises, size of urban centers involved, number of jobs created etc.)
Stakeholders	

2.1 | The urban dimension of innovation in Boston and Cambridge

The cities of Boston and Cambridge (US) present different characteristics that make difficult the comparison in terms of key socio-economic indicators, but they offer interesting hints in providing (urban) innovation-oriented policy examples for boosting concentration of innovation, entrepreneurship, and creativity in reaching the knowledge convergence to activate informational spill-overs. Starting from the spatial configuration of clusters (based on Porter’s definition) at city level, we moved to the interpretation of the role played by those spaces (innovation spaces) expression of knowledge dynamics’ source, which can act as EDP engines. The city of Cambridge (fig. 2) presents two strongest Clusters: Education and Knowledge Creation and Business Services. The urban configuration proposed is a combination of the economic aggregation of Cluster (Porter, 1998) with the City land use categories. The reason of their strength is mostly due to the presence of Research Institutions (Harvard, MIT) and a high number of related activities, remarking a high density level of relationships among public, private sector, cluster organisations, innovation stakeholders (such as start-ups, small-medium enterprises) and community.

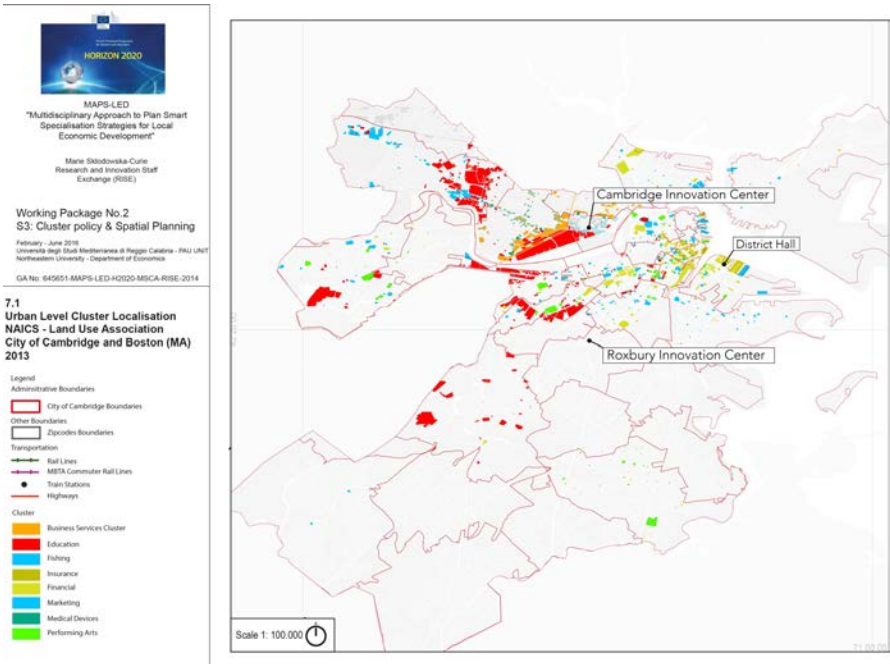


Figure 1 | Clusters spatial distribution in Cambridge and Boston (MA).
Source: Authors’ elaboration (MAPS-LED Project, 2016).

The city of Boston (fig. 1) shows a different pattern. Following the same methodology, the strongest clusters are Financial, Marketing and Insurance. Nevertheless, they are more dispersed and fragmented, with some exceptions. This distribution scheme could be due to the different size of cities and other factors such as proximity and accessibility to other services or transportation facilities, all factors that the literature highlights as crucial for the location of an economic activity. Cluster-oriented initiatives linked to development and diffusion of innovation, which can be the result of cluster and planning policies adopted in targeted areas by the two cities show interesting insights. Cluster-oriented initiatives can be defined as «organised efforts to support the development of the cluster, with a person, organisation, or consortium leading the actions» (OECD, 2010). with the main aim to spread innovation and an increase competitiveness among firms. Even when the initiative is privately-driven the public sector plays a crucial role especially through specific innovation-oriented policies.

3 | The role of Innovation Spaces in Boston and Cambridge

The inclusion of innovation in development and urban planning policies is becoming an emerging trend in US as well as in European cities, which are experiencing a new complementary urban development paradigm characterised by the presence of Innovation Districts. The use of innovation as main economic development driver after the economic downturn came to the light in several US cities with the aims to revitalise urban distressed areas or to boost up innovation in areas where the presence of anchor institutions, the proximity to infrastructure and the possibility to increase liveability conditions constitutes those preconditions for the creation of the so called «innovation ecosystem». Innovation Districts are defined as «geographic areas where leading-edge anchor institutions and companies cluster and connect with start-ups, business incubators, and accelerators. They are also physically compact, transit-accessible, and technically-wired and offer mixed-use housing, office, and retail» (Katz and Wagner, 2014:1). Innovation to be effective needs a fertile context which in some cases occur thanks to the existing conditions, in some other need a push from the public or private sector for the creation of the innovation ecosystem. The city of Boston and Cambridge followed this trend thanks to the presence of a high number of anchor institutions and a context with a high potential demand for innovation. In the first case, two different areas have been taken into account: the Boston Innovation District located in the South Boston Waterfront area, and the neighbourhood of Roxbury where it is located the Roxbury Innovation Center. Conversely, for the city of Cambridge the Kendall Square area that is located nearby several anchor institutions has been selected. The combination of the public action with universities and other anchor institutions and the private sectors needs a policy framework to create an innovation ecosystem. Such policies are the combination of economic development measure and urban policy. The first stimulate the creation of precondition for innovation, the second drive and manage the demand of physical transformation of the cities.

The table below shows the heterogeneity of the actor typology that promotes or manages the so-called innovation spaces located in innovation districts: Public Sector (District Hall - BID), PPP (Roxbury Innovation Center), Private sector (Cambridge Innovation Center). The presence of Innovation Spaces as specific objectives in the urban planning tools highlight the will to put innovation at the core of cities' transformation. Both Cities provided master plans in which the innovation-oriented use of spaces is clearly defined in terms of strategic objectives (boost economic growth and development of deprived areas) or in physical terms (development of new spaces or regeneration/renewal) (table II).

Table II | Innovation-oriented policy initiatives and Innovation Spaces as strategic objective in urban policies
Source: Author's elaboration based on desk analysis.

<i>Policy Initiative</i>	<i>Initiative typology</i>	<i>Zoning Area</i>	<i>Master Plan</i>	<i>Year</i>	<i>Innovation Space Objective in Urban Planning Tools</i>
Boston Innovation District	Public	PDA ¹	Seaport Sq Master Plan	2010	“The Project will include built floor area of Innovation Uses in a minimum amount of twenty percent (20%) of the Total Gross Area of the Project's non-Residential Uses to support the South Boston Waterfront Innovation District (the Innovation Use Requirement).

¹ PDA (Planned Development Area). According with the Boston Zoning Code a PDA is A Planned Development Area (PDA) is an overlay zoning district that establishes special zoning controls for large or complex projects.

Roxbury Innovation Center	PPP	EDA ²	Roxbury Strategic Master Plan	2004-2011	“The BRA may approve a Development Plan proposing diversification and expansion of Boston’s economy. to or supportive of uses such as, but not limited to, the following: scientific Research and Development Uses”
Cambridge Innovation Center	Private	PUD ³	K2C2 Planning study	2011-2012	“Innovation Office Space for small companies and start-ups would be required as a component of all new office development”

3.1 | The Boston innovation District

In 2010, the Boston Innovation District has been selected by the past Mayor as the main area for businesses and companies’ attraction and drive the economic regeneration of the city. In this area economic development measures have been put in place together with planning initiatives in order to create a good atmosphere accordingly with the motto of the initiative: ‘Work, Live and Play’. Together with the localisation of companies, start-ups and small businesses (especially in the Boston Marine Industrial park area), innovation spaces have been localised in the seaport area (fig. 2). Thanks to the activities of initiatives such as the District Hall (public), the area is attracting new innovation-related businesses and retaining the existing ones.

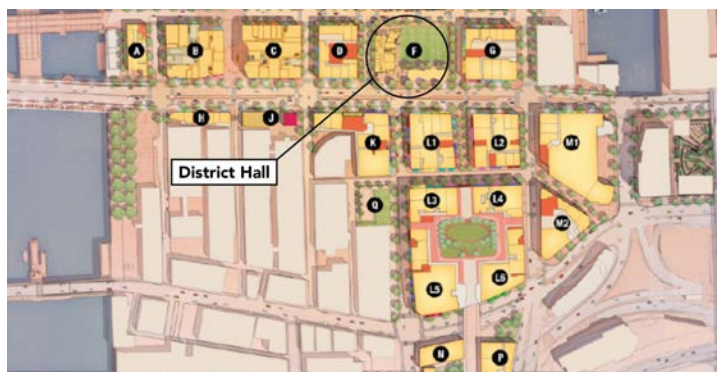


Figure 2 | Seaport Square Master Plan.

Source: Boston Global Investors - Boston Redevelopment Authority, available at <http://www.bostonredevelopmentauthority.org>

The District Hall, which is one of the few public innovation center in the country, represents the space of contact where community and entrepreneurs work together in creating a new public anchor institution stimulating social innovation. The Boston Redevelopment Authority (BRA) included the project within the 23-acre waterfront development master plan drawn by Boston Global Investors⁴. Managed by a Public Private Partnership, it makes available spaces for events, which help in building and strengthening an inclusive innovation community. «In 2014, District Hall hosted a total of 562 events ranging from hackathons and training sessions to start-up networking meetings and brainstorming sessions. More than 70 percent of District Hall’s space rental value has been donated for community use – a \$1 million investment in the local start-up community»⁵.

3.2 | The Roxbury Innovation Center

The Roxbury Innovation Center is a civic innovation center that supports local economic development by encouraging innovation and entrepreneurship⁶. It is localised in Dudley Square in Roxbury, a

² EDA (Economic Development Area). According with the Boston Zoning Code EDAs are established to encourage economic growth and commercial activity in a manner which is sensitive to the needs and interests of the community and to provide for economic development that is of a quality and scale appropriate to the surrounding neighborhood.

³ PUD (Planned Unite Development). According with the City of Cambridge Zoning Ordinance a PUD is A land development project comprehensively planned by the developer with a single site plan for a parcel of a size eligible for PUD designation. A PUD is designed to permit flexibility in building siting, mixtures of housing types and land uses, private open spaces, and the preservation of significant natural features.

⁴ Boston Global Investors, available at: <http://bginvestors.com/projects/district-hall/> [accessed August/September 2016] and <http://bginvestors.com/master-plan/seaport-square/> [accessed August/September 2016].

⁵The Intersector Project Report, available at: <http://intersector.com/wp-content/uploads/2015/10/The-Development-of-Bostons-Innovation-District.pdf> [Accessed June 2016].

⁶ Roxbury Innovation Center , available at: <http://roxburyinnovationcenter.org/about/> [accessed September 2016].

neighbourhood of the city of Boston characterised for a high level of socio-economic weakness. Dudley Square has been interested by several development projects in the last decades aiming at revitalise and renew the entire area. Particularly, the center is located in a historical building included in a Landmark Project of the city of Boston (fig. 3). Although Roxbury is an economically challenged neighbourhood, this area, is located nearby the city center, with its access to public transit and highway systems, and proximity to many of Boston’s educational institutions, life-science centers and convention centers. Physical assets are energized by the neighbourhood’s strong community organizations and relatively young population⁷. Here, several activities involving start-ups, tech companies and local community are organised monthly, in order to allow interaction, networking among all participants and provide exposure to the emerging local entrepreneurs.



Figure 3 | Dudley Square Planned Development Projects.
 Source: Dudley Square Vision – Boston Redevelopment Authority,
 available at <http://www.bostonredevelopmentauthority.org/>.

3.3 | The Cambridge Innovation Center

The city of Cambridge presents different context conditions with respect the city of Boston, especially for the production of innovation thanks to the presence of two of the most important Research Institutions of the world (Harvard and MIT) and their capability to transfer research outputs into the market thanks the high demand of innovation pushed both by the public and private sectors. With respect to the City of Boston, the private sector in Cambridge is pushing for the creation of innovation spaces. This is the case of the Cambridge Innovation Center (CIC) located in Kendall Square (fig. 4).

Businesses, start-ups, companies, venture capitalists act together in order to capitalise the research activities conducted by public and private research institutions and, in this way, produce innovation and create economic growth. The increasing need of innovation spaces, which calls for physical transformations, is supported by the Urban Policies of the City of Cambridge. As a matter o fact, the stakeholders involved in the initiative are also proactively involved in the K2C2 Planning Study which will transform the area in the next ten years paying particular attention to public, transportation and innovation-related facilities.

The K2C2 (Kendall Square – Central Square) planning study, which is articulated in master-plan including also Central Square, has in its main economic development goals that one to ensure affordability for the increasing demand of innovation spaces for start-ups together with the community participation.

⁷ Cfr. 6.

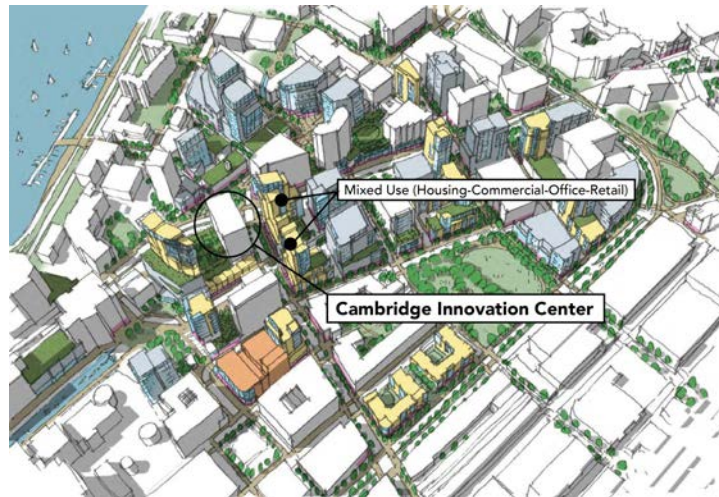


Figure 4 | Kendall Square Development Projects
 Source: Reinventing Kendall Square for the 21st Century Vision and Framework 2012.

4 | Major Findings

The case studies conducted in two US cities Boston and Cambridge has the scope to understand if and how innovation-oriented policy initiatives, aimed at the achievement of economic development goals, are linked with urban policies. Particularly, it is interesting to observe if the latter, in supporting these initiatives can be considered the input of the Knowledge concentration/fragmentation process or it is just a consequence of exogenous dynamics acting on these territories. Master-Plans of the areas show an increasing interest in provide office and retail spaces which in the selected cases are partially addressed to innovation spaces (Table III).

Table III | Case studies and expected transformations. Sources: Various Reports from the Boston redevelopment authority and the City of Cambridge Community Development Department

Innovation Spaces	Percentage (%) of Innovation Space provided by urban planning tools
District Hall (BID)*	20% of Retail or Office Gross (Ground) floor area
Roxbury Innovation Center	9% ⁸ of Retail or Office the Gross floor area
Cambridge Innovation Center	5-10% of Retail or Office Gross (Ground) floor area

From a functional approach perspective, it seems that the City of Cambridge is experiencing a different characterization of the connection between urban policy and innovation, more oriented to the production of innovation aiming at boosting competitiveness and attract exogenous resources. The city of Boston appears to be more oriented to the use of innovation finalised at regeneration of local economic target areas. This is the case for example of the District Hall locate in the Boston Innovation District that was a former industrial area and that actually is considered a catalyst for innovation and the Roxbury Innovation Center, located in a neighbourhood characterised by social, economic and physical weaknesses. Nevertheless, the case studies show how the concentration of cluster organizations can be considered an indicator of the entrepreneurial discovery stage in supporting or creating the conditions for the innovation ecosystem. The higher the level of Knowledge convergence, the higher the level of cluster organization, innovation spaces (which creation is supported by urban policies) at city level are conceived to stimulate the creation of knowledge convergence by endorsing cluster organizations. The analysis of innovation ecosystems opens the discussion on relevant emerging topic such as the possibility that innovation could generate possible side effects. Negative consequences, such as gentrification or side effects linked to the sharing economy diffusion can arise and public policies should take into account appropriate solutions in balancing the innovation-related approach per se with social needs. Cities, then, become crucial in the application of the desired bottom-up approach in S3 implementation, which needs innovation-driven

⁸ This percentage was not established in advance by the City of Boston Zoning Code or the urban planning tools but has been calculated on the current status of the initiative which interested the Ferdinand Building in Dudley Square, a municipal civic center in which the Roxbury Innovation Center plays the role of connectors between the innovators and local community spreading out innovation.

urban regeneration interventions in order to calibrate the discrepancies in the demand/supply of services for innovation. The complexity of S3 policies and the unknown effects/impacts it can generate make this policy area very risky and uncertain due to the continuous experimentation of an on-going policy implementation that can vary from place to place, from city to city, from region to region. This variability, linked obviously to the different contexts characteristics, is the base in developing real “tailor-made” policy at local level in response to the local needs in exploiting local resources (human, social, relational, territorial capital). The EDP based on urban innovation-oriented policy is proposed as a trigger for the coordination of the efforts – public administrations, research institutions, entrepreneurs, communities – at city level in boosting the local knowledge convergence and generating the expected change.

Acknowledgments

This paper represents one of the preliminary results achieved by the Laboratory CLUDs (Università degli Studi Mediterranea of Reggio Calabria – PAU Department) with the MAPS-LED Project, funded by Horizon 2020 European Research Framework Program (H2020-MSCA-RISE-2014 Grant Agreement number: 645651). Furthermore, it benefits from the research activities of the Early Stage Researchers involved in the Project belonging to the International Doctorate URED (Università degli Studi Mediterranea of Reggio Calabria – PAU Department). Particularly the authors thanks: Giuseppe Cantafio, Andrea Porelli, Virginia Borrello, Giada Anversa, Luana Parisi for the valuable contribution to the discussion.

References

- Barca F. (2009), *An agenda for a reformed cohesion policy: a place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*, Independent Report prepared at the request of Danuta Hübner, Commissioner for Regional Policy, European Commission, Brussels.
- Barca F., McCann P., Rodriguez-Pose A. (2012), “The Case for Regional Development Intervention: Place-Based Versus Place-Neutral Approaches”, in *Journal of Regional Science*, no. 1, vol. 52, pp. 134-152.
- Borras S. (2011), “Policy learning and organizational capacities in innovation policies”, in *Science and Public Policy Journal* Oxford University Press, no. 9 vol. 38, pp. 725-734.
- Cruz X., Teixeira X. (2009), “The evolution of the Cluster Literature: Shedding Light on the Regional Studies-Regional Science Debate”, in *Regional Studies*, no. 9, vol. 44, pp. 1263-1288.
- Das S., Finne H. (2008), “Innovation and Co-location”, in *Spatial Economic Analysis*, no. 2, vol. 3, pp. 159-189.
- European Commission (2009), “Promoting Sustainable Urban Development in Europe. Achievements and Opportunities”, Directorate-General for Regional Policy, Brussels.
- European Commission, (2011), “Regional policy for smart growth in Europe 2020”, Directorate-General for Regional Policy, Brussels.
- Foray D., David P. A., Hall D. (2009), “Smart Specialisation: The Concept. Knowledge for Growth Group”, Selected papers from Research Commissioner Janez Potocnik's Expert Group.
- Foray, D. (2015), “Smart specialisation: opportunities and challenges for regional innovation policy”, Routledge, Abingdon.
- Jacobs J. (1969), “The economy of cities”, New York, Vintage.
- Katz B., Wagner J. (2014), “The Rise of Innovation Districts. A New Geography of Innovation in America”, in *Metropolitan Policy Program at Brookings*.
- Ketels C, Lindqvist G., Sölvell Ö. (2012), “Strengthening Clusters and Competitiveness in Europe. The Role of Cluster Organisations”, *The Cluster Observatory*, Stockholm School of Economics, Center for Strategy and Competitiveness, October 2012.
- Koschatzky K, Kulicke M, Zenker A. (2001), *Innovation Networks: Concepts and Challenges in the European Perspective*, Physica Verlag Heidelberg New York.
- McBryde W. (2016), “The rise of the innovation oriented city”, JLL Real Views, available on line at <http://www.jllrealviews.com/showcase/trends/rise-innovation-oriented-city/> [accessed September 2016].
- MAPS-LED, (2016), “Multidisciplinary Approach to Plan Smart Specialisation Strategies for Local Economic Development” Horizon 2020 - Marie Slowdoswka Curie - RISE Actions, Grant Agreement number: 645651, MAPS-LED - H2020-MSCA-RISE-2014, Preliminary Results from the 1st Mid-Term Meeting, Northeastern University, Boston (USA), 6-7 June, 2016.

- McCann P., Ortega-Argilé R. (2013), “Smart Specialisation, Regional Growth and Applications to European Cohesion Policy”, in *Regional Studies*, no. 8, vol. 49, pp. 1291-130.
- OECD (2010), “Cluster policies. Policies to support clusters, generally understood to be geographic concentrations of inter-connected firms and related actors”, OECD Report.
- OECD (2012), “IRE subgroup ‘Regional clustering and networking as innovation drivers’”, OECD Report
- Parysek J. (2000), “Urban Policy in the context of contemporary urbanisation processes and development issues of Polish cities”, in *Journal of Urban and Regional Analysis*, no. 2, vol. 2, pp. 33-44.
- Porter M. (2000), “Location, Competition, and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy”, in *Economic Development Quarterly*, no. 1, vol. 14, pp. 15-34.
- Porter, M. (1998), “Cluster and the New Economics of Competition”, *Harvard Business Review*, December, pp. 77-90.
- Schumpeter, J.A. (1934), *The Theory of Economic Development: An Inquiry Into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle*, Cambridge, MA, Harvard University Press.
- Shaermur R. (2012), “Are Cities the font of innovation? A Critical review of the literature on cities and innovation”, in *Cities*, no. 29, pp. 9-18.
- Simmie J., (2005), “Critical surveys edited by Stephen Roper innovation and space: A critical review of the literature”, in *Regional Studies*, no. 6, vol. 39, pp. 789-804.
- Tong Soo K. (2015), “Innovation across cities”, *Economics Working Paper Series 2015/027*, The Department of Economics, Lancaster University Management School, UK.

Web-based References

- Boston Global Investors. Seaport Square Master-Plan, information available at:
<http://bginvestors.com/projects/district-hall/> [accessed August/September 2016]
<http://bginvestors.com/master-plan/seaport-square/> [accessed August/September 2016].
- Roxbury Innovation Center information available at: <http://roxburyinnovationcenter.org/about/> [accessed September 2016].
- The Intersector Project Report, information available at: <http://intersector.com/wp-content/uploads/2015/10/The-Development-of-Bostons-Innovation-District.pdf> [Accessed June 2016].

Mobilità e *sharing economy*. Razionalizzazione e potenziamento della mobilità nelle aree interne

Selena Candia

UNIGE-DICCA

Email: selenacandia@botmail.it

Francesca Pirlone

UNIGE-DICCA

Email: francesca.pirlone@unige.it

Ilenia Spadaro

UNIGE-DICCA

Email: ilenia.spadaro@unige.it

Abstract

Circa un quarto della popolazione nazionale vive in aree interne, ovvero in zone lontane dai principali centri di offerta di servizi essenziali -istruzione, mobilità, sanità e connettività virtuale-, ma di alto valore culturale e ambientale. La straordinaria varietà di questo patrimonio risulta fondamentale per la Strategia Nazionale delle aree interne. I borghi rurali hanno anche molte problematiche comuni legate a un processo di marginalizzazione che sta portando al loro abbandono. Si può quindi asserire che il tema delle aree interne con le loro specificità, potenzialità, debolezze, successi e insuccessi da nord a sud, unisce l'Italia. Affinché la condizione periferica non si tramuti in marginalità è dunque necessario accrescere l'accessibilità delle aree interne. Per poter invertire il *trend* demografico è fondamentale garantire alle popolazioni locali una buona qualità della vita migliorando la mobilità e i servizi. Lo studio, in particolare, vuole dimostrare come la razionalizzazione e il potenziamento della mobilità nelle aree interne tramite piattaforme ICT, che abilitino *communities*, a servizio della *sharing mobility* possa contribuire a migliorare lo standard di qualità di vita creando benefici a livello economico, sociale e ambientale.

Parole chiave: networks, mobility, sustainability.

1 | Politiche per le aree interne: la mobilità come fattore per invertire i trend demografici e valorizzare il territorio.

L'UE ha definito una politica specifica per favorire lo sviluppo delle aree rurali contribuendo, anche attraverso l'erogazione di specifici fondi, alla risoluzione di problemi economici, sociali e ambientali. Sulla base di quattro priorità comuni a livello europeo, ogni Stato europeo definisce il proprio Piano di Sviluppo Rurale (PSR). In particolare ogni PSR deve promuovere il trasferimento di conoscenze e l'innovazione nelle zone rurali e preservare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi incoraggiando l'uso efficiente delle risorse (EU, 2014).

L'Italia ha definito nel 2013 il Piano di sviluppo delle aree interne attraverso il documento 'Strategia nazionale per le Aree interne' integrando le politiche europee per lo sviluppo rurale (PSR) con i programmi operativi regionali (fondi FESR, FSE ...). In Italia circa un quarto della popolazione vive in aree interne, ovvero in zone lontane dai principali centri di offerta dei servizi essenziali -istruzione, mobilità, sanità e connettività virtuale-, ma di alto valore culturale e ambientale. Le aree interne pur ricoprendo più del 60% del territorio nazionale hanno subito dal secondo dopoguerra un intenso processo di marginalizzazione legato a un forte calo demografico. Negli anni 50 e 60, in tutta Italia, si è assistito a una costante tendenza allo spopolamento delle aree interne a favore delle città. «Questi luoghi rischiano di finire e di essere cancellati, proprio là dove sono scomparsi e sono stati abbandonati, rimossi, devastati» (Teti, 2004). Tali aree hanno però un forte potenziale di sviluppo potendo contare su un ingente capitale territoriale: naturale, culturale, cognitivo, sociale e produttivo. Risulta evidente che l'obiettivo ultimo della Strategia nazionale delle aree interne è il ripopolamento. Condizione necessaria all'incremento demografico è il potenziamento dell'accessibilità ai

servizi essenziali. Nello specifico la Strategia prevede la riorganizzazione dei servizi sanitari pubblici, il miglioramento dell'offerta scolastica e il potenziamento dell'offerta di mobilità.

«Il criterio di lontananza dei territori e degli insediamenti abitativi dai centri urbani di offerta dei servizi essenziali costituisce l'elemento definitorio cruciale adottato nella costruzione concettuale del perimetro delle Aree interne. Per accrescere l'accessibilità sono necessarie due diverse modalità di azione, fra loro mutualmente non esclusive: rafforzare e ripensare l'offerta di servizi in tali aree; migliorare la mobilità dalle aree e nelle aree, riducendo i tempi effettivi di spostamento per accedere ai servizi disponibili presso i poli» (UVAL, 2014).

Necessario risulta, al fine di una corretta impostazione delle politiche locali, proporre soluzioni volte alla razionalizzazione e al potenziamento del sistema di mobilità. Occorre realizzare diversi scenari di mobilità sostenibile, a breve, medio e lungo termine a partire dall'analisi degli spostamenti verso i poli di gravitazione. Tali scenari dovrebbero considerare l'inserimento di nuove soluzioni/interventi di mobilità sostenibile quali ICT e *sharing economy* e azioni di sensibilizzazione alla popolazione. La mobilità risulta un tema fondamentale sia per la popolazione residente sia per quella fluttuante (turisti) che vivono o gravitano nelle aree interne.

Mentre negli anni passati si è assistito ad uno spopolamento dalle aree interne verso i centri di maggior interesse, per cause soprattutto lavorative, in oggi si sta verificando un trend contrario. «Il rapporto tra campagna e città, a cui si è assistito nel secondo dopoguerra, quando la popolazione era andata in cerca di benessere nelle città, in oggi sembra poter invertire direzione andando a riscoprire la risorsa campagna sia dal punto di vista storico-culturale ma soprattutto economico-produttivo e turistico» (Pirlone, Spadaro, 2015).

Per poter però realmente invertire il flusso degli spostamenti città-aree interne è necessario garantire alla popolazione rurale un'alta qualità di vita, attraverso il miglioramento dell'accessibilità alla mobilità e ai servizi. Così facendo è possibile contribuire allo sviluppo dei territori interni e alla valorizzazione delle loro peculiarità (tradizioni, prodotti tipici, percorsi storici-culturali-naturalistici,..) con ricadute significative sul turismo.

«Qualificare e ampliare l'offerta ricettiva anche mediante la creazione di strutture alternative (borghi albergo) attraverso il miglioramento della fruizione del patrimonio naturalistico e culturale, riducendo il degrado e l'abbandono... I borghi abbandonati possono diventare strutture ricettive alternative» (Aragona, 2012).

2 | ICT e sharing economy quali mezzi per razionalizzare e potenziare la mobilità sostenibile delle aree interne.

Le *Information and Communications Technology* – ICT – hanno trasformato, e continuano a trasformare, il concetto di mobilità e «avranno grande importanza nel garantire il futuro della mobilità sostenibile» (Böhm M. et al., 2013). Le ICT hanno modificato radicalmente la mobilità tradizionale promuovendo e creando nuove modalità di trasporto più efficienti e sostenibili. Allo stesso tempo hanno contribuito alla dispersione geografica dei nuclei abitativi e alla messa in rete delle attività economiche. Le ICT – reti *peer to peer*, *app per smartphone*, *social media*, *big data*, ...– hanno la forza di riorganizzare gli attuali sistemi di produzione e consumo verso un'economia sostenibile. La prima preponderante scommessa dell'ICT applicata alla mobilità è la «morte della distanza» (Hyppe R., Demailly R., 2015). Videoconferenze, telelavoro, commercio elettronico sono alcuni degli esempi di tecnologie capaci di ridurre e/o eliminare il rapporto tra individuo e località. Sempre meno attività richiedono il trasporto fisico del soggetto che le dovrà svolgere. Il trasporto di informazioni e attività tramite byte è decisamente più sostenibile da tutti i punti di vista: ambientale riducendo traffico e emissioni, economico limitando i costi di trasporto e sociale rendendo centrali anche aree periferiche e interne.

Anche il Consumo collaborativo (*Sharing Economy*) può contribuire significativamente al miglioramento della mobilità nelle aree interne «con evidenti benefici ambientali dati da una minore produzione di beni e, conseguentemente, un minore consumo di risorse» (Tiezzi, 2014). Infatti, secondo una ricerca di Frost & Sullivan, ogni veicolo di *car sharing* toglie dalle strade in media 12-14 auto private. La *Sharing Economy* rappresenta un modello economico basato sulla condivisione da parte di più utenti di beni, servizi o conoscenze. Dall'applicazione di tale concetto ai trasporti si è dato vita negli ultimi anni a diversi sistemi di mobilità condivisa (*sharing mobility*): *carsharing*, *peer-to-peer*, *bike sharing*, *passaggi on-demand*, ... Dall'unione delle ICT con la *sharing mobility* sono nate piattaforme informatiche interamente dedicate al trasporto condiviso, come *bla bla car*, dove è possibile per gli utenti registrati entrare in contatto e viaggiare su di un'unica auto dividendo le spese. Secondo Cowan, questa piattaforma è capace di generare 216 milioni di sterline ogni anno.

La razionalizzazione dei trasporti tramite piattaforme ICT a servizio della *sharing mobility* può significativamente contribuire al potenziamento dei servizi di mobilità nelle aree interne aumentandone l'accessibilità. La realizzazione di un servizio on demand, che privilegia l'incontro di domanda e offerta nel rispetto delle esigenze del cittadino, può concorrere alla risoluzione del problema dello spopolamento. Questo servizio ha anche ricadute positive sugli spostamenti coprendo le inefficienze del trasporto pubblico nelle aree interne e periferiche, oltre ad avere un impatto in termini di riduzione di emissione di CO₂ legati al minor uso dell'auto privata.

In tale ottica, le nuove tecnologie rendono la mobilità più sostenibile. Quest'ultimo concetto, nato nell'ambito della Conferenza Internazionale sull'ambiente e lo sviluppo di Rio Da Janeiro del 1992, individua come mobilità preferibile il trasporto e la movimentazione di persone e merci nel rispetto dei principi della sostenibilità in termini di uso corretto delle risorse naturali con impatti ambientali ridotti o nulli.

Il trasporto sicuro, l'accessibilità e l'inquinamento atmosferico costituiscono dei parametri prioritari non solo nei centri urbani ma anche nelle aree interne che in oggi si stanno in molti casi lentamente ripopolando invertendo il trend demografico dello scorso secolo. Come noto i trasporti sono responsabili del 40% delle emissioni di CO₂; a tal ragione la Comunità Europea ha previsto, tra i suoi obiettivi nell'ambito della politica Europa 2020 per il clima e l'energia, un contributo importante da ottenere da parte di tale settore (riduzione dei gas serra del 20% rispetto ai livelli del 1990).

Nello specifico il *paper* analizza nuove soluzioni per razionalizzare e incrementare la mobilità delle aree interne attraverso le possibilità offerte dalle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e la *sharing economy*. Proposte specifiche sono elaborate per l'area interna ligure delle valli dell'Antola e del Tigullio.

3 | La mobilità nelle valli dell'Antola e del Tigullio: analisi del caso studio e proposta di nuove forme di mobilità.

La ricerca¹ vuole dimostrare come la razionalizzazione e il potenziamento della mobilità nelle aree interne possa contribuire a migliorare la qualità di vita di quei territori. La proposizione e sviluppo di servizi *smart* e sostenibili, atti alla risoluzione di problematiche associate alla mobilità di persone e merci in zone interne, è senza dubbio un tema molto rilevante nelle nuove Città metropolitane. Tali realtà amministrative vanno infatti a pianificare un territorio esteso ed eterogeneo e tali caratteristiche rendono la gestione dei servizi, in particolare di trasporto pubblico, alquanto difficile.

Le aree interne italiane sono state caratterizzate e censite nell'ambito della Strategia Nazionale nel seguente modo: «1. sono significativamente distanti dai principali centri di offerta di servizi essenziali; 2. dispongono di importanti risorse ambientali e culturali; 3. sono un territorio profondamente diversificato» (UVAL, 2014). Si può asserire che il tema delle aree interne – con le loro specificità, potenzialità, debolezze, successi e insuccessi – da nord a sud, unisce l'Italia. Sempre in questo documento l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico – OCSE – ha selezionato le aree prototipali delle diverse regioni italiane e, il territorio delle Valli dell'Antola e del Tigullio – scelto come caso studio – è inserito come esempio di area interna a ridosso di città metropolitana di Genova.

Le aree delle valli dell'Antola nel cuore dell'Appennino ligure sono dominate dall'omonimo Monte (1597 m) e, oltre ad essere censite come interne, sono riconosciute Parco Naturale Regionale e quindi gestite e valorizzate dall'Ente parco e dal nuovo 'distretto del turismo sostenibile'. Il Monte Antola fa da spartiacque tra le quattro principali valli del Parco: la Val Vobbia e la Val Brevenna, che confluiscono nell'Alta Valle Scrivia, e le Valli Brugneto e Cassingheno che convergono nell'Alta Val Trebbia. Le Valli del Tigullio sono principalmente tre: Val d'Aveto, Val Graveglia e Valle Sturla e ricadono nel Parco Naturale Regionale dell'Aveto (Fig. 1).

¹ A partire dal Progetto di Ateneo di Genova 2014 "I borghi antichi abbandonati" (Responsabile: F. Pirlone).



CASO STUDIO

POPOLAZIONE RESIDENTE AL 2011: 18.625

Di cui: 14.140 aree interne

Di cui: 3.793 aree Periferiche e ultraperiferiche

COMUNI: 16

Di cui: 14 aree interne (75,9% su tot Comuni)

Di cui: 9 aree Periferiche e ultraperiferiche (20,4% su tot Comuni)

LE VALLI E I COMUNI

VAL TREBBIA: Fascia, Gorreto, Montebruno, Propata, Rondanina, Fontanigorda, Rovegno.

ALTA VAL BISAGNO: Davagna, Bargagli, Lumarzo, Torriglia.

VAL D'AVETO: Rezzoaglio, Santo Stefano D'aveto.

VALLI GRAVEGLIA E STURLA: Borzonasca, Mezzanego. Ne.

Figura 1 | Caso studio.

Nell'area oggetto di studio ricadono 16 comuni che confinano con due regioni: a nord con il Piemonte e ad est con l'Emilia Romagna, raggiungibili anche dalla Lombardia tramite la provincia di Pavia. In virtù della localizzazione strategica fino alla metà del XX secolo questi territori rivestivano un ruolo importante quale collegamento, crocevia commerciale tra il versante tirrenico e padano. Oggi i borghi che disseminano le valli hanno subito un incisivo fenomeno di abbandono e i sentieri e le antiche mulattiere sono diventate mete di escursionisti.

La ricerca proposta ha inizialmente analizzato le dinamiche, i bisogni e le potenzialità delle diverse realtà territoriali che rappresentano le Valli dell'Antola e del Tigullio e in particolare si è soffermata sul contesto economico e la mobilità esistente. Tale fase è risultata propedeutica alla definizione dello scenario progettuale che ha portato alla proposizione di nuove forme di mobilità sostenibile e di valorizzazione del territorio.

I due problemi principali per chi continua a vivere nelle valli sono: la bassa accessibilità e la carenza di servizi, che contribuiscono in modo significativo allo spopolamento dei borghi, e parallelamente, l'intensificazione del fenomeno del pendolarismo per motivi di lavoro, studio, assistenza sanitaria e fruizione del tempo libero, che conduce a problemi di congestione e sovrappollamento dei centri urbani (Fig. 2).

	RAGGIO 15 MIN	RAGGIO 30 MIN		
autostrada	0%	36,4%	NUMERO PENDOLARI	7691 (41,3% su POP tot)
ferrovia	0%	21%	NUMERO DI STUDENTI PEN.	2078 (11,2% su POP tot)
aeroporto	0%	0%	NUMERO DI LAVORATORI PEN.	5613 (30,1% su POP tot)
porto	0%	0%	SPOSTAMENTI TPL	22,7 %
dati: Strategia nazionale aree interne			SPOSTAMENTI AL DI FUORI DELL'AREE INTERNE	< 60 %
A LIVELLO REGIONALE			POPOLAZIONE TOTALE	18.625 AB.
TPL	6,8 corse medie al giorno per ogni 1000 ab	4,5 corse medie al giorno per ogni 1000 ab	TEMPO IMPIEGATO	il 41% dei pendolari > 30 min > rispetto il livello regionale: 20%

Figura 2 | Accessibilità.

Si è quindi di fronte a una realtà caratterizzata da una domanda di mobilità che non è sempre soddisfatta dal servizio di trasporto pubblico. L'offerta di servizi per migliorare gli spostamenti (dalle e nelle aree interne) è cruciale perché la perifericità non si tramuti in marginalità e per garantire l'accesso a servizi essenziali, quali scuola, sanità e lavoro. Le reti di mobilità sono inoltre funzionali ai progetti di sviluppo territoriale sia relativi alla promozione del turismo che per quanto riguarda lo sviluppo di poli di attività manifatturiere, artigianali, ... Le valli dell'Antola e del Tigullio sono caratterizzate da un territorio molto frammentato con un elevato numero di amministrazioni comunali con case disperse in frazioni di piccole dimensioni. Il *paper* propone nuovi modelli di mobilità legati a servizi innovativi che contribuiscono a migliorare l'accessibilità, la fruizione

con ricadute sociali ed economiche positive. Tali servizi sono realizzabili attraverso l'implementazione di una piattaforma tecnologica capace di creare delle comunità e semplificare l'accesso a informazioni e servizi. Sono definiti nuovi sistemi *smart* che consentono di supportare le comunità locali attraverso la messa in rete dei cittadini creando *Smart Communities*.

Il progetto identifica quindi in ogni utente – realtà economica, produttiva, turistica – o anche prodotto – evento e servizio – un nodo della rete generatore di valore e di scambio pubblicizzato attraverso la piattaforma in maniera geolocalizzata. Questa impostazione strategica, associata ad azioni di *smart mobility*, si integra (sia concettualmente che tecnologicamente) con un nuovo modello di valorizzazione del tessuto economico, imprenditoriale e sociale, in territori vulnerabili ed a rischio di abbandono come quelli delle aree interne. Ciò significa abilitare comunità locali, attraverso l'uso dell'ICT, mettendo in rapporto domanda ed offerta di beni e servizi. La piattaforma proposta nella ricerca intende contribuire alla valorizzazione dei prodotti tipici locali (canestrelli, marmellate, sciroppo di rosa,..) consentendo quindi di rendere appetibile e sostenibile la vita anche dal punto di vista economico e sociale. Le valli presentano infatti numerosi ed interessanti offerte per i turisti e le PMI: un patrimonio naturale, storico, culturale, eno-gastronomico ricco di tradizioni legate alle pratiche contadine (terrazzamenti, zone bonificate, abitazioni rurali quali seccherecci, mulini e casoni) che si sono conservate anche grazie all'abbandono. Queste valli sono anche attraversate dal Torrente Scrivia e dal Fiume Trebbia che rappresentano l'ambiente ideale per il tempo libero e per praticare attività sportive (Fig. 3).

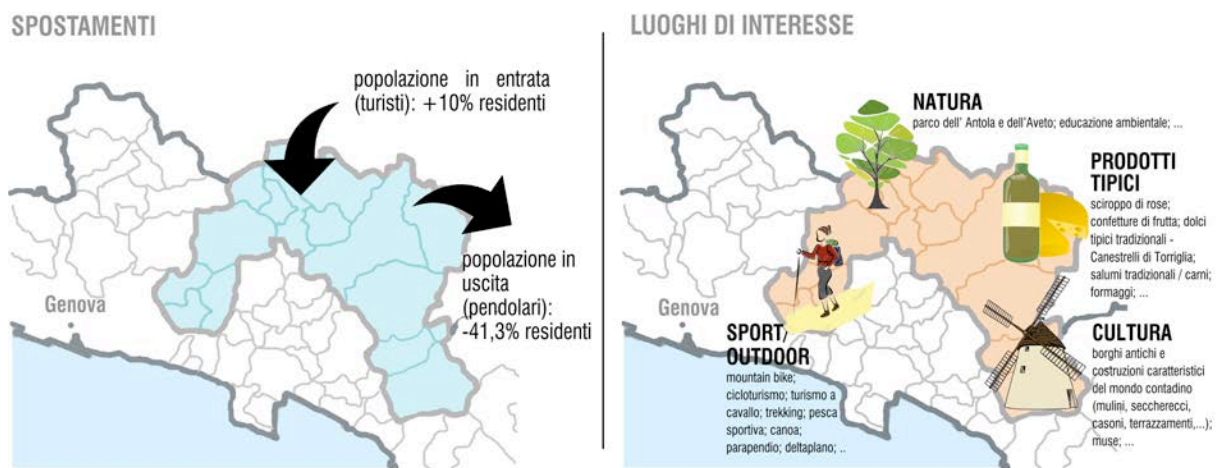


Figura 3 | Spostamenti e luoghi d'interesse.

Gli obiettivi che intende raggiungere la piattaforma sono: pubblicizzare l'offerta delle potenzialità presenti nelle valli in maniera geolocalizzata; promuovere l'acquisto e la conoscenza dei prodotti tipici e consentire l'accesso alle aree più interne grazie ai servizi di *smart mobility*. La piattaforma può consentire la condivisione di informazioni e servizi tra utenti, veicoli e infrastrutture e assolvere alla domanda di mobilità di persone e merci pianificando gli spostamenti tramite l'utilizzo integrato di più mezzi di trasporto pubblico e privato (quest'ultimo in ottica di *sharing economy*). L'utente può quindi prenotare una corsa condividendola con altri passeggeri (dunque a basso costo) o divenire fornitore del servizio mettendo a disposizione la propria auto. Tale servizio vale anche per le merci in quanto è possibile acquistarle sulla piattaforma e ritirarle sfruttando la *community*. Il progetto pertanto contribuisce non solo all'introduzione di servizi collettivi fra privati sinora inesistenti ma anche a spostamenti in determinate zone e fasce orarie ora scoperte dai servizi di trasporto pubblico.

4 | Conclusioni

L'applicazione alle aree interne liguri del sistema di mobilità innovativo proposto nella ricerca dimostra come sia fondamentale sviluppare parallelamente azioni volte alla valorizzazione economica e ambientale e azioni riferite alla mobilità sostenibile.

La mobilità rappresenta un tema centrale per qualsiasi politica urbanistica in quanto coinvolge tutti gli ambiti territoriali, alle differenti scale di riferimento. Negli ultimi anni si registra un incremento della domanda di mobilità, soddisfatta principalmente dal trasporto su gomma che privilegia il mezzo privato rispetto ad altre forme maggiormente sostenibili. Razionalizzare e potenziare il sistema della mobilità (sia di tipo pubblico sia privato), soprattutto nelle aree interne, può essere realmente fattibile attraverso uno stretto coordinamento tra politiche ambientali e dei trasporti.

La mobilità risulta essere di notevole interesse anche per le aree interne in quanto motore di nuove forme di economie, una tra tutte il turismo, che può contribuire a rivitalizzare e valorizzare realtà ormai degradate o in via di abbandono a causa dello spopolamento.

Necessario è ricondurre la mobilità al suo effettivo ruolo, operando anche su altri settori di intervento, quali ad esempio quelli dell'innovazione tecnologica - *Information and Communications Technology* e *sharing economy* - che se ben integrata, sarà capace di rendere la mobilità sicura, efficiente e sostenibile in contesti urbani e periurbani. La soluzione proposta intende potenziare i servizi disponibili sul territorio, tramite la messa in rete delle informazioni e delle attività presenti, creando valore aggiunto attraverso l'innovazione tecnologica e le *communities* virtuali.

Riferimenti bibliografici

ANCI (2015), *I Comuni della Strategia Nazionale Aree Interne*.

Aragona S. (2012), *Costruire un senso del territorio*, Gangemi editore, Roma

Böhm M., Flechl B., Frötscher A. (2013), *ICT concepts for optimization of mobility in Smart Cities*. The Publications Office of the European Union, Brussels.

Cowan M. (2015), *BlaBlaCar has turned ride-sharing into a multi-million-euro business*, WIRED, 14 Aprile 2015, London.

Frost & Sullivan (2013), *Strategic Insight of the Global Carsharing Market*, London.

Hyppe R., Demailly R. (2015), *The ICT revolution for more sustainable mobility? A long-run perspective*, Iddri - New Prosperity - Urban Fabric, Paris.

Pirlone F. (2016), *I borghi antichi abbandonati. patrimonio da riscoprire e mettere in sicurezza*, Franco Angeli, Milano.

Pirlone F., Spadaro I. (2015), *Borghi antichi abbandonati: "nuovi vuoti" nelle città metropolitane. Il caso di Genova*, TRIA.

Shaheen S., Chan N. (2015), *Mobility and the sharing economy: impacts synopsis, Shared mobility definitions and impacts*, Berkeley.

Teti V. (2004), *Il senso dei luoghi - Memoria e storia dei paesi abbandonati*, Donizzelli Editore, Roma.

Tiezzi N. (2014), *Sharing Economy e nuova mobilità*. Energia Ambiente e Innovazione, settembre-ottobre 2014, pp.39-48.

UVAL (2014), *Strategia nazionale per le Aree interne 2014-2020*.

È iniziato il tempo del mondo

Silvia Dalzero

IUAV, Università di Architettura di Venezia

Dipartimento di culture del progetto

Email: silviadal@virgilio.it

Abstract

Il presente studio si struttura a partire dall'osservazione critica, oggettiva, di tutti quei luoghi a margine che proprio perché sul limite nascondono realtà misteriose. Luoghi intesi quali: 'spazi fra le cose', spazi che uniscono e al contempo dividono e che nel panorama attuale fuggono da ogni qual si voglia definizione nonostante ne sia certa l'esistenza e l'importanza politico-territoriale. Si vive infatti il tempo delle partizione, degli 'accostamenti' delle 'giustapposizioni' e come diceva Foucault: «Siamo nell'età del simultaneo, della giustapposizione, del vicino e del lontano, del fianco a fianco e del disperso» (Foucault 1985-86: 17). Si potrebbe dire allora che gli 'spazi fra le cose', i confini in genere si dimostrano luoghi dove antinomie assumono forma concreta tanto da conquistare 'spazio', prendere la 'giusta misura', farsi luoghi caratteristici, luoghi dalla curiosa proprietà di leganti e, al contempo, elementi di separazione, di chiusura e anche di apertura all'estraneo. Per cui tracciare un confine si dimostra atto debito e dovuto, assolutamente necessario, prima ragione di confronto e bisogno sociale per poter garantire una certa riconoscibilità di popolo e di identità territoriale. Oltrepassare il confine non implica la sua eliminazione quanto piuttosto la sua momentanea trasformazione in spazio aperto, organizzato e abbandonato. Ebbene ma allora nella scena contemporanea a tratti globale e a tratti 'frantumata', in una sempre più diffusa costruzione di Muri a confine quale organizzazione spaziale si va prospettando?

Parole chiave: spatial planning, globalization, identity

1 | Il limite perduto

È iniziato il tempo del mondo finito come diceva Paul Valery. Oggi, in effetti, si vive nell'era delle partizioni, delle divisioni, delle frontiere che si fanno testimoni di realtà misteriose, mutevoli, spesso abitate da genti in attesa, da aspiranti cittadini in sosta, sulla porta, incastrati in un mondo parallelo, atemporale, avulso da ogni comune definizione e cognizione. Un mondo che dichiara il suo essere luogo di transizione nel quale si fa largo un terzo spazio il cui centro è al suo interno, in cui il tempo si dilata, la norma, la regola non vale più e tutto si confonde, si mescola in una sorta di ritorno al 'caos iniziale', a uno stato primigenio in cui non vi è alcuna misura. Una dimensione ridotta sovente a 'ridicolo corridoio' e, più spesso, a spazio attraversato, non percepito in cui, incontrastato, il 'malinteso' dimora e dove il disordine regna sovrano. Pensare a luoghi dove il 'malinteso' si dichiara può essere, allora, un modo per contrastare una ricerca di tutti uguali, una ricerca di globalizzazione, di standardizzazione che porta, inevitabilmente, a una sostanziale omologazione e quindi a un rifiuto dell'altro da se. Le Terre di confine si fanno quindi 'spazi fra le cose', spazi che uniscono e al contempo dividono, spazi sul punto di esplodere, che sembrano non avere alcuna definizione compiuta nonostante ne sia certa l'esistenza e l'importanza dal momento che, sempre più spesso, si fanno 'Terre miraggio', Terre abitate da genti in fuga da Paesi in guerra, da Paesi poveri o vittime di regimi assolutisti che, in qualche modo, usano lo spazio conquistato in modi e forme diverse ma pur sempre orientate a favorire un cambiamento socio-politico e culturale-ambientale.

Si ipotizza, allora, un piano di ridefinizione spaziale, un'altra 'forma' o meglio: abbandonata l'idea comune di barriera si proietta la possibilità di un sistema flessibile, assolutamente mutevole e dinamico, uno 'spazio filtro', precario, discontinuo e internamente frammentato. D'altra parte, sin dalla sua prima apparizione, la Terra di confine si fa luogo dove ci si incontra per scambiare merci, opinioni, esperienze senza perdere o imporre qualcosa. Una Terra abitata da emarginati e reietti, da tutti coloro che scappano, che vanno, vengono, aspettano sempre alla ricerca di altro 'spazio', altro 'spazio' da cui ricominciare. La Terra di confine si fa allora Terra dove il tempo si dilata, dove tutto si confonde, dove si resta sospesi in una dimensione altra che spesso si riduce a: 'ridicolo corridoio' nel quale, incontrastato, il 'malinteso' dimora e dove basta poco perché si scateni un conflitto o un equivoco e parallelamente a questa realtà multiforme si attesta anche un uso di termini quali: rete, modernità liquida, de-terri-torializzazione.



Figure 1 | 'Terre miraggio'

Termini che accompagnano l'affermarsi di una topografia della globalizzazione, teorizzata come superamento della topografia del confine, dell'istituzione, per antonomasia, dello Stato e, al contrario, prospettano un mondo senza confini, s-confinato che, in pratica, si pone in accordo allo s-confinamento immateriale, al movimento virtuale ovunque pubblicizzato ma che, di fatto, scopre nella materialità del confine, ovvero nella costruzione di Muri, il cortocircuito primo dell'era moderna. Si assiste, infatti, nel mondo globale, alla moltiplicazione spregiudicata, alla sovrapposizione interna persino a uno stesso ordine politico-giuridico di Muri costruiti per proteggere o per 'conquistare', Muri di cemento o di filo spinato, Muri iper-tecnologici o di sabbia e bidoni, Muri che crollano e altri in costruzione. Muri che tagliano Stati, territori e interi popoli di fatto sottintesi dall'idea stessa di globalizzazione che comprende in sé, sin nel suo etimo, il rischio della sua perversione, ovvero: innalzare un fronte contro un nemico che non minaccia alcuna guerra, un fronte che, in pratica, serve a mantenere desta la vigilanza su un'entità altra. Lo stesso Herman Melville descriveva quello stesso bisogno monomaniacale di imporre una linea, in questo caso alla fluidità del mare, oltre la quale non andare, un muro che il capitano Achab riconosceva in *Moby Dick*: «Per me la Balena Bianca è questo muro, che mi è stato spinto accanto. Talvolta penso che di là non ci sia nulla. Ma mi basta» (Melville, 1987: 194). Il Capitano, nella sua presunzione fatale, individuava nel mare il campo di vendetta, una realtà contenuta, un'area gioco entro cui regole e norme dovevano essere rispettate. Una dimensione che se declinata all'attuale scena politico-territoriale assume forme sempre diverse e sempre uguali ma in ogni caso disposte al confronto-scontro fra moltitudini di genti in 'viaggio'. La globalizzazione, infatti, non alimenta il confronto fra società e culture, al contrario, si fa tiranna nello sceglierne una sola, semplice e, prevalentemente occidentale che, in vero, s'impone con una pretesa universalità che porta all'iper produzione e alienazione continua di ogni aspetto materiale, immateriale che sia. Un mondo globale che, ignorando la finitezza delle cose, costringe a un declino, a un vero e proprio esaurimento sia ecologico e sia politico-economico di ogni realtà. Se ne conviene allora che nell'odissea umana si avvalora, quale fosse imperativo per la sopravvivenza stessa, una sfida, un altro modo di vivere incline a ritrovare il senso del limite, della 'giusta misura' come dimostrato, in materia geografico-politica, dalla diffusa costruzione di muri e barriere che si fanno garanti dell'altro, di varietà e discontinuità, di mutamenti e adattamenti continui, disinteressati certo a un'omologazione assolutista o standardizzazione diffusa.

Ebbene, ma allora perché oggi i Muri, da quelli tra gli Stati a quelli tra quartieri ricchi e il resto della città, finiscono per essere la prova tangibile del fallimento della cultura e società moderna? Il perché è presto detto dal momento che sin da sempre il mondo antico e quello medievale hanno costruito Muri mentre, nei primi anni dell'età moderna, a livello di topografia politica, al Muro si è preferito il 'con-fine' che di fatto si presuppone quale limite con-diviso da entrambe le parti. Ovviamente, il Muro, per sua definizione, non è frontiera di conquista bensì di difesa e a differenza del 'con-fine' non riconosce entrambe le parti ma solamente la rettitudine di una: quella interna. Un caso particolare è il muro di Berlino al quale si lega più la logica del confine che del Muro. Il Muro tedesco rappresentava, infatti, il confine, seppur non semplicemente statuale, tra due ordini politici e ideologici che fondavano la loro identità sulla contrapposizione, sullo stare da una parte o dall'altra. Insomma, a partire dal primo Muro eretto nella storia moderna si va prospettando un mondo diviso da barriere di filo spinato o mattoni e cemento che testimoniano come i Muri storici non solo non sono caduti, ma sono persino aumentati dopo la Seconda guerra mondiale.

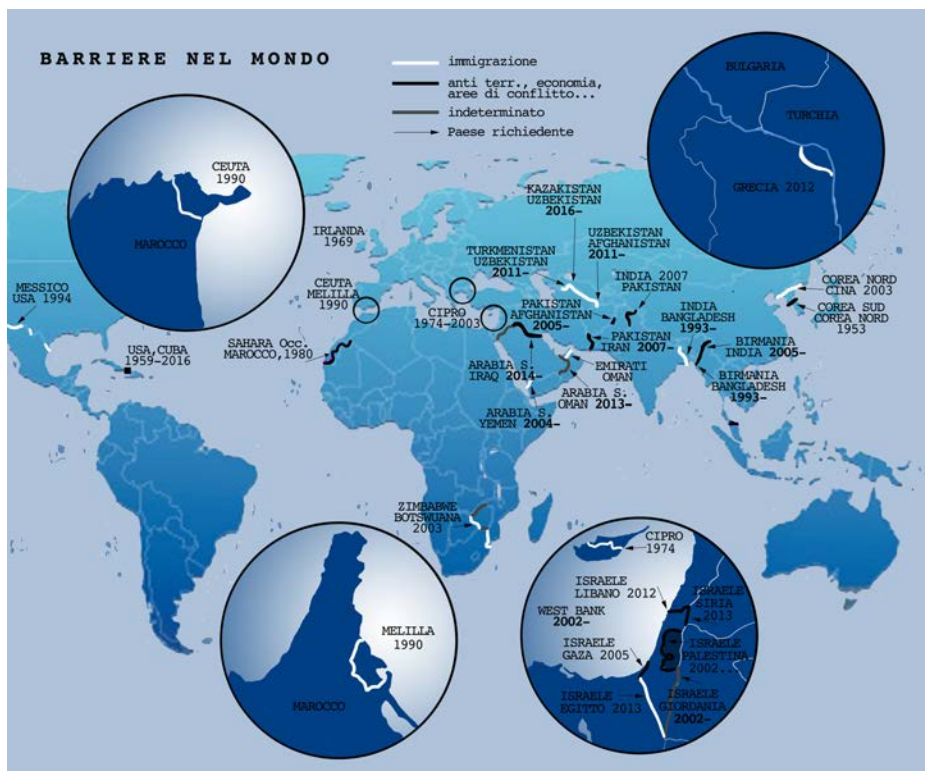


Figura 2 | Le principali barriere del mondo

In particolare, si osserva che nel tempo presente uno fra i più contestati e dal tracciato spesso ridisegnato a causa di pressioni internazionali, è quello israeliano, costruito a partire dal 2002 lungo il confine con la Cisgiordania e che, a oggi, divide un popolo e sottrae illegalmente terra ai palestinesi. Esistono molte altre moderne frontiere, si va dal Muro innalzato a partire dal 1994 di 3.140 km di acciaio, cemento e filo spinato sempre più fortificato e militarizzato in funzione anti-immigrazione che separa Stati Uniti e Messico, a quello che divide Corea del Nord e Corea del Sud. Fra gli altri si ricorda anche la barricata che divide la Thailandia dalla Malaysia, edificata dalla prima per impedire l'invasione da parte di terroristi islamici. C'è poi il limite elettrificato che corre lungo la frontiera tra Zimbabwe e Botswana, in Africa. (disposto, ufficialmente, per impedire il passaggio, da un Paese all'altro, di animali selvatici ma, in vero, per arginare l'immigrazione in Botswana di profughi in arrivo dallo Zimbabwe). Inoltre è noto anche il Muro di 3.300 km costruito lungo la frontiera contesa tra India e Pakistan e poco lontano anche il Muro di 2.400 km che separa il Pakistan dall'Afghanistan. Si estendono, inoltre, per più di 4000 chilometri le barriere di filo spinato che l'India sta costruendo per isolare il Bangladesh mentre di altra natura è la barriera tra Uzbekistan e Tagikistan, un limite dotato di sensori e dispositivi di videosorveglianza utili a impedire il passaggio di migranti. Analogo è anche il confine tra Yemen e Arabia Saudita e anche quello tra Oman ed Emirati Arabi Uniti che si rivela però una frontiera cementificata così come tra Kuwait e Iraq (215 km, rinforzati dopo la guerra del Golfo) e anche tra Turchia e Cipro, in questo caso un limite necessario a delimitare i territori rivendicati da Ankara. Nel bacino del Mediterraneo è nota anche la barriera elettrificata costruita dalla Spagna e che marca il confine tra l'enclave spagnola di Ceuta e il Marocco, un territorio che appartiene politicamente alla prima ma geograficamente alla seconda e che, di fatto, segna, idealmente, la linea di divisione, invalicabile, tra Africa e Europa.

Insomma, i confini materiali che frazionano il mondo sono numerosi, istituiti per le più svariate ragioni ma pur sempre ordinati a dividere, isolare come accade anche in Brasile dove sono numerose le 'comunità murate' o meglio dove il Muro anziché farsi prigione si rivela una sorta di volontaria protezione. Si potrebbe dire essere questa la scena politico-geografico che, pian piano, si va delineando un po' ovunque. Basti pensare ai Muri che dividono e isolano vari quartieri della città di Homs nella Siria, ora, devastata dalla guerra civile o anche nella città di Damasco divisa in settori da barricate di sacchi di sabbia e filo spinato disposti lungo strategiche linee di comunicazione, come era, negli anni del conflitto, nella città di Beirut la *Green road*. Insomma Muri, più o meno noti, più o meno lunghi, più o meno militarizzati, passati o presenti che siano, costruiti per le più diverse ragioni riconoscono tutti una cosa sola: la paura e

l'incapacità di trovare altra soluzione. Se ne conviene che il Muro si fa paradosso difficilmente spiegabile, si dichiara fenomeno in antitesi al sempre più diffuso piano di universalizzazione, globalizzazione dal momento che i Muri, per loro stessa natura, dividono, isolano e ostacolano la libera circolazione e lo sviluppo sociale, culturale e territoriale. Lo stesso Theo Angelopoulos, nel film 'Il passo sospeso della cicogna' del 1991, faceva dire a uno dei suoi personaggi: «Sa cos'è una frontiera?... se faccio un altro passo sono altro; o sono morto».

2 | Dare spazio al malinteso

Certo i Muri separano ma non sono eterni. I Muri servono solo a prendere tempo e come affermava lo storico Frederick Taylor a proposito del Muro di Berlino: «Puoi fermare le persone, puoi porre loro dei limiti ma troveranno sempre una via. I muri mostrano che i politici hanno finito le idee in merito a cosa fare in una situazione difficile con il vicino, che non sono in grado di trovare un'alternativa». Si tratta, dunque, del male minore ma pur sempre necessario come dimostra per esempio il passato conflitto serbo bosniaco che si potrebbe dire un conflitto di 'trincea', un conflitto alla ricerca di spazio, ovvero un conflitto che, causato dal caos, dalla costretta convivenza, dalla mancanza di organizzazione territoriale riteneva, quale primo obiettivo, la conquista di spazio, di spazio limitato. Si legge, infatti: «La frontiera non isola, filtra. Le frontiere per quanto arbitrarie sono indispensabili per ritrovare l'identità necessaria allo scambio con l'altro[...]non c'è democrazia senza capacità da parte dei cittadini di darsi dei limiti» (Latouche, 2012: 36). Ebbene, ma allora in questo gioco di partizione territoriale (più o meno intricata e complessa) perché non andare oltre, violare il muro e ipotizzare un piano di ridefinizione spaziale, una forma diversa, lontana dall'idea di barriera, di 'confine materiale'? S'ipotizza un sistema flessibile, assolutamente mutevole e dinamico. In pratica, uno spazio filtro, precario, discontinuo, frammentato in parti nelle quali giustapposizioni, antinomie prendono forma concreta tanto da conquistare spazio, conquistare la 'giusta misura', farsi riconoscibili, insomma luoghi avulsi da ogni comune definizione e cognizione ma pur sempre identificabili quali spazi dalle proprietà mutevoli. Il confine si fa elemento che separa e oltrepassarlo non vuol dire negarne la presenza quanto piuttosto la sua momentanea trasformazione in spazio aperto, spazio attraversato. In questa condizione anomala il confine assume spessore variabile, un peso diverso nel tempo e nello spazio, sino a frantumarsi o dissolversi persino. In definitiva, il confine si fa *terra vegue* in cui il tempo si dilata e, incontrastato, il 'malinteso' dimora, basta poco perché si scateni un conflitto o un equivoco e il caos che vi regna ne rappresenta la ragione prima, il carattere peculiare da cui partire, da cui prospettare altre realtà. Prende così forma la 'Terra selvaggia' dove ognuno pensa a se stesso e tutto diventa possibile fra le larghe maglie del confine violato che si trasforma in 'Terra di nessuno' e come diceva lo stesso Claudio Magris: «bivaccare o stabilirsi senza timore nella Terra di nessuno fra due sbarre, che forse è la Terra promessa o almeno il deserto per raggiungerla». (Magris, 1986: 12). Se ne conviene allora che questa realtà complessa, volta alla moltitudine, al disordine si risolve se la si confronta a quella del deserto, da sempre, identificato quale elemento di separazione fra realtà fertili, frequentato da popolazioni nomadi che di continuo ne percorrono le carovaniere e che, secondo altra prospettiva, riconoscono 'Terra di confine' quella comunemente controllata, abitata. Viene così suggerita un'altra prospettiva così da ipotizzare, nell'analisi della scena urbana contemporanea, uno stare al limite come arbitraria, discutibile resa ambientale, più o meno improvvisa, più o meno violenta, più o meno coerente a una stesso ordine sociale, politico e culturale che fronteggia, nei rapporti civili amministrativi, un continuo adattamento solo perché l'essere straniero, come diceva Simmel: «significa che il soggetto lontano è vicino» (Simmel, 1989: 582); e dunque ogni qual volta uno straniero arriva porta a uno stato di spaesamento e di disorientamento non solo civile ma anche spaziale. Questa intrusione si fa, quindi, ragione di una compresenza di spazi che necessitano di una qualche forma di riorganizzazione e di misurazione. Si ha bisogno di una soglia di transizione dal momento che la migrazione porta con sé, sempre e comunque, un certo scompiglio civile e territoriale, un luogo che per ragioni geografiche o costitutive si fa occasione di incontro. Esempio fra tutti è il ponte di Drina che sin dalla sua costruzione e per i trecento anni a seguire è stato luogo di scambio, commercio e quindi fulcro della vita urbana e ogni qual volta andava modificandosi la situazione politica nel Paese cambiava il suo ruolo e senso urbano. Insomma, quello che era stato inizialmente uno spazio di contatto aperto a cittadini e viaggiatori aveva subito, in tempo di guerra, una radicale metamorfosi: reso infatti barriera, porta invalicabile da difendere e controllare. Man mano, però, che la guerra volgeva al suo termine il ponte riconquistava il suo carattere commerciale, il suo essere unione fra Occidente e Oriente ruolo che però si è andato dissolvendo a seguito della ripartizione geografica e reso, oggi, sola infrastruttura di collegamento. Si potrebbe dire allora che lo spazio di confine si fa 'inizio narrativo' ovvero un luogo animato da un sentimento fantastico, di speranza

e di possibilità ancora da scoprire. Uno spazio organizzato, uno spazio, sovente, dai tratti urbani, una sorta di città, si potrebbe dire ‘città di confine’, come era Despina: ‘città fra due deserti’, città raccontata da Italo Calvino in *Le città invisibili*: «La città si presenta differente a chi viene da terra e a chi dal mare[...]Ogni città riceve la sua forma dal deserto a cui si oppone; e così il cammelliere e il marinaio vedono Despina, città di confine tra due deserti» (Calvino, 1977: 25-26). Despina appariva, infatti, ‘città miraggio’, ‘città desiderata’ che non apparteneva né a una parte né a un'altra; città che si opponeva a entrambe, che restava libera rendendosi membrana attiva, luogo d'incontro fra genti di mare e di terra. Despina si rivelava un sistema urbano cangiante a seconda della provenienza del viaggiatore e quindi prova tangibile della complessità territoriale: mutevole a seconda del punto di vista, della parte da cui si arrivava. In definitiva, il senso di tale confine se declinato al reale, al mondo contemporaneo si attesta non solo spazio allargato ma anche strumento per garantire il confronto, il dialogo fra popoli e culture. Un po' come suggeriva lo stesso Kevin Lynch in *The Possible City*: «Nuove città che potrebbero essere costruite per ragioni politiche, come è stato in passato (...)...Regioni urbane potrebbero essere fondate deliberatamente a cavallo dei confini, la dove le relazioni correnti sono ragionevolmente amichevoli, oppure come buffer zones internazionalizzate tra nazioni in conflitto» (Lynch, 1968: 154).

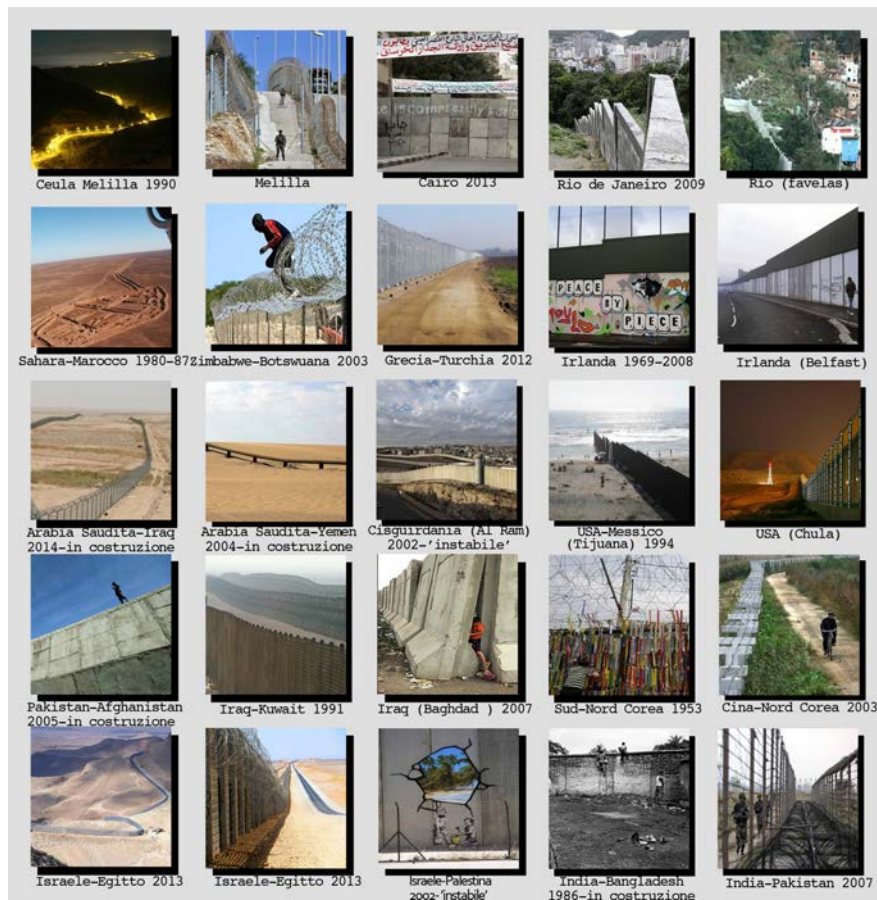


Figura 3 | Fotografie delle più note barriere del mondo

Nel panorama attuale un utile esempio è la città di Panmunjom che, di fatto, si dichiara punto di contatto fra due mondi, una ‘Terra di pace’ come suggeriva il piano proposto dall’architetto sud-coreano Kwaak Young-hoon per la quale proponeva il disegno di un grande parco disposto a unire il Monte Sorak (a Sud) e il Monte Kumgang (a Nord) così da renderli simboli della riunificazione di una Terra notoriamente in guerra e che, ancor oggi, si dimostra, per lo più, abitata da soldati, sospesa in uno stato di attacco e uno di difesa. Il progetto, al momento, è, però, sola utopia ma la strada è corretta. Basta solo aspettare. Se ne conviene che, solo attraverso una ‘fusione di orizzonti’ (o almeno secondo la locuzione usata da Hans Gadamer) si potrebbe ipotizzare la comprensione reciproca: orizzonti cognitivi in grado di violare il Muro, andare oltre la partizione politico-territoriale da sempre imposta e che rende, di fatto, il mondo una sorta di baluardo più o meno fortificato, più o meno inespugnabile così da ipotizzare ‘mondi di confine’ che si fanno ‘città’, ‘realtà a cavallo’ come diceva Lynch.

3 | *Crimen termini amoti*

Se ne conviene che il progetto di tutti quei luoghi che al limite si fanno spazi di transito e anche di sosta nel panorama attuale conquistano una valenza costitutiva in quanto *locus*, in quanto occasione di contatto e anche di attraversamento. Si prospetta un' interessante fase di sperimentazione delle qualità formali, cromatiche, tattili, sensoriali delle Terre di confine che proprio perché al limite conquistando spessore e rilevanza sociale e ambientale. Si sperimentano condizioni sempre più nomadiche, temporanee e quindi atte a piccole azioni di confronto, aperte alla molteplicità, pensate per essere esperite dall'interno anziché 'asservite' a distanza. Si prefigura una 'Terra miraggio', una 'Terra in linea' che al contempo unisce e divide mondi più o meno simili, mondi più o meno in accordo, mondi che lungo il confine raccontano storie diverse, in cui prendono forma situazioni al limite del paradosso. In definitiva, né città, né campagna, una sorta di fiume che separa territori, che muta di continuo, al di là del quale si 'moltiplicano i segni di antiche e quotidiane esondazioni', i cui abitanti non sono 'né cittadini, né rifugiati' sono gente del confine, condannati al movimento o a stare fermi, in bilico fra il ricordo e la speranza. Insomma, spazi che si fanno 'città impossibili' abitate in forma spontanea, non contenibile in alcuna formula sia pur dense d'energia, straripanti di una responsabilità di ricordo per un'identità lasciata e non ancora dimenticata, piene di provocazioni dettate dal bisogno di controllo territoriale e istituzionale. Nonché luoghi che in virtù di una bizzarra energia si riconoscono: Terre disposte a uno strano connubio fra ciò che termina e ciò che rinasce in un continuo rimescolamento di tempi e di spazi, di piani e di controlli. In altre parole, abitare la Terra di mezzo vuol dire galleggiare in un eterno trapasso, non sapere mai esattamente dove si è; una sorta di allegoria perennemente aperta all'imprevisto dove, a tratti, tutto appare predisposto, regolato, in conflitto però agli accadimenti non misurabili delle consuetudini. L'impressione è allora che il piano sistemico e ordinato imposto sullo sfondo da Stati e Nazioni si riveli inopportuno, discordante alla vita 'baraccata' di chi abita, vive l'attesa'.

L'aspetto che forse più incuriosisce è, allora, la rigida programmazione degli spazi abitati che finiscono per trasformare un luogo pensato per essere attraversato in un deserto inabitabile in cui dilaga il disordine, l'accrocchio compulsivo, il *bricolage* esistenziale che presto viene irretito dalla rigida, ferrea geometria delimitata, controllata in cui però un piano progettuale potrebbe insinuarsi in modo da convogliare, orchestrare in spartiti condivisi l'energia e la spontaneità insediativa. Pertanto, debito e dovuto è riconoscere, fra le larghe maglie della struttura generale delle aree di confine, il modo di 'evadere', reinterpretare, manifestare le abitudini e tradizione di chi le abita così tutelando l'identità di popolo e denunciando l'eccesso di programmazione quale limite tragico del sistema pianificato. Ebbene, ma allora tutto può accadere in un ipotetico incontro al confine nel quale ipotizzare il massimo grado di apertura possibile stabilendo le regole di un gioco fatto da un numero potenzialmente infinito di mosse. Luoghi dunque che contengono altri luoghi, spazi circoscritti, isolati, composti da punti di discontinuità come fossero: prigioni, caserme... ma pur sempre regolati da un'orchestrazione di contatti e reciproche contaminazioni. Insomma, nelle 'città impossibili' tutto può avere forma in un'implicita dichiarazione di resa e di impossibilità e gli ordini di un dispotico architettonico possono offrire alle Terre degli arrivi e delle partenze un'aura di sacralità, una sorta di moderno santuario, una dimensione sospesa come fosse una promessa mai realizzata, un'intenzione destinata a rimanere tale.

Insomma, che cosa si prospetta in questo vertiginoso gioco combinato che col trascorrere del tempo si fa più articolato e via via che cresce la ragnatela che collega tutti gli elementi messi in campo dà forma a una realtà in cui ci si ritrova non come se fossimo il ragno che l'ha creato bensì la preda imprigionata?

Evidentemente, in che modo il progetto di architettura possa, oggi, stabilire un rapporto con tale realtà marginale, contesa da più forze identitarie e anche da diversi significati temporali è ancora tutto da vedere. Si rivela, infatti, un'architettura che, a tratti, si fa autentica manifestazione dell'identità sociale, intesa non più come consuetudine ma come sorpresa e a tratti un'architettura soggiacente alle relazioni, alle armonie espressive in grado di comunicare il senso di necessità delle forme coerenti e indicative del reale che si fa inesauribile fonte di conoscenza. Insomma, avanza un mondo che si potrebbe dire: dall'andamento rizomatico come avrebbero detto Deleuze e Guattari in *Mille piani*. Un'idea di molteplice non come aggettivo (ancora tributario dell'uno) ma come sostantivo (essere del molteplice) nel quale la struttura del 'rizoma' assume configurazioni decentrate in cui ogni parte può essere connessa a un'altra senza passare per punti notevoli predefiniti, un po' come è la rete infrastrutturale o anche il sistema virtuale di contatti globali. In altre parole, 'rizoma' in quanto organizzazione reticolare di una relazione comunitaria attraverso cui prendono forma cultura e conoscenza e che di fatto sta alla base del pensiero nomade che procede per intersezioni e giustapposizioni.

In definitiva: non linea ma progetto nel quale radice e rizoma non sono dati una volta per tutte, sono da fare, in perpetua contingenza processuale. Si potrebbe dire un divenire che è spazio tensivo: 'tra' e non 'da-a'. Ciò che conta è il processo. Negli stati di cose non si ha a che fare con alternative fra pure forme ma con stati misti in contatto fra loro ed è a partire proprio da questa idea di 'rete' che prende forma una territorialità in quanto delocalizzazione, rispetto alla quale è possibile ipotizzare una dinamica di decodificazione, una sorta di riterritorializzazione abitata a sua volta da istanze di delocalizzazione.

Avanza dunque un mondo assai complesso nel quale ogni aggregato sociale si compone di parti fisse e altre in movimento che sfuggono e talvolta 'cozzano' sulla porta di altri Stati, Nazioni che, di fatto, operano, solo, per 'codificazione binaria': dentro o fuori in modo da rallentare, irrigidire i flussi migratori stratificandoli in 'strutture temporanee' e determinando in questo modo una riconfigurazione territoriale del tutto incerta e discutibile. Si va così delineando 'al di là del muro': un fare radicale soggiacente alle relazioni a cui collegare modi alternativi, una visione provocatoria quale sfida al pensiero normativo omologante e standardizzante. Si avvalora un pensiero compositivo attivo e reattivo che possa dare forma a una dimensione urbana complessa, in continua metamorfosi, fatta di moltitudini, di spazi ibridi in cui si scontrano e trasformano modi divergenti di fare e pensare architettura.

Riferimenti bibliografici

Calvino I. (1977), *Le città invisibili*, Einaudi, Torino.

Foucault M. (1985-86), "Spazi altri. I principi dell'eterotopia", in *Lotus International*, n. 48-49 pag. 17.

Latouche S. (2012), *Limite*, Bollati Boringhieri, Torino.

Lynch K. (1968), "The Possible City", in W.R. Ewald jr. (ed.), *Environment and Policy. The Next Fifty Years*, Indiana University Press, Bloomington, pag. 154.

Magris C. (1986), *Danubio*, Garzanti, Milano.

Melville H. (1987), *Moby Dick*, Adelphi, Milano.

Simmel G. (1989), "Lo spazio e gli ordinamenti spaziali della società", in *Sociologia*, Edizioni di Comunità, Milano, pag 582.

Per un'agenda urbanistica anti e post-crisi: rigenerazione endogena del territorio e strategie "low carbon". La regione Friuli Venezia Giulia come area di studio

Sandro Fabbro

Università degli Studi di Udine
Dipartimento Politecnico di Ingegneria e Architettura,
Email: sandro.fabbro@uniud.it

Abstract

L'impatto territoriale della più lunga e severa crisi economica post-bellica si somma, in Italia, con una storica ed endemica incuria del territorio che espone i suoi abitanti a rischi devastanti e ad un permanente stato di insicurezza ed incertezza. Il futuro "low carbon" ha assunto, nella letteratura istituzionale e scientifica, implicazioni socio-economiche e tecnologiche oltretutto, naturalmente, ambientali, più ampie della sua portata più diretta. Un ciclo pluridecennale di "riterritorializzazione" basato sulla riqualificazione del "capitale territoriale" può diventare un grande "progetto-paese", al contempo locale e nazionale che, restituendo sicurezza agli abitanti, valore agli insediamenti, certezze agli investimenti, efficienza di base alle stesse attività residenziali, produttive e di servizio assume il "low carbon future" come orizzonte più ampio verso il quale orientarsi. Le dimensioni finanziarie ed il *fiscal compact* europeo vengono spesso considerati i veri grandi vincoli alla fattibilità di simili progetti. La "simulazione" (qualitativa e quantitativa) che viene condotta nel presente *paper*, con riferimento ad un'area regionale -quella del Friuli Venezia-Giulia-, non particolarmente grande anche se funzionalmente piuttosto complessa (e caratterizzata dalla presenza di una Regione a Statuto speciale), dimostra, invece, che il problema non è tanto finanziario né di vincoli ai bilanci pubblici in quanto la maggior parte delle risorse, nella rigenerazione del capitale territoriale, sarebbero di provenienza privata (risparmi delle famiglie) mentre, alle risorse pubbliche (essenzialmente regionali), spetterebbe soprattutto un ruolo di *leveraging*. Il problema appare, piuttosto, di tipo culturale e politico.

Parole chiave: rigenerazione del capitale territoriale, urbanistica post-crisi, futuro low carbon, territorializzazione

1 | Premessa

La più grave crisi del dopoguerra sta lasciando segni pesanti nelle economie locali e regionali e sui territori. Ciò si somma alla inadeguatezza strutturale di molta parte del patrimonio edilizio nazionale di cui i disastrosi effetti dei recenti terremoti nel centro Italia sono solo l'ultima tragica evidenza¹. Nel complesso, il "capitale territoriale" (OECD, 2001) italiano, sia a causa di una storica incuria da parte soprattutto dello Stato centrale, sia di carenze, se non del tutto assenti, interventi di manutenzione e riqualificazione da parte dei privati, ma anche per l'assenza, al di fuori dei grandi centri, di nuove e promettenti prospettive di investimento, sta degradando visibilmente: perde sicurezza, funzionalità, abitanti, prestazioni, in una parola, valore. In una situazione così diffusamente problematica, è doveroso tentare di produrre analisi e diagnosi argomentate dello stato del territorio così come, al contempo, tentare di dare, anche come urbanisti, qualche indicazione operativa per uscire da questo stato di cose.

Quella che presentiamo di seguito non è una politica in corso d'opera e neppure un piano in fase di studio. E' solo la simulazione di qualcosa che, prima ancora di credere possibile, bisogna credere utile e necessario. Se la crisi, in forza di qualche strano autoinganno, rende difficile, alle élites dirigenti, di vedere l'utilità e la necessità di un piano "anticrisi" centrato sulla rigenerazione del territorio italiano, ciò non è certo un problema di inutilità od impossibilità del piano stesso, ma una difficoltà di analisi e visione proprio di tali élites dirigenti. L'area su cui intendiamo focalizzarci è quella del Friuli Venezia Giulia, regione fino a pochi anni fa non solo saldamente ancorata al Nordest italiano ed alle sue performance ma anche decisamente proiettata, in un contesto di fiduciosa avanzata del modello europeo, verso una stabile centralità europea (almeno nei campi della logistica e dei trasporti; cfr. Fabbro & Maresca, 2014). Oggi, il FVG, sembra tornare ad essere una regione in sofferenza (Mattioni, 2015), se non marginale, mentre la posizione confinaria non viene più percepita e gestita come una risorsa ma piuttosto come una minaccia.

¹ Secondo la lettera inviata al Presidente del Consiglio da migliaia di ingegneri, architetti e geologi, in Italia sono 24 milioni le persone e oltre 5 milioni gli edifici esposti ad alto rischio sismico cfr. https://www.change.org/p/al-presidente-del-consiglio-mettiamo-l-italia-in-sicurezza?source_location=movement.

Come porsi, dunque, di fronte ad una situazione così contraddittoria? Prima di tutto, forse, provando a mettersi in una prospettiva di analisi critica e prospettica del territorio. E' inevitabile ispirarsi, allora, per trarne indicazioni ed insegnamenti, ai cicli lunghi di vita del territorio². Nel caso della regione FVG si è oggi in presenza della fine di un ciclo espansivo e di "territorializzazione" che durava dagli anni sessanta e che aveva visto, nel "Modello Friuli"³ di ricostruzione post-terremoto del 1976, il suo apice ed il suo emblema politico e culturale. L'attuale fase di "deterritorializzazione" (Raffestin, 1986), incorpora certamente la crisi, dal 2008 in poi, ma parte da prima di questa e forse già dai primi anni 2000. La deterritorializzazione implica perdita di funzionalità, di attrattività e di valore delle strutture ma anche perdita di controllo e di potere sulle forme materiali, culturali, sociali e simboliche della stessa riproduzione del territorio (Becattini, 2015). Il riavvio di un processo di riqualificazione dei territori implica quindi anche maggiore autonomia ed autodeterminazione locale. Sono le facce di una stessa medaglia e rimangono i pilastri di ogni processo che punti a rimettere in piedi le condizioni dell'autoriproduzione dei territori. E' quello che, con Raffestin (1984, 1986), potremmo chiamare il riavvio di un ciclo di "riterritorializzazione" e che qui cerchiamo di incardinare intorno ad un piano pluridecennale di rigenerazione del capitale territoriale simulando, come caso studio ed area pilota, un piano decennale regionale in Friuli Venezia Giulia (FVG). E' implicita, nella simulazione, l'intenzione di verificarne la fattibilità tecnica e, quindi, la stessa possibilità di replicare l'approccio in altre regioni ed anche all'intero livello nazionale. Il modello istituzionale e sociale che sorregge la sperimentazione è fortemente sussidiario e non solo in senso verticale (dal cittadino al Comune, quindi alla Regione e quindi allo Stato) ma anche in senso orizzontale e cioè in termini di forte iniziativa del soggetto privato, in cooperazione con il soggetto pubblico, ma con compiti, missioni ed operatività ben distinte (Moroni, 2015). Un piano per la riqualificazione del patrimonio edilizio nazionale, data la sua enorme dimensione tecnico-finanziaria, si colloca in una prospettiva pluridecennale e forse, anche plurigenerazionale e, come tale, deve necessariamente confrontarsi anche con le criticità più generali che si configurano a livello globale quali, *in primis*, il cambiamento climatico, la mancanza di lavoro, l'invecchiamento della popolazione e i flussi migratori che sono spesso richiamati come le criticità delle criticità attuali e dei prossimi decenni (Mason, 2015). Tutto ciò interagisce con un ciclo economico stagnante che amplifica le criticità e riduce le possibilità di fuoriuscita dalla crisi. Non possiamo concepire, pertanto, un piano generale di riterritorializzazione del Paese senza posizionarlo anche in relazione a queste criticità e alle politiche, europee ed internazionali, già in atto per farvi fronte (UNFCCC, 2015). Le strategie "low carbon", basate cioè sulla minimizzazione delle emissioni antropogenetiche di CO₂ in atmosfera, assumono, nella letteratura istituzionale (CEC, 2008; ECF, 2010) e scientifica (Wilson & Piper, 2010), implicazioni socio-economiche e tecnologiche oltreché, naturalmente, ambientali. Se gli scopi strategici delle stesse sono quelli di ridurre l'inquinamento dell'aria e mitigare i cambiamenti climatici ed i loro effetti perversi (che sono spesso all'origine anche di grandi flussi migratori), l'azione "tattica" non può non rivolgersi al cambiamento dei sistemi energetici, alla accelerazione nella produzione ed uso delle energie rinnovabili, ai cambiamenti nelle comunità locali e nelle economie regionali e, non ultimi, negli insediamenti umani (Crawford & French, 2008). La strategia "low carbon" deve, pertanto, informare ed orientare, nel lungo termine, anche i piani (regionali e nazionale), di rigenerazione del capitale territoriale.

2 | Dalla riqualificazione edilizia alla rigenerazione del capitale territoriale

Il vecchio motto *quand le batiment va tout va* ha descritto per decenni la funzione di volano del ciclo edilizio. E' un motto ancora valido? L'idea che nuove costruzioni e nuove infrastrutture si debbano fare per aprire cantieri e rilanciare l'economia è una convinzione ancora piuttosto diffusa ma che pare ormai obsoleta. Se guardiamo un po' ai dati relativi al settore delle costruzioni ci accorgiamo che, invece, un ciclo storico sembra essersi concluso e che i processi di territorializzazione vadano radicalmente ripensati:

1. Il primo dato "macro" è relativo al capitale ambientale. Il consumo di suolo, secondo i dati Ispra del 2015, ha raggiunto, in valore assoluto ed anche relativo (nelle diverse zone del territorio) una soglia limite: tra i grandi paesi europei l'Italia è quello con maggior copertura artificiale (10% circa; dati Eurostat, 2012); il FVG si colloca all'ottavo posto, tra le regioni italiane, con l'8% di superficie artificiale. Ciò non significa, ovviamente, che non si potrà più utilizzare un mq di superficie libera per nuove costruzioni ma che la forte artificializzazione dei suoli, combinata con i noti cambiamenti

² Ci si riferirà di seguito al ciclo di "territorializzazione, deterritorializzazione e riterritorializzazione" teorizzato dal geografo svizzero Claude Raffestin negli anni ottanta.

³ Il concetto di "Modello Friuli" è una razionalizzazione ex-post di quanto è stato pensato, deciso e compiuto in Friuli, a seguito del terremoto del 1976 e che si deve in particolare a Luciano Di Sopra (1998, 2016).

climatici, è tale da sconsigliare ulteriori espansioni e da spingere al ripensamento complessivo dei nostri assetti urbanistici (Musco, 2012).

2. Il secondo dato “macro” è relativo al capitale insediativo. In quest’ultimo decennio, si è dimezzata, infatti, l’attività costruttiva. I dati dell’Agenzia del Territorio ci dicono che, fatto 100 il fatturato residenziale nel 2007, diventa, nel 2014, pari a 54,8 in Italia e al 51,4 nel Nordest (quello non residenziale è inferiore al 50,0); un altro dato (la superficie abitabile autorizzata con permessi di costruire) passa dal valore di 1 mq a famiglia nel 2003 al valore di 0,3 nel 2012 (dati Istat, 2015). Anche i dati Ance FVG, relativi all’andamento di imprese e occupati nell’edilizia, mostrano che il settore si è quasi dimezzato negli ultimi anni: fatto cento il numero al 2008, nel 2015 le imprese sono passate a 57,7 e gli operai a 63,2.
3. Ma un altro dato “macro” assai importante è quello Istat del 2011, relativo allo stato di conservazione del patrimonio edilizio esistente che ci dice che più della metà degli edifici (53,67 in Italia, 53,51 in FVG) è ormai inadeguato, vulnerabile, obsoleto (età di costruzione precedente agli anni 70 e quindi con 50 anni ed oltre di vita). Non sembrerebbe vero, quindi, che ci sia meno bisogno di attività nelle costruzioni. E’ vero, invece, che ce n’è gran bisogno nelle riqualificazioni edilizie ed urbanistiche per produrre beni, privati e pubblici, diversi da quelli del passato.
4. Un ultimo dato decisivo è quello relativo al capitale umano e sociale che, in FVG, si sta impoverendo più velocemente che nel resto d’Italia e d’Europa: l’indice di dipendenza strutturale (popolazione inattiva su popolazione attiva) passa, in FVG, dal 2001 al 2014, dal 48% al 61% mentre è più contenuto e lento nel resto d’Europa dove passa, dal 2001 al 2014, dal 49% al 52% (dati Eurostat, 2015).

Se tutto ciò è vero, allora è anche vero che:

1. La crisi dell’edilizia e del mercato immobiliare più in generale, nei paesi occidentali, non può essere spiegata solo da fattori settoriali e congiunturali (la bolla immobiliare del primo decennio del duemila) ma anche da più generali fattori strutturali (*in primis* ambientali ma anche demografici, sociali e culturali).
2. Il patrimonio edilizio esistente soddisfa largamente la domanda di spazio per abitare e di spazio per produrre; inoltre, anche a causa di una crisi che ha inciso fortemente sui consumi e sugli investimenti delle famiglie, è da diversi anni privo di manutenzioni ed adeguamenti impiantistici e strutturali e si sta deteriorando a vista d’occhio.
3. Inoltre, senza i necessari interventi di ristrutturazione antisismica, il patrimonio edilizio diventa ancor più vulnerabile al rischio sismico (che riguarda una significativa percentuale del territorio italiano), perde, conseguentemente, attrattività per i residenti che sono spinti ad abbandonare, con gli edifici più vulnerabili e costosi, anche interi insediamenti se non interi territori.
4. C’è un gran bisogno, quindi, di tornare a produrre, con nuova intelligenza, nel settore delle costruzioni, non solo perché edifici ed infrastrutture inevitabilmente degradano ed hanno bisogno, come ogni altro manufatto, di continua manutenzione; ma anche perché, senza case sicure ed efficienti non c’è neppure un territorio attrattivo né si possono conservare adeguate economie locali
5. Il settore delle costruzioni, inoltre, soprattutto se allargato ad una più ampia filiera capace di integrare le molteplici attività industriali e di servizio che stanno a monte ed al valle della stessa, può attivare la più grossa ed articolata filiera dell’economia e dell’occupazione⁴ e, come tale, rappresentare l’inevitabile destinatario di un massiccio programma di investimenti anticrisi.

Un programma di rilancio economico che voglia contrastare la crisi e contemporaneamente far fronte ai cambiamenti strutturali della domanda sul territorio, deve, pertanto, allargarsi ad una filiera più complessa ed intersettoriale di quanto è stato nel passato (Verones & Zanon, 2012) e che chiamiamo “filiera della rigenerazione del capitale territoriale” la quale deve comprendere, oltre al capitale insediativo ed infrastrutturale, il capitale naturale ed ambientale ed il capitale sociale ed umano (Camagni, 2008).

3 | La rigenerazione del territorio e la filiera CAT

Se, assieme ai dati relativi allo stato dell’edilizia, leggiamo anche quelli relativi allo stato del suolo e del dissesto idrogeologico, degli insediamenti e della popolazione, non possiamo non registrare che, almeno in

⁴ Secondo l’Ance, l’associazione dei costruttori, investire un miliardo di euro in edilizia genera una ricaduta complessiva sull’economia (effetti diretti, indiretti e indotti) di oltre 3,3 miliardi e crea 17.000 posti di lavoro di cui circa 11.000 nelle costruzioni e 6.000 nei settori collegati.

FVG, un lungo ciclo di territorializzazione si è ormai decisamente esaurito con i primi anni 2000 e che siamo, forse già da allora, dentro una lunga e pesante fase di deterritorializzazione:

- insediamenti ed infrastrutture risultano in eccesso rispetto al loro uso attuale; in qualche caso sono anche sottoutilizzati e/o obsoleti (come nel caso di diversi centri turistici marini e montani);
- il capitale umano si sta contraendo ed impoverendo più velocemente che altrove (il FVG è una delle regioni con il più alto tasso di invecchiamento d'Europa);
- interi territori sono interessati dagli effetti del cambiamento climatico ma anche da processi di severo abbandono;
- l'identità e la vitalità di centri urbani grandi e piccoli è stata fortemente compromessa dalla esplosione dei centri commerciali degli anni scorsi che la tradizionale pianificazione territoriale non è stata in grado di contrastare (è dagli anni novanta che la Regione FVG sta cercando di rimpiazzare il suo vecchio e superato Piano Urbanistico Regionale del 1978 ma con risultati nulli).
- la combinazione dei diversi fattori ingenera una perdita, oltre che di valore economico, anche di senso e di valore culturale e simbolico del territorio. Ma ingenera una perdita anche di autonomia e di autogoverno.

Da cosa partire, quindi, per motivare una, necessariamente lunga e profonda, “strategia di riterritorializzazione” basata su una vasta ed articolata rigenerazione delle diverse componenti del capitale territoriale? Dai macro-disegni insediativi, infrastrutturali od ambientali cui ci hanno abituati, per più di un decennio, le politiche spaziali europee (Fabbro, 2007) o dai micro-disegni legati alla vita quotidiana delle persone ed alle economie locali reali (Becattini, 2015)? Non c'è dubbio che una ripartenza che volesse, in qualche modo, rappresentare una alternativa di fronte alle difficoltà reali, di quei macro-disegni, ad atterrare ed impattare positivamente sul territorio (Fabbro, Brunello & Dean, 2015), spinge verso un piano di interventi dal basso, diffusi e capillari, per la manutenzione e riqualificazione dello stock edilizio esistente. Ma questo potrà trovare un più ampio consenso ed uscire dai limiti di una tradizionale politica di settore, solo se riuscirà a mettere in moto, cumulativamente, una più vasta filiera di riqualificazioni urbanistiche, idrogeologiche e paesaggistico-ambientali (che, per semplificare, chiamiamo delle “costruzioni, dell'ambiente e del territorio” o CAT). Una filiera CAT infatti:

1. è espressione di una sostenibilità molteplice (economica, ambientale e sociale);
2. è anche fortemente sussidiaria ed inclusiva (nel senso più autentico del termine) perché basata sulla attivazione e partecipazione effettiva dei cittadini nella veste anche di piccoli proprietari, risparmiatori, operatori;
3. si dispiega su più scale territoriali e più dimensioni sociali: dall'edificio all'isolato, dall'isolato alla città, dalla città al sistema territoriale e regionale ma si articola anche su diverse dimensioni del sistema di riproduzione sociale: da quello abitativo, a quello produttivo a quello educativo.

La domanda a cui bisogna rispondere è, quindi, come innestare lo sviluppo della filiera CAT nel contesto di un più ampio processo di riterritorializzazione di scala regionale e nazionale? L'ipotesi che qui si vuole sostenere è quella di partire agendo sistematicamente e diffusamente, in primis, sulla riqualificazione energetica degli edifici

E' stato stimato (Paviotti, 2016) che, in FVG, per la riqualificazione di circa 136mila edifici residenziali uni e bifamiliari e 146mila appartamenti realizzati prima del 1970 (e quindi, presumibilmente, privi di valide prestazioni funzionali) sarebbero necessari circa 8 md di euro complessivi, comprendendovi anche gli interventi per la sicurezza antisismica nei comuni a maggior rischio ma esterni al cratere del terremoto del 1976 ed alla ricostruzione che ne è seguita. E' una cifra assai rilevante (pari quasi alla metà del costo della ricostruzione post-sisma del Friuli del 1976, a valori attualizzati) ma che interesserebbe tutta la regione e che consisterebbe, in gran parte (e diversamente da quel modello che vedeva una assoluta prevalenza delle risorse statali) in risparmi delle famiglie dirottati dall'investimento finanziario a quello nel bene durevole e primario della casa e, solo per una percentuale minore, di risorse pubbliche. Un massiccia politica di incentivazione pubblica, pari a circa 2 md di euro in dieci anni (20% del totale del costo dell'intero piano decennale), consentirebbe di attivare un investimento complessivo (pubblico più privato) di quasi 10 md di euro⁵ i quali, a loro volta, se è giusto il moltiplicatore dell'ANCE, genererebbero, nell'intera filiera CAT, un investimento 3,3 volte superiore e cioè pari a 30,3 md di euro complessivi. L'intervento regionale, che sarebbe pari a 200 ml di euro all'anno su poste di bilancio in essere o da istituire con nuove leggi, non pare impossibile (sarebbe pari al 5% circa del bilancio regionale annuale). I problemi della fattibilità di un piano

⁵ La Regione, peraltro, recupererebbe gran parte dei fondi messi a contributo grazie al rientro, nelle casse regionali, dell'IVA versata sui lavori realizzati.

decennale come quello qui proposto non paiono essere tanto quelli finanziari quanto quelli più strettamente politici e, in particolare:

- la competizione, per le risorse pubbliche, con altre strategie economiche (quali quelle legate alla innovazione tecnologica nei settori manifatturieri e che vanno sotto la definizione generica di “fabbrica 4.0”);
- la grande conflittualità politica in essere su politiche essenzialmente simboliche che però sottrae spazio ed interesse sulle questioni di fondo ed oscura le dimensioni e le caratteristiche della crisi;
- la lunga durata di un piano decennale che confligge con gli orizzonti brevi dei ritorni politici di area o di schieramento;
- la rilevante magnitudine finanziaria, organizzativa, culturale del piano che richiede anche l’esistenza di un management pubblico particolarmente capace e motivato.

Dagli edifici privati al sistema territoriale. Dai territori alla regione. Questo è il processo ascendente di rigenerazione del capitale territoriale. Alle famiglie, individualmente o attraverso cooperative, sono assegnati agli interventi di riqualificazione sugli edifici residenziali. Ai comuni e alle loro associazioni, in una posizione sussidiaria in relazione alle famiglie, deve spettare l’individuazione degli elementi (lineari, puntuali o areali) da incorporare nella prospettiva di una riqualificazione territoriale integrata e, in particolare, l’individuazione di spazi e la promozione di centri per le attività in condivisione come il co-working e il co-housing. La Regione, da parte sua, al fine di garantire una mobilità sostenibile (basata, in primo luogo, sulla rete ferroviaria) e un accesso generale alla informazione digitale, ha principalmente il compito di individuare ed intervenire, attraverso “progetti territoriali”, sui nodi, reti e connessioni dei vari territori per favorirne la rigenerazione e l’attrattività. Per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione in senso stretto, questi non devono essere separati dal grande progetto di rigenerazione capitale territoriale, ma sono, in realtà, strumentali e funzionali a questo: la Regione è responsabile, con uno speciale strumento regionale di pianificazione territoriale, dell’individuazione sia delle aree di valore da conservare e degli insediamenti - a rischio - da proteggere, sia delle aree da considerare prioritariamente per la riqualificazione e la rigenerazione.

4 | Conclusione: la rigenerazione endogena dei territori per l’avvio di un ciclo pluridecennale di riterritorializzazione del Paese

Un processo di rigenerazione del capitale territoriale, a partire dalla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, significa, in ultima analisi, ridare ragioni diffuse non solo per la valorizzazione del capitale stesso ma anche per un più ampio processo di riterritorializzazione del Paese. E’ certamente un “vaste programme” che però, come dimostrano -se ce ne fosse bisogno-, le tragiche conseguenze dei recenti terremoti in centro Italia, non è più neanche una opzione ma una vera e propria emergenza questa sì indispensabile per rilanciare la credibilità e la competitività del Paese in quanto, senza sicurezza di base, non vi sono neppure le condizioni di efficienza minime per avviare credibili e sostenibili piani di rilancio economico in altri settori. Qualcuno potrebbe sostenere, infatti, che è più redditizio puntare su altri scenari quali lo sviluppo di settori manifatturieri a più alto valore aggiunto, oppure sulla *smartness* territoriale (quel mondo di “app” che promette una vita più felice manipolando lo *smartphone*) o sulla ricerca e l’innovazione tecnologica o sulle filiere alimentari ed enogastronomiche. Ma nessuno di questi scenari può, da solo, essere alternativo allo scenario CAT, ma, semmai, solo integrativo. Lo scenario CAT è basilico nel senso che, senza un accettabile livello di qualità del territorio (in termini di sicurezza, funzionalità, accessibilità per tutti ecc.) nessuno degli altri scenari richiamati si può reggere da solo.

La domanda a cui abbiamo cercato di rispondere è, quindi, come incardinare, in una strategia globale *low carbon*, una strategia di riterritorializzazione dell’Italia. Le “tattiche”, a tal fine, possono essere molteplici (piani regionali e nazionale di investimenti a lungo termine; mobilitazione diffusa di risorse private per la riqualificazione energetica e la sicurezza antisismica, focus sulla filiera economica CAT, ecc.) ma possono essere anche intrecciate tra di loro. In questo scritto si è cercato di dimostrare, simulando tali “tattiche” in una regione dimensionalmente piccola ma funzionalmente complessa come il Friuli Venezia Giulia, che un simile processo è tecnicamente fattibile ma che a monte richiede sia la volontà di riconoscere e diagnosticare la gravità dello stato del territorio (cosa che, normalmente, alle élites di governo, non piace ricordare se non per un breve lasso di tempo dopo l’ennesimo disastro) sia capacità culturali e di costruzione di consenso a lungo termine, per l’impostazione di un programma di durata almeno decennale.

Riferimenti bibliografici

- Becattini G. (2015), *La Coscienza dei luoghi*, Donzelli editore, Roma.
- Camagni R. (2008), *Per un concetto di capitale territoriale*, Ires Piemonte, Torino.
- Crawford J. & French W. (2008), "A low-carbon future: Spatial planning's role in enhancing technological innovation in the built environment", *Energy Policy*, no. 36, pp. 4575-4579.
- Di Sopra L. (1998), *Il Modello Friuli – Gestione dell'emergenza e ricostruzione dopo il sisma del 1976*, Amministrazione provinciale di Udine, Udine.
- Di Sopra L. (2016), "Modello Friuli". *La risposta al terremoto del 1976*, Edizioni Biblioteca dell'Immagine, Pordenone.
- CEC (2008), *Package of implementation measures for the EU's objectives on climate change and renewable energy for 2020*. Brussels. Disponibile su <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/2/2008/EN/2-2008-85-EN-1-0.Pdf>.
- ECF (2010), *Roadmap 2050 - A practical Guide To A Prosperous Low-Carbon Europe, Technical & Economic Analysis*. The Hague. Disponibile su: http://www.roadmap2050.eu/attachments/files/Volume1_fullreport_PressPack.pdf.
- Fabbro S. (2007), *Il Progetto della Regione Europea*, FrancoAngeli, Milano.
- Fabbro S. & Maresca M. (a cura di, 2014), *FVG-Europa: Ultima Chiamata. Un "porto regione" tra Mediterraneo e Centro Europa*, Forum Editrice, Udine.
- Fabbro S., Brunello L., Dean, m. (2015), "Re-framing Large Transport Infrastructure Plans: a Study on European Corridors with a focus on North-Eastern Italy", *International Planning Studies*, no. 20, pp. 323-349.
- Mattioni F. (2015), *Caro Modello Friuli*, L'Orto della Cultura, Udine.
- Mason P. (2015), *Postcapitalism. A guide to our future*, Penguin, London.
- Moroni S. (2015), *Libertà e innovazione nella città sostenibile*, Carocci editore, Roma.
- Musco F. (2012), *Città e territori nel cambiamento climatico: Piani, strumenti e processi di governance*, FrancoAngeli, Milano.
- OECD (2001), *OECD Territorial Outlook*, Paris.
- Paviotti E. (2016), "Capitale territoriale e rigenerazione urbana. Il caso della regione Friuli Venezia Giulia", Tesi di Laurea magistrale in Ingegneria Civile, Università di Udine.
- Raffestin C. (1984), "Territoriality. A reflection of the discrepancies between the organization of space and individual liberty", *International Political Science Review*, no.5, pp. 139-146.
- Raffestin C. (1986), "Punti di riferimento per una teoria della territorialità umana", in Copeta C. (a cura di), *Esistere e abitare. Prospettive umanistiche nella geografia francofona*, pp. 75-89, FrancoAngeli, Milano.
- UNFCCC. (2015). *Adoption Of The Paris Agreement*. Paris. Disponibile su: <http://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf>.
- Wilson, E., & Piper, J. (2010). *Spatial Planning and Climate Change*, Routledge, Abingdon and New York.
- Veronesi S. & Zanon B. (a cura di, 2012), *Energia e Pianificazione Urbanistica. Verso una integrazione delle politiche urbane*. FrancoAngeli, Milano.

Innovation Strategies and Cities: Insights from the Boston Area

Bruno Monardo

Sapienza University of Rome, Italy
PDTA - Dipartimento di Pianificazione, Tecnologia dell'Architettura e Design
Email: bruno.monardo@uniroma1.it

Claudia Trillo

University of Salford-Manchester, United Kingdom
SOBE - School of Built Environment
Email: C.Trillo2@salford.ac.uk

Abstract

Innovation is gaining increasing attention in the contemporary European policy making and research arena. RIS3 (Research and Innovation Strategies for Smart Specialisations) translate into a policy the concept of entrepreneurial discovery, incorporating the process of co-creation across multiple stakeholders within the development and implementation of regional strategies for growth. The paper aims to provide planners and policy makers with a fresh view on the current innovation strategies at the forefront of the European debate, in particular by focussing on how RIS3 could be successfully implemented in cities. At this goal, the authors draw insights from paradigmatic international best practices, such as the innovative clusters in the Boston area, by assuming that a close similarity exists between innovative clusters and Smart Specialisation.

Keywords: smart specialisation strategies, cluster policies, innovation districts, place-based approach

1 | Spurring innovation: Smart Strategies, place-based approach and cluster policies

Innovation, stemming from the 1940s concept of *creative destruction* (Schumpeter, 1942), is at the forefront of the European debate as key element for coping with the current global crisis (Madelin & Ringrose, 2016). Indeed, overcoming the persistent Research & Innovation gap among European Regions has been a major ambition of the Cohesion Policy since it was launched. The privileged strategy for pursuing the *Smart, Sustainable and Inclusive* growth Europe 2020 vision is the integration of three drivers: 'Smart Strategies', high tech and 'place based' approach.

The origin of the European policy renowned 'Research and Innovation Strategy for Smart Specialisation' (RIS3) dates back to the work of a group of experts coordinated by Dominique Foray (EC, 2009). The Smart Specialisation concept appears originally in the academic literature examining the so called '*transatlantic productivity gap*' between EU and US economies (McCann & Ortega-Argilés, 2015). The Information and Communication Technology sector (ICT) boosted the US productivity growth more than in Europe where the support of new technologies for innovation was scarce. In order to tackle the gap and launch a knowledge-intensive growth model (Camagni & Capello, 2013), the EU designed RIS3, within its Europe 2020 Agenda, which aims to promote local innovation processes in particular sectors and technological domains through a bottom-up identification of specific 'innovation patterns'.

RIS3 is based on four principles: 1) economic development is knowledge and innovation-driven; 2) history matters; 3) the perspective of economic growth embraces the bottom-up approach; 4) this policy is demand-driven, i.e. derived from local potentials and needs. Because of its focus on the specific regional assets, the RIS3 policy is embedded in the 'place-based' approach (Barca, 2009), implying *co-creation* between local actors and all levels of government. Thus, local policymakers, universities and private entrepreneurs are the key actors for promoting knowledge and innovation (Capello, 2014), whereas governments perform a strategic role in the involvement of local stakeholders and public-private coordination (Iacobucci, 2014).

On the one hand, public policies are based on the concept that regions have their own specific industrial and institutional histories, and that local stakeholders should be included in the regional development strategy implementation (Coffano & Foray, 2014). On the other hand, 'entrepreneurial discovery' needs to

be pursued (Foray et al., 2011), and in the self-discovery process public and private sectors must collaborate strategically (Hausmann & Rodrik, 2003).

Looking at the US ‘Smart Strategies’ implicit interpretation, at least three pillars are emerging. The first one is connected to the active support policy of the central public institutions, in particular the role of Federal government in boosting the innovation, with R&D subsidies. Second, the privilege of ‘Key Enabling Technologies’ (KETs), providing the basis for innovation in many production sectors and helping to tackle societal challenges. Third, the widespread application of the ‘Cluster theory’ as it was re-conceived and innovated by the Harvard Business School of Michael Porter in the early ‘90s, after the original Marshall’s districts (1920) and the experience of the Italian industrial districts of the ‘70s. According to Porter’s definition, “Clusters are geographic concentrations of interconnected companies, specialised suppliers, service producers, firms in related industries, and associated institutions (universities, standard agencies, trade associations) in particular fields that compete but also cooperate” (Porter, 2000). Cluster policies share much common ground with the underlying principles of RIS3 (Ketels, 2013). Foray himself acknowledges that ‘vibrant innovative clusters’ should be considered as a ‘classic outcome’ or an ‘emergent priority’ of a RIS3 strategy, but also warns that Smart Specialization is not the same thing as a cluster policy (Foray et al., 2011). Both clusters and RIS3 can be considered as ‘systemic policies’ and are considerably place-dependent, since they root in that bundle of assets and capabilities already present in the territory. Some authors highlight at least two main distinctions (Aranguren & Wilson, 2013). Firstly, cluster policies are tailored to the specific needs of cluster agents and do not deal with the broader scope of gaining competitive advantages for the regional economy as a whole; secondly the cluster competitiveness is promoted among a broad range of areas (internationalisation, quality standards, training, R&D, etc.), while RIS3 strategies specifically target the allocation of regional investments for the enhancement of the innovation processes and the valorisation of human capital.

Recent best practices in the US highlighted the evolution of cluster benefits in terms of economies of scale for urban agglomerations, stakeholder networks, increase of local exchange knowledge. Although, according to Porter’s method, it is possible to recognize and study clusters only at macro-territorial level (State or County), their geography elicits application at local scale as well.

Across US the most intriguing interpretation of ‘Smart Strategies’ and the emerging model that embodies the idea of recreate an innovative urban ecosystem is well represented by the concept of ‘Innovation District’, a ‘geographic area where leading-edge anchor institutions and companies cluster and connect with start-ups, business incubators, and accelerators’ (Katz & Wagner, 2014). The city of Boston represents a paradigmatic case of successful integration between innovation and city growth, thanks to the alignment between urban development initiatives and exploitation of the potential of innovation- related growth. The following sections explores in details this case.

2 | The ‘Innovation District’ experience in Boston

The Greater Boston area is one of the most innovative US contexts. Thanks to its high agglomeration of educational institutions and industries, as well as its physical and infrastructural system, the whole metropolitan region has been able to attract an increasing interest of main investors and venture capitalists. This flourishing environment has positively impacted on the economic growth of the Metropolitan area, showing the highest rate of growth across the US (Kahn et al., 2012). Moreover, in the last thirty years the cities of Boston and Cambridge implemented urban policies supporting the economic growth, followed more recently by other adjacent municipalities like Somerville and Charlestown. The physical effects are witnessed by the spread of new development and renewal projects that are changing the urban geography of the Boston area by supporting the settlement of innovation hubs within specific neighborhoods.

2.1 | Boston Innovation District

The Boston Innovation District (BID) planning initiative is part of the *Innovation Boston Strategy*, that aims to create a neighbourhood able to attract financiers, resources and talent, in other words creative activities operating in a thriving urban space. The BID project was conceived to redevelop the South Boston Waterfront, a 1000 acres underutilized area that hosted industrial activities, transforming the area into a mixed-use (residential, commercial and retail) and thriving hub of innovation and entrepreneurship with more than 300 technology, life science and other companies, creating about 6000 new jobs.

The City managed the project through its public agency - the Boston Redevelopment Authority (BRA) - and provided partial funding for constructing new public spaces, building a network with private

companies and using financial and planning tools within the PPP 'architecture' in order to guarantee the progressive implementation and ease the burden of the costs of the project on the City's budget. The centrepiece of BID is the District Hall, a large public space where innovators can meet, aggregate, exchange ideas, explore potential synergies, finalize their creativity, find concrete agreements. The building opened in 2013 as a result of a PPP between the BRA and private investors and offers 12,000 square feet of meeting space. The public administration initiative has been actively involved in attracting both start-ups and more established companies as Vertex Pharmaceutical and most recently General Electrics that received significant tax benefits for setting up their new headquarters within the BID boundaries. Unique assets are concentrated in the dense redevelopment area, as the world's largest start-up accelerator - 'MassChallenge' - and 'Factory 63', an interesting experiment in innovation housing, providing private micro-apartments and public areas for working, gathering and organizing events.

Launched by the Menino administration in 2010 and still in progress, the vision for the Innovation District has four main features, setting the general guidelines for how development should take shape:

- *Industry-Agnostic*: the initiative is to be open to industries of every kind; this should allow for broad inclusivity of established companies and small enterprises, providing a framework for community engagement;
- *Clusters*: the BID's motto is "Work, Live, Play" with the desire to cluster innovative entrepreneurs to increase proximity and density. Creative people in a cluster environment can share technologies and knowledge easier. Following this model, the Municipality also hopes to attract amenities that would encourage entrepreneurs to spend more time in the district networking and socializing. The city needs to retain talent through a working and living environment favorable to creativity and exchange;
- *Experimental*: the public administration is adopting an experimental framework characterized by expedited decision making and planning flexibility. The choice of the City, confirmed by the present administration after the mayor Menino's original idea, aroused interest among the business community and created momentum for the public sector's efforts to attract developers, creative firms, company CEOs, entrepreneurs, and non-profit organizations and engage them for building a new community;
- *The City as Host*: differently from the scenario of the 'university as host', as in the case of MIT in Kendall Square (Cambridge), in the BID the City embodies the role of host institution. The identification of the Innovation District as the flagship project in Boston means that the neighborhood will be free to develop organically, create momentum and allow innovation to spread all over the city and its surroundings.

2.2 | Neighbourhood Innovation District (Boston)

The *Neighbourhood Innovation District* (NID) is an on-going public strategy launched in 2014 by the Boston Municipality. The main goal is to encourage and widespread innovation and technology within deprived, low-income neighbourhoods as necessary tools that generate a positive impact on small business and local economic development. Instead of supporting a specific industrial sector 'ex ante', the NID' strategy has chosen a 'place-based' approach able to empower the existing business activities as well as the physical features of the sites. Shift from a merely entrepreneurial- centred vision towards a more inclusive and community oriented perspective, the NID seeks to take into account the overall economic empowerment of the neighbourhood. The entire area has been considered as a whole, by tackling in advance the community displacement potentially induced by the increase in the real estate values in 'Innovation Districts'. At this goal, the 'NID Committee' - body created by the present administration for identifying policies, practices, and infrastructure improvements to support the development of Innovation Districts throughout Boston - has strongly recommended the adoption of a District Housing Plan as a tool to provide new affordable housing and business space. According to the Committee, the main actions for a successful implementation of an Innovation District into an existing distressed neighborhood should ensure adequate start-up education programs and promote a streamlined regulatory framework for new entrepreneurs, providing space for both retail activities and new affordable housing.

Following specific criteria highlighted in the Innovation District experience across US (transit access, affordable office space, arts and cultural amenities, involvement of non-profit organizations) and considering the peculiarities of the area (presence of high-educational institutions, vacant lots, transportation nodes) the mayor Walsh government has chosen *Dudley Square-Upham Corner Corridor*, a vibrant zone within the Roxbury neighborhood, as location of the first step of the initiative, an Innovation Center. Since the Roxbury Innovation Center was only recently opened, up to now it has been mainly involved in providing vocational training programs for local residents. It will be interesting to monitor

how the challenge of attracting private investments in the area, due to the lack of a thriving socio-economic ecosystem, will be achieved.

3 | Findings and open issues

Looking at the case studies, it clearly emerges how the Boston model can represent a “virtuous hybridization” between at least two dimensions, governance and socioeconomic profile of the planning initiatives, showing how *co-creation* is key for enabling innovation in cities. Given the continuity of the ‘progressive’ political guide of the local administration, it is clear the emerging trend of giving more emphasis to the co-creative approach, especially in the most critical contexts, regardless whether it is public or private driven. This approach is better aligned with the rationale of RIS3 than a dirigistic one could be. The meaning of the term ‘Innovation Strategies’ is tightly intertwined on the specific synergy between different actors of the ‘multiple helix’ model. Thus, a first lesson from the US Boston model regards the flexibility in the stakeholders’ organisation that is associated with an adaptive strategy, based on the entrepreneurial exploration/self-creation rather than on pre-conceived plans. A factor determining the success of the initiatives and at the same time matching the typical features of the RIS3 (entrepreneurial discovery, adaptive strategy, flexibility in the implementation) is the flexibility in the appropriate blending of ‘stakeholders’ from the urban region, specifically public governmental institutions and local communities, i.e. a ‘flexible geometry approach’ in which strategies and roles can assume from time to time different identities, where the boundaries between public and private initiatives are often blurred. By looking at the European policy scenario, instead, these ‘geometries’ are likely to be shaped by a dominant regional approach clashing with the RIS3 nature.

A second factor is the clear interconnection between urban scale and clusters. The case studies show a strong tie with a specific urban area, and more or less explicitly the willingness to frame policy interventions within a wider spatial strategy of overall regeneration also emerges. The physical concentrations of dense fragments and significant ‘critical mass’ represent authentic ‘hot spots’ in the urban fabric and ‘topologically materialize’ cluster fractals belonging to complex and extended network systems.

The BID, for instance, does not show only the concentration of a huge range of economic activities, but most of all presents new thriving patterns of integrated models with young actors naturally gravitating around the space of potentials and opportunities. In general, in the ‘innovation district’ phenomenon the ideal objective of the regeneration strategy is the synergy between increased creative production, associated with cross-fertilization interaction, and a high level of ‘urbanity’.

Finally, innovation does not happen just because some support is provided, since it is the ecosystem as a whole that has to be successfully reorganised and reinforced, including physical and socio-economic features. This is the most difficult challenge that the present Boston administration is called to face after locating an Innovation Center in a critical distressed neighbourhood like Roxbury for turning really upside down the on-going traditional strategies and doing something truly innovative: disrupt the patterns of inequality.

Shifting towards the European wider perspective, the major challenge for an effective RIS3 implementation is not to over-emphasize the role of industrial clusters, but ‘territorialise’ the redevelopment vision. At this goal, the planning process has the potential to become a key-driver for embedded innovation. The conscience of places is still crucial. The ‘place-based’ approach allows to build virtuous regeneration projects including the potential of territorial ‘DNA’ related to the local communities for identifying, recovering and increasing the values of local cultural specificities.

References

- Aranguren, M. J., Wilson, J. R. (2013) “What can experience with clusters teach us about fostering regional smart specialisation”, in *Ekonomia*, vol. 83, no. 2, pp. 127-174.
- Barca, F. (2009) An agenda for a reformed cohesion policy. A ‘place-based’ approach to meeting European Union challenges and expectations. Available from: www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/regi/dv/barca_report_/barca_report_en.pdf [Accessed 28-10-2016]
- Capello, R. (2014) “Smart Specialization Strategy and the new EU Cohesion Policy reform: introductory remarks”, in *Scienze Regionali*, vol. 13, no. 1, pp. 5-14.

- Camagni, R., Capello, R. (2013) “Regional innovation patterns and the EU regional policy reform: toward smart innovation policies”, in *Growth and Change*, vol. 44, no. 2, pp. 355-389.
- Coffano, M., Foray, D. (2014) “The Centrality of Entrepreneurial Discovery in building and implementing a Smart Specialization Strategy”, in *Scienze Regionali*, vol. 13, no. 1, pp. 33-50.
- Foray, D., David, P. A., Hall, B. H. (2011) “Smart Specialization. From academic idea to political instrument, the surprising career of a concept and the difficulties involved in its implementation”, MTEI-Working paper 2011-001. Available from: <https://www.scribd.com/document/81710078/>
- Hausmann, R., Rodrik, D. (2003) “Economic development as self-discovery”, *Journal of Development Economics*, vol. 72, no. 2, pp. 603-633.
- Iacobucci, D. (2014) “Designing and implementing a Smart Specialization Strategy at a regional level: some open question”, *Scienze Regionali*, vol. 13, no. 1, pp. 107-126.
- Kahn, C. B., Martin, J. K., Mehta, A. (2012) *City of Ideas: Reinventing Boston’s Innovation Economy: The Boston Indicators Report 2012*, The Boston Foundation, Boston, MA.
- Katz, B., Wagner, J. (2014) *The Rise of Innovation District: A New Geography of Innovation in America*, Washington: Brookings Institution
- Ketels C. (2013), *The role of clusters in smart specialisation strategies*. European Commission, DG Research and innovation, Available from: https://ec.europa.eu/research/evaluations/pdf/archive/other_reports_studies_and_documents/clusters_smart_spec2013.pdf
- Madeline R., Ringrose D. (2016), *Opportunity Now: Europe’s Mission to Innovate*, European Commission Directorate-General for Communications Networks, Content and Technology.
- McCann, P., Ortega-Argilés R. (2015) “Smart Specialization, Regional Growth and Applications to European Union Cohesion Policy”, *Regional Studies*, vol. 49, no. 8, pp. 1291-1302.
- Porter, M. E. (2000), “Location, Competition and Economic Development: Local Clusters in a Global Economy”, in *Economic Development Quarterly*, vol. 14, no. 1, pp.15-20.
- Schumpeter J. (1942), *Capitalism, Socialism and Democracy*, Harper & Brothers, NYC.

Acknowledgment

This paper is related to the dissemination of the EU research project ‘MAPS-LED’ (*Multidisciplinary Approach to Plan Specialization Strategies for Local Economic Development*), Horizon 2020, Marie Skłodowska-Curie RISE. The text is an authors’ personal evolution of a paper preprinted in the Proceedings of the 52th ISOCARP Congress, representing a piece of research carried on by the authors, together with Leonardo Bianchi, Nicole Del Re, Andrea Simone, Almona Tani.

Mobility and sustainable development in an emerging country context: the attempts to promote TOD – Transit Oriented Development in São Paulo, Brazil

Eduardo A. C. Nobre

Universidade de São Paulo

FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Email: *eacnobre@usp.br*

Tel: 55.11.3091.4548

Abstract

Since the 1980s urban theories have gained new impetus with the rise of the sustainable development paradigm. These theories have addressed the combination of compact and dense urban forms, associated to mixed uses, that maximizes the use of infrastructure, reducing the need for urban sprawl. One of the ways to achieve this urban sustainability is to promote and regulate urban development associated to mass public transport systems, known as TOD – Transit Oriented Development. The city of São Paulo, Brazil, has grown in an emerging country context extremely uneven, fragmented and segregated, with the higher-income groups occupying the central areas, better endowed with infrastructure, accessibility, jobs and services, while the low-income population was expelled to the metropolis outskirts. In order to revert this process, the 2014 City of São Paulo Master Plan addresses the TOD concept, establishing zoning regulations to promote such a development. The aim of this paper is to analyze these attempts, trying to understand their limits and potentialities in promoting a more sustainable urban development in São Paulo.

Key words: spatial planning, local plans, smart city.

1 | Introduction

Since the 1980s urban theories have gained new impetus with the rise of the sustainable development paradigm. Some authors have tried to establish the criteria to reach a sustainable urban development, adapting the sustainable development concept for the urban environment. Some of these theories have addressed the combination of compact and dense urban forms, associated to mixed uses, that maximizes the use of infrastructure, reducing the need for urban sprawl. These strategies make the implementation of public transport feasible, favoring the sprout of economic activities and encouraging pedestrianism. Haughton & Hunter (1994) state that the sustainable development concept addresses the impacts of urbanization, when the urban environment is concerned. According to them, the impacts can be defined as:

1. Losses caused by substitution of sound built space, many times in conditions of habitability, due to real estate speculation;
2. Incoherence between the limitation of energy resources with the adopted urban transport matrices;
3. Pollution and contamination caused by human activities, specially related to the use of the automobile and to fossil fuel burning;
4. Destruction of the habitat and natural landscapes caused by the urban sprawl.

They propose the combination of higher urban densities along mass transport systems to reach a sustainable urban development. Glaeser (2011) affirms that a dense and compact urban form favors wealth creation. It is the most environmentally sustainable option that encourages a healthy lifestyle. Through economic arguments, statistical and historical data, he shows how towns have been receptacles of great scientific and artistic ideas, and the most fruitful means of the society reproduction over the centuries. When creating proximity, it allows the exchange of ideas and work together with the flourishing of human capital stimulated by schools, universities and urban amenities.

Chakrabarti (2011), recalling Jane Jacobs' work¹, states that the American cities suburban sprawl is related to numerous problems of our time, as economic stagnation, unemployment, the high costs of health, education, climate change and even the oil wars. He argues that only through hyper-densities, one can

¹ Jacobs J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York.

create condition for the implementation of efficient transport, communications, water provision, sewerage and electricity networks creating the conditions for access to employment, education, leisure and health. The discussion around the compact city paradigm has been based on the TOD (Transit Oriented Development) concept and on the New Urbanism approaches such as the Smart Growth and Urban Transect. In common, they propose to promote urban development associated to the mass transport system, establishing a network of multifunctional centralities connected by an efficient multimodal system. Still, they recommend the organization of everyday life in a compact territory and diversified uses, requiring few commuting, stimulating walking and cycling. Major commutation must occur sporadically, through an integrated network of trains, metro, trams, buses and BRT (Duany, Speck & Lydon, 2009).

2 | Sustainable Urban Development in an emerging country context

While in the core countries, the sustainable urban development paradigm has its major concerns related to land use and transport planning integration, in the emerging countries the sustainable urban development has the social issue as its main challenge and aggravation (Nobre, 2004). In Brazil for instance, due to the uneven income distribution, almost half of the metropolitan population lives in the so-called “illegal city”, in disagreement with urban legislation and in precarious conditions concerning the environmental, sanitary and transport aspects (Maricato, 1996).

São Paulo Metropolitan Region (SPMR), Brazil’s largest urban agglomeration with 19.7 million inhabitants (10% of national population), stands as an example of this process. It is formed by 39 municipalities, but most of its population (11.3 million) live in the City of São Paulo (IBGE, 2011). This metropolis grew very quickly throughout the 20th Century, in an emerging country context (Nobre, 2008).

From the second half of the 19th century up to 1930, the Brazilian economy was based on coffee exportation from São Paulo State. Capital accumulation was then invested in the new-born industries. From the 1930s to the 1950s, the region was consolidated as the biggest industrial centre in Brazil. In the 1950s, the establishment of heavy industry, especially from transnational automobile company branches, resulted in an even higher concentration of national production and blue-collar jobs until the 1970s. Since the late 1970s, a deindustrialisation process has taken place, with industry moving towards the hinterland of São Paulo State and other regions of Brazil, causing an increase in the proportion of the tertiary sector in the SPMR economic base.

The SPMR accounts for 19% of the GNP (US\$ 424 billion). Despite this economic strength, 41% of metropolitan households had a monthly income of less than three minimum wages (approximately US\$ 995), depending on public subsidies to obtain a house (IBGE, 2011). This results in a great concentration of precarious households located in favelas and precarious irregular settlements (10.7% of the total population) and a metropolitan housing deficit of 793 thousand units (Fundação João Pinheiro, 2013).

From the urbanisation point of view, this historic process has resulted in a typical Brazilian and Latin American metropolis (Villaça, 1998): extremely uneven, fragmented and segregated, with the higher-income groups occupying the central areas, better endowed with infrastructure, accessibility, jobs and services, while the low-income population was “expelled” to the metropolis outskirts, with huge deficits and shortages, as seen in Figure 1.

Such a segregation and fragmentation have resulted in an extremely polarized metropolis with 43.7 million daily trips, from which approximately 31% is done by private modes of transport (mainly automobiles), 37% is done by the public ones (mainly metro, train and bus) and 31% is done by non-motorized ones (foot and bicycle) according to a Metro Company report for 2012 (Companhia do Metropolitano, 2013). Considering the income, the report shows that the lowest income strata are more dependent on public transport (75%) than the highest ones (24%). Most of trips are done for purposes of employment (46%) and education (32%). The dependence of the peripheral areas in relation to the central area can be seen on the map below showing the load of metropolitan trips in the morning peak-hour, as in Figure 2.

Another point that reinforces these segregation and fragmentation is the urban planning process that has historically favored the road transport system, especially for the automobile (Nobre, 2010). In 1930 the first urban plan, *Plano de Avenidas* (Avenues Plan), was based on the implementation of many structural avenues in a radio-concentric urban model. In 1970, the modern urban planning concepts resulted in the drafting of the PUB (Basic Urban Plan), which was based on Los Angeles urban model, proposing an urban grid of 850 km of expressways. Despite the construction of São Paulo metro have begun at that time, now the network has only 71 km in length, one-third of Mexico City network, which began its underground at the same time and has very similar socio-economic characteristics as São Paulo (Bianchi and Nobre, 2013). This is due to the historical choice of the so-called *rodoviário*, that is, the privilege of

investment for the construction of transport systems oriented to vehicles with tires instead of investing on rail systems.

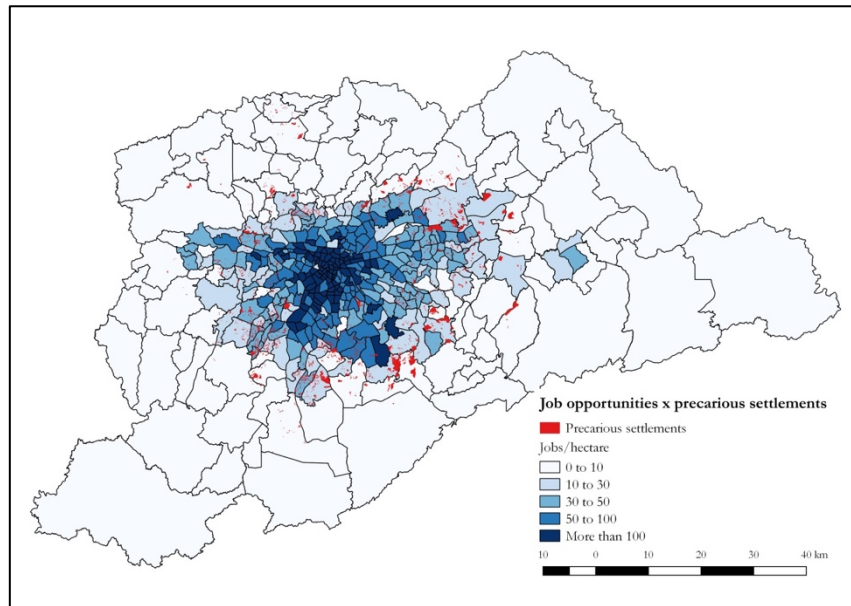


Figure 1 | Job opportunities against precarious settlements in the SPMR.
Source: elaboration by author based in Companhia do Metropolitano, 2008 and IBGE, 2011.

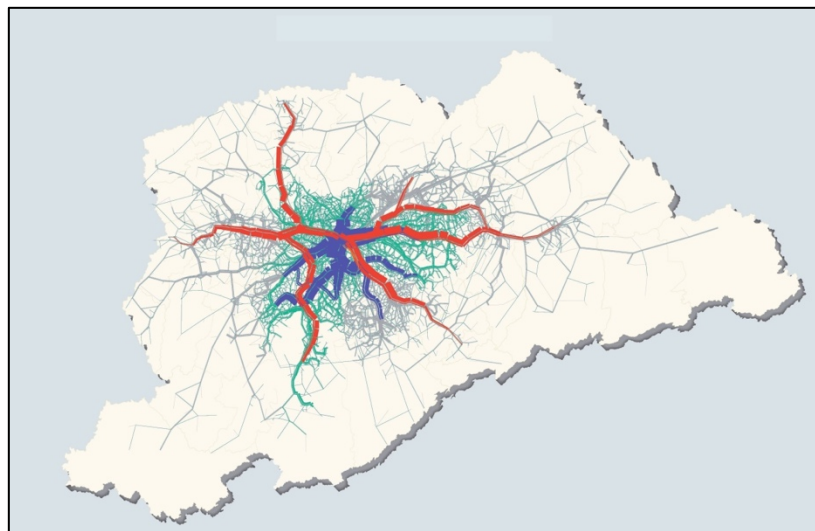


Figure 2 | Morning peak-hour public transport trips loading in SPMR (red – train, blue – metro, grey – metropolitan bus, green – municipal bus).
Source: Companhia do Metropolitano, 2013.

3 | The 2014 City of São Paulo Master Plan and the quest for sustainable urban development

It was in this context that the Municipality of São Paulo enacted its new Master Plan in 2014². Among other goals, the plan presents the following ones related to the principles of sustainable urban development:

1. To contain the process of urban sprawl, preserving the green belt;
2. To stimulate urban development in underutilized areas with infrastructure and around high and medium capacity transport stations, reducing travel need, balancing the relationship between local employment and housing;

² The Municipal Law number 16,050 of July 31st 2014 established the Urban Development Policy and the Strategic Master Plan (City of São Paulo, 2014).

3. To expand public transport systems, high and medium capacity and non-motorized modes, rationalizing the use of the car;
4. To provide land in areas with infrastructure and public transport, in sufficient quantity to meet the social housing deficit;
5. To mitigate anthropogenic factors contributing to climate change, through the reduction of greenhouse gases, the use of renewable energy and sustainable construction;
6. To reduce the socio-territorial inequalities to ensure, in all city districts, access to social facilities, infrastructure and urban services.

The first point is quite sensitive for the metropolitan region and the city as both grew by sprawling through rural areas with a low density occupation, with an average urban density of 70 persons per hectare. Despite the fact that environmental legislation restricted urban sprawl since the 1970s, especially in the watersheds that supply water for the SPMR³, occupation of environmentally protected areas has become the rule. This has occurred basically due to two reasons: on the first hand, the pace of metropolitan growth was not accompanied by public policies implementation, especially social housing provision; on the other hand the government turned a blind eye to illegal settlements, both of low and high income stratum, since it couldn't control the development. For this specific goal, the plan proposed two macro zones: the Urban Structuring and Qualification Macro Zone and the Environmental Protection and Remediation Macro Zone. The basic idea is to densify central infrastructured areas suitable to the urbanisation and to restrict and remediate the environmentally protected ones. Inside the macro zones, eight macro areas were defined with different patterns of development strategy, varying from natural ecosystems protection to metropolitan structuring⁴.

For the second point, in order to stimulate development in underutilized areas with infrastructure and around high and medium capacity transport stations, the Plan established the ZEU (acronym for Urban Transformation Structuring Axis Zones in Portuguese) inside the Urban Structuring and Qualification Macro Zone⁵. They are the internal areas of a 400 to 600 metres radius circumference centred in train, metro, monorail and BRT stations and a strip of 150 to 300 metres along BRT corridors, as in figure 3.

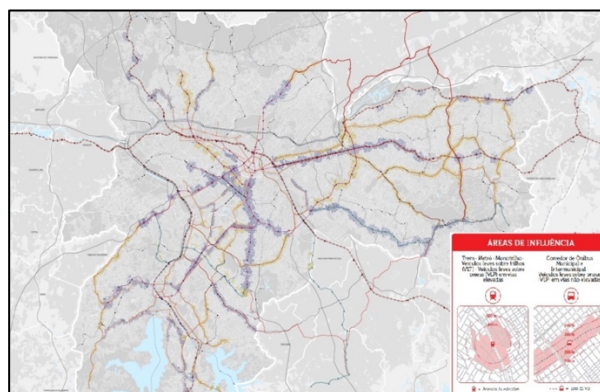


Figure 3 | Urban transformation structuring axis zones (ZEU) along existing (in blue) and proposed (in orange) public transport systems. Source: City of São Paulo, 2014.

In these zones the floor area ratio for new buildings is amongst the highest in the city (4:1) and there are limits to the housing and commercial unit areas in order to promote the densification of these areas, estimated to be around 300 persons per hectare. In these areas a wide range of land uses⁶ is allowed in order to promote a mixed use development. Besides building densification, the Master Plan contains a series of rules and incentives to be used in the ZEU in order to promote land use diversity and public space creation and qualification (as seen in figure 4).

³ Especially in the State Laws number 898 of December 18th 1975 and 1,172 of November 17th 1976.

⁴ They are: Macro Area of Metropolitan Structuring, Macro Area of Consolidated Urbanization, Macro Area of Urbanization Qualification, Macro Area of Vulnerability Reduction, Macro Area of Vulnerability Reduction and Environmental Recovery, Macro Area of Urbanization Control and Environmental Qualification, Macro Area of Urbanization Containment and Sustainable Use, Macro Area of Natural Ecosystems Conservation.

⁵ <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/zona-eixo-de-estruturacao-da-transformacao-urbana-zeu/>

⁶ All of the listed uses are allowed except heavy industry.

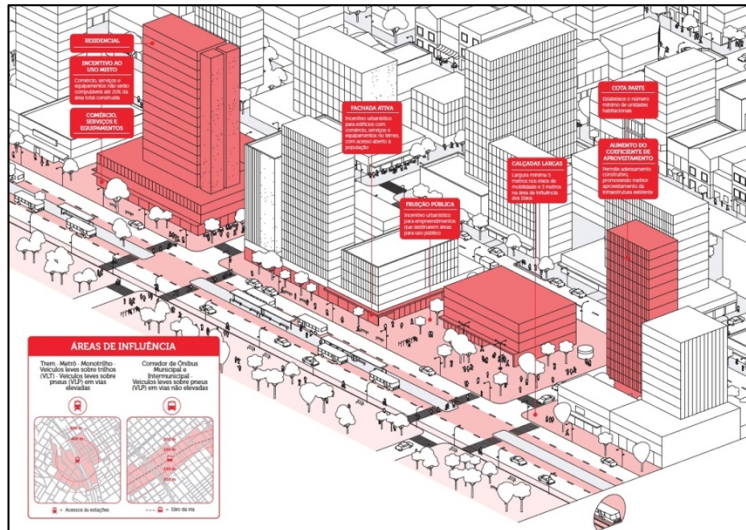


Figure 4 | Urban development strategies proposed along the ZEU.
Source: City of São Paulo, 2014.

Considering the third and the fourth points, resources to finance public transport system expansion and land for social housing provision were a big problem in the past. They used to be scarce if compared to road systems improvement and depended on the political will of the mayor. So the new Master Plan assured investments for these two issues, as it established that the majority of the resources of the FUNDURB (acronym for Urban Development Fund in Portuguese) must be spent either in the expansion of the public transport network (30%), or in land acquisition for social housing development (30%).

Land value capture tools were reviewed in the Master Plan as they are the main source of the FUNDURB. The collection rate calculations have been modified and now *SP Urbanismo* (the municipal urbanization company) estimates that the resources acquired by this way will almost double, increasing from R\$250 million to R\$480 million a year (from US\$112 to US\$216 million)(SP Urbanismo, 2014). Inside ZEU there are building area bonuses if the developer provides or qualifies the public space inside its plot or if he/she provides housing, especially social housing.

Besides the FUNDURB, the Plan defined another two urban planning tools considering land acquisition for social housing. The first one is the progressive taxation on underutilized real estate and land, and they are higher inside the ZEU in order to stimulate the owners to sell or to build on their land. Land taxes will be considerably increased on these areas. According to the Federal Constitution after being progressively taxed for seven years, if the land remains underutilized, it can be expropriated on the basis that it fails to fulfil its social function. Considering the importance of this subject, the City Hall created a special department to take care of these issues inside the Urban Development Municipal Secretary (SMDU).

The second planning tool is the ZEIS (acronym for Social Interest Special Zone in Portuguese), a type of inclusionary zoning. Its objectives are either the rehabilitation of precarious settlements or the occupation of underutilized areas endowed with infrastructure. They establish a minimum amount of social housing that new developments must provide within an earmarked area that varies from 40 to 60% of the built area. There are many ZEIS earmarked along the ZEU in order to promote social diversity.

The main strategy to mitigate anthropogenic factors contributing to climate change, point five of the Plan, is to expand public transport networks and alternative non-motorized transportation modes. The Plan proposes 150 km of new BRT corridors, 150 km of bus exclusive lanes and 400 km of cycle lanes. Parking standards have been reduced inside the ZEU to stimulate the use of public transport thus diminishing automobile dependence. Considering the train and metro networks, the Plan adopts the proposal of their managing companies, as they are subject to the state government.

To tackle the sixth point, to reduce the socio-territorial inequalities, ensuring access to social facilities, infrastructure and urban services in all city districts, the Plan, besides the transport system expansion, proposed a network of public facilities based on multifunctional buildings for educational, recreational, cultural and public services purposes known as *Território CEU*⁷. Since 2001, the City Hall has built 45 CEU

⁷ <http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-equipamentos/territorios-ceu/>

(acronym for unified educational center in Portuguese) combining public schools, theaters, cinemas and swimming pools in the same area as seen in the figure 5. The *Território CEU* (CEU Territory) expands the original concept providing integration with other public facilities in the neighborhood in the same plot such as health posts or local administration centers where people can pay municipal taxes, get information on permits, or require approval of projects and works. The Plan defined that more 20 of these buildings must be built.



Figure 5 | CEU Parque Veredas.

Source: <http://portal.sme.prefeitura.sp.gov.br/Main/Noticia/Visualizar/PortalsMESp/CEU-Parque-Veredas-Informacoes-Gerais>

4 | Final Considerations

The discussion on the international urban theory has defined the TOD as one of the strategies to achieve a sustainable urban development. The idea of promoting a dense urban development along the high capacity public transport routes maximizes the use of the infrastructure and the possibility to limit the urban sprawl. This debate is also very important to the cities of emerging countries which are highly segregated and fragmented with a large polarization between its central and peripheral areas. Promoting mixed-use, dense and socially diverse development along the mass public transport systems seems to be an appropriate strategy to minimize the social and environmental burdens of urban development.

While the concept is not new in Brazil, since Curitiba was one of the pioneer cities in this model of development, the city of Sao Paulo has a history of road works privilege serving mainly the automobile users at the expense of public transport works. Thus, the Master Plan 2014 was considered quite innovative in the context of Sao Paulo.

The fact that it defines the resources for the expansion of public transport systems and the provision of social housing is a big step to reverse the trend of an approach based on private interest privileges. The idea of promoting social housing in areas close to public transport routes and the proposed tools can help contain the chaotic urban expansion, but further action is required, such as increased surveillance in the metropolitan fringes to curb the irregular occupations, review of the ways of offering public housing, the provision of credit lines for the purchase of the house, etc.

Despite the plan incorporates several concepts of the previous plan from 2002, he has proposed several innovative planning instruments, which if properly used can mitigate the social and environmental problems of this 10 million people metropolis. The so-called "solidarity fee" sets a minimum amount of social housing to be built in large real estate development (10% of the built area for construction with more than 20 thousand square meters). The "environmental fee" establishes minimum standards for permeability, drainage and vegetation for new developments.

However, despite all these strategies, there is some doubt about the potential of the implementation of the ZEU as the Plan also rules large-scale urban projects, defined as joint urban operations, where the ZEU regulation does not apply. As urban operations are proposed in areas where there is a great interest of the real estate market, its potential for land value capture is higher than in areas along the ZEU. This can be seen in the total funds raised in urban operations compared to FUNDURB. From 2004 to 2014, while the

Municipality has collected US\$2.4 billion from the areas of urban operations, the FUNDURB has collected only US\$770 million (Nobre, 2016). As the money raised within the perimeter of an urban operation must be spent inside it, there is a large concentration of investments in these areas that account only for 2% of the urbanized area, increasing the fragmentation and segregation processes.

Another factor that can be an obstacle in the implementation of the works proposed by the plan is the recent instability in the real estate market, which has come from a decade of strong expansion. As resources for the realization of works and land acquisition come from new development land value taxes, the recent crisis that affects the sector, due to Brazil's economic recession, decreases the amount of money raised, putting at risk the implementation of the plan.

Another challenge for the plan is its comprehensiveness. The fact that the city of São Paulo is part of a metropolitan area means that there is a conurbation process and that the administrative boundaries do not match the physical extent of the urban sprawl. This causes the city's problems to be part of a larger whole that are the metropolitan's problems, that is one cannot solve the municipality's problem without thinking of the metropolitan relations. This might be solved in part as the State Government has initiated the process of preparing the PDUI (Integrated Urban Development Plan) covering the 39 municipalities in the Metropolitan Region. Certainly the City of São Paulo Master Plan will be taken into consideration in the PDUI elaboration process and after its publication the City Master Plan must be revised.

Finally, the biggest current challenge for the implementation of the Master Plan is the political one. The recent national political crisis has made public the illicit relationship between the political and the entrepreneurial classes, particularly the real estate and the construction sectors. This kind of relation has also occurred at the municipal level, with great entrepreneurs pressing the mayors to contract great works (tunnels, fly-overs and highways), many of them of dubious need. The recent election of a new mayor for the city of São Paulo for the 2015-2019 term with the promise to review the decisions to impose restrictions on the use of the car is a bad omen for the continuation of the policies proposed by the Master Plan. Its continuity will depend on the organization of social groups to oppose any initiative that might jeopardize the social and environmental gains that were already felt.

References

- Bianchi M. C. A. P.; Nobre, E. A. C. (2013) "Os caminhos e descaminhos do Metrô: análise comparativa da implantação das redes metroviárias nas metrópoles de São Paulo e México", in *Desenvolvimento, planejamento e governança: 30 anos de ANPUR. Anais do XV Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional*, ANPUR, Recife, p. 1-19.
- Chakrabarti V. (2013), *A Country of Cities*, Metropolis Books, New York.
- City of São Paulo (2014), "Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Aprova a política de desenvolvimento urbano e o plano diretor estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002", in *Diário Oficial da Cidade de São Paulo*, São Paulo, August 1st 2014.
- Companhia do Metropolitan (2013), *Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana 2012*, Metrô, São Paulo.
- Duany A.; Speck, J. & Lydon, M. (2009), *The Smart Growth Manual*, McGraw-Hill, New York.
- Fundação João Pinheiro (2013), *Déficit Habitacional Municipal no Brasil 2010*, Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte.
- Glaeser E. (2011), *Triumph of the City*, Penguin Books, New York.
- Haughton G. & Hunter, C. (1994), *Sustainable Cities*, Jessica Kingsley, London.
- IBGE (2011), Censo Demográfico do Brasil, IBGE, Rio de Janeiro.
- Jacobs J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York.
- Maricato E. (1996), *Metrópole na periferia do capitalismo*, Martins Fontes, São Paulo.
- Nobre E. A. C. (2004), "Desenvolvimento urbano e sustentabilidade: uma reflexão sobre a Grande São Paulo no começo do Século XXI", in *Demandas sociais, inovações tecnológicas e a cidade: Seminário Internacional do NUTAU 2004*, NUTAU-USP, São Paulo, pp. 1-11.
- Nobre E. A. C. (2008), "A precariedade do habitat e política de habitação de interesse social: o caso da Grande São Paulo", in Pereira, P. C. X. & R. Hidalgo (eds.), *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 2008. pp. 245-256.
- Nobre E. A. C. (2010), "A atuação do Poder Público na construção da cidade de São Paulo: a influência do rodoviarismo no urbanismo paulistano", in *Anais do XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, UFES, Vitória.

- Nobre E. A. C. (2016), “Recuperação da valorização imobiliária para financiamento da transformação urbana”, in Balbin, R. & Krause, C. (eds.) *Eixos de Estruturação da Transformação Urbana: inovação e avaliação em São Paulo*, IPEA, Rio de Janeiro, pp. 159-214.
- SP Urbanismo (2014), *Plano Diretor Estratégico 2014: estudos e cenários preliminares de transformação até 2030*, SP Urbanismo, São Paulo.
- Villaça F. (1998), *Espaço intra-urbano no Brasil*, Studio Nobel, São Paulo.

Sitography

- CEU Parque Veredas – Informações Gerais, available at City of São Paulo, Secretaria Municipal de Educação, Notícias:
<http://portal.sme.prefeitura.sp.gov.br/Main/Noticia/Visualizar/PortalSMESP/CEU-Parque-Veredas-Informacoes-Gerais/>
- Territorios CEU, available at City of São Paulo, Gestão Urbana, Rede de Equipamentos, Territórios CEU
<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/rede-de-equipamentos/territorios-ceu/>
- Zona Eixo de Estruturação da Transformação Urbana – ZEU, available at City of São Paulo, Gestão Urbana
<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/zona-eixo-de-estruturacao-da-transformacao-urbana-zeu/>

Indagine sulle trasformazioni urbane della città contemporanea nella relazione tra spazi urbani e dimensione economica

Diego Danilo Vitello

Politecnico di Torino

DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Email: diego.vitello@polito.it

Abstract

Il presente lavoro mira ad osservare le dinamiche economiche sulle quali si fonda lo sviluppo urbano della città contemporanea tentando di associare il punto di osservazione della pianificazione urbana – e del pianificatore – con gli strumenti dell'analisi geografica visto i mutamenti sempre più frequenti delle città che impongono un'attenta lettura della geografia urbana – politica, economico e sociale. In particolare, si vuole indagare sul rapporto tra trasformazione urbana e l'attuale modello di sviluppo economico poiché si crede che il sistema economico attuale abbia diversificato il modo di alimentare la città – tramite l'iniezione di paradigmi e risorse economico/finanziarie – pur mantenendo alta la sua incidenza nella configurazione spaziale della città. Per tale ragione e, sulla scia degli studi di diversi autori, questo contributo tenterà di indagare le modalità con le quali il sistema economico influenza la distribuzione spaziale dell'economia urbana osservandone la reazione del processo di pianificazione spaziale. Questo andamento di matrice neoliberale si basa sul presupposto generale che l'economia è la principale componente all'origine delle trasformazioni urbane – un'idea di crescita della città oggi molto discussa a fronte dell'accrescimento delle istanze urbane di natura sociale – per la quale anche il sistema di pianificazione ne è in gran parte contagiato.

Parole chiave: economics; spatial planning; urban market.

1 | Influenza delle fasi dello sviluppo economico

Alla luce del forte peso che la dimensione economica ha sulle dinamiche spaziali, il paper tenterà di riflettere sia sull'influenza delle fasi dello sviluppo economico e sia sulla teoria politico/economica dominante.

L'influenza delle diverse fasi dello sviluppo economico sulle dinamiche relative all'organizzazione del paesaggio urbano è tale da consentirne una lettura quasi deterministica nella misura in cui 'ogni qualvolta la struttura dell'economia e della società cambia, la questione urbana torna in primo piano' (Secchi, 2013: 8). Se il susseguirsi dei diversi stadi economici ha determinato dei cambiamenti significativi nell'organizzazione della società e nel tessuto urbano (Diappi, 2012), è opportuno collocare le trasformazioni urbane della città contemporanea occidentale nel quadro socioeconomico attuale, con forte riferimento al 'knowledge economy paradigm' quale paradigma interpretativo globale che ha plasmato la società e, in qualche modo, il tessuto urbano.

Dalle ricerche¹ sin qui condotte, si rileva che i due grandi stadi economici che hanno inciso maggiormente sulla configurazione dello spazio urbano per tutto il secolo scorso fanno riferimento al fordismo e al post-fordismo (Vanolo, Rossi, 2010), ossia i due grandi stadi economici che hanno caratterizzato gran parte dell'urbanizzazione novecentesca. In relazione alle dinamiche spaziali, gli stadi economici del fordismo e del postfordismo hanno determinato una certa sovrapposizione tra sistema economico e configurazione dello spazio urbano se si considera il modo in cui le trasformazioni del tessuto economico sono andate di pari passo con le trasformazioni del tessuto urbano. Infatti, se il fordismo si è manifestato generando economie di scala, agglomerazione, grandi zone produttive nel tessuto urbano, quartieri operai dormitorio, zone del 'loisir' di massa, e il postfordismo attraverso policentrismo, dismissioni industriali, città diffusa, fabbrica diffusa, modelli distrettuali (Magnaghi, 2006), il contesto economico attuale non garantisce più queste relazioni così nette e marcate con lo spazio perché diverse sono le relazioni tra il modello economico attuale e la società – più virtuali, più in rete, più liquide – e diversi sono i processi produttivi industriali che hanno man mano determinato una de-materializzazione dell'economia (Penco, 2012).

Sul crinale di questa lettura economico-spaziale si tenterà di interpretare le dinamiche in corso nelle quali il paradigma dell'economia della conoscenza potrebbe rivelarsi una chiave di lettura, che se pur non

¹ Relativamente alla tesi di dottorato (tutt'ora in corso);

esaustiva, consente in qualche maniera di risalire ai meccanismi attuali della configurazione dello spazio urbano. Il rapporto tra capitalismo cognitivo - culturale (Scott 2010; 2014) e le sue proiezioni spaziali, malgrado sia più sfuggente rispetto ai precedenti stadi economici, consente una nuova lettura del rapporto tra dimensione economica e dimensione spaziale. Infatti, secondo Mela (1996) e Mazza (2013) 'lo spazio, nei paradigmi economici attuali, si caratterizza meno che in passato come un insieme di posti e si configura invece, in misura crescente, come un insieme di flussi [...]. La minore rilevanza del peso localizzativo, d'altra parte, non può essere affermata a proposito di qualsiasi attività: quelle innovative e qualificate sono estremamente sensibili alla proprietà dei luoghi e così pure lo sono, per motivi diversi, attività che continuano a risentire del fattore distanza'. [...] 'Rispetto al passato, nel definire un ruolo gerarchico di un'area, ha maggiore rilevanza la presenza di attività terziarie innovative e di infrastrutture che favoriscono la comunicazione e lo scambio di informazioni' (Mazza, 2013: 372).

Il riflesso che l'economia della conoscenza ha sulla conformazione del tessuto urbano è tale da orientare la lettura delle operazioni di riuso e rigenerazione di parti di città dove si inseriscono 'nuovi usi urbani' vocati alla produzione di elementi immateriali per la diffusione delle informazioni e dei servizi. Ergo, della conoscenza.

I processi di trasformazione urbana generati dalla localizzazione delle imprese '*knowledge-based*', ovvero legate alla creatività – *fablab*, *coworking*, eventi culturali – e alla produzione '*hi-tech*', di ricerca e sviluppo, marketing, progettazione e attività similari (Penco, 2012), alimentano gran parte dello sviluppo urbano tendendo a localizzarsi nelle aree centrali della città e sostituendo di fatto ciò che furono gli spazi e le funzioni delle attività caratterizzanti la città industriale. Infatti, come nelle logiche tipiche dello sviluppo urbano fordista, i fattori che guidano le scelte localizzative delle attività *knowledge-based* all'interno del perimetro urbano sono riconducibili 'alle economie di agglomerazione che producono sinergie e interdipendenze' (Ibid) delineando un ritorno alla ricerca delle relazioni e della complementarità con imprese e istituzioni quale valore aggiunto del processo produttivo che il post-fordismo aveva in un certo senso smarrito.

Se pur non tutte le città sono attrezzate ad ospitare i paradigmi dell'economia della conoscenza, nelle città post-industriali risiedono i fattori materiali e immateriali in grado di attrarre 'imprese e popolazione'. Gran parte delle città post-industriali europee e del Nord America hanno fatto affidamento allo sviluppo di attività *knowledge-based* – Pittsburgh da città industriale è diventata un 'Knowledge hub', Torino da capitale dell'industria italiana si candida a 'Cultural city' per la vasta proposta culturale che offre - per veicolare il passaggio verso una nuova identità economica e traghettare l'immagine della città industriale verso una condizione più vibrante capace di attirare talenti e stimolare ulteriori investimenti.

Alcuni autori – fra i quali Diappi (2012), Semi (2015) e L. Lees, T. Slater, E. Wylt, (2008) sottolineano come il riflesso dell'economia della conoscenza mostra anche alcuni aspetti negativi e, fra i quali, fenomeni di '*gentrification*' (Glass, 1994). I processi di trasformazione urbana caratterizzati dall'inserimento della '*knowledge society*' – ovvero i lavoratori delle attività *knowledge-based* caratterizzati da elevati livelli di istruzione, elevate competenze e alti livelli di reddito rispetto alla classe media tradizionale – genera dei processi di '*gentrification*' (Diappi, 2012). Infatti, la localizzazione dei lavoratori della *knowledge economy* all'interno di parti urbane depresse – solitamente aree urbane che hanno perso la loro identità d'origine – genera un meccanismo di trasformazione urbana che è frutto dell'abbinamento tra le richieste di attività e servizi conformi al carattere di tali lavoratori – attività culturali e ricreative – e le aspettative di profitto di coloro – investitori e proprietari – grazie al quale è permessa una rigenerazione fisica del quartiere. Tal modello di rigenerazione innesca un processo di sostituzione della popolazione residente attraverso l'innalzamento dei prezzi di mercato delle strutture esistenti che di fatto divengono insostenibili per la popolazione con bassi livelli di reddito.

In sostanza, gli effetti originati dal [ri]-uso di aree ed edifici stimolati da una domanda di attività, servizi e residenza tipica delle forme di produzione del capitalismo cognitivo-culturale, agiscono sulla configurazione spaziale della città mediante quella che Saskia Sassen (2009) definisce economia intermedia, ovvero 'le forme di produzione di nuova generazione, legate cioè ai servizi avanzati e alla circolazione di cultura e conoscenza [...] che producono informazione e servizi, più che beni materiali, che possono essere integrate spazialmente ad altri usi urbani, in particolare alla residenza' (Armondi, 2013: 374).

2 | Il modello neoliberale urbano

Il secondo aspetto del rapporto tra dimensione economica e dimensione spaziale è rappresentato dall'influenza che il modello neoliberale urbano – ovvero la politica economica dominante da circa quarant'anni nella società attuale – ha sulle dinamiche spaziali. 'Il fulcro dell'ideologia neoliberale sta nella

convinzione che mercati aperti, competitivi e non regolamentati, liberati da tutte le forme di intervento statale, rappresentino il meccanismo ottimale per lo sviluppo economico' (Brenner, Theodore, 2002) secondo cui 'il benessere dell'uomo può essere perseguito al meglio liberando le risorse e le capacità imprenditoriali dell'individuo all'interno di una struttura istituzionale caratterizzata da forti diritti di proprietà privata, libero mercato e libero scambio' (Harvey, 2007: 3).

Pur tralasciando i concetti teorici che stanno alla base del neoliberalismo, ciò che è importante indagare per gli obiettivi posti dal contributo oggetto è comprendere come il processo di configurazione dello spazio urbano è influenzato dagli aspetti tipici della dottrina neoliberale che mirano ad un modello di crescita economica supportato da logiche di profitto privato. Questo modello di crescita innesca delle trasformazioni urbane caratterizzate da iniziative private spesso deregolate, favorendo privatizzazioni di parti di città pubblica e di politiche urbane orientate all'attrazione degli investimenti e alla competitività, che si rigettano sull'organizzazione spaziale della città contemporanea.

In considerazione del fatto che il neoliberalismo si è manifestato e continua a manifestarsi nelle sue più disparate forme – rispetto alle più acute forme del Thatcherismo e Reaganismo, moderate forme si sono sviluppate anche nelle socialdemocrazie (Ibid) – questo contributo pone l'accento non tanto sull'approccio generale dell'ideologia neoliberale ma sul radicamento contestuale dei 'progetti di ristrutturazione neoliberali' (Ibid) che dipendono dai diversi contesti locali, regionali e nazionali. A tal riguardo, si prende in prestito il concetto di '*actually existing neoliberalism*', così come propostoci da Brenner e Theodore (2005), quale metodologia d'analisi contestuale che permette di indagare sulle diverse forme del modello neoliberale urbano. Per far ciò, Brenner e Theodore aprono ad una metodologia d'indagine basata sul cosiddetto '*path-dependence*' – ossia l'indagine sul modo in cui le politiche passate incidono profondamente, in qualche maniera, sui processi di cambiamento attuali –, sui modelli e le finalità delle politiche pubbliche, sui paesaggi normativi e sui progetti di ristrutturazione orientati al mercato con un'analisi estensiva alle diverse scale geografiche (Ibid).

3 | La destinazione degli usi nell'analisi del mercato urbano

Se il paradigma dell'economia della conoscenza e le diverse forme del modello neoliberale urbano mostrano il loro volto incidendo profondamente nelle dinamiche relative all'organizzazione dello spazio urbano, ricorrere alle pratiche e ai meccanismi del mercato urbano potrebbe essere una metodologia d'analisi – ma non l'unica – che permette di indagare sulle destinazioni e sugli usi generati dai paradigmi economici sopra enunciati.

Infatti, come indicato da Gigi Mazza (2013), il mercato urbano è quel tipo di mercato in cui avviene lo scambio tra suoli ed edifici. Questi acquistano valore grazie al diritto d'uso esclusivo che gli viene assegnato dallo Stato. Quindi, è il diritto d'uso che determina il valore del bene che non è prodotto dal mercato bensì dallo Stato attraverso la pianificazione spaziale (Mazza, 2013). Sovente, accade che la pianificazione spaziale favorisce interessi particolari che, a causa del loro potere, influiscono particolarmente sulle decisioni del governo del territorio (Ibid) innescando logiche 'mercatiste' dello sviluppo urbano. L'accezione 'mercatista', associata al processo di trasformazione urbana, richiama ad un modello di sviluppo urbano in cui l'interprete principale è il settore privato che attraverso i suoi stakeholder e l'apporto dei propri capitali mira a generare una crescita economica in modo da ricavarne un profitto. In una situazione di questo genere i meccanismi di pianificazione urbana, nella loro funzione di regolazione e orientamento dello sviluppo urbano, ne risentono fortemente concorrendo spesso involontariamente ad una logica di sviluppo urbano neoliberista.

Questo è avvenuto con maggior evidenza nei decenni scorsi in cui l'euforia del mercato urbano, in concomitanza con una maggiore disponibilità di risorse pubbliche, ha permesso delle grandi operazioni di trasformazione urbana trainate appunto più da logiche di mercato che dai principi di benessere collettivo che il sistema di pianificazione spaziale dovrebbe garantire.

Il meccanismo attraverso il quale il mercato urbano basa la sua logica è mediante la sostituzione dell'uso poco remunerativo di un'area poco attrattiva con un altro più remunerativo (Mazza, 2013). Questo avviene sempre più spesso nelle città contemporanee dove i processi di sviluppo urbano, in particolare nelle città post-industriali, sono basati per lo più sulla rigenerazione di aree dismesse e dei tessuti urbani circostanti caratterizzati appunto da usi poco remunerativi (Dematteis, Lanza, 2011).

In una situazione di questo genere, ricade sulla pianificazione spaziale il peso di saper prevedere e intercettare i paradigmi socioeconomici sui quali orientare l'azione di destinazione dell'uso, o meglio del [ri]-uso se ci riferiamo ai processi di rigenerazione. Ciò significa, che l'azione della pianificazione spaziale dev'essere tesa ad indicare 'usi' attraverso i quali stimolare la crescita economica per il perseguimento del

benessere della comunità e non assecondando gli appetiti degli operatori economici del mercato urbano. Per tale ragione è più che mai indispensabile una profonda riflessione sui processi che influiscono sulla scelta delle destinazioni d'uso e, in particolare:

- Sulle 'modalità' di assegnazione del diritto d'uso, che implica una riflessione sui soggetti che influenzano maggiormente l'assegnazione del diritto d'uso. In questa prospettiva d'indagine, il carattere neoliberale che aleggia nei processi di trasformazione urbana nella forma più o meno accentuata è una condizione immutabile con la quale le pratiche di pianificazione spaziale dovranno imparare a convivere garantendo allo stesso tempo benefici per l'intera collettività.

- Sul 'passaggio' da un uso attuale ad uno futuro, che richiama il sistema di pianificazione spaziale all'interpretazione della matrice economica che pone il nuovo uso come più remunerativo. Questo implica un'indagine, ad una scala globale, su quali sono oggi i nuovi usi urbani capaci di rigenerare delle situazioni di abbandono urbano – qui il richiamo al paradigma dell'economia della conoscenza quale paradigma interpretativo possibile, ma non il solo, che guida i nuovi usi urbani.

- Sulla 'domanda' per un determinato uso che giustifica il passaggio da un uso ad un altro, poiché il processo di pianificazione spaziale deve saper intercettare e interpretare la domanda potenziale per giustificare il passaggio ad un nuovo uso.

Se il sistema di pianificazione spaziale stenta a rivedere gli aspetti sopra menzionati il rapporto dissonante tra l'anacronismo dei propri paradigmi e l'avanzare delle nuove forme economiche rischia di deteriorarsi ulteriormente.

4 | Governare i paradigmi economici attuali nelle pratiche della pianificazione spaziale

L'azione congiunta sul tessuto urbano tra l'attuale contesto socioeconomico – certamente post-fordista ma evidentemente in continuo mutamento sull'onda della pervasiva economia della conoscenza – e il modello neoliberale urbano pone una seria riflessione sulle politiche e le pratiche di pianificazione spaziale. In altri termini, l'approccio neoliberista dello sviluppo urbano potrebbe trovare nuova linfa sia per l'incombenza della presunta² scarsità delle risorse pubbliche e sia per le ormai consuete attività di [ri]-uso urbano 'knowledge-based' attraverso cui basare una conversione urbana di successo verso il neo o il post-industriale conformando di fatto il sistema di pianificazione spaziale. La scarsità delle risorse pubbliche potrebbe determinare due situazioni dannose per il futuro delle città: 1) l'indebolimento del ruolo delle politiche e delle pratiche di pianificazione e il conseguente allontanamento dei governi dalle domande della popolazione quando si rischia di non avere le risorse per rispondere alle necessità delle popolazioni – come già sottolineava Manuel Castells in 'The urban question' (Fainstein, 2010); 2) l'inasprimento del modello neoliberale urbano alimentato dall'ingresso dei capitali privati nei processi di sviluppo urbano per sopperire alla carenza delle risorse pubbliche. A tal proposito, se l'ascesa del modello di politica economica neoliberale è stata una risposta alla recessione globale del mondo occidentale degli anni '70' (Brenner, Theodore, 2002) dinamiche simili potrebbero innescarsi nel contesto attuale dove la stragrande maggioranza dei Paesi occidentali sente alta la difficoltà nel reperimento delle risorse essenziali per avviare la rigenerazione urbana. È in queste condizioni che la logica neoliberista dello sviluppo urbano incide profondamente nelle logiche di pianificazione spaziale.

Dall'altro lato, l'influenza del paradigma dell'economia della conoscenza sullo sviluppo urbano, se deregolamentato, potrebbe generare alcune logiche di tipo 'mercatiste'. Questo avviene nel momento in cui è il mercato stesso che si fa promotore di progetti urbani – logica molto diffusa nel sistema britannico – basati sulla localizzazione di attività *knowledge-based* che tanto fanno gola alle amministrazioni locali sia per l'ingente flusso finanziario che essi generano e sia per la forte impronta di rinnovamento urbano. Come già accennato, le attività *knowledge-based* proliferano secondo il principio dell'agglomerazione tendendo a localizzarsi nelle zone centrali delle città e chiedendo il permesso di costruire in aree che vanno al di fuori dei suoli destinati alla trasformazione urbana e che, salvo particolari vincoli paesistici, ottengono. Si pensi alle richieste di localizzazione dei grandi colossi mondiali quali maggiori esponenti dell'economia della conoscenza – da google ad apple – che spesso ottengono in aree non conformi con il modello di sviluppo previsto dal piano generando una situazione di non conformità urbanistica: è in queste occasioni che il

² Il dibattito sulla scarsità di risorse pubbliche impone una seria riflessione. Già prima della crisi finanziaria il dibattito politico era perennemente incentrato sulla carenza di risorse pubbliche. Tolte le questioni riguardante debito e politiche di austerità che certamente frenano il ruolo del pubblico nel finanziamento di rinnovo delle città, come sottolinea Moroni (2013), bisogna avviare un ragionamento più ampio sul perché siamo in una situazione di "perenne" scarsità di risorse pubbliche a fronte dell'alto prelievo fiscale che colloca l'Italia tra i primi paesi al mondo per l'alta percentuale di tassazione.

sistema di pianificazione spaziale mostra la sua debolezza nei confronti della logica mercatista dello sviluppo urbano.

5 | Osservazioni conclusive

Nella situazione descritta, in cui l'azione congiunta tra la scarsità delle risorse pubbliche e i progetti di trasformazione urbana *'knowledge-based'* potrebbe indurre ad una nuova stagione del modello neoliberale urbano, il sistema di pianificazione rischia di incancrenirsi se non rivede i propri paradigmi. Di fronte ad un modello di sviluppo urbano veicolato dalla possibilità di investimenti di natura imprenditoriale legati alla localizzazione delle attività *knowledge-based*, le pratiche di pianificazione spaziale non hanno la facoltà, il potere e l'obiettivo di cambiare lo stato delle cose ma di saper regolare attraverso pratiche innovative le logiche *'market-led'* e della crescita economica del paradigma dell'economia della conoscenza. Non un assecondare o una resa di fronte alla supremazia della *knowledge economy* bensì la messa in atto di una strategia di pianificazione che sappia governarla in modo che i benefici da essa prodotti siano distribuiti per un più ampia popolazione possibile. Il fine di ogni trasformazione urbana consentita dal piano, soprattutto in quelle concepite mediante un forte flusso di risorse provenienti dal mondo dell'impresa, è di garantire equità. Cioè, l'orizzonte che la pianificazione spaziale e, in generale, il governo del territorio non dovrebbe mai smarrire è il raggiungimento del *'bene comune'* – ovvero il benessere dei singoli all'interno di un Stato (Mazza, 2013). Partendo da quest'ultimo presupposto la questione di fondo posta da questo contributo è: come tracciare i principi normativi sui quali orientare una riforma della pianificazione spaziale quale pratica all'interno della quale convivono sia la necessità di dover regolamentare spazialmente le logiche di sviluppo urbano della *knowledge economy* e sia il peso di doverle distribuire verso l'intera comunità?

Riferimenti bibliografici

- Armondi S., (2013), *"Gli spazi della produzione e del commercio"*, in *"Governo del territorio e pianificazione spaziale"*, pp 371-390, CittàStudi edizioni, De Agostini Scuola SPA, Novara.
- Brenner N., Theodore, N., (2002) *"Cities and Geographies of 'Actually Existing Neoliberalism'"*, in *"The Urbanization Of Neoliberalism: Theoretical Debates"*, Editorial Board of *Antipode*, Oxford USA.
- Cappelin R., Ferlaino, F., Rizzi, P., (2012), *"La città nella società della conoscenza"*, Franco Angeli, Milano.
- Carta M., (2014), *Reimagining urbanism*, LISt Lab Laboratorio Internazionale editoriale, Trento.
- Diappi L., (2012), *"Cities in the Era of the Knowledge economy: a Micro View of Urban Dynamics"*, in *La città nella società della conoscenza*, pp. 127-146, Franco Angeli, Milano.
- Fainstein S., (2010), *"La pianificazione urbana dopo l'epoca neoliberista"*, Plenaria della XIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti, *Città e crisi globali: clima, sviluppo e convivenza*, Roma (Italia), 25-27 Febbraio 2010.
- Gaeta L., Janin Rivolin U., Mazza L., (2013) *Governo del territorio e pianificazione spaziale*, CittàStudi Edizioni, De Agostini Scuola SPA, Novara.
- Glass R. (1964), *"Introduction: Aspect of change"*, in Centre of Urban Studies (ed.), *London: Aspects of Change*, MacKibbon and Kee, London.
- Harvey D., (1998), *L'esperienza urbana*, Il Saggiatore, Milano.
- Harvey D., (2007), *Breve storia del neoliberismo*, Il Saggiatore, Milano.
- Lees L., Slater T., Wylt E., (2008), *Gentrification*, Routledge Taylor & Francis Group, New York.
- Magnaghi A., (2005), *"Conoscenza e progetto del territorio come innovazione"*, in *La Città nell'era della Conoscenza e dell'innovazione*, pp. 121-142, Franco Angeli, Milano.
- Mazza L., (2015), *Spazio e Cittadinanza*, Donzelli Editore, Roma.
- Mela A., (1996), *Sociologia della città*, in *La nuova Italia scientifica*, pp.72-80.
- Moroni S., (2013), *La città responsabile*, Carrocci, Roma.
- Oxley M., (2004), *Economics, planning and housing*, Palgrave, London.
- Penco L., (2012), *"Le grandi città come poli di consumo immateriale e poli di produzione della conoscenza"*, in *La città nella società della conoscenza*, pp. 169-190, Franco Angeli, Milano.
- Rossi U., Vanolo, A., (2010), *Geografia politica urbana*, Editori Laterza, Roma-Bari.
- Sassen S., (2009), *"Cities Today: A New Frontier for Major Developments"*, in ANNALS, AAPSS, 626, pp 53-71.
- Scott A., J., (2010), *"Cultural economy and the Creative Field of the City"*, *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, vol. 92, n. 2, pp. 115-130.

- ID., (2014), "Beyond the creative city: Cognitive-Cultural Capitalism and the New Urbanism", in *Regional Studies*, pp. 1-14.
- Secchi B., (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Roma-Bari.
- Semi G. (2015), *Gentrification. Tutte le città come disneyland*, Il Mulino, Bologna.



Contenimento del consumo di suolo e strategie di adattamento al cambiamento climatico

Prossima fermata: adattamento | Lorenzo Barbieri

Urbanistica collaborata e collaborativa | Paola Cannavò

Strategie a valenza energetica per il governo del territorio | Daniela De Ioris

Strategie e tattiche urbane per la qualità ambientale e la tutela del territorio applicate alla Variante del PGT di Segrate | Roberto De Lotto, Giulia Esopi, Veronica Gazzola, Susanna Sturla

Rigenerazione urbana. L'applicazione dell'indice B.A.F.MO come strumento per il miglioramento del comfort ambientale di un ambito produttivo. Il caso studio del Villaggio artigiano di Modena | Andrea Di Paolo

Strategie di riqualificazione urbana clima-adattiva: Nature-Based Solutions per città più resilienti | Federica Gobattoni, Raffaele Pelorosso, Antonio Leone

L'exergia urbana come strumento di supporto alla pianificazione | Andrea Spinosa

Microclima urbano: ventilazione naturale e ridefinizione dello spazio della città storica | Gaia Turchetti

Prossima fermata: adattamento

Lorenzo Barbieri

Università degli Studi Roma Tre

Dipartimento di Architettura

Email: lorenzo.barbieri@uniroma3.it

Abstract

I cambiamenti climatici sono una certezza: in risposta a questi mutamenti un'azione necessaria è l'adattamento. Il settore dei trasporti urbani è vulnerabile per due motivi: sia per l'importanza degli spostamenti per il funzionamento della città, sia perché eventi come piogge intense e calore estremo possono comprometterne il servizio. Il lavoro di ricerca qui presentato illustra lo studio degli effetti degli eventi meteorologici estremi, considerati una *proxy* dei cambiamenti climatici, sul funzionamento del trasporto pubblico di superficie a Roma negli ultimi quindici anni.

I dati forniti dall'Atac permettono all'autore di dare localizzazione ai punti della rete in cui l'evento è avvenuto e alle linee di trasporto pubblico interessate. Si tratta di una nuova modalità di studio, mai applicata fino a questo momento, che permette di utilizzare una grande banca di dati sui trasporti pubblici capitolini. A partire da questi dati è possibile, come illustrato in questo testo, immaginare opzioni di adattamento del trasporto pubblico di superficie ai cambiamenti climatici.

Parole chiave: infrastructures, mobility, resilience

Introduzione

Il lavoro di ricerca qui illustrato si trova su un terreno intermedio rispetto al tema del convegno: come si potrà vedere, la raccolta dei dati sui disservizi e le indicazioni per l'adattamento ai cambiamenti climatici dei trasporti pubblici si trovano a metà tra tattica e strategia.

I cambiamenti climatici sono una certezza: diversi organismi internazionali (IPCC, 2013; 2014a; 2014b) hanno confermato che i cambiamenti climatici sono in atto e hanno indicato che le attività umane influiscono su questi mutamenti. In risposta ai cambiamenti climatici si possono intraprendere azioni di mitigazione e di adattamento. Le prime, volte a contrastare l'emissione di gas serra e l'uso di fonti di energia non rinnovabile, sono state a lungo quelle cui si è fatto più ricorso e sulle quali la comunità scientifica ha concentrato i propri sforzi. Dopo che si è compreso che la mitigazione non sarebbe servita da sola ad arrestare i cambiamenti climatici, negli ultimi anni ha trovato spazio anche l'adattamento. Le azioni di questo tipo consistono nella riduzione dei possibili impatti che i cambiamenti climatici potranno avere sull'ambiente umano.

Pur tenendo conto dell'importanza degli sforzi di mitigazione per contrastare i cambiamenti climatici, è sull'adattamento che questo lavoro si concentra. Tra le tante declinazioni dell'azione degli umani sul territorio, la gestione degli spostamenti è una funzione fondamentale. I trasporti e le infrastrutture contribuiscono ai cambiamenti climatici perché i primi spesso funzionano direttamente o indirettamente grazie ai combustibili fossili e la costruzione delle seconde inquina e consuma suolo, ma allo stesso tempo entrambi li subiscono quando avvengono fenomeni come l'allagamento di una strada o il cedimento di un ponte.

L'oggetto di studio è la città di Roma: si tratta di una città molto vasta, con numerosi dislivelli oltre agli storici sette colli e una capitale di stato, capoluogo di regione e città metropolitana. Roma ha un sistema dei trasporti pubblici poco adeguato alle sue dimensioni e alle sue funzioni e un rapporto complesso con la pioggia. Inoltre negli ultimi anni anche le ondate di calore hanno generato diversi problemi agli abitanti. Dopo aver individuato il contesto sono stati scelti i modi di trasporto da analizzare: il trasporto pubblico di superficie, a Roma rappresentato da oltre 300 linee di autobus, sei di tram e una di filobus. Si è deciso di analizzare questi modi di trasporto perché rappresentano la maggioranza – le linee di metropolitana e le ferrovie locali sono in tutto sei – e perché sono disponibili dati sugli effetti degli eventi meteorologici estremi a riguardo.

L'evento di pioggia intensa del 31 gennaio 2014 è stato lo stimolo che ha spinto la ricerca verso l'oggetto di questo studio. In quella giornata il profilo istituzionale di Twitter dell'azienda di trasporto pubblico locale Atac (@infoatac) attivo nelle segnalazioni all'utenza riguardanti il funzionamento della rete di

trasporto pubblico, stava trasmettendo notizie di interruzioni e deviazioni del servizio dovute al maltempo. Si ritenne interessante inizialmente dare una localizzazione ai numerosi *tweet* su mappa tramite strumenti GIS. L'idea di base era capire in quali punti la rete fosse stata maggiormente affetta da un evento meteorologico eccezionale in passato per comprendere dove e come agire perché questo non accadesse in futuro.

L'autore ha immaginato che l'azienda registrasse internamente questo genere di eventi al di là della singola segnalazione sui *social network*. L'inizio della collaborazione con l'Atac ha reso possibile l'accesso a dati di questo tipo, per la rete di superficie, attraverso lo strumento del fonogramma: si tratta di un documento di testo che segnala un evento di varia natura (istituzioni di nuove linee, deviazioni, limitazioni, incidenti, malori, etc.) riferito a una vettura e di conseguenza a una linea del trasporto pubblico di superficie, che in certi casi genera un disservizio.

Analisi dei fonogrammi

I dati dei fonogrammi sono disponibili in forma digitale a partire da agosto 1999. L'autore ha raccolto dati fino al 31 dicembre 2014: in questo periodo sono stati registrati oltre 300.000 fonogrammi, mediamente 54 fonogrammi al giorno. Spesso il fonogramma non restituisce esplicitamente nell'intestazione una motivazione meteorologica per un certo evento. Per esempio un allagamento potrebbe essere segnalato come ingombro stradale. Per questo motivo è stato necessario tenere conto di quali giorni siano stati effettivamente caratterizzati da eventi meteorologici intensi, attraverso la ricerca di parole chiave all'interno dei fonogrammi stessi e di giorni caratterizzati da piogge o da temperature elevate attraverso l'archivio disponibile su www.ilmeteo.it. Sono stati quindi selezionati 23 giorni o serie di giorni, queste ultime nel caso di eventi i cui effetti si prolungano nell'arco di più giornate. Inoltre, come gruppo di controllo, sono stati osservati anche quattro giorni in cui eventi meteorologici non hanno generato disservizi ma eventi di altro genere hanno avuto un impatto sul funzionamento della rete.

Non potendo in questa sede descrivere tutte le giornate analizzate, sono indicate di seguito due serie di giorni caratterizzate rispettivamente da pioggia intensa e calore estremo.

Piogge intense: 31 gennaio-3 febbraio 2014

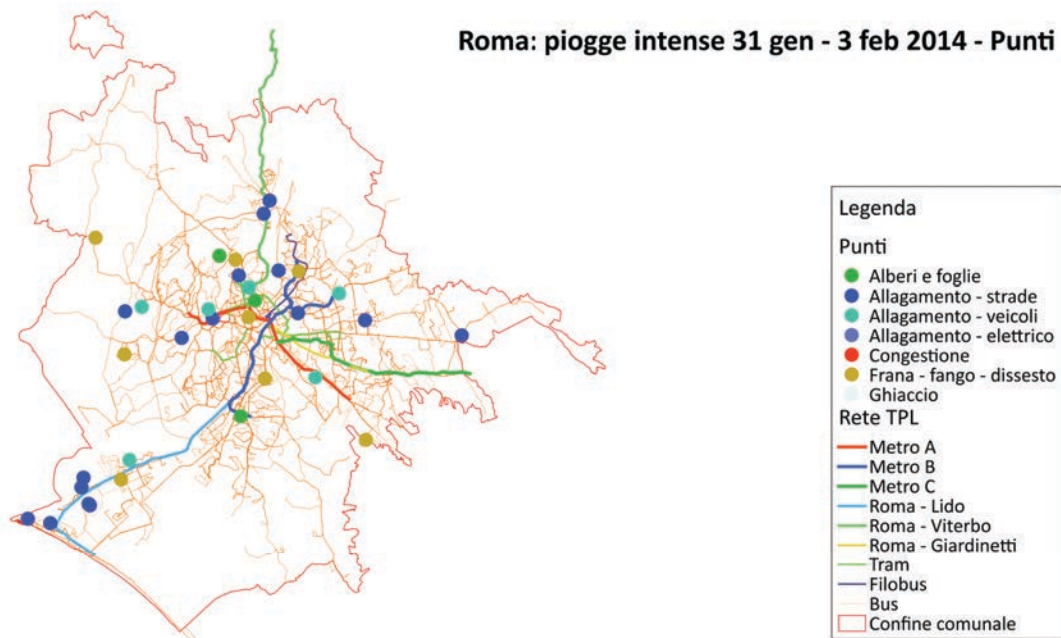


Figura 1 | Studio dei dati Atac: 31.01-03.02.2014, Punti.

Fonte: elaborazione dell'autore su dati Openstreetmap del 16.05.2015.

La serie di giorni di pioggia intensa qui presentata è la più recente dello studio. Il 31 ha piovuto intensamente e i venti hanno raggiunto 56 km/h con raffiche fino a 85, mentre nei giorni successivi le raffiche sono scese tra 37 e 50 km/h.

La giornata principale per numero di eventi e di linee coinvolte è il 31 gennaio, mentre nei giorni successivi si sono registrati meno eventi comunque riconducibili alla continuazione degli effetti della

giornata principale e al proseguimento delle precipitazioni. La maggioranza relativa degli eventi è riconducibile all'allagamento delle strade, seguita da guasti ai veicoli dovuti alla pioggia. Problemi legati al dissesto del terreno e alla caduta di alberi sono le cause dei rimanenti eventi. Viene anche genericamente segnalato che vi sono state condizioni meteorologiche avverse su tutta la rete, senza specificare una linea o una zona della città. Inoltre le vetture destinate ad alcune linee sono state utilizzate per servizi sostitutivi alla metropolitana e al treno e per esigenze delle autorità.

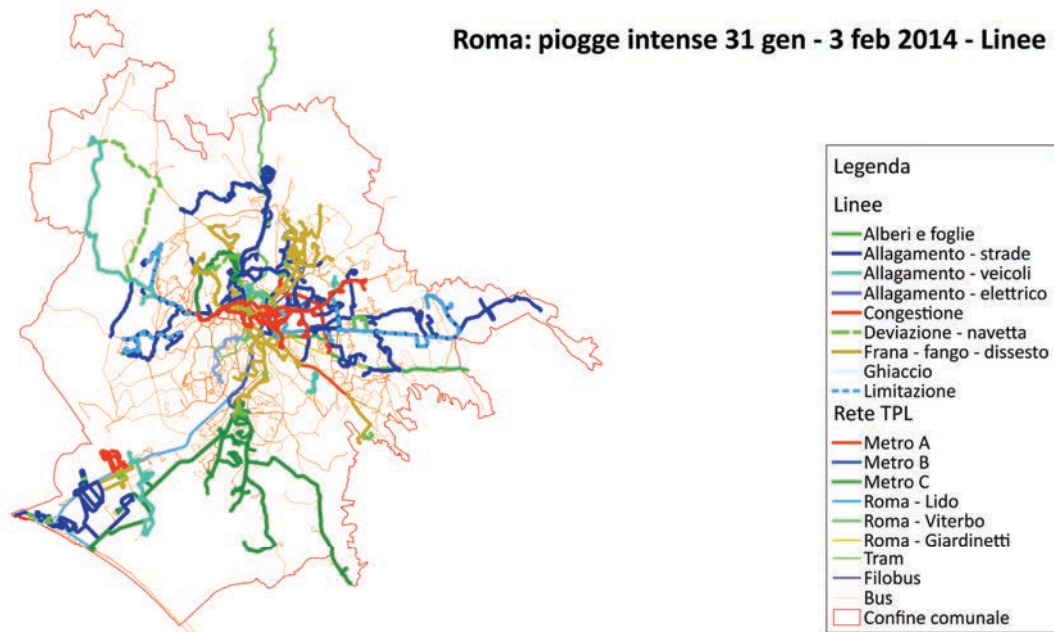


Figura 2 | Studio dei dati Atac, 31.01-03.02.2014, Linee.
Fonte: elaborazione dell'autore su dati Openstreetmap del 16.05.2015.

Anziché elencare i numerosi eventi che hanno interessato i trasporti pubblici romani, si ritiene interessante segnalare gli eventi ricorrenti.

Risalta prima di tutto l'area della Stazione Tiburtina, bloccata da allagamenti tra la mattina del 31 gennaio e il 1 febbraio e nuovamente tra il primo pomeriggio del 2 febbraio e la mattina del 4. Ad allagarsi sono le strade che collegano via Tiburtina all'ampio capolinea degli autobus che si trova di fronte alla stazione ferroviaria. L'impatto è stato grande perché diverse decine di linee transitano di fronte alla stazione o vi hanno il loro capolinea. Per il tempo della chiusura tutte queste linee sono state deviate su altri percorsi non allagati. Va aggiunto che l'area si è allagata anche a dicembre 2008.

A Tor Sapienza, nei pressi dell'incrocio tra via di Collatina e via Longoni si è verificato un allagamento, come già era accaduto in più punti a dicembre 2008.

Stagni di Ostia e Ostia Antica, località separate dalla ferrovia Roma-Lido nei pressi dell'omonima stazione sono state teatro di quattro eventi di allagamento, come già avvenuto a dicembre 2008. Via Bazzini è stata allagata tra il 1 febbraio e il 2 febbraio, evento che si è ripetuto il giorno successivo. La mattina del 3 febbraio a Ostia Antica si sono allagate prima via dei Fratelli Palma, poi via Fiorelli.

L'area nei pressi della stazione Valle Aurelia della linea A, lungo la via omonima, si è allagata il 31 gennaio dall'inizio del servizio fino al pomeriggio. La stessa zona si era allagata a dicembre 2008 con simili conseguenze.

Calore: 14-18 luglio 2012

Questa serie di giorni si svolge lungo cinque giorni in cui le temperature massime sono state comprese tra 35 e 38° C e l'umidità tra il 53 e il 65%.

Il primo giorno si sono verificati quattro eventi, di cui due dovuti a guasti alla climatizzazione, uno per malore e un altro di guasto all'avviamento. Il 15 luglio sono avvenuti due eventi: il primo è stato causato dall'ebollizione dell'acqua di raffreddamento mentre il secondo è dovuto a un guasto all'avviamento. La giornata successiva è stata caratterizzata da otto eventi, di cui tre dovuti a malore, due di ebollizione, uno causato da un guasto alla climatizzazione, uno riconducibile all'uso di un estintore, uno dovuto al guasto

dell'avviamento. Il 17 luglio sono avvenuti sei eventi, quattro dovuti a problemi di avviamento e due causati da malore. L'ultima giornata della serie è caratterizzata da cinque eventi: tre di malore e due dovuti a problemi con alberi.

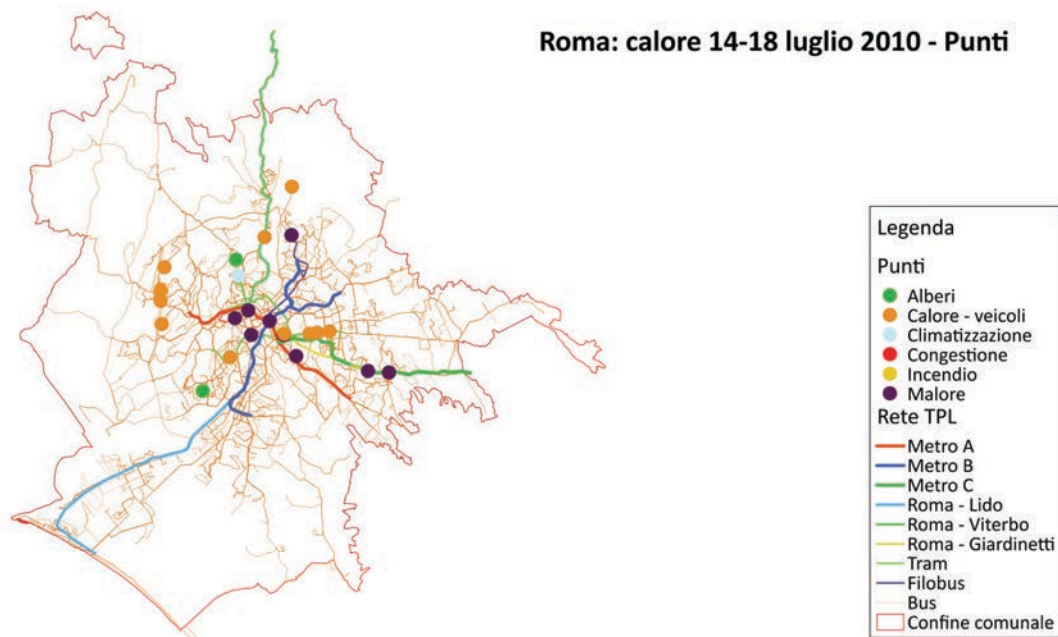


Figura 3 | Studio dei dati Atac, 14-18.07.2010, Punti.
Fonte: elaborazione dell'autore su dati Openstreetmap del 16.05.2015.

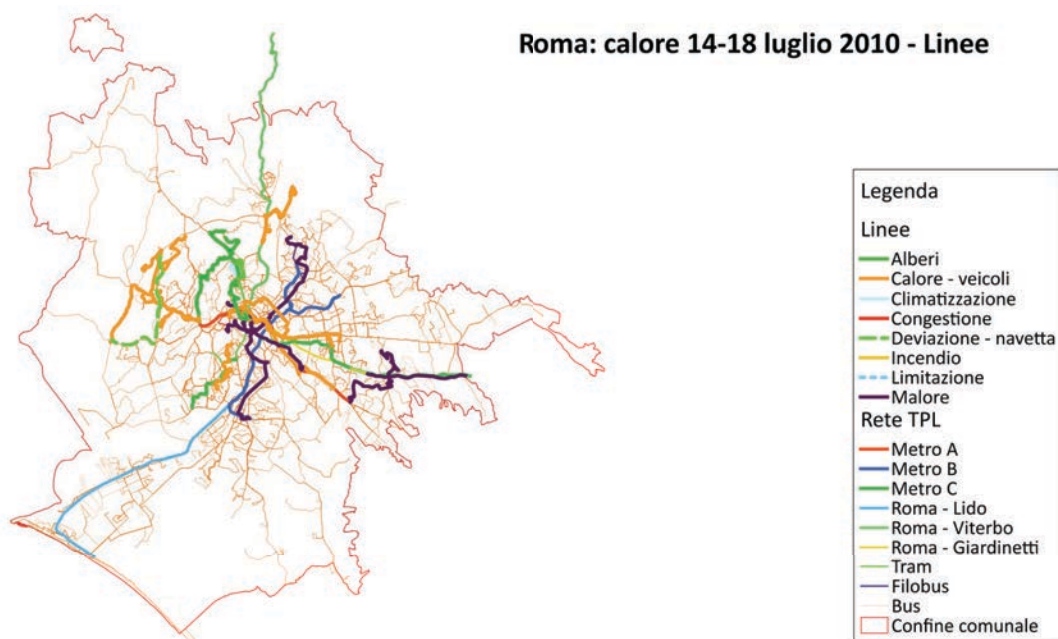


Figura 4 | Studio dei dati Atac, 14-18.07.2010, Linee.
Fonte: elaborazione dell'autore su dati Openstreetmap del 16.05.2015.

Interventi di adattamento

Portare a compimento l'adattamento spesso non richiede interventi di grande scala, ma piccole opere di manutenzione e di buon senso. Infatti, le esigenze di adattamento di una città come Roma non sono certo insormontabili, ma non per questo meno importanti.

Nonostante la distinzione fatta tra pioggia e ondate di calore nella descrizione degli eventi in precedenza, non si seguirà questa strada nell'indicazione degli interventi di adattamento. Infatti, questi ultimi sono in

alcuni casi trasversali rispetto al tipo di evento meteorologico estremo, rendendo quindi questa distinzione controproducente. Gli interventi saranno quindi distinti per tipologia, come segue:

- Manutenzione della rete drenante. Gli allagamenti sono una questione ineludibile per Roma. Sebbene sia prevedibile che avvengano durante giornate di pioggia intensa, non è accettabile che gli allagamenti raggiungano una tale scala o che blocchino il funzionamento della città e del trasporto pubblico. Per questo è necessario che il sistema di drenaggio delle strade sia tenuto in condizione di funzionare adeguatamente. È vero che i casi studiati sono spesso eccezionali, ma succede anche che la presenza di detriti e sporcizia intasi i tombini o che gli stessi non siano adeguati a smaltire l'acqua in arrivo. Per questo è necessario elaborare un piano di gestione e manutenzione del sistema di drenaggio, che si occupi della manutenzione regolare dei tombini e faccia controlli straordinari quando sono previsti eventi piovosi di particolare intensità.
- Spazi permeabili: *rain garden* e binari verdi. Un viaggio in altre città mostra un arredo dei binari tranviari diverso da quello di Roma. Mentre nella capitale italiana i binari sono immersi nell'asfalto, anche quando sono in corsia protetta, in diverse città tra le due rotaie cresce un prato: si tratta dei cosiddetti binari inerbiti. Diversi studi confermano l'alta capacità di assorbimento delle acque piovane dagli spazi verdi in ambito urbano (Bray et al., 2007; Grüngleisnetzwerk, 2012). Non solo il terreno assorbe l'acqua a differenza dell'asfalto, ma inoltre rallenta la velocità di scorrimento dell'acqua verso i tombini. In molte città esistono i *rain garden*, spazi verdi che hanno la funzione di assorbire l'acqua piovana e rallentarne l'arrivo nel sistema drenante. Potrebbe quindi essere utile installare dei *rain garden* a monte di quelle aree che si allagano con maggiore frequenza. Per esempio le aree spartitraffico lungo le strade di Roma potrebbero essere destinate a verde e attrezzate come *rain garden*. Inoltre i diversi percorsi tranviari in sede protetta potrebbero essere trasformati in binari inerbiti.
- Coperture verdi. Gli spazi verdi hanno diverse funzioni utili in termini di contrasto e adattamento ai cambiamenti climatici (Milano Serravalle, 2012). Una di filtro biologico, poiché assorbono gli elementi inquinanti. Hanno poi un ruolo nel consolidare il suolo e gli spazi in pendenza. Due funzioni fondamentali in città sono di barriera frangivento e di ostacolo ai rumori. Infine hanno il ruolo di riserve di biodiversità e migliorano la percezione degli spazi dal punto di vista estetico, facendo da barriera alle infrastrutture di trasporto. Tra i possibili interventi in questo senso è possibile installare muri verdi negli spazi di pertinenza del trasporto pubblico, per esempio le pensiline o gli edifici esterni delle stazioni della metropolitana e delle ferrovie.
- Manutenzione dei viali alberati. Gli spazi del trasporto pubblico di superficie a Roma spesso non includono spazi verdi, anche se fanno eccezione i viali alberati. Le alberature stradali, utili per le funzioni citate nel capoverso precedente, richiedono una regolare manutenzione. Devono essere potate per mantenere il giusto portamento ed evitare che i rami interferiscano con le strutture circostanti. Se si tratta di piante decidue, è necessario rimuovere le foglie tra la stagione autunnale e quella invernale. Bisogna infine evitare che le radici danneggino i marciapiedi e le strade.
- Consolidamento dei versanti franosi. La piantumazione di alberi, arbusti e piante sui versanti aiuta a prevenire gli smottamenti del terreno che si sono spesso verificati a Roma durante le giornate di pioggia intensa. Nel caso in cui questi non bastino sarà anche necessario pensare a interventi fisici più radicali come l'inserimento di sostegni in cemento armato. Si tratta di spazi su cui va fatta regolare manutenzione.
- Manutenzione del fondo stradale. Indipendentemente dagli eventi meteorologici estremi il fondo di molte strade romane ha un grande bisogno di manutenzione e sostituzione. È necessario immaginare una regolare manutenzione che vada oltre alla semplice stesura di un nuovo strato sull'esistente. Serve agire in maniera più strutturale sul fondo stradale, che presenta avvallamenti pericolosi per il tragitto dei veicoli. La stesura di asfalto drenante sui percorsi autostradali è un'ottima pratica da applicare in città per evitare l'allagamento dei tratti stradali e il conseguente *aquaplaning*, che mette a rischio l'aderenza dei veicoli e la salute dei pedoni.
- Manutenzione dei margini delle strade periferiche. L'incuria delle strade periferiche genera problemi durante l'estate a causa della formazione spontanea o indotta di incendi. La manutenzione è fondamentale e deve essere fatta su due versanti: da una parte il taglio della vegetazione ai lati della strada effettuato dagli enti pubblici preposti o consigliato ai proprietari delle aree, dall'altra la manutenzione delle aree di campagna non coltivata, dei boschi privati e delle aree protette.
- Rinnovo del materiale rotabile e tetti bianchi. I problemi per il trasporto di superficie rispetto al calore estremo colpiscono soprattutto le vetture. Il calore, infatti, contribuisce a danneggiare gli impianti e

riduce il *comfort* di viaggio. In generale è necessario riflettere sull'opportunità di installare sistemi di climatizzazione negli autobus: non si tratta di una soluzione sostenibile ai fini della mitigazione dei cambiamenti climatici, perché consumano elettricità e combustibili fossili, oltre a emettere aria calda all'esterno. A Roma le temperature estive non permettono di eliminare completamente la climatizzazione, quindi è necessario pensare a un sistema alternativo. Una possibilità è permettere l'apertura dei finestrini negli autobus non forniti di sistemi di climatizzazione, o nel caso in cui questo non sia in funzione. In ogni caso è auspicabile ridurre al minimo il numero di aperture delle porte in corrispondenza delle fermate, che provoca la dispersione del calore. Un'altra opzione è l'installazione di tetti bianchi, che riducono l'assorbimento dei raggi solari.

- Percorsi alternativi per la rete di superficie. È necessario immaginare un piano di percorsi alternativi per la rete di superficie in caso di eventi di pioggia intensa o di altro genere che rendano necessaria la deviazione delle linee. Generalmente le linee di autobus sono deviate secondo le esigenze del momento, mentre sarebbe utile che esistesse un piano che preveda i possibili percorsi alternativi in caso di chiusura di alcune strade. Nello studio degli eventi ricorrenti si è visto che per una chiusura nello stesso luogo in due momenti diversi le deviazioni delle linee erano simili se non uguali. È chiaro che per la chiusura di un certo tratto è facile prevedere su quali strade sarà deviata una certa linea. Serve quindi sapere quali strade sono a rischio di allagamento e quali sono i percorsi sicuri su cui deviare le linee.
- Sistemi di allerta agli utenti. L'efficacia del sistema di infomobilità gestito dall'Atac è uno spunto per organizzare sistemi di allerta destinati agli utenti in caso di eventi meteorologici estremi. Oltre a comunicare le informazioni sul sito internet e il profilo Twitter si possono pensare altri sistemi di allerta. È necessario ragionare su un sistema di comunicazione che usi canali e mezzi di diverso tipo. Un modo è attraverso l'affissione di messaggi informativi nelle stazioni, sulle pensiline, nei treni e nelle vetture. Anche l'uso dei pannelli a messaggio variabile, degli schermi e degli altoparlanti a bordo di treni e vetture è un modo efficace di dare informazioni. La radio che trasmette nelle stazioni della metropolitana è un altro canale di comunicazione. Con l'alta diffusione degli *smartphone* un'altra possibilità è l'uso di applicazioni di messaggistica istantanea o di informazioni sul trasporto pubblico. Si può anche pensare a un servizio di allerta via sms pensato per quelli che possiedono telefoni di generazioni precedenti.
- Interventi infrastrutturali. Oltre ai piccoli interventi indicati sopra, può rivelarsi necessario immaginare interventi infrastrutturali di grande scala, per esempio per l'innalzamento di ponti sui fossi che attraversano l'agro romano o la protezione di altre infrastrutture come le strade situate in aree allagabili. Si tratta di una proposta generale, applicabile in alcune aree della città, ma che non fa parte dell'approccio indicato all'inizio di questo paragrafo.

Conclusioni

La raccolta di dati e informazioni riguardo agli effetti dei cambiamenti climatici sul sistema dei trasporti romano ha permesso di immaginare una serie di possibili interventi di adattamento per la città. Le azioni prefigurate nel paragrafo precedente si trovano tra tattica e strategia, perché consistono in interventi attuabili nel medio periodo, di scala ridotta rispetto ai grandi progetti infrastrutturali, ma che hanno la potenzialità di migliorare il funzionamento della città e dei trasporti.

Indicare i possibili interventi è solo il primo passo nella direzione dell'adattamento dei trasporti pubblici urbani. Nuovi sviluppi consistono nella costruzione di strategie di lungo periodo, per esempio integrando criteri di adattamento nella procedura di pianificazione dei trasporti: è necessario immaginare nuovi servizi e nuove infrastrutture per la città futura, con un orizzonte di almeno venti o trent'anni. In questo caso si possono immaginare nuovi collegamenti e modi di trasporto che funzionino in un clima inevitabilmente cambiato. La progettazione di nuove infrastrutture non può prescindere da questa prospettiva.

Riferimenti bibliografici

- Bray B., Gedge D., Grant G., Leuthvilay L. (2007), *Rain Garden Guide*, disponibile su Raingardens: <http://raingardens.info/wp-content/uploads/2012/07/UK-Rain-Garden-Guide.pdf>
- Grüngleisnetzwerk, (2012), *Effect and Function of Green Tracks*, disponibile su Grüngleisnetzwerk <http://www.gruengleisnetzwerk.de/images/downloads/effects.pdf>
- IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change (2013), *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, USA.

IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change (2014a), *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, USA.

IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change (2014b), *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Cambridge University Press, Cambridge, UK and New York, USA.

Milano Serravalle (2012), *2007-2011: 5 anni di rapporto ambientale*, disponibile su Milano Serravalle http://www.serravalle.it/doc/64testi_6RSA_2007_-_2011.pdf

Urbanistica collaborata e collaborativa

Paola Cannavò

Università della Calabria

UDLab - Dipartimento di ingegneria per l'Ambiente e il Territorio e Ingegneria Chimica

Email: p.cannavo@unical.it

Abstract

E' oggi necessario costruire un nuovo paradigma per l'urbanistica e per il governo del territorio, quello dell'urbanistica collaborata e collaborativa. Bisogna abbandonare la logica su cui è stata basata l'amministrazione del territorio dal '42 ad oggi per proporre una nuova forma di *governance* basata su un patto di collaborazione tra cittadini-privati e cittadini-amministratori nell'interesse condiviso dei beni comuni, declinati e adattati al contesto urbanistico. Devono quindi essere disegnati nuovi strumenti giuridico-legislativi capaci di regolare il rapporto tra la collettività e gli amministratori, tra cittadini e cittadini, nell'interesse comune per un territorio sano, sicuro e condiviso.

Parole chiave: collaborative urban design, governance, urban policies

Un'istantanea dal territorio

Attraversando il territorio italiano, in qualunque luogo ci troviamo, possiamo percepire la casualità, e spesso l'incoerenza, della stratificazione di segni che ne compongono la morfologia.

Il Bel Paese offre allo sguardo del viaggiatore un paesaggio incoerente, violentato da decenni di piccoli abusi e di opere faraoniche incomplete, caratterizzato da edilizia spontanea di dubbia qualità.

Come si è costruito questo paesaggio? Quali le regole di governo del territorio che hanno determinato una forma così complessa da essere, non solo non più riconoscibile, ma anche assolutamente non funzionale né per le economie del territorio, né per la qualità della vita di chi questo territorio lo vive e lo attraversa quotidianamente?

Nonostante il passaggio di competenze alle Regioni e la conseguente florida attività legislativa da esse esercitata, i principi generali del governo del territorio sono ancora regolati dalla legge urbanistica del 1942. Una Legge ottimamente concepita che è riuscita a sopravvivere al suo stesso contesto di riferimento (le città, a quei tempi, erano luoghi riconoscibili dai confini chiari e misurabili, esisteva una chiara distinzione tra 'rurale' e 'urbano') ed ai suoi obiettivi specifici ('regolare' l'espansione delle aree urbane; normare e programmare la crescita delle città; infrastrutturare il territorio che da rurale doveva trasformarsi in industriale).

Tuttavia, già da tempo, si sono fatte strada nuove consapevolezze, tra cui l'importanza del recupero e della riqualificazione di importanti pezzi di città e territori (unica modalità per combattere il consumo di suolo e preservare il terreno agricolo) e nuove attenzioni pubbliche nei riguardi dell'ambiente e della difesa del territorio che richiedono un aggiornamento normativo e l'individuazione di nuove risorse. I tentativi di cambiare strategia sono stati molteplici, ma si sono sempre scontrati con interessi economici troppo forti. Lo Stato, di fatto, ha apportato le modifiche necessarie a compartire con i privati i proventi della rendita immobiliare e fondiaria, ma non utili alla valorizzazione ed alla salvaguardia del territorio: l'onerosità del diritto edificatorio (Legge 10/1977) si è trasformata in uno strumento economico per sostenere le spese correnti delle amministrazioni comunali (decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 / Art.2, comma 8 della legge 244/2007), mentre l'abusivismo edilizio è diventato una risorsa economica per lo Stato Italiano (Condono Edilizio 1985-1994-2003 / Piano Casa 2009).

Nei fatti la legge urbanistica del '42 non governa più, e forse non ha mai governato, le dinamiche di trasformazioni del territorio italiano, anche se nel corso dei decenni è stata integrata, ma mai realmente riformata, nel tentativo di inseguire la mutevole realtà economica e sociale del Paese.

Oggi l'urbanistica si contratta, le nuove volumetrie e le aree edificabili sono una merce di scambio tra pubblico e privato. Il "pubblico" spesso si piega agli interessi dei "privati" e ad essi affida la realizzazione delle infrastrutture urbane e territoriali, per riuscire a superare la paralisi determinata dalla mancanza di risorse economiche e dall'incapacità di realizzare le opere.

La mancanza di una riforma urbanistica organica ed il continuo richiamo alla sua ulteriore improrogabilità non devono però ingannarci e farci pensare all'assoluta assenza di provvedimenti in materia di urbanistica. Negli ultimi anni sono state prodotte numerose leggi 'urbanistiche' (o comunque con notevoli effetti sulla materia urbanistica) senza che fossero definite tali.

L'esempio più eclatante in tal senso è rappresentato dal disegno di legge, recentemente approvato alla Camera, normalmente indicato come provvedimento sul consumo di suolo ma che si occupa, sin dal titolo, di riuso del suolo edificato e propone una definizione di rigenerazione urbana e alcune procedure per la sua attivazione. Al di là di giudizi di merito sul testo di Legge, appaiono fondamentali l'affermazione del principio del suolo come 'bene comune' non più negoziabile, anzi da recuperare e restituire ad un uso collettivo. Essendo il suolo una risorsa il suo sfruttamento, per fini economici individuali o collettivi, senza porsi il tema del limite oltre il quale il consumo o lo sfruttamento ne pregiudicano la rigenerabilità e rinnovabilità nel lungo termine, determina l'esaurirsi della risorsa comune ed impone allo stato di intervenire per garantire il diritto a disporre di tale risorsa.

La Legge sul consumo di Suolo apre inoltre una riflessione sul tema della rigenerazione urbana come nuovo approccio (strategia o tattica?) da perseguire. Si tratta di un primo passo verso un'acquisizione concettuale che conduca ad interpretare la rigenerazione urbana "non come una categoria di intervento confinata nel settore tecnico, ma come un progetto collettivo, un patto sociale nel quale ridefinire i ruoli di tutti gli attori, pubblici e privati, per declinare il futuro delle città nelle quali vorremmo vivere, assegnando ai valori sociali e ambientali una rilevanza economica, mettendo al centro dell'attenzione l'abitabilità e le relazioni indotte dalla qualità degli spazi pubblici?" (Appunti congressuali, INU 2016).

Osservando il territorio si percepisce l'indifferenza della popolazione al riconoscimento del suo valore paesaggistico e ambientale. L'urbanizzazione diffusa, priva di regole e di una visione organica delle trasformazioni, segue esclusivamente la logica dell'appropriazione selvaggia motivata dall'interesse privato dei singoli. Il territorio è vissuto e consumato esclusivamente come risorsa economica. Manca ancora una consapevolezza diffusa del valore del territorio come risorsa ambientale, una risorsa da condividere, un bene comune.

Informale, spontaneo, temporaneo come risposta tattica

La disciplina urbanistica ha cominciato ad osservare, con sempre maggiore interesse, una serie di esperienze riconducibili al tema dell'uso informale, spontaneo, temporaneo degli spazi urbani e del territorio, considerandoli una reazione al fallimento degli strumenti di pianificazione tradizionali ovvero all'incapacità degli strumenti urbanistici di indirizzare in maniera concreta le trasformazioni della città. I cittadini hanno proposto, in alcune nicchie abbandonate e inutilizzate, un 'progetto paese' basato sulla condivisione e sulla collaborazione, un progetto costruito attraverso azioni puntuali.

Questa realtà è stata riconosciuta come una 'urbanistica tattica' ovvero un progetto realizzato da una molteplicità di attori che uniscono i propri sforzi per portare avanti interventi di piccola scala, a basso costo e spesso temporanei per migliorare il proprio specifico ambiente di vita. Tali interventi sono caratterizzati da una deliberata volontà di cambiamento graduale, dalla capacità di fare compromessi a breve termine per raggiungere obiettivi realistici, dalla scelta di esporsi a rischi bassi con la possibilità di grandi risultati e dallo sviluppo di un capitale sociale tra la cittadinanza (Baiges, 2015).

Le tattiche non si contrappongono alle strategie. In condizioni normali, le tattiche sono azioni puntuali di breve periodo che rispondono ad una strategia complessiva di lungo periodo. In condizioni d'emergenza, le tattiche sono azioni spontanee che consentono di sopravvivere in assenza di una strategia o in presenza di una strategia sbagliata. Le tattiche di rigenerazione applicate alla trasformazione del territorio assumono proprio questo significato: quello di fornire l'opportunità di continuare ad operare, ricercare e sperimentare in situazioni reali, fino a quando non sarà disponibile una strategia nazionale di lungo periodo. Al tempo stesso il patrimonio d'idee, esperienze, pratiche reso disponibile da queste buone pratiche rappresenta un punto di partenza per la definizione di tale strategia con alcune necessarie avvertenze.

Nel lungo periodo, le politiche *bottom-up*, pur accreditate dall'agire condiviso di un processo partecipativo, vanno comunque implementate (almeno per la parte più consistente) dall'amministrazione locale, specialmente se l'obiettivo è la rigenerazione delle aree urbane. Ogni azione di rigenerazione, anche quelle di taglia minima, per esplicitare al meglio la propria efficacia deve essere coordinata e connessa al funzionamento della città nel suo insieme.

Appare comunque oggi evidente che quello che continuiamo ad osservare come un 'fenomeno', a considerare 'spontaneo' ed 'effimero' è la città contemporanea. Sta a noi capire come costruire per essa regole innovative basate sulla collaborazione tra cittadini e istituzioni per stimolare, accompagnare e strutturare la città collaborativa.

Urbanistica collaborativa e beni comuni urbani

E' oggi necessario costruire un nuovo paradigma per l'urbanistica e per il governo del territorio, quello dell'urbanistica collaborata e collaborativa. Bisogna abbandonare la logica su cui è stata basata l'amministrazione del territorio dal '42 ad oggi per proporre una nuova forma di governance basata su un patto di collaborazione tra cittadini-privati e cittadini-amministratori nell'interesse condiviso dei beni comuni (Ostrom, 1990), declinati e adattati al contesto urbanistico (Iaione, 2008; Foster, 2013). Devono quindi essere disegnati nuovi strumenti giuridico-legislativi capaci di regolare il rapporto tra la collettività e gli amministratori, tra cittadini e cittadini, nell'interesse comune per un territorio sano, sicuro e condiviso. Nel novembre 2015 si è tenuto a Bologna il primo incontro internazionale su questi temi¹. Studiosi, amministratori, esperti e attivisti, provenienti da tutto il mondo, si sono incontrati per discutere e confrontarsi su tematiche ed esperienze relative ai beni comuni urbani e alle questioni aperte di *governance* urbana.

Innanzitutto esiste la necessità di definire la natura dei beni comuni urbani, di individuare le risorse materiali e immateriali che possono essere riconosciute come tali e quindi giuridicamente trattate come 'beni'. La maggior parte delle infrastrutture urbane, degli spazi pubblici, delle risorse ambientali e dei paesaggi sono di fatto dei beni comuni e come tali dovrebbero essere governati dalle istituzioni competenti, dai proprietari e dai gestori privati. Questa considerazione porta alla necessità di riscrivere le regole di governo del territorio.

Una risposta alla ridefinizione di regole di *governance* per una gestione collaborativa dei beni comuni urbani ha provato a darla il Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e rigenerazione dei beni comuni urbani² adottato nel 2014 dal Comune di Bologna. Il Regolamento ha posto le basi per avviare il processo di costruzione del progetto CO-Bologna, un percorso collaborativo seguito dalla città per promuovere la collaborazione civica e sintetizzare una metodologia specifica che consenta alle politiche pubbliche locali di avvalersi dell'immaginazione civica dei cittadini (Iaione, 2016).³

La città stessa è di fatto la principale risorsa condivisa dai suoi abitanti, la città è quindi un bene comune. Da questa considerazione nasce l'idea del progetto CO-città / CO-Territori avviato da LabGov⁴. Il progetto intende sperimentare su alcune realtà urbane e territoriali i processi, i principi e gli strumenti utili alla collaborazione delle forze civiche, sociali, economiche, cognitive e istituzionali delle città e dei territori che vogliono innovare gli schemi urbanistici tradizionali, i modelli di welfare urbano e le forme di sviluppo economico locale, basandosi sulla condivisione, collaborazione, cooperazione. Ogni sperimentazione dovrebbe avviare un percorso finalizzato alla creazione di regole idonee alla ridefinizione delle competenze, nuovi strumenti di *governance*, cuciti sulle realtà locali, capaci di regolare le trasformazioni territoriali in forma collaborativa nelle differenti realtà locali.

CO-Battipaglia

A Battipaglia l'urbanistica collaborativa è già una realtà, i cittadini hanno dimostrato interesse a collaborare alla costruzione di un patto sociale mirato alla realizzazione di un progetto comune di governo del territorio. Il processo, avviato con la redazione delle Linee guida strategiche per la redazione del nuovo piano urbanistico comunale⁵, ha portato alla creazione di una cabina di regia e coordinamento di tutti gli attori presenti sul territorio (imprese sociali, associazioni di cittadini, imprenditori economici, cittadini attivi e istituzioni civiche) che intendono portare avanti progetti di trasformazione urbanistica o rigenerazione edilizia.

La sperimentazione sul territorio di Battipaglia è stata avviata nel 2015 con un processo di conoscenza condiviso da amministrazione e cittadini che è servito per individuare le criticità del territorio e capire come affrontarle strategicamente. Gli indirizzi emersi durante questo processo sono alla base di un processo di trasformazione condiviso finalizzato alla soddisfazione delle esigenze della comunità, su di essi sono state impostate le linee di sviluppo del territorio da programmare attraverso le "linee guida

¹ 1st IASC Thematic Conference on the Urban Commons, promossa da: *International Association for the Study of the Commons* – IASC (www.iasc-commons.org), *Laboratory for the GOVERNance of Commons - LabGov* (<http://www.labgov.it>), *Fordham Urban Law Center* (http://www.fordham.edu/info/20699/urban_law_center), *Luiss ICEDD - International Center on Democracy and Democratization* (<http://icedd.luiss.it>).

² Si veda: <http://comunita.comune.bologna.it/beni-comuni>.

³ Informazioni sul processo CO-Bologna sono disponibili su: www.co-bologna.it.

⁴ *Laboratory for the GOVERNance of Commons* (<http://www.labgov.it>) è un progetto collaborativo co-diretto dal Prof. Christian Iaione e dalla Prof. Sheila Foster della School of Law della Fordham University.

⁵ 'Linee guida strategiche per la redazione del nuovo piano urbanistico comunale' redatte da Alvisi-Kirimoto e LUISS LabGov – *Laboratorio per la GOVERNance dei beni comuni*. Informazioni sul processo CO-Battipaglia sono disponibili su: www.co-battipaglia.it.

strategiche per la redazione del nuovo piano urbanistico comunale”, un piano concepito fin dal principio come “piano collaborativo”.

Sono state individuate nel territorio del Comune di Battipaglia alcune realtà che da criticità potrebbero diventare opportunità attraverso un processo di trasformazione basato sulla collaborazione delle forze sane della comunità locale, costruendo un patto per la “legalità organizzata”.

La prima linea strategica è finalizzata alla creazione della città pubblica che a Battipaglia è quasi inesistente: è stata infatti riscontrata una cronica carenza di ‘attrezzature di interesse comune’, ‘verde pubblico’, ‘spazi pubblici’. Sarà quindi indispensabile recuperare e riqualificare spazio pubblico ovunque questo sia disponibile e convertire spazi attualmente non utilizzati a spazio pubblico. Per raggiungere questi obiettivi bisognerà ricorrere, dove necessario, alla cessione di spazi privati per uso pubblico costruendo strumenti perequativi studiati ad hoc per ogni contesto in esame.

Il paesaggio di Battipaglia è inoltre caratterizzato dalla diffusa presenza di luoghi dell’abbandono: le aree occupate da ex attività industriali dismesse, gli edifici di pregio delle masserie e delle antiche cascine, i beni confiscati alle mafie, l’edilizia abusiva destinata alla demolizione, sono tutte risorse per le economie del territorio ed in quanto tali devono essere riattivate e rivitalizzate per porle a base di un processo di rigenerazione e rinascita urbana. Ulteriore linea strategica è quindi quella del riuso degli immobili in abbandono e invenduti, anche ricorrendo, laddove necessario, ad un cambiamento di destinazione d’uso temporaneo, a forme di partenariati pubblico-privato e pubblico-pubblico per i beni da rigenerare e pubblico-privato-collettività per le micro-rigenerazioni.

La comunità battipagliese chiede, ed ha diritto, ad abitare in un territorio sano e si impegna ad investire nella cura collaborativa della salute del territorio risolvendo i problemi infrastrutturali e comportamentali che determinano situazioni di rischio idrogeologico e di pericolo di inquinamento delle falde acquifere. Una delle linee strategiche è quindi mirata ad orientare le trasformazioni del territorio verso il consumo di suolo zero. Bisognerà inoltre intervenire per riequilibrare il rapporto tra superfici drenanti e impermeabilizzate favorendo dove possibile la riattivazione dei processi naturali del ciclo dell’acqua. Il fiume Tusciano dovrà essere valorizzato e messo in sicurezza e in alcuni tratti rinaturalizzato per ricostruire l’equilibrio perduto col territorio, mentre la fascia litoranea (pineta, dune, spiaggia) dovrà essere protetta per il suo alto valore ecologico. Per la riconquista della salute del territorio sarà necessaria anche un’attenta riqualificazione del sistema della mobilità.

Il futuro del territorio di Battipaglia potrà essere costruito solo se porrà le sue basi sull’educazione e la conoscenza. Le scuole e tutte le istituzioni culturali hanno in questo un ruolo chiave. Gli edifici di alto valore simbolico e culturale, come l’ex Tabacchificio, dovranno diventare nodi strategici su cui basare lo sviluppo culturale della città, trasformandola in un crocevia sperimentale di conoscenza, cultura e ricerca.

Le linee di sviluppo del territorio battipagliese, individuate attraverso il processo condiviso di conoscenza e definite dalle “linee guida strategiche per la redazione del nuovo piano urbanistico comunale”, sono incentrate sulla rigenerazione urbana, sulla creazione della città pubblica, su lo sviluppo del sistema educativo e culturale e sulla riqualificazione ambientale.

Sopra tutto questo regna la ricerca di un modello di *governance* capace di garantire la legalità. In un territorio come quello del Comune di Battipaglia, abbandonato all’incuria e governato dall’illegalità, l’unica strada percorribile per riuscire a costruire un processo di rigenerazione realmente sostenibile, ovvero in grado di produrre impatti positivi rispetto alla dimensione economica, sociale ed ambientale rilasciando valore per il territorio e la comunità, è quindi la costruzione di un processo collaborativo che riesca ad attivare e coinvolgere tutte le forze sane della società civile. L’impostazione stessa del piano, concepito fin dal principio come un processo collaborativo, è quindi la garanzia stessa della sua fattibilità nel rispetto della legalità.

Riferimenti bibliografici

- Baiges C. (2015), “Può l’urbanistica tattica cambiare la pianificazione ufficiale?” in Cocco F., Lecis Cocco-Ortu M., Fenu N. (a cura di), *Verso un’urbanistica della collaborazione*, LetteraVentidue, Siracusa, pp. 74-79.
- Blecic I, Cecchini A. (2016), *Verso una pianificazione antifragile, come pensare il futuro senza prevederlo*, Franco Angeli, Milano.
- Brillembourg A. (2015), “Il ruolo dell’architetto nella città contemporanea” in Cocco F, Lecis Cocco-Ortu M, Fenu N. (a cura di), *Verso un’urbanistica della collaborazione*, LetteraVentidue, Siracusa, pp. 82-87.
- Crosta P.L. (2000), “Società e territorio, al plurale. Lo spazio pubblico - quale bene pubblico - come esito eventuale dell’interazione sociale”, *Foedus*, n. 1, pp. 42-43.
- Foster S. (2013), *Collective action and the Urban Commons*, no. 87, Notre Dame, L. Rev. 57.

- Iaione C. (2012), “Città e beni comuni” in Arena G, Iaione C. (a cura di), *L'Italia dei beni comuni*, Carocci editore, Roma, pp.109-150.
- Iaione C. (2016), “CO-Bologna, la prima co-città”, in *Equilibri*, in corso di pubblicazione.
- Inti I, Cantaluppi G, Persichino M. (2014), *Temporioso. Manuale per il riuso temporaneo di spazi in abbandono, in Italia*, Altra Economia edizioni, Milano.
- Lanzani A., Pasqui G. (2011), *L'Italia al futuro*, Franco Angeli, Milano.
- Oliva F. (2010, a cura di), *Giuseppe Campos Venuti, Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica*, Laterza, Roma-Bari.
- Ostrom E. (1990), *Governing the Commons*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
- Tamassociati (2016), *Taking Care, progettare per il bene comune*, Padiglione Italia Biennale di Architettura, Becco Giallo, Padova.

Strategie a valenza energetica per il governo del territorio

Daniela De Ioris

Università degli Studi Roma Tre

Dipartimento di Architettura

Email: daniela@deioris.com

Abstract

Il paper colleziona esperienze locali a valenza energetica - lette in termini di mitigazione, adattamento e resilienza urbana - sviluppatasi in una stagione per il governo del territorio di profonda crisi finanziaria e di mutamenti climatici.

Parole chiave: energy, spatial planning, resilience

Crisi economico-finanziaria ed effetti del cambiamento climatico: opportunità per le realtà locali

La crisi economico-finanziaria in corso innesca criticità ma fa registrare anche effetti positivi sul sistema territoriale.

Il calo delle attività produttive e del reddito disponibile, ad esempio, sta contribuendo a un decremento nei valori dei consumi e delle emissioni nocive. Un aspetto rilevante, ma non sufficiente per ripensare il bilancio energetico nazionale e direzionare i modelli insediativi-economici verso una logica *low carbon*.

Se la comunità scientifica è concorde che i cambiamenti climatici siano in atto (IEA, 2015), bisogna prendere coscienza che i relativi effetti agiranno a lungo e saranno più pressanti nelle realtà urbane, non solo perché sede di attività economiche e di grandi concentrazioni di abitanti, quanto contesti a rischio progressivamente crescente in funzione del grado di antropizzazione degli insediamenti in essi presenti (EEA, 2016).

La questione climatica è senz'altro una sfida globale e sistemica, che chiama in causa più dimensioni (socio-economica, ambientale, di vulnerabilità urbana, etc.). In un clima di austerità nell'elargizione di risorse, la sperimentazione di approcci e collaborazioni disciplinari non convenzionali, capaci di gestire sistemi territoriali in continuo divenire, sottoposti a stress e rischi climatici, è l'occasione per ripensare il funzionamento complessivo delle realtà locali. È il caso del connubio tra valenza energetica e pianificazione del territorio (un legame già evidenziato da Owens, 1986), una particolare collaborazione che dal 2008 (*i.e.* emanazione della Campagna Europea *Covenant of Mayors* per la diffusione di politiche climatico-energetiche alla scala urbana) sta segnando positivamente alcune realtà locali che, nel tentativo di rispondere al *climate change*, utilizzano le città come banco di prova.

Se letteratura e pratiche in chiave energetica sono considerevoli per varietà e quantità alla scala del singolo edificio - si veda la florida stagione dei regolamenti edilizi che, includendo nelle prescrizioni componenti eco-energetiche, intendono migliorare le performance dello stock edilizio di nuova realizzazione (Dall'Ò, 2009) - non può dirsi altrettanto per i processi di governo del territorio con obiettivi di mitigazione e adattamento climatico.

Dalla rassegna di differenti *best practices* (di cui il presente contributo, per mere esigenze di sintesi, tratterà un campione)¹ si può notare come il divario (linguistico, culturale e metodologico) tra disciplina energetica e pianificazione territoriale si sia progressivamente ridotto grazie a strategie *top-down* e *bottom-up* per la mitigazione degli effetti, l'adattamento climatico e il miglioramento della resilienza urbana.

Il paper intende fornire un quadro sintetico delle principali direttrici assunte dalle strategie per il governo del territorio in chiave energetica, in termini di:

- mitigazione, illustrando lo zoning a valenza energetica, attraverso cui l'energia, considerata sin dal quadro conoscitivo, direziona le politiche di trasformazione del territorio in chiave *low carbon*;
- adattamento urbano, secondo i programmi di intervento di Bologna e Roma per l'integrazione della disciplina energetica nelle pratiche di programmazione e governo del territorio;
- resilienza, in termini di percorsi di miglioramento della consapevolezza climatica delle comunità locali (per esempio *100 Resilient City*) e di strumenti sperimentali per la misurazione della vulnerabilità

¹ Si rimanda a De Ioris (2014)

climatica urbana (es. “La carta della vulnerabilità climatica di Roma”), attraverso i quali poter delineare scenari per reagire (nel tempo) a stress e rischi climatici, e allo stesso tempo attenuare l’entità, la frequenza o la varietà degli impatti.

La mitigazione nel governo del territorio: la zonizzazione a valenza energetica

Elemento rilevante per il processo di integrazione ‘energia-pianificazione del territorio’ in termini di mitigazione è la partizione territoriale ibridizzata.

Si tratta di un particolare zoning a valenza energetica, secondo cui impostare le analisi e direzionare le scelte per la struttura morfologico-funzionale dell’insediamento, coniugando strategie insediative col contenimento dei consumi energetici, lo sviluppo e la valorizzazione delle FER.

In particolare, si individuano quei contesti urbani, profondamente dinamici e con caratteri di omogeneità (morfologica, ambientale, climatica, insediativa, socio-economica e infrastrutturale), capaci di indirizzare la domanda e l’offerta di energia. Essi rappresentano, inoltre, un impalcato che sostiene ed indirizza, sin dal quadro conoscitivo, le strategie progettuali di sviluppo e, più in particolare, di sostenibilità energetica: in altri termini hanno anche un carattere fortemente programmatico.

Tra le pratiche più significative si segnalano per l’area urbana, i Bacini Energetici Urbani (BEU) del Programma Energetico Comunale (PEC) di Bologna, cioè aree omogenee per caratteristiche energetiche (sono altamente energivore), urbanistico-ambientali (presenza di limiti infrastrutturali e di destinazioni d’uso ad alto carico insediativo) e per la previsione nel PSC di grandi trasformazioni (recupero, riqualificazione e nuova espansione). In altri termini, sono settori urbani di intervento prioritario, nonché opportunità per definire criteri costruttivi (per aree di nuovo impianto e da recuperare) e per ripensare il territorio anche dal punto di vista energetico (contenimento dei consumi di energia e delle emissioni nocive delle trasformazioni territoriali).

Se in ambito urbano la valenza energetica si esprime con criteri e principi guida per l’organizzazione insediativa, nell’area vasta si coniugano politiche, indirizzi e procedure per modificare il sistema territoriale nella direzione della frugalità nell’uso delle risorse non rinnovabili.

È il caso del PTCP di Modena (2009) e di Reggio Emilia (2010), in cui la partizione ibridizzata descrive e interpreta il territorio, tentando di far collimare la domanda e l’offerta di energia. Si sperimenta cioè un primo approccio *energy driver* per valorizzare le risorse locali e progettare un sistema città congruo e rispettoso delle risorse.

Il target è minimizzare le dissipazioni energetiche e valorizzare le risorse locali, dimensionando correttamente impianti, reti e utilizzatori, calibrando il sistema dell’offerta in funzione della domanda presente e viceversa.

Coniugando nel quadro conoscitivo relazioni statiche (aspetti ambientali e climatici) e dinamiche del territorio (elementi che incidono sul bilancio energetico, come centri edificati, densità abitativa, efficienza del patrimonio abitativo, ...), gli ambiti a valenza energetica diventano struttura per strategie e indirizzi di sviluppo insediativo coscienzioso, riconoscibilità e identità dei centri edificati e del sistema produttivo, nonché tramite per contenere il consumo di suolo (Provincia di Modena, 2009).

Nel PTCP di Reggio Emilia la valenza energetica per la mitigazione delle scelte di piano e per il raggiungimento di un modello di sviluppo eco-efficiente si declina diversamente. Allo scopo di integrare la tutela dell’ambiente, con l’efficienza energetico-ambientale e la sostenibilità economica (in termini di contenimento della crescita insediativa), lo zoning a valenza energetica considera come ambiti di interesse le *Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate* (APEA), in quanto altamente accessibili (perché posti a ridosso dei centri urbani e lungo le infrastrutture principali) e significativi per specificità industriale e performance ambientali (vi si registra una consistente riduzione nel consumo di risorse non rinnovabili).

Nelle strategie di piano, quindi, questo particolare zoning è un tramite per una crescita coscienziosa, attenta alla capacità di carico del territorio e veicolo per una mitigazione degli impatti derivanti dalle scelte di piano.

L’adattamento climatico: strategie e programmi di intervento in ambito urbano

Il cambiamento climatico è un processo lento, sia in termini di manifestazione degli effetti che di tempo necessario per adattarsi agli impatti (Rotterdam Climate Initiative, 2013). Agire localmente con la mitigazione è prioritario, ma non sufficiente: a strategie per la decarbonizzazione dei territori si devono affiancare quelle per l’adattamento, volte a migliorare la capacità delle città di reagire nel medio-lungo termine agli impatti del cambiamento climatico in atto. La città di Bologna, da tempo attiva per integrare la componente eco-energetica negli strumenti per il governo del territorio, si è impegnata simultaneamente su più fronti. Ad esempio:

- nel 2013, col Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (a seguito della sottoscrizione del Patto dei Sindaci) ricorrendo ad un approccio SMART (Specifico, Misurabile, Attuabile, Realistico e Temporizzato) e a un elenco ragionato di obiettivi e interventi (per migliorare le performance del patrimonio esistente e la mobilità);
- nel 2015, col progetto BLUEAP delineando una città resiliente, meno vulnerabile agli effetti del mutamento climatico e con un modello di sviluppo basato sull’economia verde.

Con l’aggiornamento del bilancio energetico nel 2015 è stato evidenziato un trend positivo: in circa 8 anni di strategie e programmi di intervento a valenza energetica le emissioni sono scese del 12%.

Anche alcune regioni italiane stanno lavorando per attuare possibili sinergie con la strumentazione pianificatoria ordinaria e per implementare la capacità delle realtà urbane di adattarsi agli impatti connessi al cambiamento climatico in atto.

La Regione Lazio in qualità di coordinatore territoriale dell’energia sta costruendo un modello ripetibile di sviluppo sostenibile, attraverso la definizione di linee guida per la redazione dei piani urbani per l’adattamento climatico di livello intercomunale e/o distrettuale (anche detti PAES 2.0), affinché diventino uno strumento aggiornato nella veste e nei contenuti².

Si tratta di un passo importante, considerando che Roma (il cui peso energivoro nel bilancio energetico regionale è ingente), nonostante abbia manifestato interesse per l’energia sin dalla giunta Alemanno – e in seguito sia stato redatto da J. Rifkin un Masterplan per la decarbonizzazione urbana – stenta ancora nell’affermare il proprio percorso di transizione, efficienza e uso parsimonioso delle risorse non rinnovabili.

Molto può essere ancora fatto, soprattutto considerando la Strategia di Adattamento (ratificata durante la COP 21³), o i nuovi obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite (che evidenziano l’importanza della resilienza climatica delle città), o la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici del Ministero dell’Ambiente, secondo cui entro la fine del 2016 dovrebbe vedere la luce un Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici per costruire un nuovo (e auspicabilmente ripetibile) modello di sviluppo locale, quanto mai necessario per direzionare le realtà urbane verso la transizione energetica.

Misurare la vulnerabilità climatica urbana: prime considerazioni per un quadro conoscitivo coscienzioso per Roma

Per le città soggiate ai mutamenti climatici c’è bisogno anche di strategie *bottom-up*, capaci di rispondere in termini di resilienza (*i.e.* la capacità di un sistema di mantenersi attivo dopo shock esterni), questione sollevata anche dai *Sustainable Development Goals* (SDGs) – tra i cui target figurano infatti città e comunità sostenibili e la lotta al cambiamento climatico.

Detto ciò, le varie (e slegate) sperimentazioni in corso nella città di Roma (*in primis* il progetto Rifkin) acquisirebbero spessore, ponendosi in linea con la strategia avviata dalla fondazione Rockefeller, che ha incluso la città eterna entro il programma *100 Resilient Cities*.

Nel 2014, grazie ad Alessandro Coppola, *Roma Resilient City* ha delineato la sopravvivenza dell’organismo città e delineato un percorso per migliorare la consapevolezza delle comunità locali rispetto al *climate change*. Assumendo la resilienza come metafora per produrre conoscenza a partire da sistemi complessi e caotici, quali quelli urbani, l’approccio prevede

- l’individuazione di punti di forza e di debolezza del territorio;
- l’articolazione dei fattori responsabili di determinati effetti sulla città, attraverso un processo partecipativo di natura qualitativa-percettiva;
- l’individuazione degli shock agenti sul sistema urbano e sul patrimonio storico-archeologico;
- la collezione di dati (numerici, percettivi e immateriali), secondo cui evidenziare la capacità (o meno) della città di gestire e pianificare interventi a lungo termine;
- la costruzione della consapevolezza sugli effetti del cambiamento climatico;
- la messa a sistema di alcune azioni trasversali, già in atto e/o promosse dall’amministrazione capitolina;
- cinque macro aree prioritarie di resilienza (territori e connessioni; persone e capacità; risorse e metabolismi urbani; sistemi, reti e patrimonio; *governance*, partecipazione e cultura civica).

Ma strategie e politiche di resilienza *bottom-up* da sole non possono trovare soluzione; debbono affiancarsi a percorsi *top-down* cosicché diventino strutturanti nei processi decisionali e pianificatori in atto.

² Convegno Regione Lazio, *Il nuovo Patto dei Sindaci per l’Energia e il Clima: Azioni locali di mitigazione e adattamento dopo la COP21 di Parigi. Strategie, finanziamenti, buone pratiche con la Regione Lazio Coordinatore Territoriale*, marzo 2016

³ All’art. 7 si prescrivono per tutti i Paesi azioni e piani per l’adattamento.

Quanto proposto dal gruppo di ricerca del Dipartimento di Architettura Roma Tre-ENEA, ad esempio, ha delineato una metodologia per misurare (cartografando) la vulnerabilità climatica degli insediamenti, applicando su scala locale il metodo messo a punto dalla ricerca ESPON *Climate Change and Territorial Effect on Regions and Local Economies*, sulla vulnerabilità delle regioni europee ai cambiamenti climatici.

Roma Tre, in particolare, considera come concetti sintetici per condurre le valutazioni di vulnerabilità

- l'esposizione di un sistema agli eventi prodotti dai cambiamenti climatici;
- la sensibilità, *i.e.* il potenziale danno a persone e strutture;
- gli impatti dei cambiamenti climatici sui sistemi naturali e umani;
- la capacità di adattamento di un sistema naturale o antropico ai cambiamenti climatici, contenendo i danni e rispondendo alle conseguenze;
- la vulnerabilità, *es.* il grado in cui un sistema è suscettibile agli effetti negativi dei cambiamenti climatici.

In funzione di ciò, in fase di *survey* ordinario il territorio è stato articolato in Unità di Analisi (UdA) - a dimensione variabile e con omogeneità morfologico-funzionale - e descritto attraverso basi dati (tra le principali: grado di antropizzazione del territorio da *Corine Land Cover*, caratterizzazione abitativa da censimento ISTAT, criticità idraulica da pioggia da dati protezione civile, classificazione e interpretazione della struttura urbana da dati satellitari multi spettrali).

Quindi, l'analisi prosegue secondo

- esposizione, dove si considerano l'incremento dei picchi di calore estivi, l'aumento di intensità delle precipitazioni e le variazioni nel comportamento dei corpi idrici superficiali;
- sensibilità, interpolando aspetti insediativi (funzioni e usi prevalenti, continuità e densità dell'edificato) e demografici (densità di popolazione e incidenza di popolazione sensibile);
- impatti, rappresentando la distribuzione delle aree più esposte a rischio;
- resilienza (o capacità di adattamento), definita in relazione alla presenza di vegetazione, alla prossimità alle infrastrutture verdi e alla percentuale di suolo permeabile.

Le analisi sono, infine, aggregate per indici significativi, per evidenziare le aree ad elevata criticità e quindi mappare il grado di vulnerabilità di Roma: il centro storico è il più soggetto a impatti, per i picchi di calore (connessi all'alta densità abitativa e per la scarsa presenza di aree verdi) e per i rischi idrogeologico e idraulico (per i processi di dinamica fluviale e per un significativo incremento di antropizzazione di ambienti ad elevata pericolosità idrogeologica).

La misurazione sperimentale della resilienza di una città nel quadro conoscitivo, quindi, diventa valido elemento per direzionare scelte e definire priorità di intervento, in un'ottica di sviluppo coscienzioso e capace di rispondere ai mutamenti climatici: più sarà alta la capacità di adattamento del sistema urbano, maggiore sarà possibile ridurre la sua vulnerabilità agli impatti.

Linee di ricerca future: può esistere la resilienza culturale?

Cambiando punto di vista e sposando l'approccio propositivo dei Paesi anglofoni con le strategie *bottom up* si possono fronteggiare il cambiamento climatico e le mutate esigenze territoriali (non a caso il *Tactical Urbanism* ha fra le sue origini riflessioni di *planners* americani, a seguito del passaggio dell'uragano Katrina a New Orleans nel 2005).

Le città sono spesso impreparate e strutturalmente inadatte a eventi calamitosi intensi. Le recenti alluvioni a Parigi, ad esempio, hanno messo in pericolo sia il funzionamento della città che il suo patrimonio culturale (si veda il caso del Louvre), per l'inefficienza delle infrastrutture (tecnologiche, del trasporto pubblico, della macchina dei soccorsi, ...), più che mai fondamentali durante gli shock climatici. Senz'altro si può puntare su interventi e misure adattive specifici, quali quelle a carattere trasformativo (*i.e.* tecnologie capaci di alterare i caratteri fisici del sistema e i comportamenti della popolazione) o incrementale (opere di difesa e di miglioramento della coscienza popolare); secondo EEA (2016), però, bisogna costruire la resilienza umana, migliorando la consapevolezza e condividendo buone pratiche di *engaging and empowering* delle comunità locali. Ciò significa mettere a sistema:

- una governance, capace di integrare approcci *top down* e *bottom up*, per poter anticipare gli effetti del *climate change*;
- la pianificazione con la programmazione socio-economica;
- valutazione e monitoraggio.

Non c'è bisogno di creare qualcosa di nuovo, quanto di migliorare la capacità di adattamento di persone e tecnologie, in altre parole investire sulla resilienza culturale.

Da tempo esistono pratiche collaborative di dati e informazioni (cfr. il progetto *OpenStreetMap*) per incrementare la consapevolezza della popolazione e costruire il capitale sociale, nonché tecnologie automatizzate (ad es. i BOT di Telegram) per condividere info e dati sugli eventi.

Una loro integrazione nelle pratiche di governo del territorio costituirebbe un importante contributo agli studi energetico-climatici e, grazie alla cultura del *democratize planning*, potrebbe perfino raccontare una città con più *data* e *context* attraverso database spaziali *open source* (cfr. *CARTODB*), a costo marginale e gestibili dagli stessi *cityusers*. Fantascienza? Solo, un nuovo punto di vista.

Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (2014), “Comprendere i cambiamenti climatici. Pianificare per l’adattamento”, in *I Quaderni di UrbanisticaTre*, n.5, anno 2.
- Comune di Bologna, Settore Ambiente e Verde Urbano - Unità Intermedia Qualità Ambientale (2007), *Programma Energetico Comunale*, Bologna.
- Dall’O G., Galante A. (2009), *Efficienza energetica e rinnovabili nel Regolamento Edilizio Comunale*, Edizioni Ambiente, Milano.
- De Ioris D., De Pascali P. (2014), “L’energia nella pianificazione urbana: la singolare esperienza italiana”, in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n. 1111.
- EEA - European Environment Agency Report (2016), *Urban adaptation to climate change in Europe 2016. Transforming cities in a changing climate*.
- IEA - International Energy Agency (2015), *Energy and Climate Change*.
- Office of Jeremy Rifkin (2011), *A Third Industrial Revolution Master Plan to Transition Rome into the World’s First Post-Carbon Biosphere City*.
- Owens S. (1986), *Energy, Planning and Urban Form*, Pion Limited, London
- Provincia di Modena (2009), *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, Modena.
- Provincia di Reggio Emilia (2010), *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, Reggio Emilia.
- Roma Capitale, Risorse per Roma (2014), *Resilient Roma. Valutazione Preliminare di resilienza*, Roma.
- Rotterdam Climate Initiative (2013), *Rotterdam Climate Change Adaptation Strategy*, Rotterdam
- Urban Center Bologna (2016), *Bologna città resiliente. Sostenibilità energetica e adattamento ai cambiamenti climatici*, Bologna.

Strategie e tattiche urbane per la qualità ambientale e la tutela del territorio applicate alla Variante del PGT di Segrate

Roberto De Lotto

Università degli Studi di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura
Email: roberto.delotto@unipv.it

Giulia Esopi

Università degli Studi di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura
Email: giulia.esopi01@universitadipavia.it

Veronica Gazzola

Università degli Studi di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura
Email: veronica.gazzola01@universitadipavia.it

Susanna Sturla

Università degli Studi di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura
Email: susanna.sturla@unipv.it

Abstract

Come noto il processo partecipativo assume un ruolo determinante nella formazione del Piano Urbanistico Comunale diventando non più solo una componente delle procedure urbanistiche ma, soprattutto, una parte fondamentale per creare legittimità collettiva sulle scelte pianificatorie. Nella città di Segrate la presa di coscienza delle esigenze della cittadinanza ha permesso una gestione del sistema urbano ancora più consapevole.

Il paper espone in chiave critica gli eventi che hanno portato alla formazione della Variante al PGT di Segrate (adottato dal Consiglio Comunale il 30 maggio 2016), l'approccio metodologico, le strategie e le tattiche pianificatorie che traducono operativamente la collaborazione tra i metodi classici *top down* e *bottom up*. In particolare lo spirito che ha animato la formazione della Variante si è fondato sulla massima riduzione di consumo di suolo e sull'obiettivo di raggiungere, in un adeguato arco temporale, standard qualitativi diffusi di sostenibilità ambientale e di salvaguardia degli aspetti naturalistico ambientali, costruendo un solido sistema di infrastrutture verdi.

Parole chiave: Strategic Planning, Ecological Networks, Participation.

1 | Il problema del consumo di suolo: il caso di Segrate

La pianificazione territoriale si sta sempre più caratterizzando nella ricerca di un equilibrio tra esigenze di sviluppo e conservazione dei suoi elementi naturali, ruolo che viene messo a dura prova quando il dibattito si incentra in particolare sul rapporto tra sostenibilità ambientale e sostenibilità economica. In questa ultima decade in cui la crisi immobiliare è protagonista, l'antagonismo tra difesa del territorio e speculazione immobiliare è ancora più complesso, sfaccettato e di difficile comprensione da parte di tutti gli attori.

Un caso emblematico è quello di Segrate, Comune di 35.000 abitanti in Provincia di Milano, adiacente al capoluogo ad est. Il Piano di Governo del Territorio della città di Segrate, approvato nel 2012, proponeva un'idea di città basata su ipotesi di sviluppi insediativi sbilanciati in eccesso rispetto all'attuale situazione socio-economica. In particolare, il documento interveniva sull'area a vocazione agricola denominata "Golfo Agricolo" (area di circa 100 ha posizionata a nord, nelle vicinanze con i Comuni di Milano e Vimodrone) prevedendo l'intera urbanizzazione dello stesso. Il Golfo Agricolo, elemento strategico dal punto di vista della sostenibilità ambientale, garantiva al Comune ed ai cittadini una spina dorsale verde in grado di salvaguardare i servizi ecosistemici presenti nel territorio. Al fine di tutelare le aree naturalistiche del Golfo Agricolo, alcuni cittadini riunitisi in un comitato hanno presentato ricorso al TAR sostenuti

dalle massime associazioni in materia ambientale (LegAmbiente, WWF) avendo rilevato un errato calcolo del consumo di suolo e carenze istruttorie nella VAS. Accogliendo le istanze provenienti “dal basso”, la sentenza del TAR del 27 febbraio 2015 ha annullato completamente il PGT. Successivamente al ricorso al Consiglio di Stato promosso dal Comune, il 13 maggio viene parzialmente sospesa la sentenza del TAR in relazione al Piano delle Regole e al Piano dei Servizi del PGT, ed al Documento di Piano ad eccezione delle aree di trasformazione (con finalità di forte edificazione) relative al Golfo Agricolo, che rimangono annullate in attesa di pronunciamento finale. La sentenza 2921/2016 del Consiglio di Stato ha confermato in via definitiva l’illegittimità delle previsioni edificatorie del Golfo Agricolo contenute nel PGT 2012. Tra il primo pronunciamento del Consiglio di Stato e la sentenza definitiva, si assiste ad un cambio politico di Amministrazione: una nuova coalizione costituita sulle fondamenta del Comitato è stata chiamata a governare il Comune.

La variante di PGT¹, il cui avvio del procedimento è iniziato con delibera di Giunta Comunale n.94 del 17 settembre 2015, si è incentrata sulla salvaguardia del territorio comunale favorendo modelli di sviluppo sostenibile per arrestare il progressivo depauperamento della risorsa suolo ove non strettamente necessario. Il suolo rappresenta una risorsa non rinnovabile e preziosa per il mantenimento degli habitat naturali e per la qualità ambientale dei territori. Il fenomeno del ‘consumo di suolo’ può essere sintetizzato come processo antropico di trasformazione delle superfici naturali o agricole attraverso interventi di urbanizzazione non connessi all’attività agricola (Disegno di legge quadro n.54 del 16 novembre 2012, art.2). Regione Lombardia con la legge n.31/2014 ha posto le basi affinché gli strumenti di governo del territorio, nel rispetto dei criteri di sostenibilità, orientino gli interventi urbanistici ed edilizi prioritariamente verso le aree già urbanizzate, degradate o dismesse.

2 | Approcci alla formazione della Variante al Piano di Governo del Territorio

Negli ultimi anni, dal dibattito internazionale e nazionale sulla pianificazione urbanistica e sul governo del territorio sono emersi alcuni temi attorno a cui ruotano diverse declinazioni ed orientamenti. Utilizzando una definizione derivata dalla *planning theory*, alcuni di questi argomenti fanno riferimento all’urbanistica sostantiva, altri fanno riferimento all’urbanistica processuale (Mazza, 1997).

Per la Variante del PGT di Segrate si è inteso lavorare su entrambi gli aspetti, sia quelli contenutistici (tipici dell’urbanistica sostantiva e legati agli obiettivi operativi dell’amministrazione), sia quelli processuali che hanno guidato la costruzione partecipata del piano di Segrate. Tali aspetti, che investono tutte le categorie analitiche individuate dalla disciplina, legandosi spesso in modo indissolubile, sono di seguito descritti.

2.1 | Partecipazione e processo di costruzione del piano

La città non si costruisce solo con atti edificatori, ma con l’insieme delle azioni che la cittadinanza compie nel vivere la città e con i contenuti che prefigura nei suoi piani di sviluppo, con tutte le azioni che rendono la città fisica una parte fondamentale della cittadinanza (Choay, 2001). I processi partecipativi sono divenuti parte integrante delle procedure urbanistiche ma, soprattutto, è emerso un nuovo modo di fare urbanistica e di gestire la città anche nella piccola scala con modalità dal basso e spesso spontanee.

Il caso di Segrate rappresenta un esempio emblematico: la componente partecipativa (rappresentata da cittadini, imprese ed associazioni operanti sul territorio) emerge quale elemento essenziale di tutto il processo di formazione del Piano, in particolare nelle seguenti fasi:

- Fase pre-formazione del Piano. Il ricorso presentato al TAR che ha portato all’annullamento del PGT rappresenta il punto di partenza per la formazione della Variante del Piano (vedi Paragrafo 1);
- Fase di formazione del Piano. A seguito dell’avvio del procedimento di formazione della Variante al PGT si è dato corso alla fase di raccolta di suggerimenti e proposte da parte dei soggetti interessati. Le istanze pervenute, insieme ai suggerimenti acquisiti durante le riunioni pubbliche, sono state utili per comprendere la percezione dei cittadini riguardo le problematiche esistenti sul territorio e cogliere suggerimenti utili per lo sviluppo di attività di programmazione specifiche. Dall’insieme è emersa una chiara richiesta di tutela ambientale del territorio sia come salvaguardia della salute umana e riduzione degli impatti sull’ambiente, sia come tutela degli ambiti agricoli e verdi. Il processo partecipativo che si è voluto attivare è stato incentrato su un modello di ascolto più che di comunicazione;
- Fase di passaggio tra adozione e approvazione del Piano. Il processo virtuoso di coinvolgimento della popolazione continua mediante l’elaborazione di progetti condivisi (vedi Paragrafo 3.2).

¹ La variante è stata redatta internamente al Comune sfruttando le competenze degli uffici e affidando ad esterni specifici studi e documenti tra cui la VAS e la componente idrogeologica.

2.2 | La visione sistemica del territorio: elemento sostantivo e di comprensione

Dal punto di vista metodologico, la Variante di Piano è stata costruita seguendo l'impostazione, classica, della visione sistemica del territorio quale risultato della sovrapposizione di diversi sistemi e delle molteplici interrelazioni che tra essi si instaurano. L'approccio analitico che suddivide il sistema complesso città in sottosistemi (sistema ambientale, sistema insediativo e sistema infrastrutturale) favorisce la comprensione e, di conseguenza, la partecipazione non solo di tecnici ma anche di non esperti in materia.

2.3 | L'approccio flessibile

I fenomeni contemporanei (tra cui la dismissione delle aree industriali, la città per parti, lo sprawl residenziale) evidenziano una distanza sempre maggiore tra le esigenze che la città è chiamata ad esaudire e le soluzioni qualitativamente evolute. Nei luoghi urbani si impone che vi sia un adattamento pressoché immediato dei modi di vivere lo spazio (l'uso che i cittadini, o meglio della *civitas*, fanno della città) e del governo della città (la *polis*). Se si afferma che la componente materiale della città debba adeguarsi rapidamente alle esigenze di chi la abita, emerge la necessità di pensare la città e i territori come ambienti flessibili. Si tratta innanzitutto di un passaggio culturale che abbraccia l'approccio allo studio della città, la esplicitazione degli obiettivi di un piano urbanistico e la definizione di step concreti (De Lotto e Di Tolle, 2013).

Un passaggio che, sinteticamente, richiama l'approccio organico e che chiede di accettare che la città non sia un elemento concluso ma un oggetto che si trasforma nel tempo e quindi di accogliere l'incertezza della previsione (Astengo, 1970). Il piano urbanistico in particolare deve poter guidare i mutamenti della città con la coscienza di non poter definire un quadro dettagliato e rigido ma di delineare scenari plausibili (con la clausola che tra i diversi scenari non cambino gli impatti sull'ambiente). Sono oggi disponibili strumenti capaci di dare reale efficacia a tali caratteristiche: meccanismi perequativi opzionali ed incentivazioni che, come nel caso di Segrate, sono stati introdotti all'interno del quadro pianificatorio al fine di prevedere diverse possibilità di localizzazione insediativa, di valorizzazione ambientale e di ottenimento di benefici pubblici.

Nello specifico si è dato avvio ad un meccanismo virtuoso che permetta di salvaguardare gli ambiti ritenuti strategici per i cittadini di Segrate (Golfo Agricolo e Centroparco) e nello stesso tempo di riattivare ambiti oggi poco qualificati. Oppure di spostare i volumi da ambiti sensibili ad ambiti meno significativi dal punto di vista ambientale in cui il suolo è già consumato da diverso tempo.

3 | Strategie pianificatorie e tattiche urbane

La pianificazione urbanistica tradizionale è basata sul concetto di 'strategia', inteso come linea di azione condivisa da un gruppo politico, la quale consente di pianificare la città dall'alto. «La strategia è significativa in quanto è espressione politico-programmatica di una coalizione; e viceversa una coalizione è riconoscibile in quanto portatrice di una strategia (...) Si tratta in poche parole di un vero programma politico che, con riferimento preciso ad alcuni valori, persegue poche finalità, chiaramente enunciate» (Mazza, 2004: 127-128). Queste «politiche generali a lungo termine» (Mazza, 2004: 125) e a grande scala difficilmente sono in grado di dare risposte rapide agli assidui cambiamenti sociali ed economici. L'avvio di interventi spontanei, 'tattiche urbane', facilita il processo. Si tratta di progetti di piccola scala, temporanei ed a basso costo che offrono risposte rapide e consentono di ottenere benefici immediati con una bassa percentuale di rischio. Data la loro capacità di attuare rapidamente le strategie pianificatorie, le tattiche urbane sono state sostenute e incentivate dalla Pubblica Amministrazione. Di seguito viene descritta una strategia proposta nella Variante del PGT del Comune di Segrate finalizzata al miglioramento della qualità ambientale ed alla tutela del territorio, la quale trova attuazione attraverso interventi diffusi realizzati dalla comunità (De Certeau 2010; Lydon, Garcia, 2015).

3.1 | L'infrastruttura verde come strategia ambientale

La Comunità Europea ha definito le infrastrutture verdi come un sistema di "reti di aree naturali e semi-naturali pianificate a livello strategico (...), progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi eco-sistemic" (Commissione Europea, 2013). Queste reti sono uno strumento in grado di preservare le risorse naturali e di produrre diversi benefici ambientali, sociali ed economici. Dal punto di vista ambientale esse contribuiscono alla regolazione del clima locale, alla mitigazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, all'assorbimento delle sostanze inquinanti ed al mantenimento della permeabilità, della fertilità del suolo e della biodiversità. Dal punto di vista sociale/culturale esse influenzano positivamente il benessere psico-fisico degli utenti attraverso la creazione di spazi urbani versatili di svago

e ricreazione, e contribuiscono alla tutela e al recupero del patrimonio, grazie alla capacità di valorizzazione del territorio. Infine, esse apportano benefici economici come l'aumento dell'attrattività dei paesaggi interessati dall'infrastruttura stessa e l'aumento del valore degli immobili situati nelle vicinanze.

Nel Comune di Segrate sono presenti tre grandi aree che, qualora poste a sistema tra loro, consentono di attribuire spiccata connotazione 'verde' al territorio e di potenziare la dotazione ambientale del quadrante est, generando una rete con presenze verdi insistenti nei comuni limitrofi. Le aree del Golfo Agricolo a nord, quelle interessate dal progetto Centroparco al centro e il Parco Idroscalo a sud possono diventare una 'spina verde' costituente il cardine di una rete ecologica comunale, ricucitura del margine est dell'area metropolitana con il tessuto agricolo dei comuni di seconda e terza cintura.

La tavola del Documento di Piano della Variante del PGT (Fig.1) rappresenta il sistema dei parchi urbani e i corridoi ecologici di primo e secondo livello². Poli ricreativi sono previsti in ognuna delle tre macro aree. Nel contesto di Segrate, altamente urbanizzato, sono state trovate metodologie e tecniche applicative, le quali integrano l'uso delle soluzioni naturali con quelle artificiali aumentando la qualità ecologica degli ecosistemi ed eliminando rigidità e inefficienze. In questo caso, le infrastrutture verdi artificiali (aree verdi multifunzionali, tetti e pareti verdi, etc.) diventano elementi di supporto della Rete Ecologica Comunale (Benedict e MacMahon, 2006; Commissione Europea 2013; 2010; Peraboni, 2010; Rouse e Bunster-Ossa, 2013).

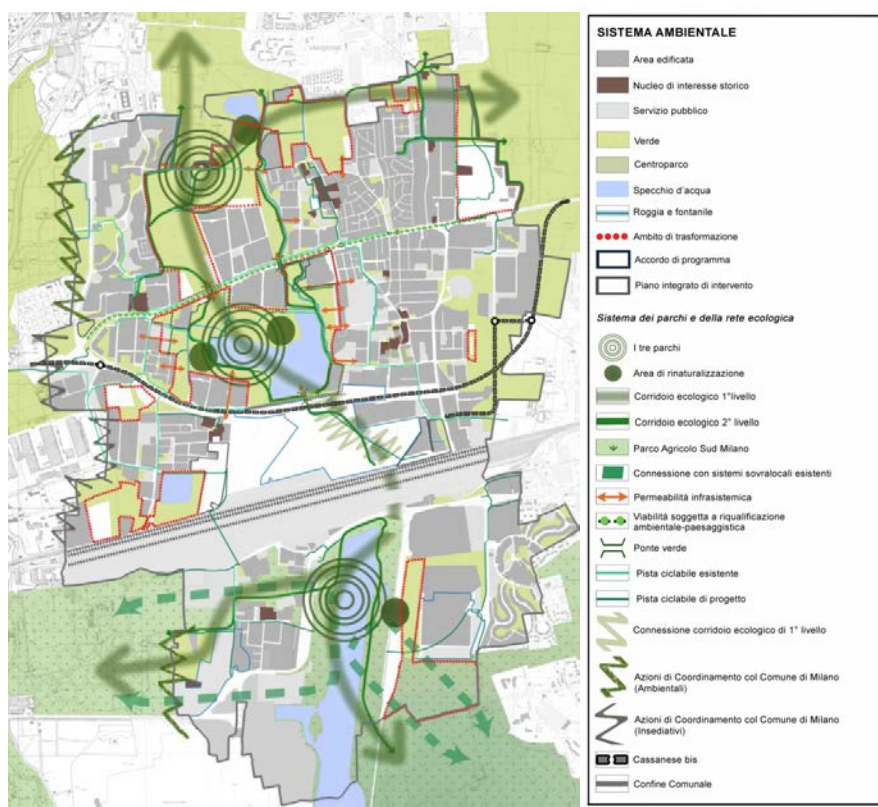


Figura 1 | Sistema ambientale, Documento di Piano della Variante di PGT.
Fonte: Comune di Segrate.

3.2 | Soluzioni tattiche di attuazione della strategia ambientale

La strategia ambientale descritta trova attuazione tramite interventi progettuali diffusi che complessivamente contribuiscono ad aumentare il valore ecologico del territorio. Il Comune di Segrate si ispira all'esperienza virtuosa di Berlino dove, all'inizio degli anni Novanta, è stato introdotto un metodo che incanala l'attenzione sugli aspetti legati al miglioramento del microclima locale, della qualità dell'ecosistema, al controllo dell'uso di suolo e acqua: il Biotope Area Factor (BAF), definito come

² Il primo livello della Rete Ecologica Comunale è costituito dal sistema dei parchi che si protrae a Nord verso il PLIS della Martesana, a Sud-Est e Sud-Ovest rispettivamente verso il Parco Forlanini e il Parco Sud e ad Ovest in direzione del PLIS della Media Valle del Lambro ed è interrotto dal terminal ferroviario; mentre il secondo livello è costituito dagli elementi (sentieri, ponti verdi, rogge, fontanili) che consentono la fruizione del primo.

rapporto tra area ecologica efficace e area territoriale (o fondiaria). Contrariamente ad altri parametri, quali il livello di impermeabilizzazione del suolo o la quantità di verde privato, il BAF prende in considerazione non solo le aree coperte esclusivamente da vegetazione su suolo indisturbato (che sono indispensabili per la tutela dell'ecosistema), ma considera anche il contributo di quelle superfici che hanno un diverso valore di permeabilità a patto che permettano almeno all'acqua di attraversare, se pur in parte, la superficie antropizzata. Soprattutto nelle aree urbane spesso diventa particolarmente importante sfruttare appieno il potenziale di aree verticali all'interno dell'area urbanizzata, in quanto queste vengono sommate all'area ecologicamente efficace senza incidere nel conteggio del denominatore dell'indice BAF. Inoltre questo indice è stato perfezionato con riferimento ad ambiti con destinazione d'uso differenti e definisce uno standard ecologico minimo che una nuova edificazione o una riqualificazione deve garantire: il valore di BAF target (o BAF obiettivo) oscilla tra 0,30 e 0,60 a seconda della funzione insediata ed al rapporto di copertura (Dipartimento di Sviluppo urbano e dell'Ambiente, Berlino).

Nel contesto di Segrate, attraverso l'utilizzazione del BAF quale indice per misurare la capacità biotopica del suolo urbanizzato, è stato costruito un apparato normativo specifico che obbliga, per qualsiasi intervento di riqualificazione edilizia e urbana, l'aumento del Biotope Area Factor potendo accedere a premi volumetrici quali opportuni meccanismi di incentivazione³. Tra i parametri e gli indici che regolano l'utilizzazione edificatoria, l'indice premiale I_p (mq/mq) costituisce l'incremento percentuale di Indice di fabbricabilità fondiaria I_f (mq/mq) per gli interventi assentibili con titolo abilitativo ordinario, assegnabile ad un ambito di intervento in proporzione al miglioramento del parametro BAF rispetto al BAF esistente. Tale indice premiale dipende dal tipo di intervento edilizio effettuato.

- Per interventi edilizi di manutenzione ordinaria non è vincolante l'aumento del BAF. Qualora il proponente garantisse comunque un aumento del BAF viene riconosciuto un Indice premiale percentuale pari alla metà dell'aumento percentuale del BAF.
Esempio: in un'area avente $S_f=1.000$ mq, $I_f= 1,5$ mq/mq, $S_{lp}=1.500$ mq e $BAF=0.20$, si ipotizza un intervento che prevede un aumento del BAF del 10% (BAF di progetto=0.22). Pertanto l'indice premiale sarà pari al 5% dell'Indice di fabbricabilità fondiaria I_f ($I_f=1,575$ mq/mq), ottenendo un bonus di 75 mq di S_{lp} (S_{lp} totale=1.575 mq).
- Per interventi edilizi di manutenzione straordinaria è vincolante l'aumento del BAF del 20%. Per tutti gli incrementi percentuali superiori a tale quota subentra il meccanismo premiale previsto per interventi di manutenzione ordinaria.
- Per interventi di ristrutturazione urbanistica e nuova costruzione è vincolante il raggiungimento del valore del BAF target (o BAF obiettivo).

Ulteriore esempio di tattica in cui si evince la coordinazione tra iniziative pubbliche e private è il CityLab (tra cui Urban center) in cui si elabora un progetto di fruizione collettiva del Golfo Agricolo e delle aree verdi. Incontri tematici specifici, laboratori e workshop di progettazione condivisa, confronti collettivi sono attività proposte dall'Amministrazione Comunale al fine di ottenere feedback da parte dei cittadini.

4 | Conclusioni

Nel processo di formazione della Variante del PGT del Comune di Segrate, la partecipazione ha inciso in tutte le fasi decisionali (pre-formazione, formazione e passaggio tra adozione e approvazione del Piano). La concomitante presenza di una situazione priva di ragioni economiche verso la spinta insediativa e il diffondersi di una maggiore sensibilità verso le tematiche ambientali ha ricondotto la sfera delle decisioni pianificatorie ad una dimensione più vicina a quella umana. L'urbanistica di Segrate si è basata su un insieme di azioni intraprese dalla cittadinanza, coordinate dalla Pubblica Amministrazione e finalizzate ad attuare le linee strategiche: le tattiche urbane. Il contributo dei privati ha riguardato sia il livello strategico che quello tattico, in riferimento rispettivamente alle aree di trasformazione modificate in riduzione dal Piano adottato e all'attività di edilizia diffusa. L'esperienza di Segrate dimostra inoltre come contenuti scientifici (approccio flessibile, infrastruttura verde) e soluzioni sperimentali (applicazione del parametro qualitativo BAF) possano trovare applicazione insieme a noti meccanismi di incentivazione.

³ È facoltà del titolare del diritto edificatorio avvalersi o meno del titolo premiale.

Riferimenti bibliografici

- Astengo G. (1970), "Enciclopedia universale dell'arte", in *Urbanistica*, vol. XIV, disponibile su: <http://www.eddyburg.it/article/articleview/666/o/44>.
- Atti della Conferenza "La Natura dell'Italia" (2013), "Le infrastrutture verdi, i servizi ecosistemici e la green economy", Roma, 11-12 dicembre 2013.
- Atti della Conferenza "La Natura dell'Italia" (2013), "Le infrastrutture verdi e i servizi ecosistemici in Italia come strumento per le politiche ambientali e la green economy: potenzialità, criticità e proposte", Roma, 11-12 dicembre 2013.
- Benedict M.A., MacMahon E.T., The Conservation Fund (2006), *Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities*, Island Press, Washington.
- Bertuglia C.S., Staricco L. (2000), *Complessità, autoorganizzazione, città*, Franco Angeli, Milano.
- Choay F. (2001), *Del destino della città*, Alinea, Milano.
- Commissione Europea (2013) *Building Green Infrastructure*, disponibile su: <http://ec.europa.eu>.
- Commissione Europea (2010), *Green Infrastructure*, disponibile su: <http://ec.europa.eu>.
- De Certeau M. (2010), *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma.
- De Lotto R., Di Tolle, M.L. (2013), *Elementi di progettazione urbanistica. Rigenerazione urbana nella città contemporanea*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Lydon M., Garcia A. (2015), *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington.
- Mazza L. (2004), *Piano, progetti, strategie*, Franco Angeli, Milano.
- Mazza L. (1997), *Trasformazioni del piano*, Franco Angeli, Milano.
- Peraboni C. (2010), *Reti ecologiche e infrastrutture verdi*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Poli C. (2009), *Le città flessibili – una rivoluzione nel governo urbano*, Instar Libri, Torino.
- Rouse D.C., Bunster-Ossa I.F. (2013), *Green Infrastructure: A Landscape Approach*, American Planning Association, Chicago.

Riferimenti normativi

- Disegno di legge quadro n. 54 del 16 novembre 2012 in materia di valorizzazione delle aree agricole di contenimento del consumo del suolo.
- Legge Regione Lombardia n.31 del 28 novembre 2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato".
- Legge Regione Lombardia n. 12 del 11 marzo 2005, "Legge per il governo del territorio".
- Ordinanza del Consiglio di Stato n. 2047 del 13 maggio 2015.
- Sentenza del Consiglio di Stato n. 2921 del 28 giugno 2016.
- Sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia n. 576 del 27 febbraio del 2015.

Sitografia

- Comune di Segrate
<http://www.comune.segrate.mi.it/>
- Dipartimento di Sviluppo urbano e dell'Ambiente, Berlino
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/bff/en/l_plan.shtml
- Golfo Agricolo Segrate
<http://www.golfoagricolosegrate.com/>

Rigenerazione urbana.

L'applicazione dell'indice b.a.f.mo come strumento per il miglioramento del comfort ambientale di un ambito produttivo.

Il caso studio del Villaggio artigiano di Modena

Andrea Di Paolo

Dottore Agronomo, socio AIAPP

Email: dott.andreadipaolo@gmail.com

Abstract

Strumenti che possono svolgere un ruolo fondamentale nella rigenerazione e riqualificazione delle nostre città riguardano l'adozione di politiche urbanistiche e ambientali innovative, integrate con l'applicazione di tecnologie e soluzioni progettuali che incrementino la sostenibilità e il comfort ambientale. La rigenerazione urbana è prima di tutto un'operazione di sostenibilità e deve partire dalla identità del luogo. Prioritarie diventano, quindi, la conoscenza profonda del luogo e il suo contesto per riappropriarsi delle radici strutturali e funzionali.

Con tali intenti, attraverso uno studio mirato, è stato analizzato e individuato un indice ambientale capace di ridurre l'impatto edilizio e, allo stesso tempo, promuovere il verde come strumento di progetto per il miglioramento del comfort ambientale negli ambiti urbani; indice, questo, applicato a una delle zone a maggior densità insediativa di Modena. La scelta è ricaduta sul B.A.F. ("*Biotope Area Factor*") adottato in alcune città europee, in particolare a Berlino, modificando, integrando e adattando il B.A.F. stesso alle esigenze e caratteristiche del luogo (B.A.F.Mo). I risultati delle simulazioni e sperimentazioni sono stati molto interessanti.

Elementi che possono svolgere un ruolo fondamentale nella riqualificazione e rigenerazione delle nostre città riguardano sia l'adozione di politiche urbanistiche e ambientali innovative, sia l'inserimento di tecnologie e soluzioni progettuali che incrementino la sostenibilità e il comfort ambientale, creando armonia tra le componenti biotiche e abiotiche. A tale proposito, con questo studio, è stato analizzato e individuato un indice ambientale capace di ridurre l'impatto edilizio e, allo stesso tempo, promuovere il verde come strumento di progetto per il miglioramento del comfort ambientale negli ambiti urbani; questo indice è stato applicato a una delle zone a maggiore densità insediativa di Modena (Foto 1).



Immagine 1 – Immagine del Villaggio Artigiano di Modena Ovest.

L'area campione utilizzata per lo studio è il comparto produttivo denominato Villaggio Artigiano a Modena Ovest realizzato negli anni '50, un luogo che ha rappresentato per la città il polo generatore di ricchezza e benessere e, per ragioni anche sociali, costituisce un luogo dal forte valore identitario. Il Villaggio Artigiano rappresenta, infatti, un "pezzo" della storia della città e un esempio di quel "modello Modena" che ne ha fatto la fortuna economica e sociale.

A partire dal 2010, a seguito della decisione di delocalizzare un tratto della linea ferroviaria Bologna-Milano che attraversa il quartiere di Modena Ovest – e tangente al Villaggio Artigiano - l'Amministrazione comunale ha avviato un percorso di riqualificazione di tutta l'area che ha coinvolto, nelle diverse fasi, principalmente le Università di Firenze, Bologna, Milano e Modena - Reggio Emilia, il Comitato Unitario delle Professioni di Modena (C.U.P. Area tecnica), i singoli Ordini e Collegi Professionali, in particolare l'Ordine degli Architetti PPC e l'Ordine dei Dottori Agronomi e Dottori Forestali, esperti e professionisti a vario titolo. L'Amministrazione comunale, a questa attività, ha affiancato un percorso di partecipazione condivisa con la cittadinanza e i proprietari degli immobili presenti nell'area. Dal 2013, grazie al progetto europeo denominato "Urban Heat Island (UHI)" applicato al Villaggio Artigiano, sono stati coinvolti in ricerche e analisi specialistiche, unitamente all'Amministrazione comunale, anche la Regione Emilia Romagna, l'Arpa Emilia Romagna, il Dipartimento di Ingegneria (UNIMORE), il Democenter e l'Agenzia per l'energia e lo sviluppo sostenibile di Modena. L'aspirazione dell'Amministrazione comunale è quella di trasformare il comparto produttivo del Villaggio Artigiano in un distretto creativo dal "sapore" europeo.

Gli elementi che rendono oggi il Villaggio Artigiano un'area privilegiata di progetto derivano fondamentalmente da due ordini di questioni, una di natura urbanistica economica e sociale, legata alle attuali caratteristiche dell'area, e una legata al contesto del Villaggio Artigiano che possiede forti potenzialità inespresse, soprattutto in termini di valore identitario, imprenditoriale e urbanistico (Foto 2).

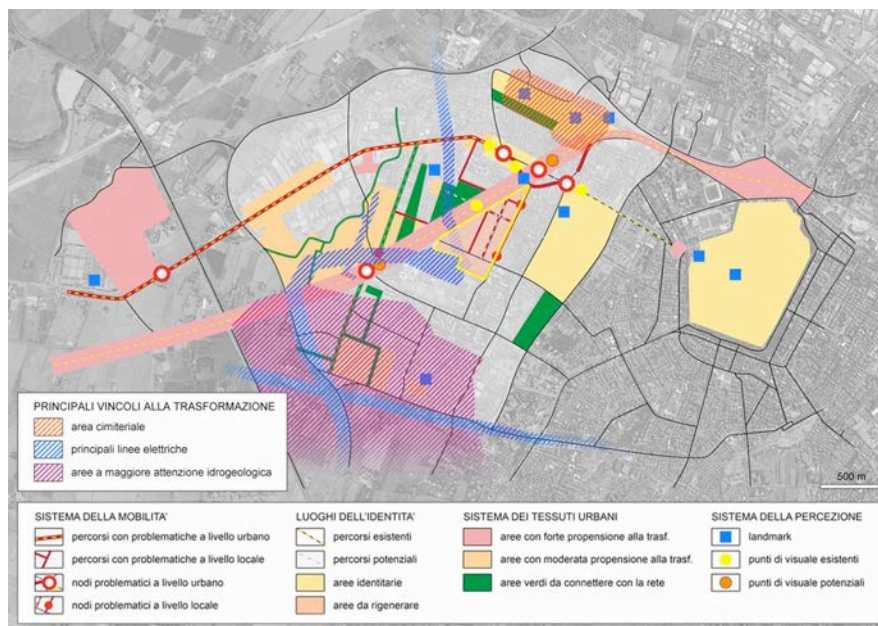


Immagine 2 – Carta delle criticità e opportunità.

All'interno del comparto produttivo, si osservano qualità costruttive e tecnologiche modeste dei manufatti edilizi presenti; un disegno pressoché inesistente degli spazi pubblici e una sostanziale caotica spontaneità del sistema della mobilità e dei parcheggi. Particolarmente pesante è la mancanza o quasi di superfici permeabili e a verde.

Partendo, quindi, dallo studio di tutta una serie di documenti, elaborati, approfondimenti, saggi, ricerche, proposte, ecc., riguardanti il Villaggio Artigiano e il suo contesto, è stata condotta un'analisi storica del luogo che ha permesso di recuperarne le radici strutturali e funzionali. Successivamente si è proceduto allo studio conoscitivo sia a scala urbana che a scala di dettaglio dell'area di progetto e dell'area d'intervento e alla scelta, fra le diverse proposte a disposizione dell'Amministrazione comunale, di quelle più interessanti. Nello stesso tempo sono state ricercate le più riuscite esperienze europee di distretti creativi, in particolare *22 @ Barcelona*, *Temple Bar Dublin*, *Norra Åhstranden Göteborg*, *Salford Quays Manchester*, *Fjord City Oslo* e *Zurick West*. Fulcro del presente studio è stato l'approfondimento degli indici ambientali maggiormente

significativi in uso in diverse città italiane, europee e nordamericane: Bolzano il R.I.E. (Riduzione dell’Impatto Edilizio), Berlino il B.A.F. (*Biotopo Area Factor*), Malmo il G.S.F. (*Green Space Factor*) e Seattle il S.G.F. (*Seattle Green Factor*). In linea generale, l’indice ambientale è un indice che esprime la qualità ambientale che serve per certificare la qualità di un intervento edilizio rispetto alla permeabilità del suolo e all’uso del verde attraverso l’utilizzo di coefficienti dal “valore ecologico”.

Sinteticamente le principali differenze degli indici sono: il R.I.E. non dà informazioni riguardo l’uso del verde verticale, mentre sulle coperture a verde entra nel dettaglio e prevede un coefficiente differente in base allo spessore del terreno utilizzato e alla diversa pendenza della copertura. Il B.A.F., invece, prevede coefficienti sia per il verde verticale che per il verde di copertura (coefficiente più alto, quindi più favorevole per i “tetti verdi”). Il G.S.F attribuisce, però, coefficienti più alti al verde verticale e di copertura, ma soprattutto è più incline all’uso del verde nelle costruzioni e prevede che gli spazi intorno alle abitazioni siano capaci di soddisfare un determinato coefficiente. Il S.G.F. attribuisce, invece, lo stesso coefficiente, cioè lo stesso valore, al verde di copertura e al verde verticale.

L’analisi degli indici ha portato all’individuazione di quello ritenuto più idoneo per il comparto del Villaggio Artigiano e la scelta è ricaduta sul B.A.F. (già proposto dall’Ordine dei Dottori Agronomi); questo indice è stato oggetto, nel presente studio, di modifiche, integrazioni e adattamenti in base alle esigenze e caratteristiche del luogo (“*Biotopo Area Factor*” Modena - B.A.F.Mo) (Foto 3).



Immagine 3 – Illustrazione e modalità applicative del B.A.F.Mo. Realizzazioni tratte da altre realtà simili.

Le motivazioni che hanno spinto all’utilizzo di questo indice, sono state principalmente: la possibilità di disporre di un efficace strumento di mitigazione e compensazione ambientale e di valorizzazione paesaggistica; il controllo dell’uso del suolo e dell’utilizzo dell’acqua; proteggere e migliorare il microclima e la salute atmosferica; migliorare lo spazio di vita per l’essere umano, aumentare la qualità dei singoli fabbricati e/o più in generale dell’intero insediamento /comparto. Utili strumenti di mitigazione e compensazione ambientale sono rappresentati dall’applicazione integrata delle tecnologie di gestione e recupero delle acque meteoriche con la realizzazione di superfici a verde: riduzione dell’impermeabilizzazione del suolo; introduzione di tecnologie per il verde pensile e per il verde verticale; potenziamento del verde tradizionale. Il B.A.F.Mo è di fatto un indice urbanistico in grado di evidenziare il rapporto tra la somma delle superfici ecologicamente utili (“valore ecologico”) del lotto e la superficie totale del lotto stesso. E’ stata, quindi, elaborata una tabella che mette in relazione i vari tipi di superficie presenti con valori specifici e applicato l’indice ai lotti presenti nel Villaggio Artigiano. A corredo di tutto ciò, un abaco che mette in relazione le diverse situazioni presenti con i potenziali interventi, lasciando,

però, totale libertà al professionista per quanto riguarda la scelta, le modalità, la tecnica con i quali raggiungere il miglioramento ambientale voluto.

Parte integrante della sperimentazione dell'indice ambientale B.A.F.Mo è stato l'approfondimento delle funzioni che il verde svolge in termini di modifica delle criticità ambientali, di interventi per il miglioramento ambientale e di modalità applicative del verde tradizionale e "tecnico" utilizzabili in ambito urbano. Al fine di dare concretezza agli interventi attinenti al miglioramento ambientale del Villaggio Artigiano, sono state individuate una serie di soluzioni utili, inquadrare in un Piano Ordinatore e supportate da criteri di "prezialità". Le trasformazioni edilizie volte a un miglioramento ambientale misurabile (tramite l'indice ambientale) sono strettamente collegate a un sistema di premialità che è proporzionale al beneficio ambientale prodotto; al raggiungimento di specifiche soglie prestazionali corrispondono incentivi in termini di % di sconto sugli oneri di urbanizzazione e/o di costruzione. Per gli interventi non soggetti a oneri, come la manutenzione straordinaria, sono previste modalità di accesso al credito (mutui agevolati dedicati) oppure agevolazioni fiscali (es: sconti su IMU/TARI/TASI/...). Possono essere previste ulteriori premialità per interventi che mirano a creare connessioni (spazi privati a uso pubblico regolamentato) all'interno degli isolati al fine di aumentare la permeabilità del tessuto urbano (Foto 4).

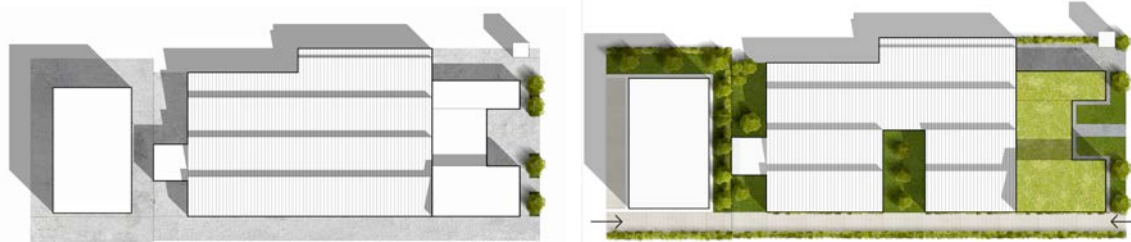


Immagine 4 – Esempio di due lotti affiancati: Stato di fatto reale e possibile trasformazione con il B.A.F.Mo.

Lo studio sul Villaggio Artigiano di Modena ha messo in evidenza diverse criticità e debolezze del comparto, ma allo stesso tempo ne ha manifestato le tante opportunità e potenzialità. Le criticità ambientali limitano fortemente il distretto produttivo superabili comunque in gran parte attraverso l'adozione di politiche di pianificazione e modalità d'intervento volte al vero miglioramento dell'ambiente. L'impermeabilità e la sigillatura dei suoli hanno una responsabilità rilevante sul degrado qualitativo micro e macroclimatico dell'ambiente urbano. Infatti, gli effetti sono il riscaldamento dell'aria e il ricircolo delle polveri dato dai moti convettivi; il calore del sole accumulato e irradiato ha, come diretta conseguenza, un aumento delle temperature nelle nostre città, venendo a mancare il naturale effetto mitigatorio dato dal processo di evapotraspirazione della vegetazione. Troppo veloce, inoltre, risulta essere il deflusso delle piogge nei corsi d'acqua dovuta appunto all'eliminazione di superfici permeabili e la conseguenza è il disordine nella regimazione delle acque meteoriche sottratte al naturale ciclo di captazione e restituzione all'ambiente mediante l'infiltrazione, l'evaporazione e l'evapotraspirazione. Lo studio ha evidenziato come le variabili indagate svolgono un ruolo nella distribuzione della temperatura e nel determinare le condizioni di comfort. Numerose sono le sperimentazioni effettuate in diverse parti del mondo che attestano come la vegetazione a terra e sull'involucro edilizio abbiano la capacità di mitigare le temperature estive e migliorare il comfort all'aperto. Inoltre, la vegetazione sapientemente utilizzata nella progettazione edilizia e urbana può ridurre i carichi della domanda di raffrescamento grazie alle variazioni di temperatura prodotte, con conseguente risparmio di energia per la climatizzazione. Da qui nasce l'esigenza di un intervento di trasformazione urbanistica che intercetti il bisogno di un consistente miglioramento dello stato di fatto dei luoghi. Nel caso del comparto produttivo in esame, grazie all'introduzione di un indice ambientale, il B.A.F.Mo, è possibile non solo aumentare la superficie permeabile, riducendo l'impermeabilizzazione del suolo, ma soprattutto è possibile incrementare le superfici ecologicamente attive, grazie all'applicazione di un algoritmo che attraverso interventi strutturati permette di raggiungere un determinato obiettivo di comfort ambientale.

Il B.A.F.Mo è stato applicato a tutti i lotti del Villaggio Artigiano (n.126) e nessuno di essi, come stato di fatto, è in grado di soddisfare il valore di riferimento per lotti con fabbricati a uso industriale, commerciale, artigianale, che è pari a 0,30. Nell'applicazione dell'algoritmo dell'indice, al fine di soddisfare il limite soglia di 0,3, è stata data priorità all'utilizzo del verde tradizionale e delle superfici permeabili, mentre per il verde tecnico è stato privilegiato l'utilizzo del verde in copertura rispetto al verde verticale, per i maggiori benefici ambientali che produce. Per raggiungere il valore di 0,30, solo nel 27% dei lotti è

possibile intervenire esclusivamente con il verde tradizionale e con l'uso di pavimentazioni permeabili, nella restante parte dei lotti è necessario intervenire, interamente o parzialmente, con il verde “tecnico”: nel 56% dei lotti con il verde pensile e nel 17% con il verde verticale (Foto 5).

In questo quadro generale sono state individuate soluzioni di mitigazione con effetti di miglioramento dei parametri tecnici dell'ambiente edificato che contribuiscono anche in senso ampio all'evoluzione del paesaggio urbano aprendo nuove prospettive progettuali: potenziamento degli attuali “vuoti” e delle aree esterne per l'introduzione di superfici a verde e/o permeabili, con finalità di strutturazione degli spazi esterni; introduzione di superfici discontinue e filtranti; incremento e realizzazione del verde “tradizionale” e “tecnico”. Inoltre, l'eccessiva impermeabilizzazione del suolo determina un'anomalia nel ciclo biologico dell'acqua che viene in gran parte captata dalle reti di fognatura – spesso sovraccariche - invece di ritornare nell'atmosfera attraverso l'evaporazione. Con l'introduzione di una zona permeabile e destinata a verde si può limitare il fenomeno raccogliendo gran parte dell'acqua, immagazzinandola per ricederla alle piante e all'atmosfera come vapore acqueo. Questi interventi, volti a un incremento della qualità del tessuto urbano, hanno nel loro insieme i seguenti vantaggi di carattere ambientale: aumento della superficie permeabile, intercettazione degli inquinanti; miglioramento dei microclimi; regimazione idrica e ciclo dell'acqua; abbattimento dei rumori; comfort termico; aumento della biodiversità; riduzione dell'utilizzo delle fonti energetiche non rinnovabili; ecc.. oltre alle altre funzioni svolte dal verde come quella paesaggistica, estetica, ricreativa, culturale, igienica, benessere psicologico, etc.



Immagine 5 – Risultato possibile dell'utilizzo del B.A.F.MO su tutto il comparto produttivo.

Infine, la considerazione del verde privato e degli spazi a uso pubblico in un'unica composizione organica risulta essenziale per restituire un paesaggio urbano evoluto, nel quale gli spazi esterni, arricchiti sia dalle loro consolidate funzionalità sia da quelle di nuova concezione, diventino un valore aggiunto imprescindibile e risultino il luogo di un rinnovato dinamismo sociale.

Fondamentale è la ricerca della più profonda compenetrazione fra l'ambiente edificato e l'ecosistema naturale, dell'accrescimento delle percentuali a verde all'interno dei tessuti urbani e edilizi, e delle modalità per il raggiungimento di un alto valore qualitativo. La vegetazione si rivela determinante per la sostenibilità soprattutto quando l'analisi scientifica si pone come obiettivo di valutare il verde nei confronti del

metabolismo urbano. Si tratta di una modellazione concettuale tesa a capire le implicazioni energetiche e biofisiche in entrata e in uscita da un sistema, per calcolare l'impronta ecologica e consentire di redigere il bilancio ambientale di una città. In questo contesto è evidente come ruoli e funzioni del verde assumano un'importanza imprescindibile e strategica. La qualità urbana, intesa anche come qualità ecosistemica, non può non tenere conto della vegetazione e la città va assoggettata il più possibile a comportamenti biomimetici, per ridurre gli impatti generati dall'uomo sull'ambiente, sul paesaggio e sulla natura (Foto 6). Inoltre, a causa del cambiamento climatico, la frequenza, la distribuzione ma, soprattutto, l'intensità degli eventi, sta creando e creerà enormi disagi nella gestione degli eventi estremi e le piante rappresentano, in un'ottica di pianificazione sostenibile delle città del futuro, una delle soluzioni migliori e a più basso costo, per limitare gli effetti di questo cambiamento. L'infrastruttura verde (la rete interconnessa di zone naturali, verde urbano, verde periurbano,) può svolgere un ruolo prioritario in termini di adattamento in quanto fornisce risorse essenziali a fini socioeconomici in condizioni climatiche estreme. Il ruolo degli Enti Locali è decisivo: più della metà delle emissioni di gas serra sono prodotte nelle città: occorre, quindi, incentivare una politica di forestazione urbana che rientri nell'insieme dei piani e dei progetti (motto *"rimverdire le città"*), al fine di predisporre la realizzazione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, previsto dal Patto dei Sindaci.

L'esigenza di verde in ambito urbano non implica l'introduzione di una qualsiasi tipologia di verde o di vegetazione: richiede, infatti, analisi e studi approfonditi del luogo in cui si opera e soluzioni mirate e appropriate ai diversi contesti in cui si interviene.



Immagine 6 - Simulazione su immagine satellitare del Villaggio Artigiano con l'applicazione del B.A.F.Mo.

La pianificazione del verde oltre a essere un soddisfacimento degli standard fissati o un'analisi basata su considerazioni funzionali o architettoniche, deve coniugare tutte le sue funzioni e i suoi ruoli soppesandone le caratteristiche in modo mirato. Nello stesso modo la progettazione delle aree verdi deve tenere in considerazione tutte le implicazioni di quanto progettato, anche e soprattutto in termini di costi di mantenimento, in modo da produrre beni compatibili e sostenibili.

Il sistema del verde, quando pianificato, progettato e gestito correttamente, può contribuire in modo efficace a un sensibile miglioramento della qualità della vita negli ambienti urbani e soddisfare, tramite criteri e metodi innovativi, non solo i target programmati di sostenibilità, ma anche di superarli.

Riqualificare o rigenerare significa non solo dare delle dimensioni percettive, abitative e produttive che permettano un più alto benessere, in base alle aspirazioni della società, ma anche adottare procedure e soluzioni volte a un vero miglioramento dell'ambiente da tutti evocato, ma non sempre perseguito.

Riferimenti bibliografici

- Bit E. (a cura di, 2014), *Come costruire la città verde*, Sistemi Editoriali, Napoli.
- Bortolotti E., (2015), *Il giardino inaspettato. Trasformare angoli di cemento in spazi verde*, Electa, Milano.
- Comune di Modena, (2011), *Sistema delle regole urbanistiche per il P.O.C. di riqualificazione del settore Modena Ovest*, Atti del Workshop “POC MOW Ambito Villaggio Artigiano”, Modena, 5-6 novembre 2011.
- Democenter (a cura di, 2014), Atti del Convegno “La valutazione / prestazione ambientale nella rigenerazione urbana”, 11 aprile 2014, Modena.
- Di Paolo A., Ferrini F. (2016), “*Rigenerazione urbana: più natura dal principio*” Ace, n. 2.
- Di Paolo A. (2015), *Rigenerazione urbana. L'applicazione dell'indice B.A.F. (“Biotope Area Factor”) come strumento per il miglioramento del comfort ambientale di un ambito produttivo* (Caso studio il Villaggio Artigiano di Modena). Relatore Prof. Ferrini F., correlatori Prof. Paolinelli G. e Ing. Cappucci M., Scuola di Architettura, Corso di Laurea in Architettura del Paesaggio, Università di Firenze.
- Ferrini F., Di Paolo A. (2016), Diamanti S., “*Rigenerazione urbana: una proposta di metodo per città sostenibili*”, Topscape, Paysage n.23.
- Galluzzi P., Vitillo P. (2008), *Rigenerare le città. La perequazione urbanistica come progetto*, Maggioli Editore, Milano.
- McPherson E. (2003), *A benefit-cost analysis of ten street tree species in Modesto, California, U.S.* Journal of Arboriculture. no. 29, vol.1, pp. 1-8.
- Perini K., Magliocco A. (2014), “*Effects of vegetation, urban density, building height, and atmospheric conditions on local temperatures and thermal comfort,*” Urban Forestry & Urban Greening, no. 13, pp. 495-506
- Santi V. (a cura di, 2008), *Gli strumenti normativi inerenti l'uso del verde in copertura e in facciata*, ArTec, IUAV Università di Venezia, Venezia.
- Scudo G., Ochoa de la Torre J.M. (2003), *Spazi verdi urbani*, Sistemi Editoriali, Napoli.
- Wesseling J.P., Duyzer, J., Tonneijck, A.E.G., van Dijk, C.J. (2004), *Effecten van groenelementen op NO₂ en PM₁₀ concentraties in de buitenlucht*. TNO Milieu, Energie en Procesinnovatie, Apeldoorn. R2004/383.

Strategie di riqualificazione urbana clima-adattiva: Nature-Based Solutions per città più resilienti

Federica Gobattoni

Università degli Studi della Tuscia, Viterbo
DAFNE - Dipartimento di Scienze Agrarie e Forestali
Email: f.gobattoni@unitus.it

Raffaele Pelorosso

Università degli Studi della Tuscia, Viterbo
DAFNE - Dipartimento di Scienze Agrarie e Forestali
Email: pelorosso@unitus.it

Antonio Leone

Università degli Studi della Tuscia, Viterbo
DAFNE - Dipartimento di Scienze Agrarie e Forestali
Email: leone@unitus.it

Abstract

Seguendo l'input della Strategia Europea di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, l'Italia ha terminato nel 2014 l'elaborazione di una Strategia Nazionale, che prevede una sua declinazione a livello locale, in maniera tale da rispondere alle specificità del territorio. Nell'ottica di sistemi urbani più resilienti, la Strategia Nazionale suggerisce azioni e soluzioni tecniche basate sulla Natura, con un approccio ecosistemico volto a favorire ed incentivare soluzioni innovative basate sull'incremento del verde pubblico e privato, grazie alla fornitura di servizi ecosistemici che esso comporta. Appare, quindi, evidente la necessità di ripensare il sistema insediativo in modo adattivo al variare delle condizioni climatiche, ponendo in atto processi decisionali che vadano oltre il tradizionale obiettivo della riduzione dei livelli di vulnerabilità degli elementi esposti, e che mirino invece al potenziamento delle caratteristiche di resilienza dell'ambiente costruito nella sua totalità, nell'interesse dei cittadini e dello sviluppo economico. Ecco, quindi, che un'indagine sulle principali buone pratiche per l'adattamento al cambiamento climatico dei centri urbani non può prescindere dall'integrazione dei concetti di resilienza, servizi ecosistemici, vulnerabilità agli effetti dei cambiamenti e coesione sociale. Il presente articolo propone un percorso metodologico che fornisce risposte a questa esigenza, attraverso il caso di studio della città di Bari, dal quale emergono precise indicazioni sulle azioni prioritarie di intervento e la necessità di un Piano generale della Infrastruttura Verde.

1 | Introduzione

Nel suo ultimo report, l'Agenzia Europea per l'Ambiente, (EEA 2016), sottolinea come in Europa, seguendo l'input della Strategia Europea di Adattamento Climatico (EU Adaptation Strategy, 2013), molti governi ed organizzazioni a livello nazionale e regionale abbiano già sviluppato strutture politiche e legislative in grado di supportare le città nell'attuazione di opportune misure di adattamento ai cambiamenti climatici in atto. Quadro normativo di riferimento per l'Europa, la Strategia Europea chiama, infatti, gli Stati Membri ad intraprendere azioni di adattamento che siano "cost effective" e rapide dal momento che queste potranno essere meno onerose delle riparazioni dei danni causati dai cambiamenti climatici (dalle stime emerge che ogni Euro speso per proteggerci dalle inondazioni ci farebbe risparmiare sei Euro di danni). Uno degli obiettivi che la Strategia Europea si pone è quello di promuovere l'adozione da parte degli Stati Membri di strategie e piani di adattamento nazionali, regionali e locali: tale obiettivo si sta attuando con la recente elaborazione da parte dei governi Europei di Strategie Nazionali di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNACC) e con l'istituzione nel marzo 2014 di MayorsAdapt (<http://mayors-adapt.eu>), l'iniziativa del Patto dei sindaci sull'adattamento, che coinvolge i comuni sui cambiamenti climatici e fornisce un supporto per la realizzazione di azioni di adattamento a livello locale. L'Italia ha terminato nel 2014 l'elaborazione di una Strategia Nazionale (SNACC, Castellari et al., 2014) che prevede una sua declinazione a livello locale, in modo da potersi calare sulle specificità del territorio nazionale adattandosi agli elementi sensibili di ogni realtà. I primi casi italiani coinvolgono Ancona e Bologna, che si sono dotate di un Piano di Adattamento Climatico. Altri comuni hanno comunque

intrapreso un percorso verso l'elaborazione di un Piano di Adattamento che, per esempio nel Comune di Padova, ha portato alla redazione del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).

A fronte di tale situazione, appare evidente la necessità di ripensare il sistema insediativo in modo adattivo al variare delle condizioni climatiche, ponendo in atto processi decisionali che vadano oltre il tradizionale obiettivo della riduzione dei livelli di vulnerabilità degli elementi esposti, e che mirino invece al potenziamento delle caratteristiche di resilienza dell'ambiente costruito nella sua totalità, nell'interesse dei cittadini e dello sviluppo economico. L'obiettivo consiste nel potenziare le capacità reattive del sistema socio-ecologico che, reso più resiliente, è in grado di adattarsi e modificarsi mantenendo però i propri caratteri peculiari nel lungo periodo (vedi anche le definizioni di Tab. I). Nel corso degli ultimi anni questo approccio ha ricevuto notevole enfasi sul piano concettuale, ma ancora molta sperimentazione è necessaria sul piano della prassi.

Il concetto di resilienza comprende le capacità di persistenza, recupero, trasformabilità e adattamento di sistemi e sottosistemi socio-ecologici (Biggs et al. 2012; Holling 2001; Walker et al. 2004).

Nell'ottica di sistemi urbani più resilienti, la SNACC e la EU (EU 2015) suggeriscono azioni e soluzioni tecniche basate sulla Natura, con un approccio ecosistemico volto a favorire ed incentivare interventi innovativi basati sull'incremento del verde pubblico e privato, grazie alla fornitura di servizi ecosistemici che esso comporta (McPhearson et al. 2015). In particolare, La SNACC sottolinea infatti come un "Climate Resiliency Study" sia prioritario per ogni insediamento urbano al fine di formulare consapevolmente strategie di adattamento tarate sulle reali necessità di ciascun luogo. Secondo quanto riportato nella SNACC, un "Climate Resilience Study" deve includere una valutazione della vulnerabilità dell'insediamento urbano ai futuri cambiamenti climatici ai fini di una identificazione delle aree prioritarie di azione per l'adattamento.

Ecco, quindi, che un'indagine sulle principali buone pratiche per l'adattamento al cambiamento climatico dei centri urbani non può prescindere dall'integrazione dei concetti di resilienza, servizi ecosistemici, vulnerabilità agli effetti dei cambiamenti e coesione sociale.

Il presente articolo propone un percorso metodologico che fornisce risposte a questa esigenza, attraverso il caso di studio della città di Bari, dal quale emergono precise indicazioni sulle azioni prioritarie di intervento e la necessità di un Piano generale della Infrastruttura Verde.

2 | Materiali e metodi

2.1 | Area di studio

L'area di studio pari a circa 330 ha corrisponde all'incirca con il II municipio di Bari (Fig. 1). L'idea cardine del lavoro scaturisce dall'attuale inadeguatezza della rete di drenaggio urbano, concepita negli anni '30-40, quindi di tipologia mista fra acque nere e bianche, laddove i carichi di queste ultime sono enormemente aumentati per lo sviluppo urbano e la conseguente impermeabilizzazione del territorio. In caso di forti piogge tale rete non riesce a gestire tutto il volume di acque che riceve per cui gli scarichi del "troppo pieno" degli impianti si aprono facendo defluire i liquami nel lungomare cittadino, con ovvie conseguenze sul piano sanitario e della fruizione.

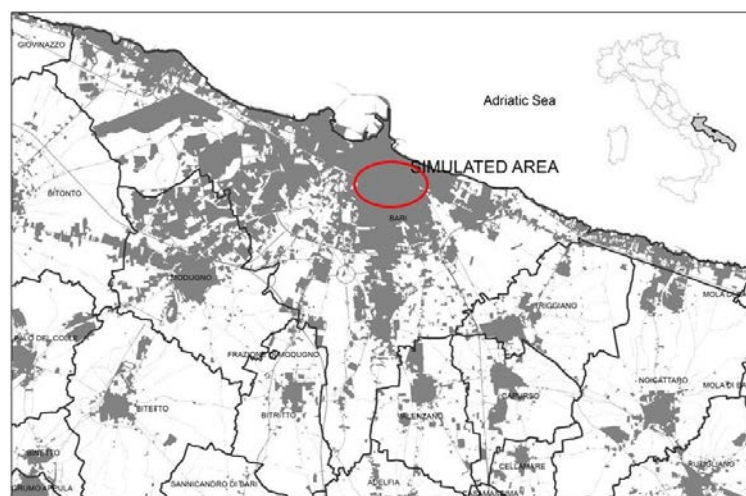


Figura 1 | Inquadramento dell'area di studio.

Altrettanto ovvio è pensare all'ammodernamento della rete, soluzione comunque costosa (alcune stime parlano di 120 milioni di Euro, ma anche molto di più, Barinedita, 2014) e impegnativa su vari fronti, considerando, ad esempio, le difficoltà di reperire i fondi ed i disagi per l'ambiente urbano. Data l'importanza dell'argomento, una visione di maggior respiro della città richiede quindi qualcosa che vada oltre la mera realizzazione di infrastrutture, spostando il problema dal "banale" smaltimento delle acque di pioggia alle ragioni dell'interazione complessa fra ambiente costruito ed ambiente naturale, nell'ambito di un clima che è cambiato e di cui ancora non si sono manifestati tutti i cambiamenti. Tutto ciò assume ancora più importanza per il comune di Bari, scarsamente dotato di aree verdi (ISTAT 2016), dove solo il 20% della popolazione può accedere ad aree verdi di almeno 2 ha nel raggio di 500 metri (Kabisch et al., 2016, Fig. 2).

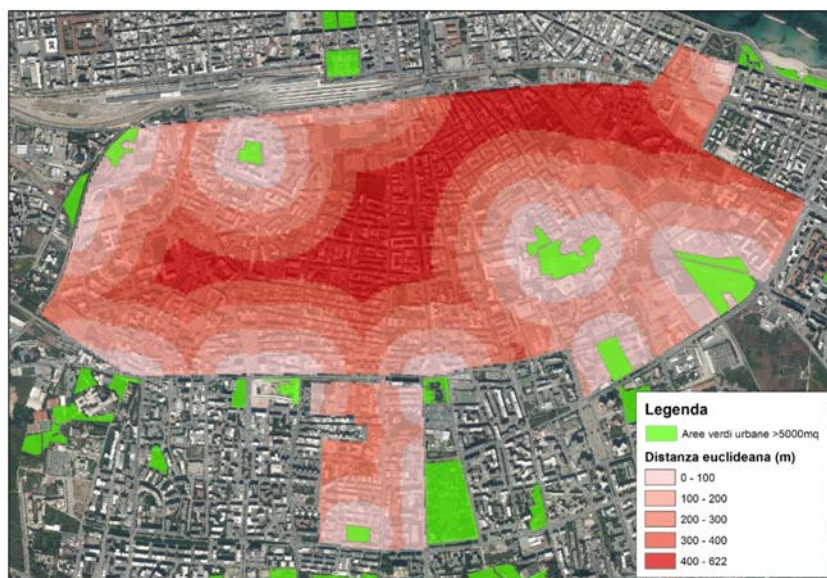


Figura 2 | Localizzazione e studio della accessibilità della aree verdi urbane > 5000 mq (fonte Urban Atlas).

2.2 | La strategia clima-adattativa dell'infrastruttura verde

La strategia di pianificazione dell'infrastruttura verde è stata concepita basandosi sulla SNACC Italiana. La Tabella I riporta una sintesi della terminologia adottata nel metodo proposto e la Fig. 3 mostra lo schema concettuale, rimandando a Pelorosso et al. (2016c) per i dettagli relativi alla valutazione quantitativa della resilienza idrologica e delle Nature-Based Solutions.

Tabella I | Definizioni adottate nella metodologia proposta.

<p>Capacità d'adattamento: Capacità di un sistema di adattarsi ai cambiamenti climatici (inclusi gli eventi estremi) per ridurre i potenziali danni, per sfruttare le opportunità o per far fronte alle conseguenze (IPCC 2007).</p>
<p>Resilienza: Capacità di un sistema socio-ecologico di far fronte ad anomalie riorganizzandosi in modo da lasciare inalterate le proprie funzioni essenziali, l'identità e la struttura, mantenendo capacità di adattamento ed auto-apprendimento (IPCC 2014).</p>
<p>Sensitività: Il grado con cui un sistema o una specie sono influenzati, sia sfavorevolmente che positivamente, dalla variabilità climatica o dai cambiamenti climatici, con effetto diretto o indiretto (IPCC 2007). Essa rappresenta la criticità del sistema rispetto ai cambiamenti climatici.</p>
<p>Esposizione: la presenza di persone o risorse (naturali e/o culturali e socio-economiche) che potrebbero essere influenzate negativamente dal cambiamento climatico (IPCC 2014).</p>
<p>Vulnerabilità: La propensione del sistema socio-ecologico a subire gli impatti negativi dei cambiamenti climatici. Il termine vulnerabilità abbraccia una molteplicità di concetti, tra cui la</p>

sensività, l'esposizione e la mancanza di capacità a resistere e adattarsi (IPCC 2014).
Nature-Based Solutions (NBS): azioni ispirate, supportate o “copiate” dalla natura (EU 2015) che possono fornire una diversa gamma di servizi ecosistemici.
Infrastruttura verde: 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. Ne fanno parte gli spazi verdi o blu (nel caso degli ecosistemi acquatici). L'infrastruttura verde è quindi una rete interconnessa di sistemi naturali e NBS, localizzate a scala di paesaggio e integrate con l'ambiente costruito, in modo da aumentarne la resilienza (EU 2015; Pelorosso et al. 2015).
Servizi ecosistemici urbani: benefici che le persone derivano direttamente o indirettamente da ecosistemi naturali e artificiali in ambiente urbano (Gómez-Baggethun and Barton 2013; Haase et al. 2014).

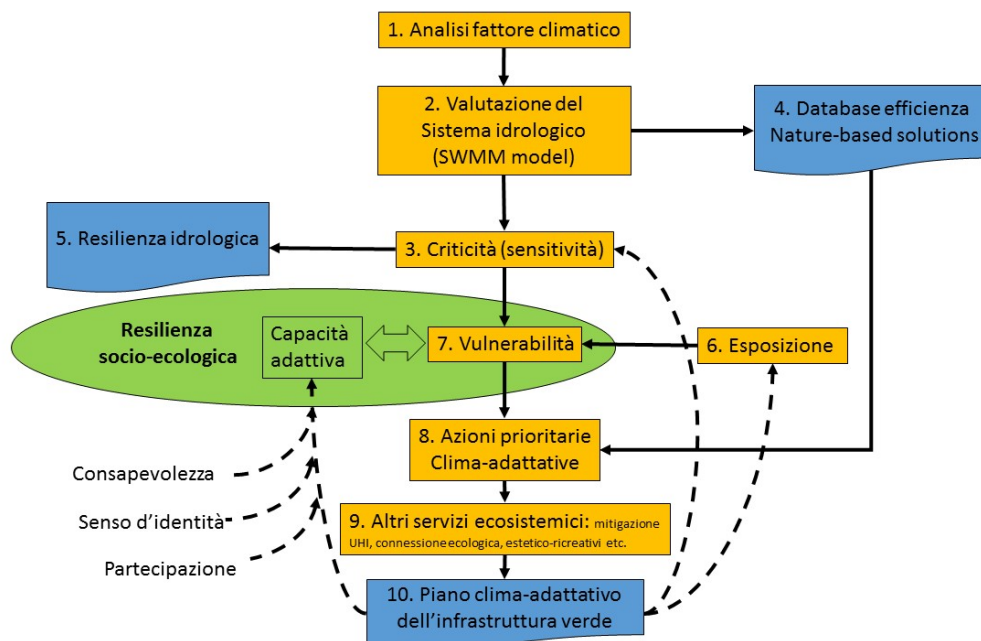


Figura3 | Schema concettuale della strategia clima-adattativa dell'infrastruttura verde.

Per il caso studio, è stato esaminato il fattore climatico critico relativo alle precipitazioni, analizzandone il trend dal 1938 al 2015. È stata considerata una pioggia critica di tre ore (pari al tempo di corrvazione del bacino urbano oggetto di studio) con tempo di ritorno di 5 anni, secondo la normativa che regola il drenaggio urbano. Per simulare gli scenari di comportamento del sistema socio-ecologico urbano (fase 2) si è ricorsi al modello manageriale US-EPA Storm Water Management Model (SWMM, release 5.1.008), strumento ampiamente riconosciuto nell'ambito dell'argomento trattato (Zhou 2014). Il modello lavora a scala di bacino e permette di simulare l'assetto del paesaggio urbano, vale a dire il sistema dinamico costituito da edifici, infrastrutture grigie (canali e tubazioni) e uso del territorio (superfici permeabili e impermeabili, infrastrutture verdi e NBS). In tal modo si può procedere all'analisi della criticità del sistema urbano (fase 3), primo risultato prefigurato dalla metodologia proposta. Tale analisi consiste nell'identificare le aree (sottobacini) più critiche e vulnerabili al rischio di inondazione e diffusione di inquinanti trasportati dalle acque. L'analisi modellistica è basata su 5 fattori di criticità quali l'allagamento ai nodi della rete di drenaggio (quindi della città), i volumi di deflusso idrico, il picco di deflusso dei sottobacini, il picco di allagamento ai nodi e la vulnerabilità dei rami della rete fognaria mista (Pelorosso et al. 2016c). A partire da questi fattori si è ottenuto un Indice di Criticità strettamente legato alla resilienza idrologica del sistema. Da tale studio della criticità o sensitività del sistema al fattore climatico si è poi ottenuta la mappa di resilienza idrologica urbana (Fig. 4), attraverso una riclassificazione dell'Indice di

Criticità secondo la Tab. II. Questa resilienza idrologica è intrinseca del sistema urbano costituito dall'infrastruttura grigia e verde. Un secondo output del modello SWMM è il database dell'efficienza di NBS. Tale database è stato costruito attraverso una serie di simulazione di scenari di NBS in diversi sottobacini e registrando l'estensione di ciascuna NBS in grado di far aumentare di una classe la resilienza dello stesso sottobacino. Per ciascuna NBS si è quindi definita una efficienza nel ridurre la sensibilità al rischio allagamento e inquinamento espressa come metri quadri di superficie urbana resi più resilienti per metro quadro di NBS. Per maggiori dettagli vedi Pelorosso et al. (2016c). Da tali simulazioni è emerso ad esempio che il rain garden ha un'efficienza da 7.4 a 11.5 volte maggiore del tetto verde di tipo estensivo nell'aumentare la resilienza idrologica del sistema. Un parcheggio permeabile ha invece una efficienza fino a 7 volte quella del tetto verde estensivo qualora sia posizionato in maniera da intercettare le acque di scorrimento superficiali seguendo le linee preferenziali di scorrimento delle acque nel sottobacino. In altri termini, per un'area urbanizzata di 10 ha occorrono circa 2 ha di tetti verdi o 0.27 ha di rain garden per avere lo stesso effetto in termini di aumento della classe di resilienza.

Tabella II | Classificazione finale di criticità/resilienza idrologica adottata nell'analisi del sistema urbano.

Classe di Criticità	Classe di resilienza	Punteggio finale Indice di Criticità
Bassa	Alta	0-1
Medio-bassa	Media-alta	1-2
Media	Media	2-3
Media-alta	Medio-bassa	3-4
Alta	Bassa	4-5

Il primo passo per implementare mirate azioni di adattamento al cambiamento climatico è, quindi, quello di valutare la vulnerabilità del sistema a livello locale. La valutazione della vulnerabilità a scale spaziali locali ed in contesti urbani è raramente inserita nella pratica pianificatoria e non presenta metodologie di analisi standard (Geneletti e Zardo, 2016; Kumar et al., 2016).

La vulnerabilità del sistema (Fig. 5) è stata analizzata incrociando la criticità (resilienza idrologica) con l'esposizione. La mappa dell'esposizione è stata prodotta considerando i luoghi sensibili (scuole e strutture ospedaliere presenti nei diversi sottobacini) e la popolazione residente (ISTAT 2011) in ciascun sottobacino.

La mappa della vulnerabilità consente di individuare le aree critiche prioritarie su cui intervenire con opportune NBS che siano in grado di aumentare la permeabilità del suolo o accumulare l'acqua riducendo il sovraccarico sulla rete fognaria mista. Attraverso la messa a sistema di diverse informazioni relative alla presenza di aree dismesse (Pelorosso et al. 2016c), parcheggi, viabilità, flussi di scorrimento delle acque superficiali, tipologie edificatorie ed esigenze della popolazione sono state individuate e localizzate diverse aree prioritarie per l'introduzione di NBS e la riduzione della vulnerabilità idrologica del sistema. Su tali aree, infatti, sono state selezionate alcune NBS una volta considerati i costi, le esternalità positive e negative e le rispettive efficienze. Nel dettaglio, si sono inizialmente analizzate le aree dismesse sulle quali interventi pubblici finalizzati alla rigenerazione urbana ed al benessere collettivo possono avere maggiori chances di essere realizzati. Le azioni di intervento sono state, quindi, localizzate in relazione alle linee preferenziali di scorrimento superficiale, caratteristiche di suolo e morfologia dei bacini più vulnerabili di Fig. 5, nonché tenendo in considerazione le potenzialità delle stesse aree ad ospitare NBS (vedi ad esempio Digman et al., 2012). Sulla base delle efficienze delle NBS rilevate attraverso le simulazioni modellistiche, sono stati quindi ipotizzati degli interventi. Inoltre, la scelta delle più opportune NBS ha tenuto conto anche della multifunzionalità delle stesse e delle specifiche esigenze della popolazione. Ad esempio, un'area a parcheggio a servizio di un istituto medico ha mantenuto la sua funzione attraverso una permeabilizzazione delle superfici asfaltate e piantumazione di alberi a scopo estetico e di ombreggiamento. Nei casi in cui nelle aree vulnerabili non erano presenti aree dismesse, si è proceduto all'analisi del sistema urbano, proponendo l'adozione di NBS quanto più compatibili con la tipologia edificatoria e gli spazi disponibili. A tali soluzioni progettuali si sono poi aggiunte ulteriori proposte di NBS in aree dismesse suscettibili di trasformazione ma ricadenti in sottobacini a bassa vulnerabilità. Su queste aree sono state formulate, quindi, ipotesi di intervento mirate a soddisfare prioritariamente altri

servizi ecosistemici (quali ad esempio estetico-ricreativi o di connessione ecologica) in accordo con le proposte di piano già in essere.

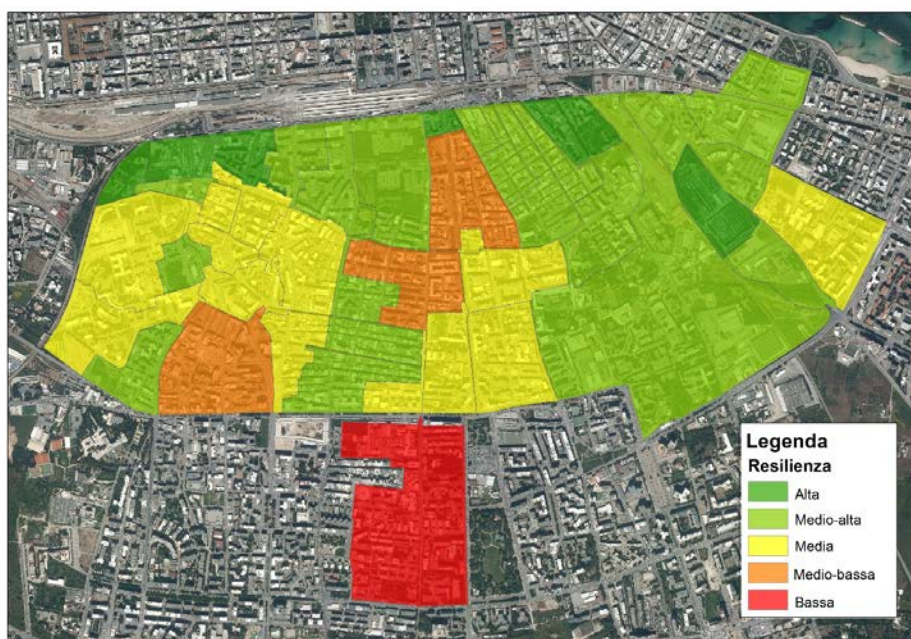


Figura 4 | Resilienza idrologica intrinseca del sistema urbano (grey and green infrastructure).

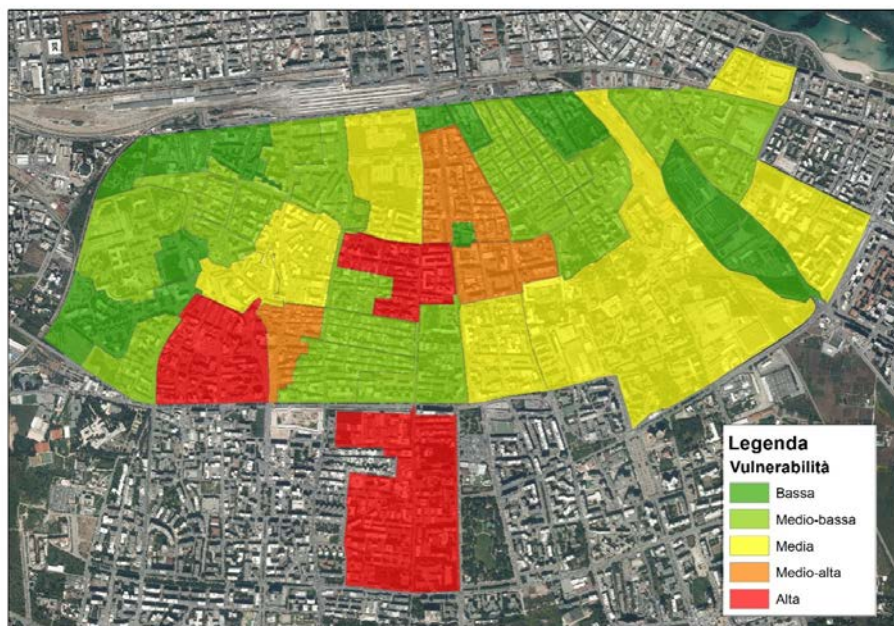


Figura 5 | Vulnerabilità del sistema urbano all'evento di pioggia critica.

3 | La proposta di Piano dell'Infrastruttura Verde

La Fig. 6 mostra la proposta di infrastruttura verde emersa dalla strategia esposta e volta principalmente a ridurre la vulnerabilità.

Queste soluzioni offrono uno scenario strategico, da verificare ed adattare nella prassi, in base alle problematiche tecniche e socio-culturali che ne condizionano l'accettazione da parte della comunità. La soluzione a tetti verdi proposta, ad esempio, è quella più facilmente attuabile nel contesto densamente urbanizzato considerato, ma si deve confrontare con le problematiche relative ai carichi sulle coperture (da verificare in ogni singolo caso) e con la disponibilità dei singoli condomini. Rimane comunque uno spunto importante per il pianificatore, in relazione ad ipotesi di rigenerazione urbana e di offerta di incentivi.

A seconda della fattibilità, il pianificatore può spostare l'attenzione sulle altre NBS, mantenendo fermo l'obiettivo generale di resilienza da raggiungere. Questo vale ovviamente anche per l'infrastruttura grigia,

che non è trascurata nella metodologia proposta, ma semplicemente integrata con l'uso sapiente del suolo urbano. Ad esempio, nel sottobacino critico più a sud, caratterizzato da una bassa resilienza (in rosso nella Fig. 4) e non adatto per significativi interventi di NBS, è utile l'allacciamento dello scarico delle acque di pioggia alla condotta pluviale esistente, alleggerendo il carico sulla fogna mista anche ai rami e sottobacini a monte.

La proposta di infrastruttura verde di Fig. 6, integrata dal suddetto intervento sull'infrastruttura grigia, ha consentito di definire una nuova classificazione post-piano in termini di resilienza idrologica urbana (Fig. 9). Da notare l'innalzamento di classe di resilienza in tutti i sottobacini ad un livello medio/alto eccetto per il sottobacino inferiore che comunque vede innalzata la resilienza da bassa a medio-bassa.

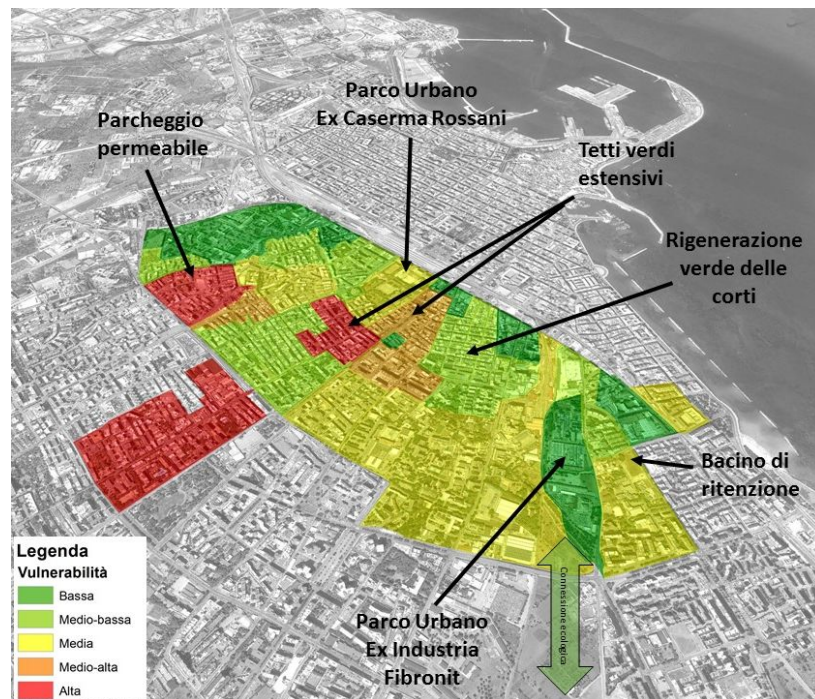


Figura 6 | Schema delle principali azioni previste dal Piano dell'Infrastruttura Verde.

4 | Conclusioni

L'approccio metodologico proposto mira a fornire le basi per la formulazione di un Piano dell'Infrastruttura Verde per la città di Bari, che, tra le altre multi-funzionalità, consenta anche un importante adattamento al cambiamento climatico. In particolare, il presente lavoro ha analizzato la vulnerabilità dell'ambiente urbano nel gestire le acque meteoriche identificando e proponendo specifiche Nature-Based Solutions.

Queste stesse tecniche offrono contemporaneamente altri servizi di grande valenza ambientale, quali la connessione ecologica (Pelorosso et al., 2016a) e la capacità di mitigazione dell'isola urbana di calore (Pelorosso et al., 2016b), che consentono di dare risposte concrete e misurabili (anche sul piano economico) dal punto di vista dello sviluppo urbano ecocompatibile invocato ormai da tutti gli strumenti generali di pianificazione (vedi, nel caso specifico il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale ed il Documento Programmatico Preliminare per il Piano Urbanistico Comunale della città di Bari).

Con il presente lavoro si è dimostrato come sia possibile la valutazione quantitativa di ogni specifico intervento di *greening*, a patto che si dia a tale valutazione il giusto peso, ovvero i risultati numerici delle simulazioni non devono avere valore assoluto rigido, ma devono ricoprire il ruolo di indicatore strategico oggettivo, parametro di ausilio alle scelte del pianificatore e di definizione delle priorità finalizzate ad incrementare la resilienza del sistema urbano.

L'ulteriore vantaggio di questa analisi consiste nel soddisfare l'approccio olistico, evidente osservando come, nella Fig. 6, tutto il sistema a verde dell'area esaminata sia coinvolto nell'unico obiettivo di fornitura di servizi ecosistemici. Ad esempio, i due grandi parchi urbani in fase di progettazione (ex caserma Rossani) o in previsione urbanistica (ex fabbrica Fibronit) non sono "semplici" aree di svago e "polmone verde", ma interagiscono sinergicamente per conferire alla città resilienza e robustezza rispetto ai cambiamenti climatici.

Tali aree verdi infatti possono costituire anche luoghi di aggregazione, dei veri e propri attrattori in cui il senso di appartenenza alla comunità, l'attaccamento al proprio luogo e cultura possono cementificare. Il concetto di spazio condiviso, il senso di identità e di attaccamento ad un luogo facilitano non solo la condivisione delle risorse ma predispongono anche ad un impegno maggiore nella cura e nella salvaguardia delle risorse stesse e del territorio (Gobattoni et al., 2015) diventando così elemento fondamentale per garantire la resilienza socio-ecologica del sistema urbano.



Figura 7 | Scenario di realizzazione di un parcheggio permeabile.



Figura 8 | Scenario di realizzazione di tetti verdi di tipo estensivo.

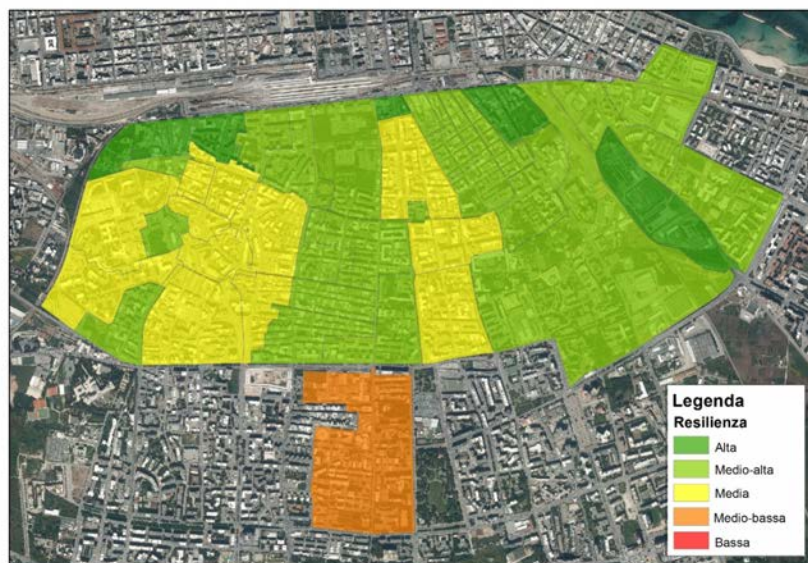


Figura 9 | Resilienza idrologica post-piano del sistema urbano.

Riferimenti bibliografici

- Biggs R., Schlüter M., Biggs D., Bohensky E.L., BurnSilver S., Cundill G., Dakos V., Daw T.M., Evans L.S., Kotschy K., Leitch A.M., Meek C., Quinlan A., Raudsepp-Hearne C., Robards M.D., Schoon M.L., Schultz L., and West P.C. (2012), “Toward Principles for Enhancing the Resilience of Ecosystem Services”, *Annual Review of Environment and Resources*, no. 37, vol. 1, pp. 421-48.
- Castellari S., Venturini S., Giordano F., Ballarin Denti A., Bigano A., Bindi M., Bosello F., Carrera L., Chiriaco M.V., Danovaro R., Desiato F., Filpa A., Fusani S., Gatto M., Gaudioso D., Giovanardi O., Giupponi C., Gualdi S., Guzzetti F., Lapi M., Luise A., Marino G., Mysiak J., Montanari A., Pasella D., Pierantonelli L., Ricchiuti A., Rudari R., Sabbioni C., Sciortino M., Sinisi L., Valentini R., Viaroli P., Vurro M., Zavatarelli M. (2014). *Elementi per una Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici*, Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Roma.
- Digman, C. et al. (2012), *Retrofitting to Manage Surface Water*, CIRIA C713.
- EEA (2016), *Urban Adaptation to Climate Change in Europe 2016. Transforming Cities in a Changing Climate*.
- EU (2015), *Towards an EU Research and Innovation Policy Agenda for Nature-Based Solutions & Re-Naturing Cities*.
- Geneletti D., Zardo L. (2016), “Ecosystem-based adaptation in cities: an analysis of European urban climate adaptation plans”, *Land Use Policy*, no.50, pp. 38-47.
- Gobattoni F., Pelorosso R., Leone A. and Ripa M.N. (2015). “Sustainable Rural Development: The Role of Traditional Activities in Central Italy.” *Land Use Policy* no. 48, pp. 412–27.
- Gómez-Baggethun E. and Barton D.N. (2013). “Classifying and Valuing Ecosystem Services for Urban Planning.” *Ecological Economics* no. 86, pp. 235–45.
- Haase, D., Larondelle, N., Andersson, E. et al. (2014). “A Quantitative Review of Urban Ecosystem Service Assessments: Concepts, Models, and Implementation.” *Ambio*, 43, vol. 4, pp. 413–33.
- Holling, C. S. (2001). “Understanding the Complexity of Economic, Ecological, and Social Systems.” *Ecosystems* no. 4, vol.5, pp.390–405.
- IPCC. 2007. *Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability: Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel*.
- IPCC. 2014. *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability. Part A: Global and Sectoral Aspects. Contribution of Working Group II to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. United Kingdom and New York, NY, USA: Cambridge University Press, Cambridge.
- ISTAT. 2011. *15° Censimento Della Popolazione E Delle Abitazioni*.
- ISTAT. 2016. *Verde Urbano*.
- Kabisch N., Strohbach M., Haase D., and Kronenberg J.(2016). “Urban Green Space Availability in European Cities.” *Ecological Indicators* vol. 70, pp. 586–596
- Kumar, Parveen, Davide Geneletti, and Harini Nagendra. 2016. “Land Use Policy Spatial Assessment of

- Climate Change Vulnerability at City Scale : A Study in Bangalore , India.” *Land Use Policy*, 58:514–32.
- McPhearson T., Andersson E., Elmqvist T. and Frantzeskaki N. (2015). “Resilience of and through Urban Ecosystem Services.” *Ecosystem Services* vol. 12, pp. 152–56.
- Pelorosso R., Gobattoni F., Geri F., Monaco R., and Leone A. (2016a). “Evaluation of Ecosystem Services Related to Bio-Energy Landscape Connectivity (BELC) for Land Use Decision Making across Different Planning Scales.” *Ecological Indicators* vol. 61, pp. 114–29.
- Pelorosso R., Gobattoni F., and Leone A. (2016b). “Urban Green Infrastructure, Thermal Comfort and Modelling Approaches: The Case of Bari Courtyards.” in XIX Conferenza Nazionale SIU Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l’urbanistica al servizio del paese. Catania, 16-18 giugno 2016.
- Pelorosso R., Gobattoni F., Lopez N., Leone A. (2016c), “Verde Urbano e Regolazione delle Acque eteriche: L’approccio Modellistico Come Base per Nuovi Standard Urbanistici.” *Sentieri urban* vol. 19, pp. 71–77.
- Pelorosso R., Gobattoni F., La Rosa D. and Leone A. (2015), “Ecosystem Services Based Planning and Design of Urban Green Infrastructure for Sustainable Cities”, in AA. VV., *Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU ‘Italia ‘45-’45. Radici, Condizioni, Prospettive’, Venezia, 11-13 giugno 2015*, Planum Publisher, Roma Milano.
- Walker B., Holling C.S., Carpenter S.R., Kinzig A. (2004), “Resilience, Adaptability and Transformability in Social - Ecological Systems”, *Ecology and Society*, no. 2 vol. 9, art. 5.
- Zhou Q. (2014), “A Review of Sustainable Urban Drainage Systems Considering the Climate Change and Urbanization Impacts”, *Water*, no. 6, vol. 4, pp. 976-92.

Sitografia

EU (2013), *EU Adaptation Strategy*, disponibile su:

http://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what/documentation_en.htm

Barinedita (2014), “Pane E Pomodoro: «Sì Agli Scarichi a Mare, Costa Troppo Rifare La Fogna», *Barinedita - Testata Giornalistica Online*, disponibile su:

<http://www.barinedita.it/inchieste/n1437-pane-e-pomodoro-%C2%ABsi-agli-scarichi-a-mare-costa-troppo-rifare-la-fogna%C2%BB>

L'exergia urbana come strumento di supporto alla pianificazione

Andrea Spinosa

Libero professionista

Responsabile tecnico della rivista "Cityrailways.net"

Email: as@cityrailways.net

Abstract

È il momento della sostenibilità urbana. Ogni cittadino abita un luogo di vita (la residenza) e opera in un luogo produttivo (il lavoro): durante la giornata usufruisce per un tempo determinato di svariati altri luoghi per soddisfare determinati bisogni (servizi). Il miglioramento della sostenibilità dell'abitare, così come della sostenibilità dei processi produttivi, visti nella loro fissità risponde solo parzialmente al problema della mitigazione del consumo di risorse nei cicli circadiani. Se ogni elemento (casa-lavoro-servizi) è inquadrato dinamicamente all'interno del ciclo quotidiano che li unisce si potrà elaborare una soluzione di sostenibilità che non sia mirata solo agli estremi ma che ottimizzi il processo stesso, con un beneficio che non sarà solo legato tutto all'abitare o tutto al luogo di lavoro ma a quel complesso sistema relazionale che è la vera forma delle città. In questo modo l'analisi e la gestione delle abitudini quotidiane nella scelta dei modi di trasporto (descritti dalla ripartizione modale) permette di stimare quale sarà la spesa sanitaria nel medio periodo in base alle patologie correlate all'esplicitamento del fabbisogno energetico che si svilupperanno entro 5-10 anni. Se tutti i processi vengono analizzati e ottimizzati in quest'ottica – dai flussi pendolari più elementari al trasporto delle merci di lunga distanza – la città diventa il vero luogo della sostenibilità, perché concentra usi e risorse. Le città iniziano a produrre ricchezza sociale, economica. Che diventa anche finanziaria perché può essere misurata.

Parole chiave: Sustainability, surveys & analyses, mobility.

La crisi delle città

Nel settore produttivo italiano l'andamento negativo congiunturale (di breve periodo) si innesta su un quadro pregresso segnato da elementi di debolezza strutturale (di lungo periodo):

- dimensione troppo piccola delle unità produttive;
- poca innovazione (di prodotto, di processo, organizzativa);
- scarsa apertura ai mercati internazionali;
- modesta dotazione infrastrutturale.

Questo vale per le imprese tanto quanto per il sistema Paese: i sistemi urbani italiani sono essi stessi poco produttivi, poco innovativi, scarsamente relazionati nello scenario urbano mondiale, scarsamente infrastrutturati.

Eppure l'Italia è un Paese ad elevata densità abitativa (Istat), dove l'80% della popolazione si concentra in meno del 40% del territorio: l'insieme delle città con più di 100.000 abitanti – il cosiddetto nucleo urbano – concentra 25,1 milioni di abitanti (il 42% della popolazione totale) nel 4% della superficie del Paese (13.553 km²). Un territorio a forte vocazione urbana in cui le città non sono più competitive. Se nel mondo globalizzato la competizione tra Stati è diventata competizione tra città strategica, è gioco forza che dietro la contingenza economica generalizzata si nasconda una debolezza propria dell'Italia: la perdita di competitività delle proprie aree urbane che possa mettere seriamente in discussione le imminenti prospettive di ripresa.

Dopo l'esplosione demografica degli anni Settanta, dalla fine degli anni Novanta del secolo scorso prende il via una seconda fase di urbanizzazione diffusa: se nella precedente il centro della città di riferimento mantiene ancora un'influenza predominante in questa fase lo spazio esterno alla città si isotropizza. Lo sviluppo è solo parzialmente ordinato verso la città: le nuove tecnologie rendono infatti i cittadini sempre meno dipendenti dalle funzioni storiche assolate dal nucleo storico. Lo sviluppo urbano isotropo (proiettato cioè in ogni direzione, senza che una venga ad assumere un significato prevalente) ha due effetti destrutturanti per la città:

- rarefazione della densità territoriale;

- indebolimento delle funzioni urbane.

In sintesi la città non è più competitiva (Lefebvre, 1973). Il fattore che più di ogni altro ha avuto – ed ha tuttora – un ruolo prioritario in questo fenomeno risiede nell’aver favorito – o non impedito – che la mobilità privata prendesse il sopravvento.

L’isotropizzazione degli spazi è causata dal prevalere della legge dell’automobile: *spostati fino a quando la spesa per il carburante è conveniente*. In questo modo tutte le esternalità restano nascoste: ai cittadini dalle amministrazioni, alle amministrazioni dalla politica, alla politica dagli effetti che tendono a diluirsi nel tempo e a manifestarsi lentamente ma senza episodi clamorosi. I cicli circadiani hanno assunto dei costi assolutamente insostenibili: è questo il perché le città italiane non sono più competitive né in termini di produttività né in termini di benessere offerto (Camagni et al., 2009).

L’implosione dei vecchi centri storici è dovuta al prevalere della regola della strada: il traffico tende infatti a ridistribuirsi in maniera uniforme su tutta la rete, rifluendo dai nodi più congestionati. Se le attività produttive si trovano a inseguire questa redistribuzione, non troveranno nessun impedimento nello spostarsi verso aree più accessibili. Se questo processo trova campo libero, la città viene ribaltata: ai centri medioevali e rinascimentali (non progettati per l’automobile) risulteranno più appetibili le sterminate periferie in cui ci si può spostare attraverso ampie strade di scorrimento.

L’automobile viene ad esercitare una funzione fortemente corrosiva sul tessuto urbano (Calafati, 2009: 215-230). Un centro urbano può essere considerato in equilibrio se la distanza media degli spostamenti quotidiani è paragonabile al raggio dell’area urbana:

$$R = \sqrt{\text{superficie dell'area urbana in km}^2}$$

$$\varepsilon = 10 \frac{\text{raggio urbano}}{\text{distanza media degli spostamenti quotidiani}} = 10 \frac{R}{d}$$

Solitamente per la distanza percorsa in media negli spostamenti pendolari vale la legge $d \approx 1,5-2,0 R$. Un centro urbano si dice in equilibrio se per il grado di anisotropia spaziale vale $\varepsilon = 5-8$. Con il prevalere della mobilità privata sulla ripartizione modale degli spostamenti la distanza media degli spostamenti quotidiani tende a salire, secondo la regola dello *spostarsi fino a quando la spesa per il carburante è conveniente*. In sostanza:

$$\varepsilon \rightarrow 0$$

Più grande diventa d rispetto al raggio R dell’area urbana più significa che la città si sta espandendo in maniera indifferenziata sul territorio e sta abbassando la propria densità territoriale. Alla fine accade che non c’è più nessun motivo economico per cui un’attività artigianale o un’impresa debba installarsi in una città piuttosto che in un punto qualsiasi della sua sterminata regione metropolitana.

Normalmente in questo modo tutte le esternalità restano nascoste. I cicli circadiani hanno assunto dei costi assolutamente insostenibili (Mees, 2010): in questo momento le città italiane non sono competitive né in termini di produttività né in termini di benessere offerto. È nell’ammontare di questi costi nascosti che si cela il vero debito italiano: se tutti i processi vengono analizzati e ottimizzati in quest’ottica – dai flussi pendolari più elementari al trasporto delle merci di lunga distanza – la città diventa il vero luogo della sostenibilità, perché concentra usi e risorse. Le città iniziano a produrre ricchezza che sarà un reddito reale con cui il Paese potrà saldare i suoi creditori.

Dalla città immobile alla città fluida

L’obiettivo della sostenibilità sociale e ambientale in chiave economica e finanziaria impone di guardare ai costi dei processi che quotidianamente animano le città da una prospettiva più ampia. Se finora ci si è concentrati principalmente sulla sostenibilità dell’abitare da una parte e sulla riduzione delle emissioni dei trasporti dall’altra, è giunto il momento di approcciare il tema della mobilità da una prospettiva congiunta.

È il momento della sostenibilità urbana. Ogni cittadino abita un luogo di vita (la residenza) e opera in un luogo produttivo (il lavoro): durante la giornata usufruisce per un tempo determinato di svariati altri luoghi per

soddisfare determinati bisogni (servizi). L'attuale struttura della società lega questi luoghi da movimenti ciclici in tutto simili ai cicli circadiani che caratterizzano i processi biologici.

Il miglioramento della sostenibilità dell'abitare, così come della sostenibilità dei processi produttivi, visti nella loro fissità risponde solo parzialmente al problema della mitigazione del consumo di risorse nei cicli svolti quotidianamente da ogni cittadino. Se ogni elemento (casa-lavoro-servizi) è inquadrato dinamicamente all'interno del ciclo quotidiano che li unisce si potrà elaborare una soluzione di sostenibilità che non sia mirata solo agli estremi ma che ottimizzi lo stesso ritmo, con un beneficio che non sarà solo legato tutto all'abitare o tutto al luogo di lavoro ma a quel complesso sistema relazionale che è la vera forma delle città. Una città è sì un insieme di edifici ma soprattutto una complessa rete relazionale di cui case, uffici e trasporti sono solo la parte più visibile: il 60% delle emissioni di CO₂ non è nell'automobile che la produce in ultimo ma è smaterializzato nelle scelte che stanno a monte della decisione di prendere quell'automobile.

Se esiste una sostenibilità territoriale esiste anche un indicatore efficace di rischio in caso di insostenibilità?

La risposta è affermativa. La sostenibilità territoriale non è solo un esercizio virtuoso ma un investimento che un territorio fa in risorse (umane e ambientali), in produttività (come queste risorse sono messe in grado di produrre beni secondari materiali e immateriali) e in stabilità (il preservare queste risorse e la loro produttività nel tempo). Sintetizzando in una parola, significa aumentare la resilienza di un territorio: un elemento la cui assenza può rivelarsi esiziale per una città (Newman et al., 2009).

Definire l'exergia urbana

La funzione che prima di tutto mette l'uomo nella capacità di produrre è la mobilità: andare a lavoro, incontrare persone, trasportare beni e materie. Tutto è mobilità: l'80% delle attività svolte quotidianamente implica la necessità di spostarsi dal luogo di residenza (Zijderveld, 2013).

Dal secondo principio della termodinamica segue che le forme di energia non sono tra loro del tutto equivalenti: il calore non è completamente trasformabile in lavoro e la frazione di una data quantità di calore che è convertibile in lavoro dipende dalle temperature delle sorgenti tra le quali si opera. È naturale, quindi, che a partire dalla definitiva sistemazione dei principi della termodinamica, si sia pensato di definire una grandezza che rappresenti la frazione utilizzabile, cioè direttamente convertibile in lavoro, di una data quantità di energia.

In un sistema socio-territoriale il primo processo produttivo è la mobilità: questo significa che la sostenibilità di un territorio deve per forza di cose essere prima di tutto una sostenibilità degli spostamenti. Muoversi implica delle scelte (auto privata, mezzo pubblico e quale tipo di mezzo) per questo un indicatore della sostenibilità deve descrivere le conseguenze di queste scelte.

Il confronto con la spesa sanitaria è lo strumento che più di tutti offre la possibilità di misurare quanto queste scelte stanno indebitando la Comunità che le fa nei confronti delle proprie disponibilità attuali e future. È un dato di fatto che la spesa sanitaria sia in aumento in gran parte dei Paesi dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) sia in termini relativi, rispetto al prodotto interno lordo (PIL), sia in termini assoluti.

Le risorse stanziare per la salute saranno tuttavia in grado di rispondere effettivamente alle esigenze dei cittadini e dei pazienti? Per l'OCSE le malattie cronico-degenerative costituiranno indubbiamente il maggior carico di malattia nei prossimi anni e ciascuna Nazione si dovrà preparare al meglio per garantire cure e assistenza ai cittadini. Per l'Organizzazione Mondiale della Sanità questo sarà possibile investendo soprattutto nel controllo dei fattori di rischio e nella prevenzione primaria.

La condizione locale che più di ogni altra ha il potere di amplificare o ridurre gli effetti dell'inquinamento è la densità umana: tutto il resto è un fattore derivato. Poiché si parla della distribuzione delle persone sul territorio, anche la presenza di edifici (come fattore ostativo alla dispersione degli inquinanti) è comunque una funzione della densità.

L'espressione degli effetti sull'uomo, può essere esplicita (morti, feriti, patologie, inibizione al movimento o alla riproduzione) o implicita (superamento di concentrazioni limite, percezione di odori, ecc.). Qualunque rappresentazione esplicita, suscettibile di provocare reazioni fortemente emotive nell'opinione pubblica, offre comunque una comprensibilità più immediata dell'entità dei danni. Sia l'espressione implicita che quella esplicita degli effetti degli incidenti, richiedono comunque l'utilizzo di modelli di esposizione che consentono

di correlare i valori della concentrazione del contaminante nel punto di esposizione con l'effettiva assunzione dell'organismo.

La valutazione delle effettive condizioni di esposizione viene valutata in riferimento alla durata ed alla frequenza dell'esposizione ed alle caratteristiche della popolazione esposta (Mehta et al., 2011). Il primo aspetto della fase di valutazione dell'esposizione comporta un grosso onere in fase di caratterizzazione del sito contaminato. Infatti, per la loro implementazione, i modelli comunemente utilizzati necessitano della misura o della stima di un numero elevato di parametri.

Nell'esposizione cronica, cioè costante nel tempo, qual è quella legata alla produzione energetica, le effettive condizioni di esposizione ovverosia l'assunzione cronica giornaliera (OMS, 2013), vengono valutate come

$$\text{Dose} = \text{fattore di esposizione} \cdot \text{concentrazione media}$$

La dose indica in generale la dose assunta (che può assumere varie denominazioni, ad es. CDI, ADI, CADD, LADD). L'Ente statunitense per la Protezione dell'Ambiente raccomanda che, nel caso di esposizione cronica ad agenti tossici, la dose venga calcolata come media dei valori presi durante tutto l'arco di esposizione. Il termine che ne risulta è il CADD (*Chronic Average Daily Dose*) che viene usato per sostanze non cancerogene. Poiché questa dose è stimata sulla base di un periodo di esposizione maggiore di 7 anni, la concentrazione media della sostanza nell'arco di 7 anni viene usata per calcolare il CADD (piuttosto che la concentrazione media nell'intero periodo di esposizione). Se invece la durata di esposizione è inferiore ai 7 anni, per i calcoli si considera la concentrazione media nel periodo di esposizione osservato.

Per quanto riguarda le sostanze cancerogene, la dose (LADD, *Lifetime Averaged Daily Dose*) è calcolata mediando la dose cumulativa nell'arco di 70 anni di vita: in questo caso il tempo preso in considerazione è la durata media di vita dei recettori, mentre la durata di esposizione può essere considerevolmente più breve.

Il costo sanitario evitato è calcolato (per difetto) su patologie di cui, allo stato attuale delle conoscenze, il nesso causa-effetto è ponderabile con un robusto indice di confidenza. Si tratta:

- per l'inquinamento atmosferico (Medparticles, 2015; Baccini et al., 2015; Janssen et al., 2016; Li et al., 2016) adenocarcinoma (AC), linfoma, asma e broncopneumopatia-cronica ostruttiva (BCO);
- per l'inquinamento acustico (OMS, ISS, Environmental Acoustic American Society): annoyance e ipertensione arteriosa.

Le conseguenze in termini di costo sanitario evitato (C_{HE}) per un incremento del PM_{10EQ} rispetto al fondo naturale (Baccini et al., 2015) e la conseguente spesa sanitaria annuale attesa (ISS, Ministero della Salute¹) sono i seguenti:

- AC: $64 \cdot 10^{-5}$; 69.400 €
- linfoma: $27 \cdot 10^{-6}$; 54.800 €
- asma: $92 \cdot 10^{-2}$; 810 €
- BCO: $88 \cdot 10^{-4}$; 4.440 €

Per il rumore ambientale i dati – in termini di morbilità ogni dB(A) di incremento del livello acustico L_{DEN}² – sono:

- annoyance: $11 \cdot 10^{-2}$; 533 €
- ipertensione arteriosa: $33 \cdot 10^{-1}$; 1.905 €

Una città non è che una matrice di corridoi che giornalmente vengono percorsi da residenti e *city-user*. Per ciascun corridoio *i* si trova che la relazione che stima la progressione della spesa sanitaria (Mehta et al., 2011) è:

$$C_{Hi} = 3,85 \text{ [€]} \cdot TGM_i \cdot \frac{1}{10} \ln(d_{ti} \cdot L_i)$$

¹ Tariffari nazionali delle prestazioni del Servizio Sanitario Nazionale (Ministero della Salute).

² Livello acustico cumulativo ponderato giorno-sera-notte in dB(A).

Dove: k è una costante monetaria che, assumendo il livello di fondo del PM10 pari a 10^{-12} $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vale 3,85 euro; TGM_i il traffico giornaliero medio; d_H è la densità territoriale del bacino della linea; L_j è la lunghezza del corridoio. A livello urbano la spesa sanitaria complessiva sarà:

$$C_H = \sum_{i=1}^N C_{Hi}$$

L'exergia urbana è quella frazione della spesa energetica richiesta dal funzionamento di una città al netto dei costi sanitari diretti:

$$W = E - C_H$$

Misurare il livello di exergia di un processo urbano significa controllarne direttamente l'efficienza. Come si vede questa analisi conteggia solo la spesa sanitaria che allo stato attuale della letteratura è stimabile con un robusto livello di confidenza. Il mix iniziale nazionale (GSE, 2014-2015) dell'energia elettrica immessa in rete relativo agli anni di produzione è 42,3% fonte rinnovabile; 19,3% carbone; 28,9% gas naturale; 4,9% nucleare; 4,6% prodotti petroliferi e altre fonti. Per modalità di trasporto si trova:

Tabella I | Confronto tra costo energetico d'acquisto e costo sanitario per modalità di trasporto in aree urbane con densità superiore ai 5.000 ab. per km² (superficie di riferimento 100 km²) per unità di carburante e kWh consumato.

Mezzo di trasporto	Costo energetico	Costo sanitario		
	Wh per posto km	€ cent per kWh	€ per l di carburante	€ cent per kWh da rete
automobile a benzina	204	583	70.5	-
automobile diesel	240	486	49.6	-
autobus diesel	68	79	8.1	-
filobus	23	190	-	190
tram	19	67	-	67

Ovvero, per posto km offerto:

Tabella II | Confronto tra costo energetico d'acquisto e costo sanitario per modalità di trasporto in aree urbane con densità superiore ai 5.000 ab. per km² (superficie di riferimento 100 km²) per posto km.

Mezzo di trasporto	Costo d'acquisto	Costo sanitario	Rapporto costo d'acquisto/ costo sanitario
	€ cent per posto km	€ cent per posto km	
automobile a benzina	2.53	141.01	55.8
automobile diesel	3.32	118.75	35.8
autobus diesel	0.91	5.41	6.0
filobus	0.27	4.27	15.8
tram	0.23	1.27	5.6

Tabella III | Confronto tra costo energetico d'acquisto e costo sanitario per modalità di trasporto per unità di carburante e kWh consumato. Valore mediato sull'intero territorio nazionale.

Mezzo di trasporto	Rapporto costo d'acquisto/costo sanitario	Costo effettivo (al netto delle emissioni di CO2)	
		€ per l di carburante	€ cent per kWh da rete
automobile a benzina	5.59	8.39	-
automobile diesel	4.18	5.90	-
autobus diesel	0.71	0.96	-
filobus	1.88	-	22.6
tram	0.66	-	7.9

Per assorbire gli effetti sanitari la benzina dovrebbe moltiplicare il proprio costo al litro per 56 volte nel caso di una automobile; 35 volte nel caso di una automobile diesel; 6 volte nel caso di un autobus. L'elettricità dovrebbe costare 16 volte in più, per kWh, nel caso di un filobus e 6 volte in più nel caso di un tram (Bertolini, 2007).

Complessivamente l'exergìa urbana è così calcolabile:

$$W = \sum C_R^{energia} = \sum C_A^{energia} - \sum C_H^{energia}$$

Dove C_R è il costo energetico effettivo; C_A il costo d'acquisto e C_H il costo sanitario. W è negativa, perché $C_A < C_H$; è un valore che indica una passività, quindi, che va contenuta.

I valori caratteristici qui calcolati per modalità di trasporto fanno riferimento ad un'area con densità territoriale non inferiore ai 1.000 km². È possibile estendere il calcolo a tutto il territorio nazionale. L'emispazio urbano vede 32,4 milioni di persone concentrate in 34.511 km² secondo una densità media prossima a quella di riferimento assunta nel calcolo precedente. L'emispazio rurale (28,3 milioni) si estende su 266.829 km² con una densità media di 106 ab/km². Il risultato è riportato nella tabella III. Seppure in un calcolo semplificato, è possibile stimare l'impatto del trasporto su strada secondo i dati nazionali di consumo di carburante (in litri, ISTAT 2014):

Tabella IV | Stima dell'impatto sanitario del consumo di combustibili liquidi per autotrazione e incidenza sul PIL nazionale.

Tipo di carburante	Consumo annuale al 2014
Benzina per autotrazione	93,513,541,667
Diesel per autotrazione (autovetture)	48,341,191,111
Diesel per autotrazione (autobus)	3,371,008,000
Totale	145,225,740,778

Il peso energetico e sanitario del trasporto su strada si attesta al 7,8% del PIL nazionale. Se il dato può apparire elevato (Beria et al., 2012) è bene ricordare che la maggior parte degli studi di letteratura utilizza un metodo statico per il calcolo degli effetti patogeni indotti dall'inquinamento della combustione. Morbilità e mortalità sono stimate come incremento percentuale dei casi che si avrebbero comunque a prescindere dalle abitudini di mobilità. Questo perché l'insorgenza di patologie come l'asma bronchiale o le neoplasie, è legata comunque a tutta una serie di fattori comportamentali e ambientali al netto del disturbo della mobilità. Questo metodo ha in sé un carattere di sommarietà che prescinde da qualsiasi fattore locale (morfologia, condizioni ambientali, concause favorevoli o sfavorevoli al processo epidemiologico indotto dal trasporto). Ne consegue

uno scarto tra dato reale e dato stimato: d'altro canto sarebbe impossibile procedere con un calcolo locale degli effetti dell'inquinamento in uno studio di carattere nazionale o addirittura mondiale.

Il metodo dell'incremento del tasso naturale di morbilità (Mehta et al., 2011) ben si presta a valutare gli effetti della produzione elettrica nazionale: questo perché la localizzazione delle centrali, in genere lontano dalle grandi aree urbane e il rilascio degli inquinanti a diverse decine di metri dal suolo in campo aperto favoriscono la dispersione su un vasto areale. Questo non significa che non ci siano effetti ma solo che questi sono diffusi sul territorio in una scala tale da diventare prevalenti sulle singolarità locali. Così nei modelli di calcolo degli effetti dell'inquinamento da impianti di produzione dell'energia elettrica sono i fattori climatici di mesoscala a determinare le modalità diffusionali e i possibili livelli di concentrazione e quindi di criticità.

Per contro l'impatto del traffico è dovuto a decine di milioni di micro-centrali termiche che rilasciano i gas di scarico a venti centimetri dal suolo: in questo caso le caratteristiche locali hanno un rapporto 1:1 con le quantità di inquinanti di volta in volta rilasciati. In sostanza non si può più prescindere dalle condizioni locali, perché non si arrotonda a degli ordini di grandezza inferiore come nel caso delle centrali termiche per le quali le condizioni locali, seppure con delle eccezioni, hanno effetti in rapporto 1:100 rispetto alle quantità di inquinanti rilasciate.

Il metodo di stima del costo sanitario pocanzi discusso trova conforto in Coady et al. (2015): "Fossil fuel companies are benefitting from global subsidies of \$5.3tn (£3.4tn) a year, equivalent to \$10m a minute every day, according to a startling new estimate by the International Monetary Fund. The IMF calls the revelation "shocking" and says the figure is an "extremely robust" estimate of the true cost of fossil fuels. The \$5.3tn subsidy estimated for 2015 is greater than the total health spending of all the world's governments."

Questo fattore trova riscontro anche qui: attualmente l'impatto sanitario della mobilità su strada per le sole patologie tracciabili con un livello di confidenza soddisfacente è superiore alla spesa pubblica sanitaria italiana che nel 2014 (Istat) si è attestata al 7% del PIL. Considerando che il 90% delle percorrenze è generato dalle città con oltre 100.000 abitanti appare in tutta la sua chiarezza l'entità della leva economica risultante da un approccio exergetico della pianificazione urbana in chiave di *transit demand management*.

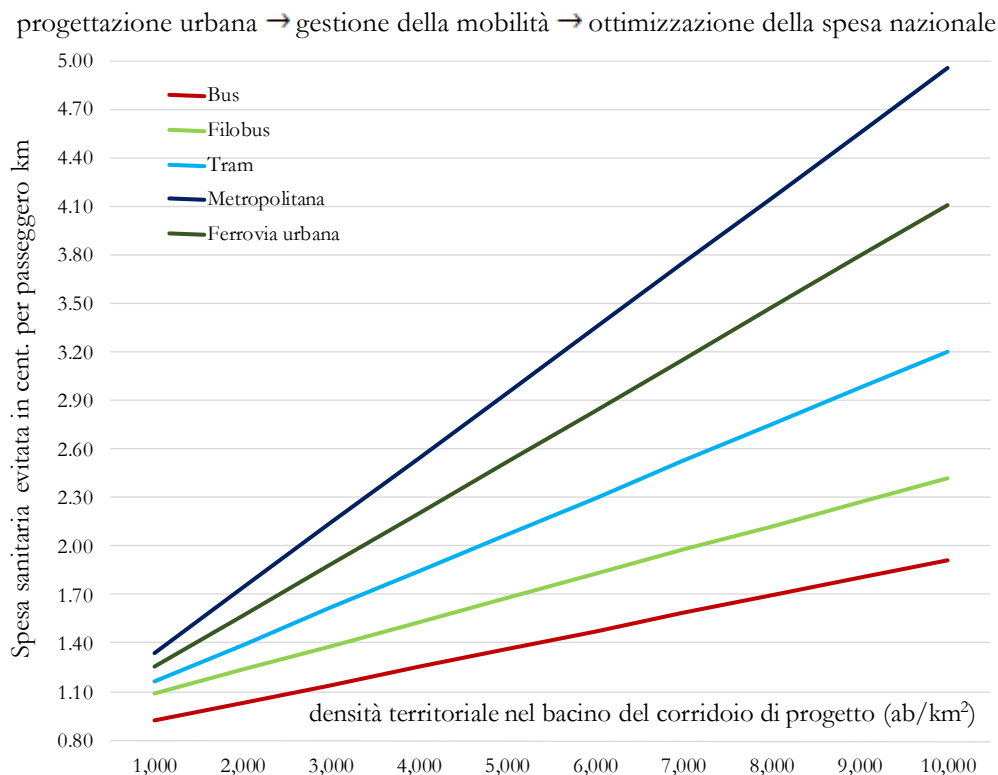


Figura 1 | Spesa sanitaria evitata in centesimi per passeggero km. Fonte: elaborazione dell'autore.

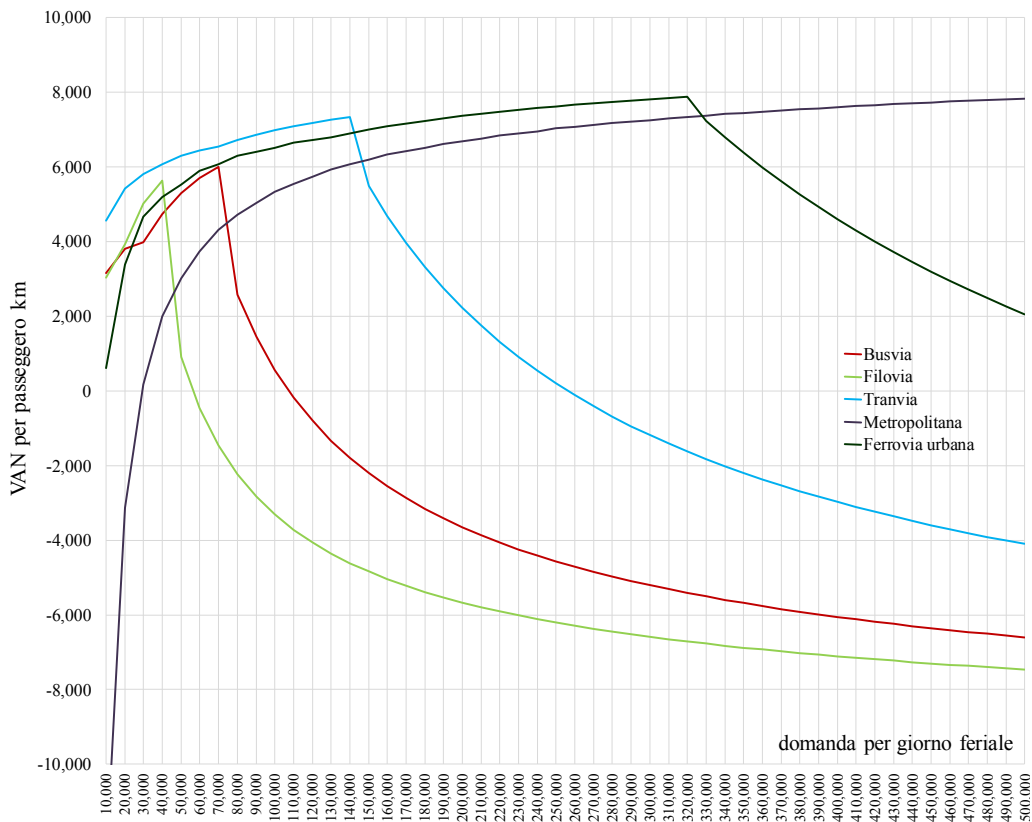


Figura 2 | Valore attualizzato netto (in euro) calcolato su 40 anni di esercizio per le principali tipologie di trasporto di massa.

Il ciclo si chiude con una maggiore disponibilità di risorse per la realizzazione di nuovi progetti di miglioramento urbano. appare chiaro, infine, come l'esplicitazione degli effetti sanitari delle scelte di mobilità possa portare un beneficio in termini di uso sostenibile – nel senso più ampio del termine – delle risorse che non sarà solo legato tutto all'abitare o tutto al luogo di lavoro ma a quel complesso sistema relazionale che è la vera forma delle città: la mobilità delle persone che la abitano.

Riferimenti bibliografici

- Lefebvre H. (1973), *La Rivoluzione Urbana*, Armando, Roma.
- Wieve V., Persky J.J. (2002), *Suburban Sprawl. Private Decisions and Public Policy*, M.E. Sharpe, London.
- Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002), *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea, Firenze.
- Calafati A.G. (2003), *Economia della città dispersa*, Economia Italiana, n. 1, pp. 215-230.
- Bertolini L. (2007), *Evolutionary Urban Transportation Planning: an Exploration*, in *Environment and Planning*, vol. 39, n.8, p. 1998- 2019.
- Newman P., Beatley T., Boyer H. (2009), *Resilient Cities: Responding to Peak Oil & Climate Change*, Island Press, Washington.
- Calafati A.G. (2009), *Economie in cerca di città*, Donzelli Editore.
- Mees R.P. (2010), *Transport for Suburbia*, Earthscan, New York.
- Mehta S., Shin H., Burnett R., North T., Cohen A.J. (2011), *Ambient particulate air pollution and acute lower respiratory infections: a systematic review and implications for estimating the global burden of disease*; pubblicato on-line su Springerlink.com.
- Beria P., Ponti M., Grimaldi R. (2012), *Comparison of Social and Perceived Marginal Costs of Road Transport in Italy*, Economics and Policy of Energy and Environment, pp. 85-112, Franco Angeli.
- Anton C. Zijderfeld (2013), *A Theory of Urbanity: The Economic and Civic Culture of Cities*; Transaction Publishers.

- AA.VV. (2013) *Review of evidence on health aspects of air pollution – REVIHAAP Project*, Organizzazione Mondiale della Sanità.
- Samoli E., Stafoggia M., Rodopoulou S., Ostro B., Declercq C., Alessandrini E., Díaz J., Karanasiou A., Kelesis A.G., Le Tertre A., Pandolfi P., Randi G., Scarinzi G., Zauli-Sajani S., Katsouyanni K., Forastiere F. (2013); *Associations between Fine and Coarse Particles and Mortality in Mediterranean Cities: Results from the MED-PARTICLES Project*; pubblicato su ehponline.org.
- Coady D., Parry I.W.H., Sears L., Shang B. (2015), *How Large Are Global Energy Subsidies?* International Monetary Fund (IMF).
- Baccini M., Grisotto L., Catelan D., Consonni C., Bertazzi P.A., Biggeri A. (2015), *Commuting-Adjusted Short-Term Health Impact Assessment of Airborne Fine Particles with Uncertainty Quantification via Monte Carlo Simulation*, Environ Health Perspect; DOI:10.1289/ehp.1408218.
- Janssen N.A.H., Fischera P., Marraa M., Amelinga C., Cassee C.R. (2016), *Short-term effects of PM2.5, PM10 and PM2.5–10 on daily mortality in the Netherlands*, *Science of The Total Environment*, Volumes 463–464, 1 October 2013, Pages 20–26.
- Li M.H., Fan L.C., Mao B., Yang J.W., Choi A.M., Cao W.J., Xu J.F. (2016), *Short-term Exposure to Ambient Fine Particulate Matter Increases Hospitalizations and Mortality in COPD: A Systematic Review and Meta-analysis*, Chest. 2016 Feb;149(2):447-58. doi: 10.1378/chest.15-0513.

Sitografia

Il modello di calcolo qui discusso è disponibile in formato elettronico al repository: <https://doc.co/yo3L2T>
 Tariffari nazionali delle prestazioni del Servizio Sanitario Nazionale:
http://www.salute.gov.it/portale/temi/p2_6.jsp?id=3662&area=programmazioneSanitariaLea&menu=vuoto

Microclima urbano: ventilazione naturale e ridefinizione dello spazio della città storica

Gaia Turchetti

Università di Roma, Sapienza
PDTA Dipartimento di Pianificazione, Design e Tecnologia dell'Architettura
Email: gaia.turchetti@uniroma1.it

Abstract

In una realtà come quella italiana non si può prescindere dall'analisi del tessuto urbano esistente, un esistente intriso di tradizione e storia. Il presente articolo, parte del lavoro di investigazione da me svolto, è incentrato sulla valutazione della ventilazione negli spazi aperti della città storica, dove per città storica si intende l'insieme dei tessuti tipici della facies medievale ma anche dell'espansione otto-novecentesca che presentano una forte valenza identitaria e che per questo sono sottoposti a vari gradi di tutela. Partendo dall'analisi della porosità dei tessuti, in relazione all'intero organismo urbano, si potranno valutare potenzialità e problematiche a livello microclimatico con specifica attenzione all'andamento dei flussi d'aria, nella consapevolezza di dover ricondurre le singole analisi ad un approccio olistico.

Keywords: urban regeneration, historic center, open spaces, Environment.

Introduzione

“As the structure of a city can be controller by urban planning and design it is possible to modify the urban climate through urban policies and designs of neighbourhoods and whole new cities.” (Givoni, 1997)

Valutare la struttura “climaticamente equilibrata”¹ di una città risulta essere un problema, se non impossibile, estremamente complesso da definire, in cui la massa termica è rappresentata dagli edifici stessi, visti come le pareti della stanza urbana, con differenti percentuali di porosità in relazione alla densità edilizia. La difficoltà è nell'assenza di ‘confine’ tra gli ambienti, l'impossibilità di ragionare per spazi isolati o isolabili.

Aggiungiamo poi un ulteriore grado di difficoltà al problema relazionandoci non con il nuovo ma con l'esistente, in particolar modo un esistente da tutelare tipico delle città italiane.

In questo contesto, nel processo che dall'acquisizione dei dati porta alla definizione architettonica della soluzione (*figura1*), la maggiore attenzione va posta proprio alla analisi del dato raccolto e alla sua corretta e sinergica valutazione, base necessaria per una corretta ‘scelta critica’². Solo lavorando in sinergia con le forze della natura, non contro, se ne potranno sfruttare le potenzialità (Olgyay,1981), analizzando il rapporto tra morfologia urbana e clima secondo vari livelli di lettura in relazione ai dati ricercati.

Questi temi, che non hanno mai smesso di essere attuali³, sono i presupposti di base intorno ai quali si sviluppa il mio lavoro di ricerca, finalizzato alla valutazione del microclima dei tessuti storici della città di Roma, con specifica attenzione allo studio delle masse d'aria e al loro apporto per un miglioramento microclimatico in vista di una ridefinizione possibile dello spazio urbano.

¹ Olgyay, Progettare con il clima (1981). Si tratta di progettare una stanza urbana seguendo quelli che già V. Olgyay aveva indicato come primi passi verso il miglioramento ambientale e che ritroviamo come punti salienti del processo iterativo di adattamento ai cambiamenti climatici, secondo un approccio 'one step at a time' proposto nella European Climate Adaptation Platform CLIMATE-ADAPT.

² L'intervento si deve porre quale 'equivalente metodologico e operativo del giudizio critico', come soppesata valutazione tra le variabili in gioco, che tende alla reintegrazione dell'immagine, intesa, in questo contesto urbano, come conservazione e rafforzamento dell'unità figurativa nel rispetto della materia antica. Per una più esaustiva trattazione del tema si rimanda all'ampia trattazione sui principi basilari del restauro critico a scala urbana.

³ Basti pensare, ad esempio, alle politiche promosse a livello europeo dall' European Environment Agency (EEA) o in ambito italiano a quelle del Coordinamento Agende 21 Locali Italiane, solo per citarne alcune.

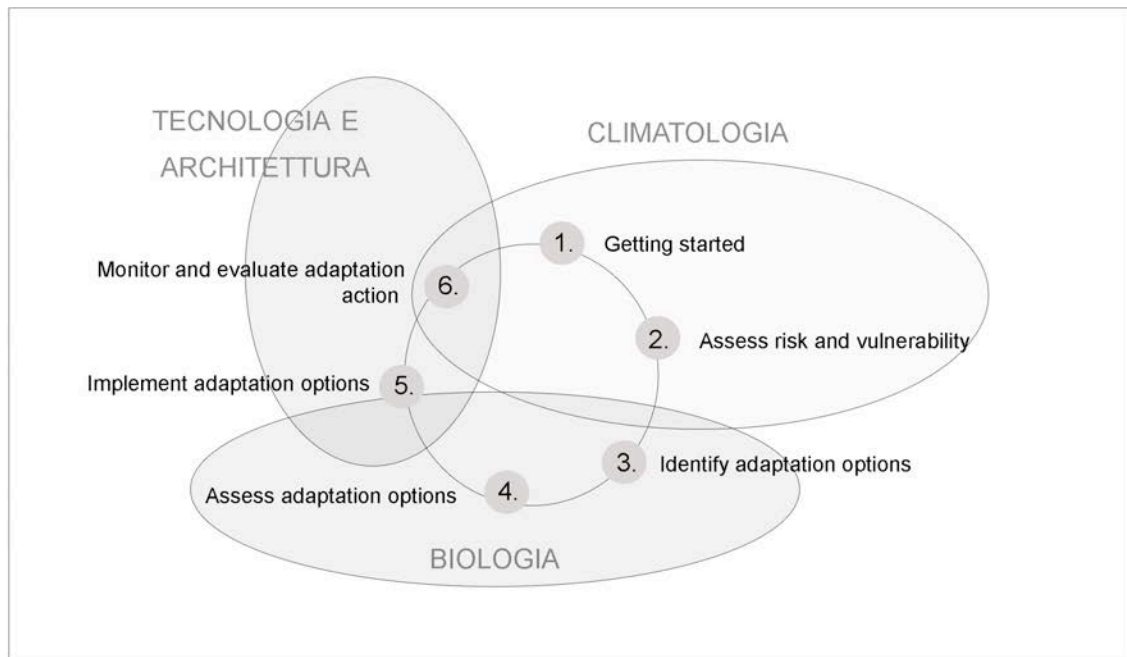


Figura1 | Pianificazione dell'adattamento al cambiamento climatico (fonte EEA) in relazione ai campi interconnessi di equilibrio climatico (Fonte Olgyay 1981)¹ Rielaborazione G. Turchetti.

Microclima urbano: perché parlare di ventilazione

Se analizziamo la città come un 'sistema di relazioni', una realtà, parafrasando le parole di Edgar Morin, non soltanto fisica ma anche geo-psico-bio-umana (Morin, 2007) nella quale l'uomo deve rapportare l'estrinsecazione delle proprie necessità e libertà alle responsabilità ad esse connesse, è lecito domandarsi quali siano gli input e gli output⁴ di sistema che determinano processi e mutamenti, condizioni di comfort e discomfort dello spazio dell'abitare, partendo da una valutazione necessariamente interscalare, nella visione della città come complessa 'stanza urbana'.⁵

Uno studio condotto dall'Università di Roma Tre e l'Enea-Utmea⁶, nell'analizzare l'adattamento degli ecosistemi urbani ai cambiamenti climatici, ha evidenziato i principali fattori di vulnerabilità del tessuto urbano, prendendo a modello la città di Roma. Lo studio ha portato alla definizione di una "carta di vulnerabilità climatica" della città condotta su ampia scala, dove vengono valutati valori di esposizione, sensibilità, impatto, resilienza ed infine vulnerabilità dell'invaso urbano⁷ della capitale diviso per unità di analisi (UdA), rappresentative di macroaree omogenee. Sommando i fattori di esposizione e quelli di sensibilità ai mutamenti climatici di ciascuna macroarea, e sottraendo a queste cifre specifici indici di resilienza, sono stati identificati indici di vulnerabilità, parziali e generali, così da generare una "geografia della vulnerabilità-climatica- dell'insediamento romano". (Filpa, 2014). Dalla lettura degli elaborati emerge la maggiore vulnerabilità dei tessuti storici (soprattutto quelli nord orientali) al cambiamento climatico, dato in linea con quelli registrati in altre realtà europee, in quanto i tessuti centrali, rispetto alle aree periferiche meno densamente edificate, risultano maggiormente colpiti, per densità edilizia e mancanza di aree naturali, dal fenomeno dell'isola di calore. Fenomeno, questo, conosciuto già nell'antichità, venne studiato scientificamente solo a partire dai primi dell'ottocento, quando il chimico Luke Howar, amante della meteorologia, registrò una differente temperatura tra il centro della città di Londra e le zone rurali.⁸

⁴ Abel Wolman sintetizza, nel suo testo *Metabolism of Cities* del 1965, gli input e output tipici degli organismi urbani complessi indicando come input elementi come acqua, energia e beni di sussistenza, e come output le emissioni, i rifiuti e le acque reflue, elementi caratterizzanti i flussi di materia tra ecosistemi correlati.

⁵ "[...] se è vero il detto dei filosofi, che la città è come una grande casa, e la casa a sua volta una piccola città, non si avrà torto sostenendo che le membra di una casa sono esse stesse piccole abitazioni..." L.B. Alberti nel capitolo IX del *De re Aedificatoria*.

⁶ Tra i vari contributi pubblicati, si riportano: Filpa, A. (2014) e Filpa, A., Ombuen, S. (2014) relativi alla carta della vulnerabilità climatica di Roma 1.0.

⁷ Exposure, Sensitivity e Impact Analysis, Adaptive Capacity Analysis, Vulnerability Assessment, Risk Ranking sono passaggi codificati di un'analisi sulla resilienza urbana. (Filpa 2013)

⁸ L. Howard attribui tali differenze prevalentemente all'apporto del calore antropogenico determinato dall'inquinamento in zona urbana, che poi si è dimostrato essere non unico e scatenante fattore. Sarà poi alla metà del xx secolo che il termine 'isola di

Dalle prime ricerche ad oggi molto è cambiato nella definizione del problema, comprendendo come l'apporto del calore antropogenico determinato dall'inquinamento in zona urbana, all'inizio inteso come elemento scatenante, sia invece solo uno dei fattori concorrenti (D'Olimpio, 2008), mentre maggiore influenza si attribuisce a fattori morfologici e climatici del sito. "Two primary weather characteristics affect urban heat island development: wind and cloud cover. In general, urban heat islands form during periods of calm winds and clear skies, because these conditions maximize the amount of solar energy reaching urban surfaces and minimize the amount of heat that can be convected away. Conversely, strong winds and cloud cover suppress urban heat islands." (Epa, 2008)

La ventilazione naturale, infatti, è causa di positivi effetti sull'entità dell'isola di calore che si differenziano in relazione alla velocità del vento ed alle caratteristiche del tessuto edilizio che, come è noto, incide fortemente sulla definizione di intensità e direzione delle masse d'aria. Come dimostrano alcuni studi⁹ "il valore soglia della velocità del vento oltre il quale si ottiene l'effetto di dissipazione dell'isola di calore è dipendente dall'estensione dell'agglomerato urbano e proporzionale al numero degli abitanti". (D'olimpio, 2008)

L'analisi della dinamica dei flussi in ambiente urbano, quindi, riveste particolare importanza per la comprensione delle condizioni di comfort e discomfort dello spazio dell'abitare, partendo dall'analisi dell'*urban structure* (dimensioni, geometrie, rapporti tra elementi costruiti e spazi aperti), e scendendo di scala, all'analisi dell'*urban fabric* (singole costruzioni, scelta dei materiali, elementi di dettaglio,...), senza dimenticare l'importante presenza dell'elemento naturale-vegetazionale (*urban cover*) né tantomeno le problematiche relative al rapporto tra il tessuto urbano e l'uomo (*urban metabolism*). (Oke 2006)

È chiaro che per un quadro esaustivo debbano essere presi in esami svariati fattori concorrenti, non solo in relazione alle masse d'aria, sia a livello climatico sia morfologico legati alla definizione dei tessuti stessi, strettamente connessi tra loro e spesso difficilmente calcolabili (basti pensare, nel caso specifico, alla valutazione del fattore di turbolenza relazionata ad ambiti urbani). Le difficoltà che quindi appaiono evidenti riguardano la capacità di poter valutare una moltitudine di fattori concorrenti e di tradurre questi valori in dati utili sul piano pratico, indirizzabili cioè al miglioramento delle situazioni di crisi riscontrate. Bisogna inoltre tener presente che la conoscenza del fattore ventilativo, come degli altri, varia a seconda della scala di indagine e del livello di approfondimento che si vuole raggiungere. L'utilizzo di tecniche di telerilevamento¹⁰ e di foto interpretazione cartografica, secondo una logica Gis, o di simulazione computazionale permettono oggi di acquisire dati sia su vasta scala sia su scala ridotta, valutando per ciascuno dei metodi dei fattori di correzione e di semplificazione. A queste tecniche si affiancano poi misurazioni di tipo intermedio¹¹ sul campo, ovvero campagne di misurazione.

Se le simulazioni offrono da una parte una lettura 'immediata' di vari fattori climatici, alcuni dei quali difficilmente misurabili strumentalmente, dall'altro lato necessitano di semplificazioni del dato morfologico, strutturali dei software stessi. Una maggiore definizione del dato comporta proporzionalmente un aumento della scala di indagine (e conseguente diminuzione dell'area esaminata) con relativo aumento della capacità di calcolo del sistema e dei tempi di risposta¹². Maggiore fedeltà indubbiamente si può ottenere affidandosi, invece a misurazioni sul campo, che però, se da una parte presentano una maggiore rispondenza al dato reale, dall'altra prevedono tempi e costi di realizzazione estremamente alti (in media una campagna di misurazioni deve permettere di raccogliere dati nell'arco di

calore' comparirà in letteratura in un articolo di Gordon Manley nel Quarterly Journal of the Royal Meteorology Society. Per un approfondimento sul tema si fa riferimento ad una vasta letteratura sul tema, tra cui: T.R. Oke (1976) The distinction between canopy and boundary layer urbanheat islands, Atmosphere, 14:4, 268-277; Epa, U.S. Environmental Protection Agency (2008), Reducing Urban Heat Islands: Compendium of Strategies.

⁹ Si fa riferimento alle analisi sperimentali condotte su alcune città italiane alla metà degli anni novanta [Beltrano, M.C. e Prini, L. (1996), comparazione tra le temperature estreme giornaliere urbane ed extraurbane a Roma e Milano, in Nibus n.3-4] riportate in D'Olimpio, 2008. Ad esempio per la città di Torino, per valori di intensità del vento superiori a 2m/sec si evidenzia una efficace dispersione del fenomeno isola di calore.

¹⁰ Interessanti sono i dati raccolti con il programma Copernicus per monitorare la Terra e i suoi ecosistemi: monitoraggio atmosferico; monitoraggio dell'ambiente marino; monitoraggio del territorio; cambiamento climatico; gestione delle emergenze; sicurezza. Il programma si basa su dati satellitari. Il primo satellite, Sentinel-1A è stato messo in orbita nel 2014.

¹¹ Su modello in scala effettuate in camera del vento o modelli empirici, che forniscono indicazioni su uno specifico fenomeno analizzato pur se non collegato con altri fattori, prevalentemente utilizzati alla scala indoor per la valutazione semplificata relazionata a singole grandezze ricercate: portata d'aria, dimensionamento delle aperture, velocità media dell'aria, etc. utilizzati prevalentemente per il dimensionamento e/o verifica progettuale. De Santoli 2011

¹² Prendendo come casi di studio alcune aree selezionate nel tessuto storici della città di Roma, si possono evidenziare potenzialità e problematiche di alcuni software in relazione alla delimitazione dell'area di indagine ed ai tempi di risposta. Per una maggiore trattazione del tema si fa riferimento al lavoro di ricerca in corso.

3-5 anni). Se si prevede in alternativa di lavorare su modelli in scala dell'area selezionata, altra soluzione è la simulazione del flusso in camera del vento, che nonostante permetta di scegliere la definizione desiderata, a seconda della scala del modello, dall'altra non consente di valutare gli apporti termici derivanti dalle caratteristiche superficiali dell'invaso. (D'olimpio, 2008)

In tutti i casi è necessario applicare semplificazioni e/o limitazioni del campo di indagine, siano esse derivanti da esigenze strumentali sia funzionali, soprattutto relazionandosi a tessuti complessi come quelli storici. Ne consegue una domanda: quanto tali semplificazioni incidono sulla rispondenza del modello al dato reale?

È evidente che intervenendo in tessuti consolidati e molto spesso tutelati ogni azione deve essere frutto di accurate analisi e valutazioni, consapevoli che intervenire anche solo con la 'semplice' manutenzione non è una operazione 'neutra' e qualsiasi 'errore' potrebbe voler dire rischiare di perdere 'dati' importanti.¹³ Quindi una attenta valutazione dei dati di partenza risulta uno dei punti fondamentali, a cui si aggiunge la necessità di individuare una figura in grado di sintetizzare consapevolmente i dati raccolti con le risposte operative. Per questo è importante affrontare il tema microclimatico, nello specifico legato al fattore ventilativo, anche con l'occhio del progettista che interverrà direttamente sulla 'matericità' urbana, un punto di vista che non viene solitamente analizzato.

Partendo, quindi, dalla constatazione delle principali problematiche emerse, qui in parte brevemente elencate, parte del mio lavoro di ricerca si è concentrata sulla rilettura critica della letteratura di settore, interpretando con una visione progettuale alcune tra le definizioni più importanti e valutando quali siano gli input e output la cui conoscenza risulta indispensabile per individuare un 'corretto modello' di circolazione dell'aria quale frutto sinergico tra vari fattori concorrenti: conformazione dell'invaso, temperatura delle superfici dell'invaso, umidità relativa ed ovviamente temperatura dell'aria, intensità e direzione dei flussi, considerati come sistema unico.

Alla luce di queste riflessioni, il lavoro di ricerca in corso, ed in fase di ultimazione, vede la definizione di una metodologia di analisi che cerca di sistematizzare gli elementi positivi e minimizzare le problematiche delle metodologie menzionate, fornendo uno strumento di supporto speditivo, che aiuti nell'analisi del contesto e nella definizione della prima fase progettuale, in vista di un miglioramento microclimatico dello spazio aperto ed indirettamente anche di quello indoor della città storica¹⁴.

L'importanza di una valutazione speditiva per i programmi urbani

Non sembrerà strano parlare, alla luce di quanto esposto, di 'rammendo'¹⁵ del tessuto storico nell'ottica di un suo 'sfruttamento efficiente' là dove per sfruttamento si intende l'individuazione delle sue potenzialità e la traduzione di tali potenzialità in atto progettuale, nell'ottica di una 'conservazione integrata'¹⁶ che abbracci anche le buone e corrette pratiche di miglioramento energetico.

È utile partire, pertanto, dall'analisi, sotto vari punti di vista, del rapporto tra morfologia urbana e ventilazione, come uno dei fattori da integrare nella prassi comune di indagine, per aiutarci nella valutazione, dei punti di forza su cui fondare una ridefinizione di uno 'spazio unitario' dove non c'è distinzione tra edificio e spazio aperto, in quanto l'intervento deve rapportarsi con l'intero e non il 'totale' (Brandi, 1977), dove ogni singola azione può rivelarsi efficace solo se collegata a "processi cumulativi che si autoalimentano" (Vitiello, 2012).

Lo scopo di questa breve trattazione non è, quindi, quello di presentare conclusioni definitive ma interrogativi che spingano al dialogo, unico mezzo efficace per la definizione di tematiche complesse come quella affrontata.

¹³ Chiaro è il riferimento ai principali dettami del restauro in relazione al tema della reintegrazione di una lacuna, in questo caso urbana.

¹⁴ Oggi, come afferma M. Dezzi Bardeschi, non si dovrebbe più parlare di centro storico ma di città storica, quella parte del tessuto urbano consolidata, compatta e unitaria che si era sviluppata dalla fondazione dell'insediamento urbano fino all'avvento dell'industrialismo. (Dezzi Bardeschi 1998) ed oltre, in relazione alla realtà urbana.

¹⁵ "[...] si tratta di piccoli interventi di rammendo che possono innescare la rigenerazione [...] scintille, che però stimolano l'orgoglio di chi ci vive." (Piano, 2014) Un rammendo non esclusivamente di spazi 'contemporanei', dove non esiste più quel rapporto biunivoco tra pieni e vuoti, tra area aperta e fronte costruito, ma anche di ambiti consolidati tipici della nostra città storica, dove dalle stratificazioni temporali dei tessuti emergono discontinuità e frammentazioni che in alcuni casi danno vita a dei veri e proprio 'vuoti urbani'.

¹⁶ Concetto già in nuce negli scritti di J. Ruskin dove nuova costruzione e tutela dell'antico devono asservirsi ai medesimi principi affinché costituiscano insieme "l'ambiente di vita della società umana." (Pref. di R. di Stefano al testo Ruskin, J. (1982). *Le sette lampade dell'architettura*). Concetto poi ufficialmente ripreso nella Dichiarazione di Amsterdam del 1975 dove si legge "una politica di conservazione implica anche l'integrazione del patrimonio architettonico nella vita sociale. [...] Lo sforzo di conservazione deve essere misurato non solo al valore culturale degli edifici, ma anche al loro valore d'uso".

In questo caso gli interlocutori individuati non possono che essere progettista e amministrazione locale, con lo scopo di definire, con una immediata verifica pratica degli assunti teorici, una logica di base che deve dimostrarsi flessibile (adattabile all'eterogeneità del reale), iterabile (ripetibile con facilità su realtà differenti) e implementabile nel tempo. Per queste ragioni indispensabile punto di partenza è stato ricercare una scala di analisi ottimale sia dal punto di vista dell'analisi ambientale sia progettuale, riportando il discorso progettuale non all'intervento puntuale ma diffuso¹⁷, con l'obiettivo di inserire il tema della ventilazione tra le problematiche/potenzialità progettuali trattate nei piani e programmi di manutenzione urbana. Il progettista adottando strumenti condivisi di analisi che valutano tra tanti, anche il fattore ventilativo, potrà attivare, di concerto con le esigenze della comunità, quel processo partecipato di 'trasformazione ponderata' delle 'negatività'¹⁸ rintracciate, adottando una valutazione speditiva, implementabile nel tempo ed a diverse scale, con lo scopo di risolvere il problema relativo alla difficoltà di accordare i tempi dell'analisi con i tempi della trasformazione e tentare di ricucire quel "difettoso raccordo tra ricerca scientifica e tutela pratica delle cose". (Argan, 1986)

References

- Alexander, C. (1977), *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Oxford University Press, NY.
- Augè, M. (2005), *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Eleuthera, Milano.
- Brandi, C. (1977), *Teoria del restauro*. Einaudi, Torino.
- D'olimpio, D. (2008), *La progettazione del microclima urbano*, Edizioni Kappa, Roma.
- Dezzi Bardeschi M. (1998) Considerazioni sul futuro del costruito urbano alla luce delle ultime proposte (e dimenticanze) legislative, in AA.VV., *Riflessioni di fine millennio sul futuro dei centri storici*, Restauro n. 144, p.49.
- Epa, U.S. Environmental Protection Agency (2008), *Reducing Urban Heat Islands: Compendium of Strategies. Urban Heat Island, Basics compendium*. Climate Protection Partnership Division. <https://www.epa.gov/heat-islands/heat-island-compendium>.
- Filpa, A. (2013), *Adattamento e governo in aree urbane*, in *Ecoscienza* n. 5, pp. 74-76.
- Filpa, A. (2014), *La carta della vulnerabilità climatica di Roma 1.0*, in *ISPRA Ambiente X Rapporto*. Focus sulla città e la sfida dei cambiamenti climatici, pp.187-196.
- Filpa, A, Ombuen, S. (2014). *La carta della vulnerabilità climatica di Roma 1.0*, in *Urbanisticatre i Quaderni* n.5.
- Marshall, S. (2005), *Streets & patterns*. SponPress Taylor & Francis Group, London.
- Morin, E. (2007). *L'anno I dell'era ecologica*. Spadolini B.(Trad.), Armando Editore, Roma.
- Oke T.R (2006). *Initial guidance to obtain representative meteorological obseration at urban scale*, World Metereological Organization, Genevre.
- Olgay, V. (1981). *Progettare con il clima: un approccio bioclimatico al regionalismo architettonico*, traduzione italiana (a cura di) G. Mancuso. Muzio Editore, Padova.
- Piano, R. (2014). *Diversamente politico. Il nostro futuro è nella parte fragile delle città. Così è nato il G124*, in *Periferie. Diario di un rammendo delle nostre città*. Report 2013-2014 sul G124.
- Vitiello, M. (2012), *Prospettive ecologiche per il restauro. Riflessioni intorno ad alcune parole chiave*. Franco Angeli, Milano.
- Wolman, A. (1965), *Metabolism of Cities*, in *Scientific American*, Volume 213, pp. 179—190.

¹⁷ Per la definizione della scala selezionata si fa riferimento al lavoro di ricerca in corso.

¹⁸ "negative spaces [...]when it is shapeless, the residue left behind when buildings-which are generally viewed as positive- are placed on the land" (Alexander, 1977)



I nuovi paradigmi della pianificazione e della gestione del paesaggio

After the Greek crisis. Landscape with ruins | Massimo Angrilli

Trasformare a partire dai margini: il caso dell'area dismessa dell'Ex Ospedale al Mare al Lido di Venezia | Elisabetta Antonucci

Coniugare tattiche e strategie negli spazi marginali | Francesca Calace, Alessandro Francesco Cariello, Carlo Angelastro

Planning long lasting territories, why and how landscape matters? | Stefano Casagrande, Umberto Baresi

Dimensione strategica e dimensione tattica nella pianificazione locale per il paesaggio | Luigi La Riccia

Neglected landscapes and brownfields: new urban and territorial spaces for new communities | Ilenia Pierantoni, Massimo Sargolini

Venetian Bassorilievi. La messa a sistema di una tattica territoriale | Carlo Pisano

After the Greek Crisis. Landscape with ruins

Massimo Angrilli

Università G. d'Annunzio
DdA - Dipartimento di Architettura
Email: massimo.angrilli@yahoo.it
Tel: 335.666.0818

Abstract

The paper is an essay on the Greek Landscape conditions, viewed through the eyes of the photographers, after the crisis and after the explosion of mass tourism. The focus is on the impact of urbanization processes, legal and illegal, with a special attention to the coastal landscapes. The conclusions are aimed at defining policies of conservation, for those landscapes still untouched, and recovery projects for those landscapes already damaged.

Parole chiave: conservation & preservation, sprawl, landscape

Lost Paradise

Typing the words “Greek Landscape” into Google brings up a flood of postcard-like landscapes of archeological sites, sunny beaches and crystal clear water, old villages of white houses and well cultivated countryside.

Not until one has viewed about 300 images of this type do we find a photograph showing concrete frame structures of villas started but never finished, frozen in that moment when the economic crisis struck hard. The photographs are part of a project by the photographer Patrick Van Dam entitled “Lost in Transaction: Greek Properties” (2013).



Figura 1 | ‘Lost in Transaction: Greek Properties’.
Source: Project and photos by Patrick Van Dam ©

An article¹ by Jack Crone on the Daily Mail Online present a comparison between the modern ruins of the Olympic Games and the ancient ones of the classic age. A collection of photographs by Ioanna Sakellaraki², named ‘Urbex- 2004 Olympic Games’ portray the abandoned rafting and canoe-kayak facilities after ten years of abandonment. As she said in the article: «the venues were left unused until they gradually ended up in complete decay. Few of the other venues had better luck, but in a general context, there was no proper planning with concrete solutions concerning the venues after the Games, so they easily ended up neglected and unused».



Figura 2 | ‘Urbex- 2004 Olympic Games’
Source: Project and photos by Ioanna Sakellaraki ©

These new landscapes, dotted with modern ruins, are juxtaposed on landscapes of more ancient ruins, these latter witnesses to a more glorious historical period. The landscapes shown in these pictures evoke a stark reality, with hints of post romanticism (Ballard, 2003) and have obscured the iconic vision we have of classical Greece.

But the degradation of Greece’s landscape started well before 2009. It started when the wave of mass tourism first broke along the Hellenic coasts, just as it did in many other Mediterranean countries, during the second half of the 20th century. The near total absence of institutional policies to protect the landscape, combined with the bursting dynamism of local building construction was among the main causes of the deterioration of the landscape which mostly occurred in areas that attract tourists, particularly along the coasts of Attica and those of the southern Peloponnese.

Once again it is a photographic project; ‘Paradise Inn’ by Marinos E. Tsagkarakis that best illustrates the phenomenon of mass tourism in Greece and the effects that it has had on the landscape: «These effects are reflected on the constructed landscape mostly through the unregulated and shoddy architecture, the kitsch and folklore decoration, the construction and adoption of artificial elements and entertainment

¹ “Greece’s ‘historic’ Olympic monument (...) which is just 11 years old: How once-impressive venues for the 2004 Games now resemble ancient Athens” (available at: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2913595/How-impressive-venues-2004-Games-resemble-ancient-Athens.html>)

² Ioanna Sakellaraki is a photographer (www.ioannasakellaraki.com) from Athens who live and work as the Network and Communication Officer of Smoke Free Partnership in Brussels. In the past, she has worked for NGO and non-for-profit European Networks in the field of ICT, human rights, youth, conflict and culture with a special focus on campaigns and strategic communications in Belgium and Georgia.

structures, the falsification of identity and cultural heritage, the violation of the natural environment and finally the desolation that occurs after peak season» (Tsagkarakis, www.creativeboom.com).



Figura 2 | 'Paradise Inn'

Source: Project and photos by Marinos Tsagkarakis ©

Mass tourism and landscape erosion

Classical Greece has long fascinated Europeans and during the 1800s England's rich aristocrats and members of the bourgeois class considered it an essential part of their Grand Tour around continental Europe. When however the demand for seaside tourism started to assume the characteristics of mass tourism, no longer tourism of the elite, the coasts of Greece with their beauty recognised internationally as one of their main identifying characteristics, were subjected to an anthropization process whose low quality results brought about a banalization of the landscape as well as other impacts on the natural and urban environment, such as the consumption of natural resources, first among these: land.

The main agents of this modification are identified in the road network, in the dust of illegal residential construction, in the construction of the structures to host tourists (hotels, holiday apartments, tourist villages, etc.) and in a multitude of new uses that replaced earlier ones, from water parks to camping areas. The above mentioned phenomena have manifested themselves in different ways. Some regions have been more affected by the process of anthropization than others, which have remained, at least from the landscape point of view, integral. Contemporary with this is a transfer of population from internal to coastal areas started in the 1950s and '60s. Today about a third of Greece's population lives within 2 kilometers of the sea. The epicenter of this phenomenon is the district of Piraeus with its port, which is the largest in Greece as well as the third in the world for passenger traffic (more than 20 million/year) and one of the most important for containers. Every day numerous cruise ships and ferry boats transport thousands of tourists, headed toward the archipelago of islands in the Mediterranean and Aegean Seas.

From a study carried out by the Department of Planning and Regional Development of the University of Thessaly³, it has been found that the spread of settled areas in Greece is the result of several phenomena, among which, one of the most important is the incapacity of the government's policies to effectively plan transformations of urban or territorial areas thus relegating the central government into the passive role of legalizing what has already been built. The study also showed the increasingly important role in the overall picture of illegal construction, which is present above all along the coasts, where clusters of tourist structures are located outside the urban perimeters and attract clumps of spontaneous architecture around them in large part composed of vacation houses. The map of spontaneous construction elaborated by the study shows how the largest concentrations are along the eastern coast facing the Aegean Sea, closely interdependent on the tourist phenomenon. One can also note the seriousness of the situation along the southern Peloponnesian coast.



Figura 3 | A strip of touristic building along the coast of Corinth.
Source: Photo by Massimo Angrilli ©

The scientific literature has assigned blame for illegal building to several contributing factors though the first is the high cost, as well as the scarcity of land zoned for building (Hoffman, 1990). There are solid reasons explaining why illegal building is so common: house construction offers families tangible stability when set beside a long history of political and economic instability; a house is an optimal investment in this fiscal regime which is very favourable to property and where there is a high inflation rate and little trust toward Greece's oscillating construction market; and finally building an illegal dwelling can be started without opening a mortgage and only paying such money as the family has available and perhaps only building one floor at a time leaving the reinforcing steel bars extending above and from the completed sections ready for future extensions, a technique well-known in some regions in southern Italy as well.

The absence of adequate policies for low-income families is another reason that explains the illegal building phenomenon, which is however not limited to the less well-to-do social classes. Every social class seems to profit from this illegal practice, even the luxurious villas of the richest class are built illegally and then condoned ex-post with the payment of a fine to the State. The absence of a state property registry (the public cadastral records cover 10% of the nation) contributes to making the situation difficult to manage. Another factor that contributes to aggravating the weakness of the government's territorial policies is the lack of maps to adequately define areas set aside as forests that could have avoided the risk of their being used for building (forests are protected by a State law). But even where the instruments do exist, as in the Urban Development Control Zone (UDCZ), introduced with Law No. 1337/1983, that aimed at limiting the spread of built-up areas around urban areas and forbade any type of construction on small plots of land, the problems are not less serious. This is the

³ Serafeim Polyzos, Dionisios Minetos, Spyros Niavis, "Driving factors and Empirical Analysis of Urban Sprawl in Greece", *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, volume 8, issue 1, February 2013.

case around Athens, which is classified as a UDCZ in which it is forbidden to build on lots smaller than 2 hectares. Looking at any satellite map of the metropolitan area of Athens it is easy to see that this law has been violated frequently. Since the 50s 95% of new construction, corresponding to more than 2 million inhabitants, has taken place in suburban and extra urban areas while since the '70s almost all growth has taken place around the perimeter of Greece's capital (Cox, 2013). In recent decades growth has decreased, slowed by the reduction in the birth rate and more recently by the economic crisis that has had a negative effect on the formation of new families. According to the 12th edition of the annual Demographia World Urban Areas the suburban areas of Athens are among the least dense in the world, instead the population density inside the urban perimeter is very high, equal to that of London. This confirms the extent to which the suburban sprawl phenomenon in Greece has become a real problem which is having negative consequences on, among other things, one of its most important resources: its landscape.



Figura 4 | Metropolitan sprawl in Athens from the top of the Acropole.
Source: Photo by Massimo Angrilli ©

Landscape redemption

It is necessary and urgent to put in place measures designed to block the damage to the territory and landscape that can be caused by speculation and by the economic crisis. These are a collective and irreproducible heritage, and the damage they suffer has historically intensified during economic crises. It is necessary to invert the processes of deterritorialization and desocialization (Choay, 2008) that inevitably lead to the transformation of the territory into an economic good (Bonora, 2009). Since the 1980s market forces have demonstrated their perverse effects on the economy as have the territorial government's negotiation of the rules and the negative impact on the landscape has been significant. Greece, like many other countries in the Euro-Mediterranean area, must return toward a concept of development that seeks a better equilibrium between resources and capital, placing as a priority the management of the territory and its landscapes. As Vittoria Azzarita has written in the *Giornale delle Fondazioni*⁴, when there is a negative economic situation not only will capital disappear from Greece, but also the entire cultural infrastructure, composed of landscapes, memories, traditions, values and architecture. If it is true that a country without its identity is a country without future prospects, well then Greece must immediately start a profound policy of cultural redemption, starting with that which most characterises it: its landscapes.

For a country like Greece the safeguarding of the landscape, as well as its recovery, are strategic policies, so they must be activated as soon as possible, averting the perverse spiral caused by speculation, attracted by the low cost of land zoned for building (or not). To do this the central and local governments must

⁴ "Può esserci un futuro senza cultura? La Grecia alla prova della crisi?" (Can we have a future without culture? A crisis-proof Greece), available at: <http://www.ilgiornaledellefondazioni.com/content/pu%C3%B2-esserci-futuro-senza-cultura-la-grecia-alla-prova-della-crisi>.

impose site specific urban planning programs, aimed at saving/restoring Greece's most representative landscapes, on which government action can then concentrate. At first the action should be geared to an effective safeguarding of the landscapes that are still intact, using measures to prevent illegal building, as for example measures to check on the construction of roads, traditionally the first step toward illegal construction (Beriatos, 2008); being well aware however that restrictions in Greece are not really effective unless accompanied by a campaign assigning accountability to local administrations, these latter too often guilty of not exercising control over their territory.

One must however also take action to recover degraded landscapes and when gathering the necessary funds, authorities should involve those subjects who have capitalized from the quality of the coastal landscape by building economic activities whether these were constructed legally or illegally (hotel owners and operators of other tourist services) or simply constructing vacation homes.

Plans and projects whose objective is to recover landscapes could be activated at first in a few pilot contexts, mobilising also other resources, for example those of Greek ship owners who, because an article in the 1967 Constitution states that taxes will not be levied on any profits generated by them outside the country, have gathered enormous fortunes⁵. Using a certain number of pilot plans and projects to recover landscapes one must seek to identify the difficult middle point between public and private interests, reactivating the sense of cooperation and collective action, calling on private citizens to share responsibility with the government for the landscape contexts within which they live.

Empowering and making accountable subjects who daily operate on the territory (and its landscape) is part of a process that one can and must attempt, when faced with the known ineffectiveness of the authoritative system which has been used so far, and some of the landscapes portrayed in the post-crisis photographic campaigns serve as painful testimony to the ongoing degradation.

All these auspices require that the State view landscape as a national phenomenon and consider it an unreproducible and strategic collective heritage which is of fundamental importance for the future of the country. Then this vision must lead to the adoption of measures, which must be at least regional in scale but also with an eye to local contexts, and these measures capable translating the vision into a strategic system for the future of the country.

It is obvious that this program will require a significant cultural updating, one instilling the idea that landscape is a part of the country's heritage on which to found a new and different cycle of development centered on valorizing the material and immaterial resources of which Greece is so rich.

In this moment of crisis Greece has an opportunity to radically rethink its development, to choose policies linked to place-based contexts and redefine the norms used to defend its territory, which have evidently been inadequate in containing the plundering of the territory, to make them clearer and more incisive. This rethinking must be based on a strong conviction that the quality of the landscape can be "a resource to activate for a different model of development" (Lanzani, 2003), following a route which is profoundly different from the current one, which is dominated by the idea of making the landscape create wealth by commodifying beauty.

The first concrete measure would be to adopt a special plan to protect the coasts defined on a regional scale, but articulated and with precise indications of the main issues and priorities. The Greek planning system included in the special spatial plans aims to design plans for areas of national importance, including the coastal areas. The protecting institution within these plans needs strengthening and it should be conceived of as a form of protection understood as a strategy of sustainable management, rather than a simple safeguard. It should establish objectives regarding the quality of the landscape for the differing coastal realities and, at the same time, introduce special projects to recover compromised landscapes, at least for those tracts of coast that, because of the phenomena that occur and/or for the landscape characteristics that they present, are recognised as those landscapes which represent the national identity.

So what we are calling for is a strategic plan for the management and the recovery of Greece's coastal landscapes, as a first step in the direction of a new cultural model to develop tourism, one based on the sustainable development of the country's landscape heritage and on the activation of virtuous economies, against the homogenization and the banalization caused by the uncontrolled urbanization processes practiced to date.

⁵ Between 2000 and 2010 ship owners sent more than 140 billion euros out of the country, a sum equal to 43% of Greece's public debt and not one euro of this passed through the hands of the melancholic Greek tax authorities.

Bibliographic references

- Ballard J.G., (2003), *Millenium People*, Feltrinelli, Milano.
- Beriatos E., (2008), “Uncontrolled Urbanization, Tourism Development and Landscape Transformation” in *Greece, Uncontrolled Urbanization*, 44th ISOCARP Congress.
- Bonora P., (2009), “È il mercato bellezza! Deregolazione, sprawl, abuso di suolo, immobilismo di ventura: una crisi annunciata di postmoderna immoralità”, in AA .VV., *Le frontiere della geografia*, Torino, Utet, pp. 69-85.
- Choay F., (2008), *Del destino della città*, Alinea Editrice, Firenze.
- Cox W., (2013), “The Evolving Urban Form: Athens”, in *New Geography*.
- Hoffman, T. (1990), “Unauthorized Housing in Greece: A Response to High Costs and Land Scarcity”, in *International Social Science Review*, Vol. 65, N. 4, pp. 166-168.
- Polyzos, S., Minetos, D., Niavis, S., (2013), “Driving Factors and Empirical Analysis of Urban Sprawl in Greece”, in *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, volume 8, issue no. 1.

Copyright

All photos are copyright protected. Figure 1: property of Ioanna Sakellarakis; Figure 2: property of Marinos Tsagkarakis; Figure 3-4: property of Massimo Angrilli.

Trasformare a partire dai margini: il caso dell'area dismessa dell'Ex Ospedale al Mare al Lido di Venezia

Elisabetta Antonucci

FISPPA - Padova, Scuola di Dottorato interazioni, comunicazione, costruzioni culturali

Email: elisabetta.antonucci@libero.it

Tel: 342.7423554

Abstract

Il contributo si colloca nel quadro attuale di profonda trasformazione della città. Nasce da un percorso di ricerca che guarda al diffondersi di sperimentazioni urbane, esperienze di riappropriazione-reinterpretazione dello spazio urbano tentando di coglierne le potenzialità innovative in relazione alla necessità di nuovi strumenti e modalità operative capaci di leggere e di governare la dimensione complessa e mutevole che lo caratterizza.

L'osservazione avviata nell'estate 2012 e a oggi in atto si è concentrata su un processo di rigenerazione collettiva di un'area del Lido di Venezia ed ha comportato un coinvolgimento profondo nelle relazioni, nella definizione e gestione di alcune direzioni progettuali come modalità per seguirne dall'interno l'evoluzione.

Parole chiave: urban regeneration, urban practices, populations participation

Introduzione

Il Lido di Venezia, caratterizzato negli ultimi trent'anni da una gestione politica orientata alla messa a valore del territorio, così come Venezia stessa, costituisce un esempio di come un territorio possa essere allontanato da procedure democratiche di pianificazione a favore di logiche speculative con effetti di profonda destabilizzazione. Quello attuale è un Lido segnato da geografie dell'abbandono e della speculazione. Da un estremo all'altro dell'isola si susseguono aree non utilizzate, edifici dismessi in diversi casi di pregio architettonico e in buono stato (colonie estive, ex caserme, edifici sanitari) o sottoutilizzati come nel caso degli spazi della Biennale cinema attivi nelle giornate della manifestazione ma vuoti per la rimanente parte dell'anno. Da cinque anni su questo territorio è stato avviato da un comitato di cittadini, il Comitato Teatro Marinoni Bene Comune oggi Associazione Officina Marinoni, un processo di recupero e di tutela di alcune aree del compendio ospedaliero dismesso dell'Ex Ospedale al Mare. La struttura fino ai primi anni del duemila centro sanitario di eccellenza a livello nazionale, profondamente integrato nella vita dell'isola, rilevante fonte di opportunità occupazionali (già negli anni 70 vi erano impiegate circa 1500 persone) è stata coinvolta tra 2006 e 2012, insieme ad altre aree dell'isola, in un'operazione di speculazione legata alla realizzazione del nuovo Palazzo del Cinema (mai avvenuta) ed è oggi eredità culturale a rischio di essere cancellata. Il tentativo di rigenerazione è stato osservato lungo il suo percorso evolutivo cercando di coglierne gli esiti trasformativi sul territorio in rapporto ad una crescente necessità di nuove competenze, nuove strategie e strumenti di intervento capaci di rapportarsi ad un contesto urbano complesso e di rispondere alle questioni molteplici che esso pone. In questa prospettiva l'attenzione si è focalizzata sui processi di cambiamento a oggi innescati in termini di riconfigurazione di alcune aree del complesso dismesso, di elaborazione di pratiche, strategie, modalità operative riproducibili sul territorio, di avvio di processi di apprendimento collettivo-costruzione delle competenze e delle conoscenze necessarie ad agire su di esso, di recupero della sua natura complessa di habitat in cui si combinano dimensioni simboliche, sociali, politiche, affettive, corporee che danno forma a significati, identità, strutture del vivere. L'osservazione si è concentrata sulla progettazione collettiva, sullo spazio dismesso e sull'agire per reti di relazione come risorse di trasformazione alla base della rimodulazione dei presupposti dell'operare sul territorio. Ha comportato un coinvolgimento nella costruzione di relazioni, nelle pratiche e nell'ideazione e gestione di alcuni progetti di didattica sul campo che hanno guardato all'area, alla sua cura e ristrutturazione come spazio di apprendimento possibile. Tale modalità ha costituito una chiave di accesso e di relazione profonda con il contesto osservato. Ha permesso di posizionarsi all'interno dei processi via via innescati, agevolandone l'esplorazione-analisi nella dimensione dinamica del loro evolversi attraverso scale territoriali diverse e dell'articolarsi delle relazioni sul territorio.



Figura 1 | L'area dismessa dell'Ex Ospedale al Mare.
Fonte: fotografia di Elisabetta Antonucci.



Figura 2 | L'area dismessa dell'Ex Ospedale al Mare.
Fonte: fotografia di Elisabetta Antonucci.

La progettazione collettiva come spazio di sperimentazione e potenziale di trasformazione

Il processo di rigenerazione collettiva riguarda la vasta area di trentatré edifici nel settore nord del Lido un tempo reparti del complesso ospedaliero e oggi dismessi. In una visione più ampia si rivolge alla geografia di vuoti urbani e spazi sottoutilizzati presenti sull'isola come potenzialità di trasformazione, come risorsa di cambiamento verso un approccio alla costruzione-gestione della città che si nutra di una pluralità di prospettive anziché essere frutto del contenuto specifico di un attore (Cottino, 2009). L'orientamento di pensiero che muove il tentativo di rigenerazione riconosce nella dimensione progettuale una potenziale risorsa d'innescio di processi di trasformazione territoriale data la profonda implicazione nell'insieme di teorie, di norme, di principi che concorrono a plasmarlo-determinarlo nei suoi molteplici livelli strutturali. Intende la progettazione collettiva come modalità operativa che si costruisce e costruisce i propri strumenti a partire da e con il territorio anziché "su di esso" secondo un disegno predefinito. Agendo non per sovrapposizione, ma incorporandosi, adattandosi, rimodulandosi in rapporto alle sue specificità, nel quotidiano confronto con la sua natura di complessa stratificazione. La progettazione collettiva è concepita e vissuta come spazio di analisi, rielaborazione creativa, sperimentazione, come processo di apprendimento collettivo che trova fondamento nelle dimensioni della collaborazione, della condivisione, della costruzione corale di repertori di esperienze e di conoscenze piuttosto che in un assorbimento individuale di contenuti dati. Secondo questa linea di pensiero il progetto esce da un

ambito tecnico-specialistico e diventa «scrittura creativa...distesa nello spazio materiale e immateriale della città che richiede e affina la capacità di essere recettivi...rapidi nell'immaginare...nel trasformare un sintomo...in un punto di partenza» (Paba, Pecoriello, Perrone, Rispoli, 2007: 32). Gli aspetti descritti prendono forma e si rendono evidenti nel corso dell'evolversi del tentativo di rigenerazione inizialmente intorno all'area nella sua totalità e a seguito dell'operazione di cessione a Cassa Depositi e Prestiti nel 2014, intorno ad alcuni spazi individuanti in rapporto al tentativo di preservare la fruibilità pubblica di alcune porzioni di territorio e di dimostrare che ciò sia possibile a partire dalle risorse presenti su di esso. Si tratta nello specifico della spiaggia antistante al compendio dell'ex Ospedale, una delle ultime a fruibilità pubblica sull'isola, del parco della Favorita, fino al 2005 nodo sociale rilevante dell'isola e attualmente in stato di abbandono, dell'ex Ricreatorio Marinoni, uno dei 33 padiglioni che compongono il compendio e della chiesa di Santa Maria Nascente anch'essa parte del compendio. Intorno a questi spazi di rilevante pregio naturalistico, storico-architettonico e di forte valenza sociale per l'isola nel corso del novecento e attraverso una presenza costante, capillare sul territorio si definiscono progetti mirati alla loro cura, tutela, ripristino e ad alimentare forme di gestione temporanea coinvolgendo il territorio. Si elaborano pratiche e modalità di intervento in relazione alle loro specificità. Ne sono esempio il progetto cantiere-scuola che reinterpreta il processo di recupero strutturale dell'ex Ricreatorio Marinoni ad opportunità di formazione in ambito architettonico-edile rivolta ad una varietà di istituti scolastici; il progetto di tutela, preservazione e valorizzazione del tratto di litorale antistante il complesso e del suo habitat attraverso la proposta di sua inclusione tra i siti di interesse comunitario litoraneo (SIC) e la promozione di pratiche di cura e sensibilizzazione; il tentativo di recupero delle funzioni aggregative-sportive del parco della Favorita; i progetti di valorizzazione della memoria dell' Ex Ospedale al Mare in forma di esposizione errante, di percorsi didattici, di progressiva costruzione di un archivio della memoria. Si tratta di elaborazioni progettuali che si definiscono nell'incontro tra area dismessa come stratificazione di vissuti, di temporalità e d'immaginari ed enti, associazioni, abitanti via via coinvolti, che aprono a processi di mutuo apprendimento secondo modalità assimilabili a quelle che Deleuze definisce divenire continuo per contatto, per nomadismo-scambio, 'muovendosi tra le cose' e che Paba assimila a quanto avviene in un laboratorio di arti e mestieri. Le progettualità diventano spazi per la pratica di un sapere collettivo in cui la dinamicità costante, la circolarità tra repertori di conoscenza, l'attitudine alla sperimentazione costituiscono aspetti fondamentali nell'ottica di alimentare intelligenze attive, critiche nei confronti della complessità dei fenomeni urbani, capaci di cogliere in essi fattori che possono agevolare un processo di trasformazione verso l'emancipazione dall'attitudine all'affidamento a competenze esterne, difficilmente accessibili. I soggetti coinvolti entrano nelle progettualità come portatori di saperi, di pluralità di sguardi, di competenze che insieme compongono un patrimonio di risorse essenziale nel tracciare direzioni di intervento e nell'individuare strumenti possibili per attivarle. Sono portatori e attivatori di relazioni che contribuiscono a dare forma all'articolato sistema di connessioni che mette in relazione risorse locali e internazionali, agevola la diffusione di nuove azioni sul territorio e su cui la costruzione e la gestione del tentativo di rigenerazione si fonda. Rispetto ai processi descritti il comitato si pone come nucleo progettuale portatore di una modalità operativa orientata alla sperimentazione, alla dimensione di laboratorio urbano, come tessuto connettivo capace di cogliere gli impulsi di cambiamento presenti sul territorio, di creare le condizioni per agevolarne l'evoluzione e di metterli in relazione alimentando una dimensione di condivisione-scambio, rielaborazione dei repertori esperienziali conoscitivi condivisi dai soggetti via via coinvolti. Si fa portatore di una filosofia di azione orientata alla dimensione dell'intervento costante, minimale profondamente immerso nel territorio che vede la collaborazione con le Istituzioni pubbliche come risorsa essenziale nel restituire al proprio agire sul territorio un carattere meno localizzato e residuale e nell'avviare un processo che permetta di tradurre pratiche e azioni informali in possibili politiche di lungo periodo. In linea con questa visione le progettualità attivate diventano potenziale terreno di costruzione di nuove forme di collaborazione con le Istituzioni locali. I progetti attivati intorno al Parco della Favorita nel 2014 e alla spiaggia antistante il compendio hanno visto infatti il coinvolgimento di municipalità, Osservatorio della laguna, Assessorato all'Ambiente del Comune di Venezia ed una costante attenzione alla ricerca di dialogo e confronto. Tuttavia la natura di tale confronto è rimasta circoscritta a momenti di presentazione-condivisione di progettualità o di fasi del processo di rigenerazione e al riconoscimento della sua validità in termini di capacità di avviare modalità di intervento condivise e di elaborare possibili visioni future dell'area dismessa. È rimasto di conseguenza invariato lo stato di non decisione sul futuro dell'area in cui il processo ha preso forma ed è andato evolvendosi con le complessità che ne derivano: aggravarsi della condizione strutturale dell'area dismessa, progressiva limitazione delle possibilità di attraversarla, di dare seguito alle progettualità avviate come si rende evidente nella non attuabilità del progetto di recupero strutturale dell'ex Ricreatorio Marinoni dal 2013 sospeso nell'attesa di una convenzione d'uso che ne consenta la concretizzazione.

Configurazioni, significati e valenze dello spazio-tassello di trasformazione per frammenti puntiformi

L'orientamento complessivo che muove il tentativo di rigenerazione guarda alla geografia di vuoti urbani come contesto da cui poter cominciare a riscrivere diversamente il territorio e a riscriversi come abitanti, come potenzialità da cui tentare di attivare una pratica diretta di cambiamento (Paba, 2003). In questa prospettiva il tassello Ex Ospedale al Mare diventa superficie di ricerca, sperimentazione, laboratorio dai confini permeabili in cui si definisce un ragionamento collettivo, una dimensione di analisi e un processo di lenta riscrittura corale delle strutture fisiche, delle forme d'uso e dei significati dell'area a partire da e sui depositi del suo passato come materia e radice di costruzione del presente. Costituisce il terreno su cui si depositano visioni, ragionamenti, pratiche, intorno a cui nascono relazioni-collaborazioni e si riattivano risorse. Durante la prima fase del tentativo di rigenerazione (2011-2012) l'immaginare inteso come fattore fondante nel processo attraverso cui è possibile creare la realtà (Castoriadis, 1998) costituisce il primo impulso trasformativo, l'iniziale chiave d'ingresso di strategie alternative d'uso dello spazio, di prospettive alternative nei modi di pensarlo e di rapportarsi ad esso che nel tempo ne scoprono potenzialità e possibili future destinazioni d'uso. Ne sono esempio la reinterpretazione di alcune aree del compendio (in particolare dell'edificio dell'ex ricreatorio) a spazi di aggregazione, di confronto progettuale collettivo, di produzione culturale e artistica, di recupero di conoscenza territoriale attraverso pratiche di esplorazione, di cura e autocostruzione, di didattica sul campo. L'eterogeneità dei percorsi, delle storie, dei significati che via via attraversano l'area avviano una lenta stratificazione che avanza per successive sedimentazioni e riscopre progressivamente la profondità storica del luogo come dimensione che restituisce una consistenza e un peso diverso ad un presente che progressivamente si fa spazio. Tale processo contribuisce a mutare il senso complessivo dell'area da vuoto, decadimento, inerzia a soglia tra passato e presente, luogo di transizione, *entrotterra*¹ inteso come territorio che racchiude in sé le pratiche e i processi che alimentano in modo sotterraneo anche non consapevole una trasformazione non ancora in atto ma in preparazione. La trasformazione è orientata verso una dimensione di divenire riscontrabile rispetto allo spazio nell'apertura a continue risignificazioni, connotazioni, nell'essere dinamico, in cambiamento, composizione di temporalità diverse tra passato e presente e in relazione a pratiche d'uso, significati e visioni che progressivamente vi si depositano. Si rende visibile nell'operare su di esso in una dimensione di costante rimodulazione, riadattamento in rapporto alla natura mutevole e complessa dello scenario in cui il tentativo di rigenerazione si evolve. In questo modo un vuoto urbano con una forte identità storica diventa luogo eterogeneo, aperto all'inatteso, all'imprevisto, alla reinterpretazione costante, «costruito transitorio di un processo di sviluppo» (Cottino, 2009: 65) in cui emergono e trovano terreno di vita e di evoluzione quelle che vengono definite culture urbane; insieme di saperi, pratiche, visioni, immaginari, memorie, di cui gli abitanti sono portatori. Nella successiva fase di concentrazione delle progettualità intorno ad alcuni spazi del compendio, a seguito dell'operazione di cessione a Cassa Depositi e Prestiti, il patrimonio di elaborazioni (ragionamenti, pratiche, modalità operative) maturato nel corso dell'operare si estende attraverso l'articolarsi delle relazioni ad altri spazi dismessi, sottoutilizzati come strumento di osservazione, riscoperta delle loro potenzialità-risorse. Ne sono esempio le camminate esplorative della geografia dell'abbandono che percorre longitudinalmente l'isola (cammino da Mose a Mose), le pratiche artistiche diffuse, i momenti di osservazione-ragionamento collettivo che si spostano in forma temporanea in altri luoghi mantenendo l'area Ex Ospedale come riferimento, punto di fuga di impulsi di cambiamento.

Nella fase attuale di progressivo restringersi della possibilità di accesso all'area la rete di relazioni che via via innerva il territorio a partire dalle progettualità avviate contribuisce a dare forma a sistemi di spazi costantemente comunicanti che diventano terreno di diffusione delle modalità operative elaborate intorno ad essa, in particolare delle pratiche di didattica sul campo. Tali sistemi stanno progressivamente estendendo il terreno di sperimentazione di nuove forme di produzione e applicazione della conoscenza territoriale, di ricostruzione e di consolidamento di quella che Magnaghi definisce «coscienza...del valore del territorio...per la riproduzione della vita individuale e collettiva» (Magnaghi, 2013: 296) in una visione del territorio come ambiente di apprendimento. Ne sono parte ad oggi l'azienda agricola Alcione a Malamocco, avviata in un'area sottoutilizzata trasformata nel corso del 2015 in spazio di sperimentazione pedagogica e lavoro di comunità, il tratto di litorale antistante il compendio abbandonato e alcuni istituti scolastici. Si tratta di istituti di primo e secondo grado (licei artistici Modigliani di Padova, Marco Polo di Venezia e scuola primaria Giovanni XXIII) che ospitano attività connesse ai percorsi didattici avviati. Ne è esempio l'allestimento di un semenzaio nel cortile della scuola Giovanni XXIII a integrazione dei laboratori sugli orti proposti dall'azienda agricola Alcione. Da quanto delineato emerge la qualità

¹ Convegno sull'etnografia dei movimenti sociali, marzo 2014, Modena, intervento di Erika Lazzarino "Entrotterra Giambellino, fra etnografia e auto-etnografia". Il concetto di entrotterra si riferisce a uno spazio di preparazione ad un processo di trasformazione non ancora in atto ma in fase di "incubazione" che si evolve attraverso pratiche e processi che si caratterizzano per gradi di consapevolezza diversi e sembra adeguato a descrivere la dimensione di sperimentazione-ricerca che intorno o a partire dall'area dismessa va alimentandosi.

attiva degli spazi intesa come capacità di coinvolgere-riattivare le risorse presenti sul territorio intorno a visioni e progettualità, di farsi portatori di altre logiche, pratiche, discorsi, presupposti concettuali, modelli di organizzazione, narrazioni che mettono in questione configurazioni e assetti organizzativi territoriali orientati al repertorio prevalente: identità-alterità, omogeneità-differenza, egemonia-subalternità, centro-periferia, purezza-contaminazione. Aspetto che si rende evidente nel diffondersi stesso della filosofia di recupero dell'esistente come alternativa alla produzione-edificazione-consumo di suolo, come soluzione alle esternalità negative legate all'abbandono (insicurezza percepita, costi di mantenimento), come via per ripensare la città in forma più inclusiva ritessendo legami sociali. Gli spazi diventano risorsa di innesco di processi di trasformazione, fattore creativo, problematizzante, che mette in questione i presupposti concettuali attraverso cui la città è pensata-progettata, tassello di costruzione di una «filosofia di azione che trasforma per impulsi... frammenti puntiformi, diffusione di piccoli cambiamenti che mettendosi in rete possono incidere sull'organizzazione sociale e territoriale... a partire dalle persone.. considerate per il pieno che sono di potenzialità, di capacità di agire» (Paba, 2003: 125).

Osservazioni conclusive

Il tentativo di rigenerazione dell'Ex Ospedale al Mare ha coinvolto nei cinque anni di attivazione una molteplicità di soggetti nella tutela, cura, reinterpretazione di un'area dismessa lasciandone emergere possibili future traiettorie di vita a partire dall'identità storica di luogo di cura. Traiettorie che per le ragioni a cui si è accennato restano in sospenso mettendo in evidenza la mancanza e la necessità di una dimensione di porosità-scambio, circolarità tra i diversi soggetti che agiscono sul territorio. Il lavoro costante di costruzione di reti di relazioni, di osservazione e analisi del territorio, di individuazione delle risorse, di cura degli spazi ha effetti rilevabili nell'elaborazione di nuove prospettive di sguardo, di nuovi strumenti e metodologie di intervento e nel passaggio da uno stato di immobilità al lento diffondersi di un'attitudine alla riattivazione, al cambiamento riscontrabile nel graduale configurarsi e moltiplicarsi sull'isola di nuovi microspazi di sperimentazione urbana.

Si tratta di un processo di lungo periodo, parte di una variegata geografia di analoghe sperimentazioni che si diffondono nelle città contemporanee, fondato su un lavoro chirurgico e capillare che si avvia a partire dalla dimensione locale come dimensione strategica (Magnaghi, 2003) e parallelamente alimenta connessioni sovralocali.

Una modalità operativa quotidiana e minimale che pone al centro la dimensione esperienziale del costruire, cambiare con le proprie mani, dell'autorganizzarsi, dell'assunzione di responsabilità come fattori fondativi rispetto all'avvio di un processo di trasformazione e come risposta alla progressiva erosione, privatizzazione, messa a valore del territorio. In questo panorama lo spazio dismesso funge da superficie di sperimentazione e apertura a nuove attitudini, modelli di pensiero e di organizzazione rispetto a territorio. La modalità descritta presenta tratti innovativi identificabili nel carattere di adattamento costante, nella capacità di costruirsi a partire dal territorio, nella capacità di renderne visibili potenzialità, risorse inespresse, di attivarle e metterle in relazione, nella capacità di rapportarsi alla sua complessità e di dare progressivamente forma ad una nuova prospettiva di sguardo-lettura-intervento su di esso orientata ad una logica di micro-interventi diffusi. Sta alimentando un diverso sistema di mobilitazione delle energie collettive fondato su una dimensione collaborativa intesa come forma di cooperazione organizzativa, di condivisione in rapporto alla soluzione di problemi comuni. Sta mettendo in evidenza che la natura estremamente mutevole della città contemporanea ha bisogno di strumenti flessibili, adattabili, rimodulabili, di modalità progettuali capaci di ribaltare prospettive, di uscire dal conosciuto, di pensare e di agire attraverso contesti diversi (Lanzara, 1993). Aspetti che sembrano costituire un potenziale rilevante in un orizzonte di difficoltà delle Istituzioni pubbliche nel rapportarsi alla complessità dello scenario urbano contemporaneo.

Riferimenti bibliografici

- Castoriadis C. (1998), *L'enigma del soggetto. L'immaginario e le istituzioni*, Edizioni Dedalo, Bari.
- Cottino P. (2009), *Competenze possibili, sfera pubblica e potenziali sociali nella città*, Jaca Book, Milano.
- Deleuze G., Guattari F. (1997), *Rizoma*, Castelvecchi, Roma.
- Lanzara G.F. (1993), *Capacità negativa. Competenza progettuale e modelli di intervento nelle organizzazioni*, Il Mulino, Bologna.
- Magnaghi A. (2013), *Il progetto locale. Verso la coscienza di un luogo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Melucci A. (1994), *Altri codici, aree di movimento nella metropoli*, Il Mulino, Bologna.
- Paba G. (2003), *Movimenti urbani. Pratiche di costruzione sociale della città*, FrancoAngeli, Milano.
- Paba G., Pecoriello A., Perrone C., Rispoli F. (2007), *Reti di città, piccole città, parti di città: nuove politiche urbane e interazione sociale*, Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio.

Coniugare tattiche e strategie negli spazi marginali

Francesca Calace

Politecnico di Bari
DICAR - Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura
Email: francesca.calace@poliba.it

Alessandro Francesco Cariello

Politecnico di Bari
DICAR - Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura
Email: alessandro.cariello@poliba.it

Carlo Angelastro

Politecnico di Bari
DICAR - Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura
Email: arc.carlo@yahoo.it

Abstract

A fronte di una dismissione sempre più ampia e pulviscolare e di pratiche di riuso che tendono a caratterizzarsi per l'iniziativa dal basso e la transitorietà, il contributo vuole introdurre alcuni elementi di riflessione sul rapporto tra tattiche e strategie negli spazi marginali, quegli spazi ovvero inevitabilmente al centro degli interessi e delle attenzioni sia nelle pratiche della rigenerazione urbana, sia nella tutela e nella valorizzazione del paesaggio. Si vuole quindi riflettere su quali caratteristiche debbano avere in particolare le tattiche, spesso informali e con un elevato potenziale creativo, per essere sinergicamente connesse con le strategie, di lungo periodo e frutto di complessi e delicati processi di condivisione, e quale possa essere l'effettiva portata del *tactical urbanism* in riferimento ai grandi problemi, vecchi e nuovi, della città, primo fra tutti il cambiamento climatico. Si tenta così di contribuire – in modo consapevolmente parziale e non esaustivo – ad approfondire il legame tra tattiche e strategie e le modalità di costruzione di ambedue per far sì, in sintesi, che le tattiche non vanifichino le strategie e, per contro, evitare che le strategie possano immobilizzare il potenziale contenuto nelle tattiche.

Parole chiave: urban practices, brownfields, spatial planning

1 | Premessa

Se è diffusa e condivisa la necessità di mettere al centro delle azioni di trasformazione del territorio il risparmio della risorsa suolo e il riuso del patrimonio esistente, assai meno chiare sono le modalità con cui tutto ciò può realizzarsi, nello spazio e nel tempo. Una normativa non sufficientemente incentivante, strumenti urbanistici ancora rozzi nel trattare la città esistente e ancora generosi nel promettere nuove espansioni, spingono a intendere gli interventi sulla città esistente e più in particolare i processi di riuso come fatti episodici ed epocali e non come pratica corrente della trasformazione urbana.

Questi si realizzano spesso più per la spinta di azioni di cittadinanza attiva, concentrate su luoghi singolari e bisognose di azioni di accompagnamento case by case, che per operazioni ordinarie, ovvero ricomprese in una strumentazione urbanistica realmente rinnovata.

La carenza di risorse e l'incertezza sul futuro spingono peraltro ad adottare soluzioni transitorie, a basso tenore di investimenti e *temporancee*, come ormai molta letteratura e molte esperienze ci raccontano. Anzi tale approccio alla trasformazione si è diffuso in modo planetario e financo ad essere teorizzato come *tactical urbanism* (Lydon, 2011), in contrapposizione alla elefantiasi dell'urbanistica convenzionale¹. Solo di recente gli enti locali si sforzano di costruire, anche sulla scorta di queste esperienze, apparati di normativi per avviare la normalizzazione di queste pratiche e disciplinarne le procedure², procedendo in un interessante tentativo di 'fertilizzazione' dell'urbanistica di tradizione.

Si pone quindi il problema di come coniugare queste soluzioni temporanee con le strategie di più lungo periodo (ammesso che queste si riescano a costruire). Il problema quindi di fare in modo che le tattiche non vanifichino le strategie; e d'altra parte, evitare che le strategie, di lungo periodo, spesso esito di

¹ Si veda anche "Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities", MoMA, NYC, novembre 2014 - maggio 2015.

² Si allude ai numerosi Regolamenti per il riuso temporaneo, per l'adozione di beni comuni etc., basati sull'istituzionalizzazione di queste pratiche.

mastodontici processi di negoziazione e condivisione, immobilizzino o congelino le tattiche. Tutto ciò tenendo sullo sfondo – per limiti di spazio – il tema del come coniugare tattiche e strategie all'interno di una cornice di regole, contenuta nelle parti appunto regolative dei piani; piani che, in realtà, continuano ad essere i contenitori di regole, tattiche, strategie, spesso in disordine e in equilibrio precario.

Vorremmo provare, teoricamente e attraverso esempi concreti, a definire quali caratteri debbano avere, tattiche e strategie, per essere sinergiche e non reciprocamente elidenti. Vorremmo inoltre definire come campo di applicazione di questo esercizio gli spazi marginali, ovvero dismessi, abbandonati, posti al limite dell'urbano e per questo carichi di problematiche, ma anche di nuove prospettive derivanti dalle condizioni di contesto pianificatorio, sociale e culturale.

Se collochiamo queste riflessioni all'interno dell'attuale stagione pianificatoria dei territori italiani, siamo chiamati a muoverci tra rigenerazione urbana e pianificazione paesaggistica, le due grandi leve che negli ultimi anni hanno stimolato trasformazioni innovative. Siamo inoltre chiamati a muoverci con l'esigenza di semplificazione, diffusamente invocata, dell'apparato degli strumenti di pianificazione (INU, 2016), che tende a «riportare ordine nei numerosi frammenti del discorso urbanistico» e che in molti contesti stanno producendo una riflessione critica sui vent'anni di applicazione della pianificazione 'riformata'.

Nelle politiche di rigenerazione urbana e in quelle per il paesaggio ritroviamo i focus e i temi centrali dell'attuale fase: le prime, improntate alla riqualificazione dell'ambiente costruito e contestualmente delle sue condizioni di vita; le seconde mirate a legare la tutela paesaggistica a forme di sviluppo, al punto di poter affermare che la valorizzazione paesaggistica sia una strada obbligata per la rinascita sia delle città sia delle campagne (Sargolini, 2015).

Dunque in questo scenario, come coniugare tattiche e strategie negli spazi marginali, quegli spazi ovvero al centro della riflessione sia della rigenerazione urbana sia della valorizzazione paesaggistica?

Alcune esperienze recenti possono consentire una riflessione su questo tema. Si tratta di progetti e azioni che, nel dare risposte immediate a esigenze pressanti emerse dalla cittadinanza o dagli amministratori, tentano di collocare queste risposte all'interno di una strategia non ancora del tutto chiara e formalizzata, ma della quale, proprio attraverso queste azioni, si tenta di metterne progressivamente a fuoco i caratteri; le tattiche quindi supportano la messa a fuoco delle strategie. Oppure di progetti e azioni che, data una strategia, ne tentano un avvicinamento progressivo attraverso usi tattici, temporanei, reversibili; le tattiche quindi sono strumenti di trascinarsi verso le strategie desiderate.

2 | I contenitori dismessi nelle politiche locali: riusi tattici e obiettivi strategici

Il fenomeno di abbandono edilizio ha assunto oggi una dimensione più articolata di quella della grande dimensione della città postindustriale, acquisendo una grana pulviscolare, con una miriade di spazi spesso di piccole dimensioni, localizzati tanto nei centri storici quanto nella città consolidata e nelle periferie, tali da rappresentare un fenomeno pervasivo e silenzioso che sfugge sia all'occhio disciplinare cartografico sia a quello ormai assuefatto delle comunità. Per tale conformazione dell'abbandono le tattiche di riappropriazione civica di questi spazi sembrano essere forse un percorso obbligato per la definizione di strategie e protocolli di rigenerazione per un patrimonio così diffuso, di piccole dimensioni e spesso di proprietà privata. Infatti la prima tattica ricorrente³ adottata da molti degli *enablers*⁴ del riuso (Cariello et al., 2014), è il ri-conoscimento dei tasselli urbani in abbandono attraverso la loro mappatura. Il *community mapping* è una tattica che prevede il *geotagging* degli spazi in abbandono attraverso l'apporto *user generated* di tutti i *prosumer* (Toffler, 1980) della comunità che avviene nella maggior parte dei casi in piattaforme di *open data*. Questa operazione coniuga la presenza di diverse pratiche che ibridano azioni primordiali quali l'esplorazione, l'attraversamento, l'esperienza ravvicinata (Munarin, Tosi, 2002), diretta (Secchi, 2000) e nuovamente collettiva del territorio, con l'utilizzo di dispositivi di georeferenziazione ormai mainstream quali gli *smartphone* dotati di dispositivo GPS.

Il contributo alle strategie di questa tattica di mappatura non è soltanto in termini di grande disponibilità di forme di conoscenza in costante aggiornamento, ma è anche quello più riflessivo di modificare progressivamente la coscienza da parte della comunità del proprio territorio con la maturazione del

³ Per le tattiche ricorrenti utilizzate dagli *enablers* del riuso si veda: Standbyldings, un workshop che prende il nome da una ricerca/progetto omonima (<http://www.smallab.it/standbyldings/site/home.html>) a cura di SMALL, che si è tenuto a Bari nel Novembre 2013, ed è stato realizzato con il contributo della Regione Puglia e del Politecnico di Bari. I gruppi che vi hanno preso parte sono: Temporiuso.net (Milano), Impossible living (Milano), Manifetso 2020 (Trieste), Agile (Verona), Primulecaserme (Friuli-Venezia), Cluster Theory (Ferrara), Ciclostile architettura (Bologna), Spazi indecisi (Forlì), :esibisco (Firenze), Spazi docili (Firenze), Lostandfound (Viterbo-Roma), Tspoon (Roma), Small (Bari), Rudere (Agrigento), ICSplat (Caltagirone).

⁴ Entità per gran parte informali (collettivi, gruppi di ricerca, studi di architettura), che rivestono un ruolo di facilitazione fra la domanda e l'offerta di spazi da riattivare (Cariello et al., 2014).

‘civismo digitale’. Uno degli effetti innegabili dati dallo sviluppo delle ICT, ma soprattutto dei *location-based social network*⁵, è quello della *Neogeography* (Szott, 2006), ovvero il diffondersi di una cultura geografica evoluta per cui ogni luogo fisico è biunivocamente connesso con la sua “presenza” online attraverso il *geotag*. Questo rapporto consiste nella creazione di una identità ormai inscindibile – perché irreversibilmente ibrida (de Lange, 2009) – tra spazio fisico e virtuale, l’una destinata ad “aumentare” (Manovich, 2005) l’altra, permettendo che in essa si realizzino condizioni e attività impossibili in assenza di una delle due. Le forme di appropriazione digitale di spazi fisicamente inaccessibili, o accessibili ma dimenticati dalla memoria collettiva, consente di compiere le proprie condizioni di cittadinanza creando il campo per estendere il pieno esercizio di alcuni diritti che altrimenti rimarrebbero inespressi.

Un esempio compiuto di mappatura comunitaria per il riuso del paesaggio urbano in abbandono è stato sviluppato nell’edizione 2016 di Conversion+⁶, in cui assieme alle istituzioni locali e alla cittadinanza attiva si è potuta costruire la mappatura degli spazi in abbandono del Comune di Acquaviva delle Fonti (BA). A piedi o in bicicletta, ogni partecipante ha effettuato una “deriva orientata”⁷, durante la quale ha geotaggato gli spazi in abbandono con una *app freeware*⁸. Il risultato è stato quello di ottenere una mappa aperta a disposizione della cittadinanza⁹, le cui segnalazioni sono tutt’ora in aggiornamento.

La crescita di consapevolezza in merito ai temi del riuso delle risorse insediative esistenti maturato nella cittadinanza e nelle istituzioni locali ha portato nel 2016 a concentrare la propria attenzione su uno degli spazi individuati nella mappatura: l’ex macello comunale, in stato di abbandono da oltre 30 anni. Per questo spazio si è attivato un processo di consultazione allargato alla cittadinanza per individuare le forme di riuso e il programma funzionale più efficace per i bisogni della comunità. “UnMacelloBello”¹⁰ è partito quindi dapprima con la consultazione nelle scuole e in seguito ha visto il realizzarsi di un primo *open day*, una giornata di riuso temporaneo in cui si sono susseguite una serie di eventi che hanno riguardato attività sportive, esibizioni artistiche, *live art*, musica dal vivo e dibattiti sul futuro dell’ex macello.

La scelta di compiere un percorso di consultazione della cittadinanza e di progressiva e temporanea riappropriazione dello spazio da molto tempo in abbandono è stata orientata da alcune questioni salienti. La prima attiene il riconoscimento del ruolo di questo bene comune in un contesto periferico dell’insediamento, carente di dotazioni di prossimità e di spazio pubblico; l’urgenza del riuso e della re-immissione di tale risorsa dell’edificato nell’armatura urbana è stata da subito evidente ma la debole messa a fuoco degli effettivi destinatari della comunità delle funzioni da reintrodurre ha necessitato l’avvio di un breve periodo di esplorazione in cui interrogare la comunità stessa.

La seconda deriva dall’esperienza del fallimento di precedenti casi di riusi attivati prevalentemente con pratiche top-down, in cui si è intervenuti direttamente sul recupero edilizio prima ancora che sul programma funzionale, determinando lo stallone in fase di gestione per la debole appetibilità dei servizi offerti alla comunità o per il disimpegno o la completa assenza di soggetti gestori. La rilevanza della costruzione di una “comunità di riuso” che prenda in affidamento il bene e costruisca un programma strutturato e sostenibile di gestione, e dell’individuazione efficace degli *stakeholders*, ovvero della “comunità di uso”, sono entrambe due cautele necessarie per consolidare la fragilità costituita dai processi di riuso dal basso di un bene comune. In questo senso le giornate aperte di “UnMacelloBello” costituiscono un motore di aggregazione di potenziali attori e potenziali destinatari appartenenti alla comunità acquavivese.

Inoltre la tattica di riuso temporaneo attraverso gli *open day* assicura un test non soltanto delle attività da introdurre, ma anche delle relazioni sociali tra gli attori, la sperimentazione della compatibilità tra funzioni e spazi edilizi, tra funzioni e vicinato, in quanto tali relazioni non sempre risultano scevre da problematiche e spesso necessitano di periodi di training. Il relativamente basso investimento, in termini di capitale sociale ed economico consente quindi di individuare potenziali bug nel processo di riappropriazione e soprattutto di rendere reversibili le azioni materiali sullo spazio fisico.

Infine il riuso temporaneo dello spazio aperto pertinenziale, l’unico del quartiere, ha permesso l’avviarsi praticamente immediato delle “prove” di riuso date le minime risorse impiegate e un bassissimo impatto burocratico. Tale condizione temporale è una questione di rilevante interesse in quanto nella battaglia per il riuso dal basso dei beni comuni urbani in abbandono, esercitare tattiche ragionate ma immediate può comportare una più elevata probabilità di successo.

⁵ Su tutti Instagram, Facebook, Twitter.

⁶ Conversion+ è un festival annuale itinerante sul riuso del paesaggio urbano in abbandono. Cfr: www.conversionplus.it

⁷ Quattro luoghi “ex” (Macello comunale, Oleificio Casalini, Cantina sociale e Ricovero di mendicizia – assieme a Villa Perrone), visitabili per l’occasione, hanno costituito altrettante tappe intermedie di questa “deriva-orientata”.

⁸ Per l’occasione è stata utilizzata Ushaidi.

⁹ Si veda: <https://acquaviva.crowdmap.com/>

¹⁰ Si veda: <http://www.conversionplus.it/it/past/2016.php>; <https://www.facebook.com/unmacellobello/>.

3 | Le aree di margine urbano in una strategia di paesaggio: il Patto città-campagna

Tra i progetti strategici del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia, uno che assume particolare enfasi anche terminologica è quello del Patto città-campagna, mirato a restituire «qualità ambientale e paesaggistica a entrambi i territori: a quello urbano, definendone con chiarezza i margini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città; a quello rurale, restituendogli specificità e proprietà di funzioni, superando il doppio processo degenerativo dell'urbanizzazione della campagna e dell'abbandono dell'agricoltura»¹¹. Nel Patto assume un ruolo importante la ri-costruzione della campagna del ristretto: «La campagna del “ristretto” è il luogo delle “nuove porte” dove segnare l'incontro tra la città e la campagna o dove larghi viali alberati potranno mostrare, come in passato, la transizione dal territorio aperto e agricolo a quello denso e urbano»¹².

Lo scenario strategico, che si compone di una molteplicità di contenuti e azioni, in riferimento specifico alla campagna del ristretto propone di ‘integrare le politiche urbanistiche a quelle agro-rurali’. Se l'orizzonte strategico è quello dell'integrazione tra politiche urbanistiche e politiche agro-rurali – integrazione del tutto inedita e non formalizzata, se pensiamo ad esempio alla nostra normativa urbanistica che sul tema tuttora non va oltre la didascalica articolazione delle zone territoriali omogenee, a dispetto della enorme varietà e vastità delle modalità insediative che ritroviamo nei nostri territori aperti – ci si chiede se nello stesso Piano Paesaggistico siano indicate tattiche di avvicinamento e di composizione progressiva di questa strategia.

Il passaggio dei territori del ristretto da quella condizione di ‘attesa’ propria delle aree marginali – condizione che produce, da decenni, i fenomeni dell'abbandono e del degrado - ad uno spazio protagonista di un nuovo progetto di territorio, che si avvale di funzioni della ruralità, è un elemento del tutto nuovo nella città moderna, che ha sempre interpretato lo spazio ad essa esterno come territorio di conquista, e lo ha quindi privato di una attenzione progettuale; nelle Linee guida per l'attuazione del Patto città-campagna invece l'intenzione è proprio quella di «creare un nuovo paesaggio tra città e campagna».

Direttive e Raccomandazioni delle Linee guida forniscono un orientamento strategico per il trattamento del ristretto, visto nella sua condizione di “attesa”: «Questo spazio può interessare aree agricole o aree destinate a edificazione da strumenti urbanistici vigenti, talvolta sovradimensionati e poco attenti agli aspetti ambientali e paesaggistici. Qualora la “campagna del ristretto” interessi aree con capacità insediative residue, tali volumetrie potranno essere recuperate nella redazione dei PUG e dei PUE all'interno di altri spazi della periurbanità in aree di recente espansione o, preferibilmente in aree già urbanizzate (vuoti urbani, aree degradate, ecc.) a fini di densificazione e rigenerazione del tessuto urbano esistente»¹³.

Dunque alla pianificazione urbanistica è affidato il compito di rendere perseguibile la strategia per il ristretto: processi di medio-lungo termine che richiedono tattiche di avvicinamento.

Un tentativo compiuto di recente all'interno di uno strumento mirato ad attuare il Patto città-campagna¹⁴, costruisce una tassonomia di situazioni spaziali ricorrenti del ristretto, basata sulla condizione urbanistica e finalizzata a individuare strategie e tattiche, associando ad essa possibili usi temporanei e modalità di gestione che consentano di avviare relazioni virtuose tra città e campagna; in ciò guardando ai regolamenti per l'adozione delle aree verdi come principale fonte ispiratrice e allargandone il campo d'azione. In sintesi, si propone una classificazione dei suoli in abbandono (destinati a servizi, urbanizzati, urbanizzabili, agricoli) associando a ciascuna categoria possibili usi temporanei coerenti con quelli previsti dal PPTR per il ristretto (attività agricole anche a caratteri di impresa, giardini, orti, forestazione, spazi per ricreazione e tempo libero, attività a rilevanza sociale), conseguenti modalità di affido (a breve, medio o lungo termine) e relativi incentivi; infine si individuano possibili canali di finanziamento per tali attività. Se attuati, questi indirizzi – chiaramente riconducibili a modalità tattiche - consentirebbero di modificare l'uso (anche se temporaneo), la percezione, i costi di manutenzione gestione di quell'ampio insieme di spazi in abbandono e irrisolti che oggi caratterizzano il degrado di margini e frange urbane, mentre nel PPTR sono visti come un ingrediente di qualità paesaggistica.

Tutto ciò non risolve il problema, squisitamente urbanistico, di liberare queste aree da previsioni non più coerenti con la strategia generale, ma da un lato limita i danni dovuti all'incuria e all'abbandono, dall'altro costituisce una sorta di simulazione di un assetto da perseguire, verificandone le possibilità realizzative, gli esiti e l'impatto nell'ambiente e nel tessuto sociale. E' questo il caso quindi in cui, data una strategia di

¹¹ Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia, Linee guida per il patto città campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane, pag. 8.

¹² Idem, pag. 34.

¹³ Idem pag. 37.

¹⁴ Studio di Fattibilità per il Parco agricolo multifunzionale di valorizzazione delle Torri e dei Casali del Nord Barese, 2016.

carattere generale, le proposte per usi temporanei coerenti con quella strategia, assumono il valore di ‘tattiche di avvicinamento’.

4 | Alcune questioni e riflessioni sul rapporto tra tattiche e strategie

E’ ormai noto che i tempi dell’urbanistica – intesi come tempi dell’intreccio tra formazione delle decisioni, costruzione delle relative soluzioni tecniche e realizzazione delle trasformazioni – siano troppo lunghi nell’attuale sistema normativo, e che tutti i tentativi di snellimento che da decenni si operano non fanno che complicare le cose, spesso attraverso gli effetti non voluti legati all’opacizzazione delle procedure; è ormai noto che nessuno più può attendere immobile la costruzione e la realizzazione di grandi disegni di futuro: non possono i cittadini, portatori di esigenze oggi; non può la politica, sempre più nel vortice del fare. Obiettivi strategici, se privi di azioni di avvicinamento, di temporalità, in una parola di tattiche, corrono il serio rischio di restare nell’alveo delle retoriche.

Inoltre è fuori di dubbio la portata innovatrice dell’approccio dal basso, informale e democratico della galassia di attività che oggi convenzionalmente è sotto l’ombrello del *tactical urbanism*, ma che in realtà è praticato diffusamente da oltre un decennio, in special modo con riferimento a luoghi ed edifici dismessi o in abbandono, i quali si prestano a operazioni di appropriazione e risignificazione (Cellamare, 2011) da parte delle comunità anche in virtù di un passato ancora vivo. Resta tuttavia oggetto di una specifica riflessione comprendere la sua effettiva portata in riferimento ai grandi problemi, vecchi e nuovi, della città: cambiamento climatico, *shrinkage* urbano, degrado e abbandono, povertà e vetustà dell’infrastrutturazione urbana nel suo complesso; occorre riflettere quindi sui rischi di una sua sopravvalutazione.

Infatti non si può nascondere il dubbio che, in corrispondenza del proliferare di interventi di riuso bottom-up, possa risultare, nel sentire comune e nell’agenda delle decisioni, meno pressante e quindi meno urgente costruire strategie di lungo periodo per raggiungere obiettivi più ambiziosi e strutturali, se non persino rinunciarvi. Inoltre vi è il rischio che essi abbassino il livello di attenzione rispetto a grandi temi su cui oggi anzitutto le istituzioni pubbliche sono chiamate oggi a decidere, in qualche modo deresponsabilizzandole. Infine non si può nascondere il dubbio che talune azioni che migliorano le condizioni di vivibilità quotidiana non riescano ad incidere nella profondità dei problemi, rivelandosi in realtà poco sostenibili, in quanto nella massima parte dei casi non riguardano obiettivi di cui potranno beneficiare le generazioni future.

Osservando poi i casi qui presi in esame, molto differenti e affatto esaustivi dell’ampia casistica di tentativi di intervento ‘tra rigenerazione e paesaggio’ (rischiando una certa semplificazione) sui luoghi dell’abbandono, risultano emergere alcuni temi.

Anzitutto in funzione della scala alla quale vengono esaminate le questioni, le strategie su temi di piccola scala – ad esempio il riuso di un immobile – sono a loro volta considerabili tattiche di strategie più ampie – ad esempio il riuso del patrimonio dismesso di un contesto locale -, e così via, secondo una logica ‘a scatole cinesi’. Ciò in un processo non sempre esplicito, non sempre consapevole, anzi spesso in divenire.

Inoltre, non deve apparire scontato che le tattiche portino linearmente al compimento delle strategie da cui derivano; anzi esse possono dimostrare la loro fallibilità: le possibilità di usi temporanei degli spazi dismessi nel margine urbano offerte nel caso esaminato sono solo potenziali, esse devono misurarsi con le reali e concrete esigenze e aspettative degli attori urbani, non sempre e comunque disponibili ad accogliere proposte che riguardano strategie di cui non è scontata la condivisione.

Quindi in quale relazione vanno poste le tattiche rispetto alle strategie per gli spazi marginali?¹⁵ Nella limitatezza di queste riflessioni, se è vero che le tattiche possono essere – come è nel reale significato del termine – funzionali al perseguimento di strategie, esse possono svolgere un ruolo determinante, per più motivazioni: possono rendere perseguibili obiettivi che sembrano irraggiungibili, operando una progressiva messa a fuoco e avvicinamento; possono costituire catalizzatori degli interessi, di comunità e operatori nella direzione desiderata; possono orientare verso gli usi stabili e quindi possono costituire strumenti di una strategia di avvicinamento agli usi desiderati (Calace, 2014); possono, infine e soprattutto, costituire dei tentativi esplorativi dai quali retrocedere in caso di insuccesso, rimettendo in discussione le strategie stesse.

Pertanto, anche in virtù della loro diffusività e della loro origine plurale (bottom up, istituzionale, mista), alle tattiche può essere attribuito un ruolo centrale: dovrebbero essere utilizzate come ‘sensori’, con il compito di segnalare - come una cartina di tornasole – le modifiche e gli aggiustamenti, se non i cambi di rotta, alle strategie; in coerenza con la propria missione esplorativa, dovrebbero consentire la reversibilità

¹⁵ Ci si concentra per limiti di spazio, al caso in cui siano presenti ambedue; restano oggetto di approfondimento i casi in cui il *tactical urbanism* non traguardi esplicitamente alcuna strategia o contribuisca a generarla.

delle trasformazioni e quindi assumere i caratteri prestazionali degli usi temporanei; dovrebbero infine spingere le amministrazioni a quel mutamento di ruolo da *provider* a *enabler* e verso una pratica più diffusa della sussidiarietà orizzontale (Balducci, 2000; Cottino, Zeppetella, 2009).

Attribuzioni

La redazione dei paragrafi è da attribuirsi per i paragrafi n.1 e n.4 a Francesca Calace, per il paragrafo 2 a Alessandro Francesco Cariello, per il paragrafo 3 a Carlo Angelastro.

Riferimenti bibliografici

- Balducci A. (2000), “Le nuove politiche della governance urbana”, in *Territorio*, n.13, pp. 7-15.
- Calace F. (2014), “Riusare e ricercare il senso dei luoghi”, in A. Paoletta (a cura di), *People meet in the re-cycled city. La partecipazione attiva dei cittadini al progetto di recupero, riuso, re-cycle dell'edificato abbandonato e dei paesaggi del rifiuto*, Aracne Editrice, Roma.
- Cariello A. et. al. (2014), “Le reti sull’abbandono mappature, progetti, pratiche per un riuso dal basso”, in Filpa A., Lenzi S. (a cura di), *Riutilizziamo l'Italia. Land transformation in Italia e nel mondo: fermare il consumo del suolo, salvare la natura e riqualificare le città*, WWF Italia.
- Cellamare C. (2011), *Progettualità dell'agire urbano. Processi e pratiche urbane*, Carocci, Roma.
- Cottino P., Zeppetella P. (2009), *Creatività, sfera pubblica e riuso sociale degli spazi. Forme di sussidiarietà orizzontale per la produzione di servizi non convenzionali*, Paper n.4/2009, Cittalia.
- de Lange M. (2009), “From always on to always there: Locative media as Playful Technologies”, in de Souza e Silva A., Sutko D. M. (a cura di), *Digital cityscapes: merging digital and urban playspaces*, Peter Lang, New York, pp. 55-70.
- Lydon M., Garcia A. (2015), *Tactical Urbanism. Short-term Action for Long-term Change*, IslandPress, Washington.
- Manovich L. (2005), *The Poetics of Augmented Space*, disponibile su: <http://manovich.net/index.php/projects/the-poetics-of-augmented-space>.
- Munarin S., Tosi M. (2002), *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato*, Franco Angeli, Milano.
- Sargolini M. (2015), “La tutela dei valori paesistici nei processi di rigenerazione urbana”, in D’Onofrio R., Talia M. (a cura di), *La Rigenerazione Urbana alla prova*, Franco Angeli, Milano.
- Secchi B. (2000), *Prima lezione di urbanistica*, Bari, Laterza.
- Szott R. (2006), *Neogeography defined*, disponibile su: <http://placekraft.blogspot.com/2006/04/neogeography-defined.html>
- Toffler A. (1980), *The Third Wave: The Classic Study of Tomorrow*, Bantam. New York.

Planning long lasting territories, why and how landscape matters?

Stefano Casagrande

Comune di Milano, Direzione Urbanistica, Area Pianificazione Generale
Email: stefanocasagrande@hotmail.com
Tel: +39.333.300.2311

Umberto Baresi

The University of Queensland, Brisbane, Australia
Phd. Candidate, School of Geography, Planning, and Environmental Management
Email: umbertobaresi84@gmail.co

Abstract

A debate on “A New Cycle of Urban Planning Between Tactics and Strategy” requires a preliminary reflection on terms. The E.U. Landscape Convention provides a shared definition of landscape as the physical evidence of natural and human combined actions in a territory, but ‘urbanism’ and ‘planning’ meanings vary within European countries. Real estate investment crunch raised two questions: 1) is the forecast range for planning beyond policy mandate and economic cycles? 2) and is planning still the driver of land development, and how? Environmental assessment is gaining relevance in decision-making processes, but it seems that planning visions looking beyond policy makers and investors visual range may be still necessary to connect short term tactics, long term tactics and enduring strategies. Reading landscape as a complex of de-constructed, unfinished and partly unintentional traces may enhance the aesthetically neutral definition of landscape, as a useful tool to manage 3 current issues: I) read and plan sprawled areas, interconnecting permanent long term policies and multiple tactics performed by local stakeholders, II) redefine timelines in spatial planning, with flexibility and adaptation of schemes and rules as the main goals of a 4D discipline through space and time: as already practiced in several European countries, multiple designs and data simulation processes lead to innovative Landscape Urbanism, III) L.U. grasps firmly the unfinished nature of landscape, and it's fit for an open source approach, composing in future landscapes economies and needs of multiple populations.

Key Words: landscape, urbanism, sprawl

1 | Terms of reference, many for planning, just one for landscape.

The search for “a new cycle of urban planning between tactic and strategy” is a such a broad theme that, as often happens, surveying some terms of reference, provides useful side lines for a playground.

Considering this a call to solve practical issues, we won't commit to a wide collection of scholars' positions, but just to pick common sense definitions, easily retrievable in some dictionaries and Wikipedia pages, as a good screening of the minimal meaning that a ‘city user’ would give the words ‘urbanism’, ‘planning’ and ‘landscape’.¹

Surfing this definitions, perspectives on urbanism and planning, apparently vary with languages, according to local habits and rules, disciplinary history and professional practice.

It may be astonishing, meanwhile a unifying definition of landscape could be found. We will leave back any aesthetic or artistic meaning that build up our landscape consciousness through centuries. We will rather refer to geographical and anthropological definition of landscape: as stated in the European Landscape Convention, «Landscape means an area, as perceived by people, whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors» (European Landscape Convention, 2000).

2 | Two main problems came with fuel shortcut: how long can we drive, ad who is the driver?

Nowadays two main questions are central for a redefined spatial planning in Europe. They relate to the outcomes of financial crisis, and to its primary detonator: the real estate bubble. For the first time in decades, prices dropped consistently, affecting real estate status as the ‘safest investment’. It means that cataclysmic (Jacobs, 1961: 273-297) money moving transformations has disappeared from less priced, distressed, suburban and rural area. The machine moved by the gear of investment/building and

¹ ‘Urbanism’ in Merriam-Webster Dictionary, 2016; Van Assche K., Beunen R., Duineveld M., & de Jong H., (2013), cited in English Wikipedia “Urban Planning”; ‘Urbanisme’ Larousse Dictionary, 2016; ‘Urbanisme’ French Wikipedia, 2016; ‘Aménagement du Territoire’ French Wikipedia, 2016; Pierre Merlin, 2000, cited in French Wikipedia; Dutch Wikipedia, 2016, ‘Stedenbouwkunde definition’; Dutch Wikipedia, 2016, Ruimtelijke ordening definition.

taxation/public works is short of fuel, and urban land development engine stopped. Beyond the obvious quest for new sources of financial fuels, two more intriguing questions arise:

1) Economical cycles and duration of elected policy-makers mandates, are still the main terms for planning decisions, in this situation of near to zero investment and full environmental change, demanding resilience to cities?;

2) City planners have been the pilots, or may be ‘cab drivers’ of the city growth machine and land development for several decades, including the recent ones of massive transformations and reclaim of industrial areas inside cities. They carried on demand elected bodies and investors, leading the team of technicians that run the machine. Is this planners’ leadership still useful, and how to adapt it, where environmental and social problems largely overwhelm public and private investment disposal? It is not just a matter of what type of planning it will be, but a planners’ possible failure to be useful.

3 | Environment as a driver, landscape is the steering wheel

A first response to environmental complexity has been using the spatial plan as a ‘container’ for any environmental data and regulations, from flood safety to air quality and solid waste collection methods (Roberts, 1996: 77-84). If the environmental data lately found their place in Strategic Environmental Assessment reports (SEA definition in Directive 2001/42/EC), often their implications have just been transcribed in building codes as long lists of prescription and performances to comply with during plan’s implementation and following years. However, there is a gap between environmental assessment and planning schemes (Bina, 2008: 717-733). For millenniums orography, subsoil and main hydraulic features have preceded and determined city form and landscape structures, though the recent definition of anthropocene (Balterm, 2013; Waters, Zalasiewicz, Williams & others, 2014) has outlined mankind’s outmost power of affecting ecological and environmental systems (Steffen, Crutzen, McNeill, 2007: 614-621; Rockstrom et al., 2009: 472-475). However, other environmental features are affected by human actions, city forms, and land use regimes (i.e. noise, waste management, traffic pollution, even climate). Variations in some dynamics are influenced by short and medium term policies such as time-traffic management and waste recycling, though longer and deeper changes are hardly obtained only with soft policies. These changes require interventions on space, infrastructures, new buildings or the disposal of ‘old’ ones.

It comes to the eye that many decisions on policies involving the environment, cities and buildings need support from full-scale environmental assessments (Sheate et al., 2001; Dalal-Clayton & Sadler, 1998) that include forecasts on both long term effects and transitory/short term ones (Bidstrup & Hansen, 2014: 29-35). Only a part of this environmental knowledge and effects can be managed by planning, urban design and building codes (Brown & Thérivel, 2000: 183-189). Consequently, environmental assessments are the most suitable full size ‘container’ (Weller, 2006: 74), for environmental evaluations and considerations, as not everything they contain directly relates to planning. In this trade-off, planning is apparently losing his leadership designing city policies to environmental disciplines. Considering the rise of economic and social emergencies, could elected bodies ‘close the circle’ between social values, capital assets and natural assets² while leaving traditional planning out of the picture?

The capacity of planning to overcome these struggles also depends on how this discipline will recognise the primary function of landscape in the pursuit of sustainable development (United Nations General Assembly, 2015). Values intrinsic in landscape (picture 1) as the physical construct resulting from centuries of social, cultural, economic and environmental evolutions legitimate the authority of planning schemes in regulating built, rural and natural environment (Brown & Brabyn, 2012: 317-331).

Once again, more integrated plans and environmental assessments are required to escape divergences in contents and purposes between plans as assessed objects and SEA as assessing procedure. At the same time, acknowledging the role of landscape provides an improved framework to better plan on phenomena and dynamics which effects are often perceived in the long term or anyhow irreversible (Berger, 2006: 103-120). Dealing with such forecast spans requires long and complex public consultation and assessment processes, to achieve shared decisions and to legitimate planning decisions on land management. Looking in depth at the gaps between environmental assessment, political and economic cycles and long term effects of decision-making processes may help to redefine a role for planning between tactics and strategies by distinguishing short term tactics and long term/irreversible tactics and strategies - the distinction we need to make. Indeed also a “tactics”, in military dictionary the conduct of war of small

² Commoner B., 1971.

units, can have long term and wide effects, so as it happens for building rules, when a small detail or error can change entire landscapes forever, if repeated in many building in a certain period of rules application.



Figure 1 | Integrity of city form, high value in ancient city, mid-low level in the extra mura borough. GIS 3D data presentation. Pier Luigi Paolillo (with U. Baresi). Source: Variante Piano delle Regole Comune di Cremona

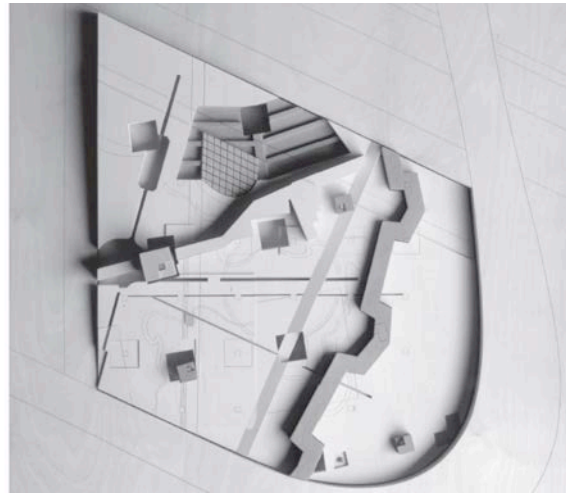
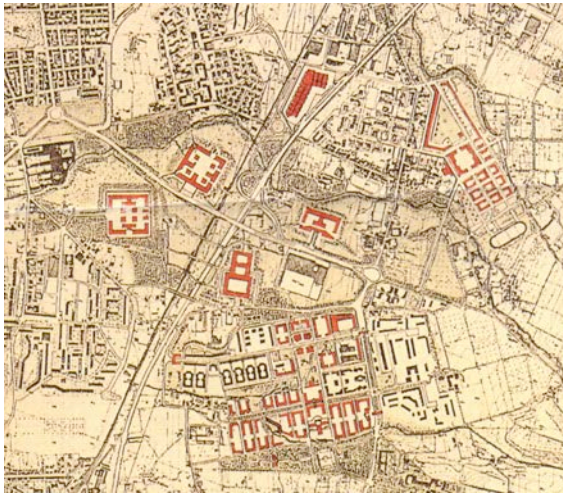
4 | A deconstructed landscape reading, through its time-built complexity and contradictions.

As stated in Part 1, landscape concept has evolved into the visible result of complex and sometimes unintentional interactions between man and nature or more widely vs. space. Managing these interactions is what planning has been doing in the last century, at first within cities, and in the last 50 years also in the countryside, making landscape the main blackboard where planning results and failures can be read today. The effects of planning on human life, (in e.g. traffic, healthy and affordable housing) aren't less important, but it's their impingement in space and landscape that makes them irreversible and resistant to low term/low cost re-adjustments - like a congested road surrounded by dense blocks, though it can remain nonetheless sometimes result a meaningful space (Jacobs, 1961: 29-55).

Arguing that planning must manage the variation of landscape through time, discerning between short and long term, we need to study what is the effect of time on landscape. The anthropological definition of landscape includes not just renowned areas listed for conservation, but worldwide physical evidences of territories evolutions through time. Accordingly it displays mixed signs of overlaying traces and remains of natural and human activities from different ages, such as settlements, that can be partly designed, partly planned, partly spontaneous, or even left back by conflicting drawings and cultures.

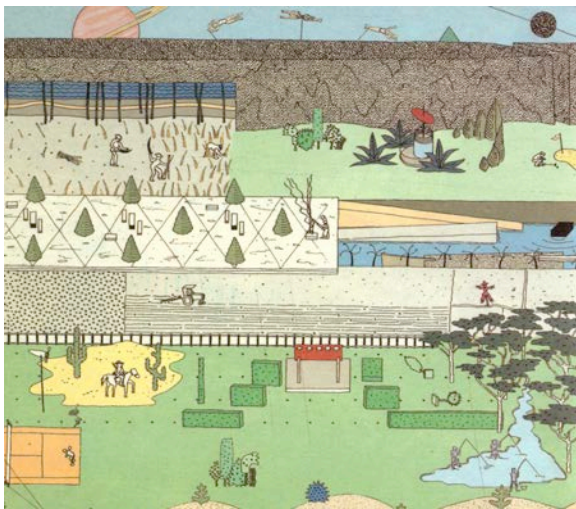
Although de-constructivist practice is still under scrutiny in literature and architecture, it has brought meaningful results describing the city evolution (Derrida, 1991a), results recognized also by a more traditionalist scholar like Vittorio Gregotti (Gregotti, 2009), devoted follower of good city form and landscape improvement by design (Gregotti, 1966: 57-95) (picture 2). Among these results are some stratified urban landscape experiments (Derrida, Eisenman, 1997) (picture 3), and the important idea of fertile unfinished form from Jacques Derrida (Derrida, 1991b.). Nonetheless he didn't support any attitude of indifference to landscape that some world wide famous once de-constructivist architects have pursued during their career. It's was particularly Rem Koolhaas that moved away from the recognized landscape making machines of OMA competition project for La Villette (Waldheim, 2006b: 40-41) (picture 4) and their Melun Sénart plan (Reproduction in Waldheim C. 2006a, p.159; picture 5), ending with the 'fuck the contest' insult (Koolhaas, 1995.). In reverse, Derrida idea of surviving traces (Dick, Wolfreys, 2013: 54) puts great responsibility on the shoulders of planners, engineers, architects, and their related public and private stakeholders in taking part in the modification of landscape. Indeed their work leaves easily permanent traces without undergoing a severe check of quality and effectiveness, as instead required to scientists.

Furthermore, even when traces survive as voids left by impressed signs, these lead to consider another character of landscape: its durability beyond the intention of its builders. This is another shift towards an omnivorous landscape concept that could devour the remains of the planning discipline. If even an abandoned oil pump or an unfinished concrete skeleton can be labelled as component of landscape, then the final product of planning is definitely landscape itself.



Picture 2 | City Plan Leghorn, Gregotti Associati, 1993-1998 (1994-1995 with S. Casagrande) Source: Comune Notizie Livorno.
 Picture 3 | Chora L. Works: studies for La Villette Park, Parigi, Derrida, Eisenmann, Tschumi. Source: Eisenmann Architects.

Widening the 'fertile unfinished state' definition to all landscapes, natural, rural and urban provides a useful perspective to explore their conflicting evolution throughout several ages. It can be retrieved in the continuous build up and erosion of natural space, in the alternated work of expansion and rationally or aesthetically planned land shaping (in roman ages, in late Middle Ages, in Renaissance and Baroque times, in modern times), against its shrinking or contamination in more difficult or turbulent ages (in early Middle Ages, in 19th century slums, and in our time). Hence it looks like the de-construction idea is perfectly complying with the process that builds landscape through time.



Picture 4 | Parc de La Villette, Paris, Competition Project O.M.A. Office for Metropolitan Architecture.
 Picture 5 | City Planning Competition, Ville de Melun Sénart, O.M.A. Office for Metropolitan Architecture.
 Fonte: J. Lucan, "Oma. Rem Koolhaas", Electa France, Milan Paris 1990.

Such a wide and complex concept of landscape could be at the same time the field of work and the scoreboard for planner, facing crucial issues of the present time. These are discussed in the following sections of this paper: the rethinking of sprawl and suburban areas, the above mentioned distinction between short term vs. long term and temporary vs. irreversible tactics and strategies, and the legitimacy of our work towards the people, their elected bodies, and the economy that moves landscape exploitation.

5| Landscape is our agenda after the sprawl

Defence needs, baroque and neoclassical urban design, and last century's urban planning pushed for compact city forms in metropolitan cores, scarcely contaminated or disrupted. Until recent financial and real estate crisis, detailed projects and large investments were developed in abandoned industrial fringes, maintaining city landscape "between decent and good".

Still, sprawl kept invading metropolitan suburban areas mixing farming and natural areas with fragmented settlements (e.g. historical remains, infrastructures and low profile bordure of commercial activities). This collage of conflicting layers isn't a positive example of *mixité*, since each fragment resulted from a separate mono-functional plan or design. Consequently, their composition is often a *bric a brac* of mono functional open spaces and unused fringes (Waldheim, 2006b.). However, in its residents' perception this unfinished landscape is a safe, healthy environment where it is worth to live (Donadieu, 1998: 48-49.), even if daily trips to work (sometimes towards other suburban areas; Garreau, 1991; Donadieu, 1998: 44 and 59) require time and money. As soil consumption is becoming a political issue and a beloved argument for NIMBY ('not in my back yard') movements, the unfinished parts of sprawled landscape are increasingly regarded as a value.

A new planning approach is therefore needed, to focus on sprawled landscape and its many scales and logics, thus looking carefully at unfinished and undefined spaces (Donadieu, 1998: 60). Strategic planning goals can be achieved through a long term 'strategy' and a less scattered decision making system, aggregating plans of small communities or county level planning schemes. This could facilitate interventions aiming densification of some nodal settings, addressing valuable farmland and forest protection, and improving green networks trough natural corridors.

Nonetheless a multi-logic reading of sprawl landscape must care also about the dreams, habits, and economies of the suburban populations that generated and live it, and can help also to give value and a positive role to gardening, horticulture, or outdoor practice of sports (Donadieu, 1998: 73-74). This bottom up approach can develop, stimulate (ad regulate only when needed) landscape positive "tactics" evolving from short term temporary use of residual spaces and unpaved tracks, and consolidate them as landscape builders through participated maintenance (Picture 6), or even by developing a new economy for agriculture in low density suburban areas (Donadieu, 1998: 111-131).

In a landscape oriented planning approach, a clear distinction between short term, temporary or reversible vs. long term, permanent or irreversible action is central, but it should overcome the traditional view of building as the permanent action, and plantations as light, reversible intervention. Also in a flexible and market oriented farmland use, forestation, plantation and maintain of hedgerows, vineyards, fruit or olive threes are more and more considered a long term or permanent value, while durability and permanence aren't always a value within built areas (Masboungi 2008: 89; Ascher, Masboungi, 2008a: 90-91).

6 | Decide, plan, and design what is durable and what doesn't need to last

So exploring landscape urbanism as a tool for sprawl management and planning, we are back to discuss time-related planning tactics that Kevin Lynch envisioned in 1972 (Lynch, 1972: 111-141). The same relation between landscape and time can be found in our metropolitan core cities, were hard concrete built blocks cover 80% of the total space, looking as permanent sediment traces of this 'anthropological' era. But economies and human ecologies change inside and around them, so interventions to regulate (or deregulate sometimes) uses, or renovating and rebuilding even small soft parts of our cities can produce a mutation impacting on quality



Picture 6 | Open source, participated landscape design of paths (P. Gautier, A. Vidal). Source: Parque Regional du Vexin, France.
 Figura 7 | Blue Surprise Hoeksche Waard, full landscape reshaping: hydraulic, farming and housing, H+N+S landscape Architects.
 Source: Sijmons D. 2002: 142.

of life, economic growth of the whole city and on the recovery of socially distressed districts. These resources in low investment economical phases hide within the 10% or 20% of 'soft' spaces or 'unfinished'

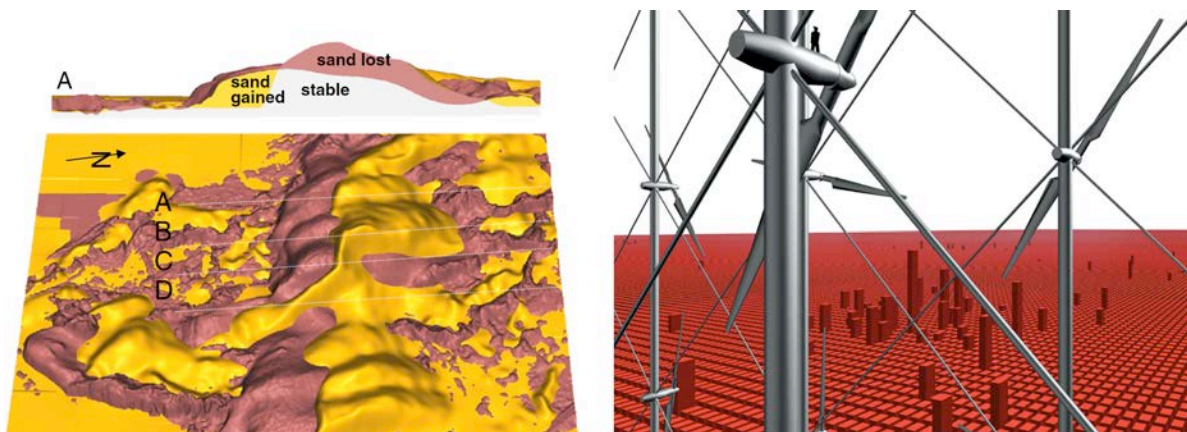
landscapes, consisting of both public and private spaces, either open or indoor, but anyhow underused (Branzi, 2010).

To achieve this goal, planning must be fully conscious that its fourth dimension is time. A more refined distinction between what can be temporary having short term impacts, and what will be permanent and requires long term visions, and also what has unpredictable effects, must be constantly checked in planning drawings, models and regulations. This allows pursuing multiple aims. The first is to reduce the rigidity of regulation on short term reversible uses and actions. The second is to develop a framework where time is not a factor strictly imposed but rather a variable depending on the actions and factors at stake. For instance, this means that master plans in development areas should distinguish long term and permanent interventions for new urban landscapes, outline more flexible targets to monitor and adjust at mid term, and short term incentive projects. More generally, duration and flexibility of regulations should be more tailored on places and landscape, and less imposed by law or tradition to foster the definition of fewer lasting rules.

This modulation of time in planning processes can re-legitimate the role of planners, reducing their omnipresence in urban decision-making processes and better integrating their activities without conflicting with environmental experts.

Moreover such scenario could facilitate the implementation of Landscape Urbanism (Waldheim, 2006a.) increasing its effectiveness for any decision whose effects on landscape last longer than politic mandates, private investors' business plans or economic cycles. Landscape Urbanism isn't intended today as a rigidly defined process, but it ranges from an interactive method between sites' features and functional design of spaces (Waldheim, 2006b.), to more engaged attempts to integrate innovative agricultural economics in land management. In these fields, Landscape Urbanism has recently conveyed small scale tactics for urban agriculture in France (Donadieu, 1998.), attempts to countrywide redesign in the Netherlands (picture 7) (Sijmons, 2002.). That broad range of applications can benefit from evaluations based on interactive mapping and simulation, providing decision-makers with comparisons between multiple alternatives for planning and projects, using also simulation through statistics forecast, bringing several social, cultural, economic and environmental implications within unified representations.

Today, projects and plans are assembled and cross checked not just on paper but using the use of Geographic Information System mapping: GIS and 3D simulation (Mitasova et al., 2012: 122-137) (picture 8) are increasing at global scale, supporting policy-makers with updated and detailed 'datascapes' (picture 9) (MVRDV, 2005; Lootsma, 1999; Kabisch, 2008: 222-238). These techniques have been successfully used for various purposes, both involved with natural resources as water management in vulnerable landscapes (Poulter, Goodall, Halpin, 2008: 207-217) and with the restoration of urbanizations using visual reconstruction and visualization (Martínez-Graña and Rodríguez, 2016). Their diffusion and the improvement are fundamental to better plan long term and permanent transformations, forecasting and evaluating potential future landscapes (Lange, 2001: 163-182).



Picture 8 | 3D Datascape GIS Analysis: time evolution of a sand Dune. Source: Mitasova et al., 2012: 134

Picture 9 | Datatown, 3D imaginary landscape produced by data simulation. Source: MVRDV Architects, Rotterdam.

7 | Last but not least, open source planning is a form of landscape forecast?

The use of maps and simulations, and joint development of GIS, 4D simulation software and online apps, can provide an unprecedented framework for 'open source' urban planning. This is intended as collaborative forms of planning (Healey, 1997), by combining projects and visions coming from several actors. Such an approach suits the current need for adaptive forms of planning and natural resources management, required to face the uncertainties affecting both the ecosystem's assessments and the human management of social-ecological systems (Folke et al., 2005: 441-473).

Participated mapping and crowd-sourced datascares can also increase the quality and the success ratio of short and mid term or pilot bottom-up initiatives, aiming to improve the relationship between natural and anthropic environments, despite lack of investment determined by real-estate recession. The broad use of web maps facilitates people's understandings of plans and projects when they're properly represented in understandable time and space scales, rather than programmatic speeches or scripts. Likewise, people's participation to any planning initiative can benefit from the clear definition of physical or digital places and times for contribution. This will benefit landscape planning, as landscape after all is the physical sediment of communities' dreamed projects, economies, settlements and habits. Incertitude of results, conflicting landscapes and need of flexibility should lead to develop more simulation tools, multiple alternative drawings and fewer rules.

Riferimenti bibliografici

- Ascher F., Masbougi A. (2008a), "La ville ne doit pas être durable", in Masboungi A. (eds), *La ville passante, David Mangin Grand Prix de l'urbanisme 2008*, Parenthèses et DGALN, Marseille, pp. 90-98.
- Balter M. (2013), "Archaeologists Say the 'Anthropocene' Is Here - But It Began Long Ago", in *Science* Apr 2013, vol. 340, issue no. 6130, pp. 261-262.
- Berger, P.A. (2006) "Generating agricultural landscapes for alternative futures analysis: A multiple attribute decision-making model", in *Transactions in GIS*, vol. 10, no. 1, pp. 103-120.
- Bina, O. (2008) "Context and systems: Thinking more broadly about effectiveness in Strategic Environmental Assessment in China", in *Environmental Management*, vol. 42, no. 4, pp. 717-733.
- Branzi A. (2010) "For a Post-Environmentalism, seven suggestions for a New Athens Charter", in Mostafavi, Doherty, *Ecological Urbanism*, Harvard Graduate School of Design - Lars Müller Publishers, Baden.
- Brown, A.L. & Thérivel, R. (2000) "Principles to guide the development of strategic environmental assessment methodology", in *Impact Assessment and Project Appraisal*, vol. 18, no. 3, pp. 183-189.
- Brown, G. & Brabyn, L. (2012) "An analysis of the relationships between multiple values and physical landscapes at a regional scale using public participation GIS and landscape character classification" in *Landscape and Urban Planning*, n. 107, pp. 317-331.
- Commoner B. (1971), *The Closing Circle*, Random House inc.
- Dalal-Clayton, B. & Sadler, B. (1998), *Strategic Environmental Assessment: A Rapidly Evolving Approach*, Second Edition.
- Dick M.D., Wolfreys J. (2013), *Derrida Wordbook*, Edinburgh University Press.
- Donadieu P. (1998), *Campagnes Urbaines*, Actes Sud, Paris.
- Derrida J. (1991a) "Speech at Berlin Stadtforum", in *Architectural Design*, no. 11-12.
- Derrida J. (1991b), "Speech at international convention 'Pražská'", in Novotná Gallard A., Kratochvíl P. (1992), *Prague, Avenir d'une ville historique capitale*, Paris, Editions de l'Aube.
- Derrida J., Eisenman P. (1997), *Chora L Works*, Monacelli Press.
- Folke, C., Hahn, T., Olsson, P. & Norberg, J. (2005) "Adaptive governance of social-ecological systems" in *Annu. Rev. Environ. Resour.*, n. 30, pp. 441-473.
- Gregotti V. (1966) *Le territoire de l'architecture*, 1982 French edition, with 24 projects, L'Equerre, Paris.
- Gregotti V. (2009), "L'Architettura nell'era della post-città", in *La Repubblica* 17/2/2009, review of a collection of writings and speeches, including J. Derrida 1991a and 1991b.
- Garreau J. (1991), *Edge City, Life on the New Frontier*, Anchor Books.
- Healey P. (1997), *Collaborative planning: shaping places in fragmented societies*, Macmillan.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Kabisch, E. (2008), "A Synthesis of Digital and Embodied Worlds", in *Space and culture*, vol. 11, vol. 3, pp. 222-238.
- Koolhaas R. (1995), "Bigness or the problem of Large", in OMA, Koolhaas R., Mau B. *S,M,L,XL*, New York, The Monacelli Press.

- Lange, E. (2001) "The limits of realism: perceptions of virtual landscapes", in *Landscape and Urban Planning*, no. 54, pp. 163-182.
- Lynch K. (1977) *What time is this place?* The Massachusetts Institute of Technology.
- Lootsma B. (1999) "Synthetic Regionalization: the Dutch Landscape Toward a Second Modernity", in Corner J., *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*, New York Princeton Architectural Press, New York.
- Martínez-Graña A.M., Rodríguez V.V. (2016), "Remote Sensing and GIS Applied to the Landscape for the Environmental Restoration of Urbanizations by Means of 3D Virtual Reconstruction and Visualization (Salamanca, Spain)", in *International Journal of Geo-Information*, vol.5, no. 2, pp. 1-24.
- Masboungi A. (2008), "Certitudes, incertitudes sur la ville durable", in Masboungi A. (ed.) *La ville passante, David Mangin Grand Prix de l'urbanisme 2008*, Parenthèses et DGALN, Marseille, pp. 86-89.
- Merlin P. (2000), "Aménagement du territoire", dans Merlin.P., Choay F. (eds.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2000, 3rd ed., pp. 38-43.
- Mitasova, H., Harmon, R.S., Weaver, K.J., Lyons, N.J., Overton, M.F. (2012) "Scientific visualization of landscapes and landforms", in *Geomorphology*, no. 137, pp. 122-137.
- MVRDV (2005, *KM3 Excursions on Capacities*, Actar Publishers.
- Poulter, B., Goodall, J.L., Halpin, P.N. (2008) "Applications of network analysis for adaptive management of artificial drainage systems in landscapes vulnerable to sea level rise", in *Journal of Hydrology*, no. 357, pp. 207-217.
- Rockström, J., Steffen, W., Noone, K., Persson, Å., Chapin, F.S., Lambin, E.F., Lenton, T.M., Scheffer, M., Folke, C., Schellnhuber, H.J., Nykvist, B., de Wit, C.A., Hughes, T., van der Leeuw, S., Rodhe, H., Sörlin, S., Snyder, P.K., Costanza, R., Svedin, U., Falkenmark, M., Karlberg, L., Corell, R.W., Fabry, V.J., Hansen, J., Walker, B., Liverman, D., Richardson, K., Crutzen, P., Foley, J.A. (2009) "A safe operating space for humanity", in *Nature*, no. 461, pp. 472-475.
- Roberts, P. (1996), "European spatial planning and the environment: planning for sustainable development", in *European Environment*, no. 6, pp. 77-84.
- Sheate, W.R., Dagg, S., O'Donnek, K., Richardson, J., Aschemann, R., Palerm, J., Steen, U. (2001) *SEA and Integration of the Environment into Strategic Decision Making — Executive summary*, European Commission Contract No. B4-3040/99/136634/MAR/B4. London: ICON IC Consultants Ltd.
- Sijmons D. (ed. 2002) =*Landscape (H+N+S Landscapes Architects)*, Architectura+Natura Press. Amsterdam.
- Steffen, W., Crutzen, J., McNeill, J. (2007) "The Anthropocene: are humans now overwhelming the great forces of Nature?", in *Ambio*, no. 36, vol. 8, pp. 614-621.
- United Nations General Assembly (2015), *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015*, A/RES/70/1.
- Van Assche, K., Beunen, R., Duineveld, M., & de Jong, H. (2013), "Co-evolutions of planning and design: Risks and benefits of design perspectives in planning systems", in *Planning Theory*, vol.12, no.2, pp. 177-198.
- Waldheim C. (ed., 2006a), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press.
- Waldheim C. (2006b) "Landscape as Urbanism", in Waldheim C. (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press.
- Waters C.N., Zalasiewicz J., Williams M., Ellis M.A., Snelling A.M. (2014), *A Stratigraphical Basis for the Anthropocene*, GSL Special Publications.
- Weller R. (2006), "An Art of Instrumentality: Thinking Through Landscape Urbanism", in Waldheim C. (2006a, eds.), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press.

Sitografia

- European Landscape Convention, Florence 2000, official English version in: <http://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/rms/0900001680080621>
- Larousse Online Dictionary, available at: <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>
- Merriam-Webster Online Dictionary, available at: <http://www.merriam-webster.com/>
- SEA definition in Directive 2001/42/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2001 on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment, available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0042:EN:HTML>

Dimensione strategica e dimensione tattica nella pianificazione locale per il paesaggio

Luigi La Riccia

Politecnico di Torino

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Email: luigi.lariccia@gmail.com

Tel: +39.388.6557703

Abstract

Il paesaggio è stato già considerato nell'urbanistica italiana come elemento strategico/integratore per orientare lo sviluppo e dare una prospettiva di lungo termine per il territorio. Il saggio apre a riflessioni sull'approccio del paesaggio nell'urbanistica, attraverso l'ausilio di casi studio esemplari e il confronto sulla recente stagione di pianificazione paesaggistica. L'idea sostenuta è come esso possa contribuire oggi a superare la tradizionale dicotomia tra scale differenti e tra general planning e discipline settoriali.

Parole chiave: landscape, planning, urbanism.

1 | Paesaggio e pianificazione urbanistica: contesto culturale e tendenze emergenti nel dibattito in materia

La dimensione strategica e la dimensione tattica nella pianificazione fanno ormai parte del lessico dell'urbanistica, sia nei Paesi che hanno una forte tradizione nella pianificazione di area vasta sia nei contesti in cui per anni è stata molto debole, come l'Italia (Gibelli, 1996 e 2007; Martinelli, 2003). La dimensione strategica della pianificazione trova le sue radici nelle leggi urbanistiche di alcuni Paesi europei a partire dalla metà degli anni '60, cioè in un periodo di pieno sviluppo economico: anche l'urbanistica necessitava infatti della definizione di obiettivi di lungo periodo e di tattiche per governare problematiche più specifiche, come il contenimento dello sprawl urbano, il riequilibrio insediativo, la localizzazione di funzioni di portata sovra-locale. Negli anni successivi, a partire dagli anni '80 con il declino metropolitano e la crisi della città fordista, strategie e tattiche vennero formalizzate entro un processo interattivo che oggi, più propriamente, definiamo come "pianificazione strategica" (Bryson e Roering, 1987). Questa formalizzazione rappresentò, non tanto in Italia quanto nel contesto europeo, un elemento di forte discontinuità rispetto al precedente modello razional-comprensivo: semplificazione delle procedure, pianificazione per progetti, sperimentazione di forme di collaborazione pubblico-private divennero un modo per affrontare le nuove sfide della città tra cui la crisi economica, l'emergere delle problematiche ambientali e paesaggistiche e l'idea di sviluppo sostenibile (Albrechts, Healey, Kunzmann, 2003).

Sebbene il paesaggio sia sempre più presente nelle pratiche di pianificazione e di progetto della nuova città contemporanea, la questione paesaggistica nell'urbanistica italiana non è tuttavia un fatto recente: essa è già stata considerata, in alcuni casi esemplari, come elemento strategico e come fattore di integrazione per orientare lo sviluppo urbano e dare una prospettiva di lungo termine per il territorio. Una centralità spiegabile principalmente attraverso una continua tensione per rispondere all'accelerazione dei fenomeni globalizzativi che investivano tutto il territorio e che hanno determinato una sorta di "domanda di paesaggio" (Berque, 1995) che, nella maggior parte delle esperienze, risulta ancora insoddisfatta.

Fin dai primi anni del XX secolo il paesaggio ha costituito un tema rilevante per l'urbanistica che ha dovuto confrontarsi di volta in volta con fenomeni sempre diversi: una marcata complessificazione dei processi economici, trasformazioni urbane sempre più rapide ed estese, i vuoti che all'improvviso si sono venuti a formare all'interno dei tessuti densi e compatti, compresi quelli della città storica, la dissoluzione di una chiara distinzione tra città e campagna e tra centro e periferia, l'emergere di *nonluoghi* (Augé, 1999). La mancanza di riferimenti chiari nella città motiva oggi il desiderio di identificare, salvaguardare e celebrare il paesaggio tradizionale, come risposta alle trasformazioni sempre più rapide del mondo (Raffestin, 2005).

In questa tensione tra sostenibilità ambientale e sviluppo il paesaggio si trova quindi coinvolto anche rispetto alla necessità di salvaguardare il patrimonio di valori storici e naturali e di evitare il rischio della

perdita della diversità culturale. In Italia alcuni cambiamenti, non solo a livello legislativo ma anche a livello culturale, hanno evidenziato anche alcuni elementi di ambiguità, riferibili principalmente ad un'impropria separazione tra *tutela* del paesaggio e *sviluppo* del territorio. Ad oggi, l'esito di questa separazione sembra apparire ancora lontana: l'esito di questa evoluzione, legislativa e culturale, continua a fare i conti con un approccio conservatorista, che si dimostra come ancora come l'approccio prevalente dell'urbanistica, troppo lontano da chiare scelte strategiche di lungo periodo. Non solo, a ciò si aggiunge un'interpretazione parziale, o comunque incompleta, della Convenzione Europea del Paesaggio (CoE, 2000) nelle pratiche ordinarie di pianificazione (Voghera e La Riccia, 2016).

Una nuova attenzione al paesaggio si è però concretizzata nella revisione della pianificazione paesaggistica regionale e la necessità del coinvolgimento dei livelli inferiori di governo del territorio, su indicazione del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (2004), stimolando l'avvio di pratiche di pianificazione che hanno preso in considerazione non solamente i paesaggi portatori di valori eccezionali, ma *tutto* il territorio. Ciò ha quindi comprovato l'importanza non solo della tutela ma anche di scelte strategiche e di gestione per una generale e diffusa qualità del territorio e delle relative forme per abitarlo.

L'attualità del paesaggio come elemento strategico ed integratore implica che non è possibile pensare ad esso solo come a qualcosa di statico, immutabile, da conservare, proprio perché sono gli stessi valori della società ad essere in rapido cambiamento. A questo scopo, le difficoltà non possono però essere ricondotte ad uno scarso dinamismo, in quanto siamo oggi in presenza di una moltitudine di strumenti, forse troppi, che hanno tuttavia cercato di risolvere problemi di alto profilo. Ciò implica anche che un'urbanistica di nuova generazione, in cui sia comunque forte la dimensione strategica, dovrà trattare con attenzione anche i territori extraurbani, agricoli e naturali, e delle modalità con cui questi entrano in relazione con la città contemporanea.

2 | Indicazioni teoriche ed applicative a partire da alcuni casi studio esemplari

La cultura urbanistica contemporanea sembra compiere oggi una sorta di rivalutazione della dimensione estetica e interrogarsi sulla crisi del paesaggio come risorsa progettuale (Jakob, 2009). All'inizio degli anni '90 il dibattito era largamente sbilanciato a favore di un forte descrittivismo, inteso come approccio metodologico per descrivere le relazioni tra le nuove immagini e i nuovi modelli di riferimento e le problematiche emergenti nella città contemporanea. Allo stesso tempo, la riflessione sul paesaggio nell'urbanistica ruotava attorno all'idea che la strumentazione, cioè il piano, dovesse subire una modifica, in favore di una maggiore flessibilità e strategicità, più aderente alle sfide poste dall'ecologismo e dall'idea di sviluppo sostenibile. Con il nuovo millennio, invece, massicci processi di urbanizzazione per parti hanno dato origine a layout spaziali diversificati e variamente denominati. Parlando di paesaggio tradizionale è ancora possibile utilizzare parametri riferiti a realtà territoriali che, seppure in continuo disfacimento, conservano legami di continuità con gli assetti storici; ma la realtà dei paesaggi ordinari, *ibridi* (Zardini, 2002), incorporano l'elemento del cambiamento come caratteristica intrinseca, il cui carattere distintivo è tuttavia l'atopia o mancanza di riconoscibilità.

Come detto, alcune esperienze di pianificazione urbana, seppure considerando il contesto politico e culturale di riferimento (ma anche ideologie, pratiche e modelli urbanistici), hanno dimostrato di poter considerare il paesaggio come elemento strategico per lo sviluppo della città. La storia urbanistica italiana, in questo senso, ci ha insegnato che non sempre le esperienze si sono susseguite secondo una semplice sequenza logica e costruttiva, cioè secondo quello che è stato definito da Bianchetti (2011) "storicismo anestetizzato".

Nella ricerca condotta sono stati selezionati alcuni piani urbanistici (Assisi 1958, Urbino 1994, Reggio Emilia 1994, Bergamo 2010) che nei loro contenuti progettuali e di regolazione hanno risposto ad alcune problematiche già emergenti nei relativi periodi di riferimento ma ancora oggi valide: la rispondenza dell'urbanistica al paesaggio entro relazioni sociali sempre più immateriali, l'estremizzarsi dei problemi ambientali, la crisi delle economie globali e locali, la salvaguardia dei luoghi ordinari e di quelli di eccezionale valore, la ricerca di una migliore qualità dell'abitare. La lettura di queste esperienze è sintetizzata nella seguente griglia interpretativa (Tab. I): il confronto diretto e sintetico ricostruisce, contestualizza e riorganizza alcuni elementi emergenti.

Tabella I | Lettura interpretative di sintesi sui casi studio selezionati (Fonte: elaborazione dell'autore).

		Assisi (Astengo, 1958)	Urbino (De Carlo, 1994)	Reggio Emilia (Campos Venuti, 1994)	Bergamo (Gabrielli, 2010)
Caratteri del piano	<i>Forma del piano</i>	Idea del piano “completo” , per la comprensione di tutto il territorio comunale e per il vasto apparato degli strumenti e delle procedure di conoscenza.	Piano urbanistico come risultante di un unico processo non lineare di analisi, interpretazione e progetto. Idea di piano “organico” : impossibile separare la pianificazione urbana dal progetto architettonico.	Approccio “riformista” : un modello di piano fondato sulla trasformazione; limitazione del consumo di suolo; rilevanza della problematica ambientale.	È un “Piano di governo del territorio”, a doppia valenza strategica e regolativa . Tenta di superare una visione fondamentalmente prescrittiva e vincolistica in favore di una prospettiva di tipo strategico, più flessibile.
	<i>Contenuti tecnici del piano</i>	All'ampio apparato analitico (dettato rilievo territoriale e socioeconomico) corrisponde un testo normativo molto sintetico, ma preciso.	Si adotta un linguaggio normativo semplice che non è composto solo di norme e quantità, ma anche di “progetti guida” .	Il progetto preliminare comprende un vasto apparato di analisi e di studi relativi soprattutto alla dimensione ecologica della città.	Il piano è articolato in tre parti: il Documento di piano, il Piano dei servizi e il Piano delle regole. L'impostazione analitica si fonda su una dettagliata interpretazione (rilievo) delle forme della città e sul riconoscimento dei sistemi funzionali che la contraddistinguono.
	<i>Ruolo delle immagini e prospettive guida</i>	Le immagini e le elaborazioni iconografiche non sono un accessorio al piano, ma integrano i contenuti testuali.	Il piano si completa con le “linee normative” , costituite da una sezione scritta e da un vasto apparato grafico, che diventa il tramite attraverso il quale il piano verifica la propria attendibilità.	La sezione propositiva è corredata da elaborati cartografici e da schede tecniche di ambito , che specificano le modalità per una corretta considerazione dei valori ambientali ed ecologici.	L'apparato analitico e propositivo si avvale di un vasto repertorio di elaborati cartografici. All'interno delle schede progettuali , le immagini assumono anche un ruolo fortemente prescrittivo.
Interpretazione del paesaggio	<i>Paradigma storico</i>	Salvaguardia del centro storico . L'approccio pluridimensionale al paesaggio è riassumibile nella interpretazione delle categorie della salvaguardia e in quelle del rinnovamento.	Intervento contro il degrado del centro storico (soprattutto il piano del 1964). Nel piano del 1994 l'obiettivo è il miglioramento dell' ambiente urbano storico a fronte dei nuovi problemi abitativi.	La dimensione storica del paesaggio non è riscontrata in modo esplicito. Vi è una attenzione particolare alle modalità di trasformazione del verde nel centro storico. Si individuano in chiave propositiva gli “ambiti di tutela storica” .	Considerazione di concetti consolidati nel dibattito Ancea e Unesco: “paesaggio come espressione pluridimensionale del patrimonio culturale” e “paesaggio storico urbano” . I criteri di trasformazione della città contemporanea sono ampiamente relazionati al rapporto con la Città Alta.
	<i>Paradigma morfologico</i>	Preservazione della visibilità e della riconoscibilità della città dalla campagna . Controllo della vegetazione e cura delle tipologie architettoniche tradizionali.	Consonanza tra i moduli compositivi che concorrono a caratterizzare tanto il paesaggio esterno quanto quello urbano . Utilizzo del verde quale elemento di progetto per fini estetici e di mitigazione	-	L'aspetto formale del paesaggio è un fattore che emerge in modo sostanziale nelle analisi e guida i criteri progettuali. Obiettivo forte è il recupero dei rapporti visivi tra la Città Alta e la città consolidata.

	<i>Paradigma ecologico</i>	-	Salvaguardia delle relazioni storiche tra aree boscate ed attività agricola (conservazione dei limiti). Ruolo del parco quale elemento strategico di tutela attiva del paesaggio. Ripristino dei latifoglie e progressiva sostituzione delle specie alloctone. Definizione dell' equipaggiamento naturale delle aree agricole e delle siepi. Interventi di rinaturalizzazione.	Il piano pone il problema di conciliare la dimensione ambientale con una nuova forma della città, attraverso la considerazione del valore di connettività ecologica dei tessuti urbanizzati . Il verde, urbano e territoriale, assume un ruolo strategico nella formulazione dei principi trasformativi della città e nella creazione di una rete ecologica continua e permeabile.	La nuova immagine della città formulata dal Pgt parte dalla proposta di creare una Cintura verde attorno alla città contemporanea, che colleghi quattro parchi ("serbatoi di naturalità"), con il ruolo primario di miglioramento della connettività ecologica . Concorrono a questo scopo anche gli interventi di recupero delle fasce di rispetto delle vie d'acqua e della mobilità.
	<i>Paradigma percettivo</i>	-	Individuazione di "scenari panoramici" in cui la compresenza di scene diverse concorrono a formare l'unitarietà e l'identità di un luogo. Considerazione dei "crinali emergenti" in cornice della nuova città, che definiscono i principali fondali del paesaggio urbane.	L'approccio ecologico, assumendo un approccio sistemico ed organicista al paesaggio, ne presuppone una universalità dei valori: l'uomo e la città non sono al centro dell'attenzione. Il paesaggio non è solo dimensione estetico-percettiva.	Il paradigma percettivo del paesaggio si sostanzia già a partire dalle analisi: emergono, in particolare, la "Fruibilità visiva del paesaggio" e la "Sensibilità paesaggistica" . È data fondamentale importanza alla percezione sociale del paesaggio e al riconoscimento dei luoghi di grande valenza simbolica.
Azioni verso il paesaggio	<i>Strategie</i>	Distinzione spaziale e percettiva tra città e campagna. Salvaguardia della riconoscibilità della città storica e recupero delle vecchie frazioni.	Coerenza "estetica": conservazione delle dimensioni della città storica, distribuzione di un sistema di parchi attorno alla città, individuazione di specifici "scenari panoramici", potenziamento e riqualificazione delle frazioni e dei nuclei rurali.	Considerazione delle problematiche ambientali ed ecologiche nella città . Salvaguardia degli elementi naturalistici dei luoghi, rigenerazione ambientale al margine della città, accrescimento del verde urbano nei tessuti urbanizzati.	L'impianto strategico del piano comprende indirizzi per "sistemi" (es. Cintura Verde)
	<i>Regole</i>	Blocco dell'edificazione a ridosso della città storica, miglioramento del verde urbano, limite di densità per le costruzioni rurali. Vincoli del non altius tollendi e del non aedificandi.	Tre livelli di tutela: tutela "orientata" (controllo qualitativo delle trasformazioni), tutela "integrale" (significativa presenza dei valori paesistici), regime di "parco" (tutela assoluta dell'unitarietà del paesaggio).	Nuove modalità attuative di piano: istituto della perequazione urbanistica per il disegno della città pubblica. Definizione di "standard ambientali" : dotazione minima di verde permeabile pubblico e privato.	L'attuazione del piano è affidata a meccanismi compensativo-perequativi . Essi permettono di ottenere le aree urbane necessarie alla costruzione della Cintura verde e di adeguati livelli di sostenibilità nelle aree di trasformazione attraverso l'istituzione di specifici "standard qualitativi" .

	<i>Progetti</i>	Sono presenti tre progetti, per le aree più sensibili: Zona di Porta San Pietro, Conca di Mojano, piazze di San Francesco.	“Progetti Guida” per le zone di più complessa trasformazione urbanistica (si definiscono soglie quantitative, rapporto altimetrico, parti fuori terra degli edifici, organizzazione delle aree verdi). Hanno un ruolo chiave anche i progetti architettonici (esterni al piano), come la Facoltà di Magistero e i Collegi Universitari.	Per ogni area di trasformazione sono redatte specifiche schede progettuali che individuano: i “condizionamenti ecologici”, le “proposte di azzonamento”, le “ipotesi morfologico-progettuali”. Costituiscono elementi di progetto anche le fasce verdi di inserimento paesaggistico e ambientale delle infrastrutture.	Le forme di progettualità sono riconducibili principalmente alla redazione di specifiche “schede progetto” , che riprendono in linea di massima i “Progetti norma” del piano precedente, con la finalità di prefigurare, selezionando le componenti morfologiche e funzionali, l’assetto urbano di alcune aree particolari ma strategiche per il nuovo paesaggio urbano.
	<i>Altri strumenti di attuazione</i>	Comparti di risanamento e piani particolareggiati (“entro le mura” e “fuori Porta Nuova”).	Piani particolareggiati (es. Zona di Lavagine e quello relativo ad alcune aree già destinate a espansione residenziale da precedenti varianti).	-	Tra gli altri strumenti integrativi e di attuazione del Pgt: programmi strategici come il “Documento di inquadramento dei Pii”, politiche urbane e programmi complessi come il “Progetto pilota del PTO” e il “Contratto di quartiere di Grumello”, e i piani particolareggiati (Città Alta e via Quarenghi).

In queste esperienze di pianificazione, l’interpretazione del paesaggio è stata spesso condotta secondo modalità differenti: una diversità di approcci al paesaggio nel piano urbanistico che significativamente mette in luce questioni anche molto divergenti. In quasi tutti i casi riconosciamo una concatenazione di paradigmi (storico, morfologico, ecologico, percettivo) emergenti entro ognuna delle esperienze considerate, che consentono anche di tracciare una sorta di mappa delle posizioni culturali più rilevanti.

Il primo aspetto considerato riguarda la dimensione storica del paesaggio, emergente soprattutto nei piani urbanistici di Assisi e Urbino, che hanno saputo mettere in campo un approccio attento ad interpretare le regole e i principi insediativi che, sedimentatisi nel tempo, hanno determinato la struttura profonda di *tutto* il territorio, oltre a quella del centro storico. L’idea dell’allargamento della considerazione del territorio storico rappresenterà l’esito di un’evoluzione culturale che porterà alla definizione del concetto di “paesaggio storico urbano” (UNESCO, 2005), chiaro anche nel piano di Bergamo: un approccio di scala diverso, più ampio, che tenta di ricomprendere il contesto culturale ed ambientale, in cui può trovare spazio anche il tema ecologico. La considerazione del nuovo concetto di paesaggio storico urbano implica, in generale, un superamento della nozione di paesaggio come entità fissa e, al contempo, della logica “patrimonialista” e un inevitabile spostamento di attenzione verso un’accezione ampia di paesaggio, tale da includere un sistema di relazioni urbane, naturali ed ambientali, basate su azioni del quotidiano. Ripensare a questa dimensione del paesaggio nel piano, sia in relazione alle strategie sia in relazione alle tattiche, impone una necessaria apertura anche verso valori culturali laterali anche esterni alla città, non sempre espliciti, con cui si interagisce quotidianamente.

Il paradigma morfologico ha attraversato e influenzato una serie di esperienze nel campo dell’urbanistica: ad Assisi, la preservazione della visibilità e della riconoscibilità della città dalla pianura è stato uno dei primi obiettivi fondamentali di Astengo. Allo stesso modo, i rapporti compositivo-formali sono ampiamente riportati nel piano di Urbino come caratterizzanti tanto la città storica quanto il paesaggio esterno. Capisaldi visivi dell’ambiente naturale ed immagini della città storica contribuiscono, pertanto, in maniera complementare al riconoscimento dell’unitarietà “organica” del paesaggio. Per De Carlo è perciò necessario conservare unitariamente l’insieme delle relazioni tra i diversi elementi, attraverso un’azione progettuale integratrice, più flessibile e più “negoziabile” del solo strumento del vincolo. Nel caso di Bergamo, poi, la dimensione morfologica si manifesta attraverso una nuova e crescente importanza

riconosciuta alla tutela e alla valorizzazione dei rapporti visivi tra la Città Alta e la città contemporanea: si tratta di utilizzare in questo caso proprio una nuova “immagine”, data dal progetto di una Cintura Verde, per fissare un nuovo limite alla città, che ha ormai raggiunto forme di crescita dispersiva quasi incontrollabili. Posta entro queste condizioni, l’interpretazione del paesaggio visibile diviene compito urgente per la valorizzazione delle potenzialità estetico-formali dell’ambiente urbano. La dimensione morfologica del paesaggio, di conseguenza, è ciò che orienta, attraverso il progetto, la trasformazione: il progetto suggerisce il linguaggio architettonico ed impone prioritariamente la configurazione del verde e dello spazio pubblico prima ancora che la costruzione dell’edificato. In sintesi, il progetto non è la diretta conseguenza delle prescrizioni normative, ma diventa il veicolo per la traduzione in azione dei caratteri e dei valori paesaggistici da parte della collettività. Seppure con forme del piano che sono diverse da caso a caso, l’urbanistica tenta di offrire regole e progetti per il controllo della forma urbana: in questi termini, la questione della bellezza non riguarda solo il godimento e il benessere che possono emergere dalla fruizione di un bel panorama, ma diviene la base per “liberare” la disciplina urbanistica dal solo, pervasivo, funzionalismo.

La svolta ecologica contribuisce alla definizione di una specifica idea di paesaggio nel piano e sembra riscrivere il rapporto con il territorio entro una visione organicista, seguendo la consapevolezza di una sempre più diffusa “questione ambientale”. Già a partire dagli anni ’70, la disciplina urbanistica sembra ritrovare una nuova forza attraverso un positivismo ritrovato nei confronti dell’ambiente, anche se è forte il rischio della riduzione del concetto di paesaggio a quello di natura. L’approccio ecologico-ambientale assume un particolare rilievo soprattutto nei contesti rurali profondamente trasformati, in cui ad una forte compromissione del paesaggio corrispondono quasi sempre problemi di alterazione dell’equilibrio ecologico. Il piano si declina quindi in regole capaci di intercettare le evoluzioni della natura e di controllarne i processi. Nel caso di Reggio Emilia, ad esempio, la problematica ecologico-ambientale è assunta a fondamento di una nuova forma della città. Per svolgere tale funzione, dimostra di necessitare anche di una nuova forma del piano, che non sia conformativo della rendita fondiaria e che consenta di ottenere lo spazio pubblico necessario al disegno delle reti di continuità ambientale. Il “parco” diviene così uno specifico elemento di progetto, forse l’unico in alcuni piani recenti, per la tutela attiva del paesaggio, non solo nei contesti rurali o esterni alla città, ma *nella* città stessa. Ecco, però, che in alcune esperienze l’idea di ricomprendere il valore di connettività ecologica dei tessuti urbanizzati diventa, soprattutto nei casi di Urbino e Bergamo, un modo per comprendere anche altri aspetti del paesaggio, come appunto la dimensione morfologica e percettiva.

A partire dal tema rilevante dell’ecologia, il paesaggio non diventa più un fatto eccezionale (come nel caso del paradigma morfologico) ma una componente fondamentale della vita quotidiana: non più l’universalità di valori” messa in campo dall’ecologismo, ma una nuova enfasi sulla percezione sociale. La dimensione percettiva emerge già nel caso di Urbino: gli “scenari panoramici”, come compresenza di scene, sono specifici elementi del progetto e concorrono a definire l’unitarietà e l’identità di un luogo. Questo approccio si evolverà in una forma maggiormente compiuta nel caso di Bergamo: specifiche analisi (*fruibilità visiva* e *sensibilità paesaggistica*), richieste in particolare dalla nuova legge regionale lombarda (L.R. 11 marzo 2005, n. 12) evidenziano infatti l’importanza del riconoscimento dei luoghi di valenza simbolica che concorrono a definire proprio una certa idea di percezione sociale. È certamente un modo di guardare al paesaggio che, affermatosi soprattutto negli anni recenti, ha esaltato il carattere evasivo della società attuale, difficilmente riducibile entro convenzioni o codici. Lettura percettiva e comunicabilità possono essere misure strategiche che l’urbanistica può includere per evocare un’immagine della città (ma anche una nuova idea di sviluppo) strutturata e riconoscibile.

Mutate condizioni nella città, e nel rapporto che questa ha avuto con il suo paesaggio, presuppongono oggi un adeguamento della pianificazione urbanistica. Le strategie messe in campo dai piani spesso sono risultate mutevoli proprio in virtù di una serie di aspetti territoriali e di problematiche che ogni esperienza ha tentato di risolvere. Ad Assisi, per esempio, la distinzione spaziale e percettiva tra città e campagna è un fattore fondamentale per preservare la riconoscibilità della città storica. È una scelta “strategica”, però supportata da regole e da progetti molto prescrittivi: da un lato, l’istituzione di vincoli e di regole per il controllo delle densità nelle aree rurali; dall’altro, la progettazione delle aree di espansione e delle zone di maggiore sensibilità dal punto di vista del paesaggio. Attraverso la conservazione (la tutela assoluta) e il piano particolareggiato (il progetto), il caso di Assisi sarà rappresentativo di un’urbanistica incentrata sul “piano disegnato” che costituirà un modello per molti anni seguenti ed negli ultimi anni, invece, ampiamente criticato. Il tema fondativo è costituito dal ruolo del progetto: alcuni maestri dell’urbanistica come Astengo, hanno saputo tradurre nell’operatività un disegno normativo precostituito, attraverso il

piano particolareggiato e il semplice controllo degli indici e dei parametri tradizionali. Ciò che possiamo invece riscontrare nelle esperienze recenti è una sorta di “appiattimento” della funzione indicativa del piano, con una conseguente complicazione nella gestione dei processi di trasformazione: spesso i progetti in attuazione del piano appaiono come soluzioni non sempre adeguate, spesso prive di misura ed incoerenti rispetto alle implicazioni morfologiche delle ipotesi normative.

In alcune delle esperienze considerate, pur seguendo la struttura di un piano di tradizione, sono stati riscontrati schemi strutturali capaci di essere attuati tramite progetti, anche entro un processo rigido di progettazione e gestione ma capace di raggiungere gli obiettivi prestabiliti. Nel caso di Urbino (1994) la dimensione strategica è stata efficacemente espressa da De Carlo nel cambiamento di prospettiva (il cosiddetto “rovesciamento del cannocchiale”) che pone al centro non più la città, ma il paesaggio circostante. Anzi, in qualche modo, è proprio il paesaggio che contribuisce alla definizione di regole di “coerenza estetica”.

Il centro del discorso riguarda il ruolo svolto dallo spazio pubblico, che può costituire un utile ambito di intervento per la pianificazione: entro queste esperienze, lo spazio pubblico si manifesta entro forme spaziali definite e la sua principale espressione è data dalla continuità ed attraversabilità (costruita per esempio su sequenze di giardini e spazi per il loisir), in una tensione essenziale tra architettura e paesaggio. Dal punto di vista regolativo, l’istituto della perequazione urbanistica ha consentito di perseguire questa strategia attraverso il sostanziale trasferimento di diritti edificatori tra diversi ambiti di trasformazione previsti dal piano mediante specifici progetti norma, riducendo al minimo il ricorso all’esproprio e all’apposizione di vincoli di inedificabilità. Nei casi di Reggio Emilia e Bergamo, il ricorso ai piani di struttura, cioè l’attuale tendenza del modo di fare urbanistica in Italia, ha permesso di orientare le scelte pianificatorie proprio verso un modello di “legittimazione delle politiche pubbliche” (Palermo, 2005).

3 | Spunti conclusivi

Il paesaggio può divenire l’elemento ordinatore, strategico, per la nuova pianificazione urbanistica? Il paesaggio è sempre stato considerato una risorsa fondamentale per l’Italia (non solo a livello culturale ma anche economico), tradotta fin dagli inizi del Novecento nelle leggi di tutela delle bellezze naturali. Il fondamentale passaggio concettuale avvenuto con la legge n. 431/1985, che ha considerato non solo le bellezze individue ma anche le categorie specifiche di sistemi ecologico-ambientali (fiumi, laghi, montagne, boschi, zone umide, parchi, ecc.) ha poi comportato una progressiva riduzione del concetto di paesaggio al concetto di ambiente, una sostanziale regionalizzazione della pianificazione paesaggistica e, quindi, un progressiva *deresponsabilizzazione* del piano urbanistico nei confronti di esso.

L’apertura culturale data nel 2000 dalla Convenzione Europea del Paesaggio difficilmente è poi stata assunta dalla strumentazione urbanistica, poiché, per semplicità o semplicismo, anche per tutti gli altri livelli della pianificazione, il paesaggio ha continuato a rimanere un importante riferimento, spesso solo retorico, per cui la maggior parte delle scelte trasformatrici del territorio oggi si scontra con la stessa qualità paesaggistica ed ambientale; e l’apertura culturale, di cui si parla, da sola non sembra sufficiente a cambiare direzione. Attraverso le numerose sperimentazioni in atto, il tentativo di fronteggiare i problemi legati alla nuova complessificazione della città contemporanea ha contribuito alla modifica strutturale dei piani urbanistici che, sebbene non ancora sancita da una legge nazionale, è ormai da considerarsi sempre di più un dato di fatto.

In questo senso, guardando ad alcuni piani esemplari, è emerso che alcune possibili linee di integrazione possano essere ricercate assumendo la pianificazione locale come strumento attraverso cui la centralità del paesaggio può concretizzarsi, in quelle occasioni dipesa dalle risposte che l’urbanistica ha saputo mettere in campo rispetto alle problematiche e alla complessificazione dei fenomeni urbani via via crescenti: il paesaggio è stato assunto non solo attraverso l’apparato normativo del piano ma anche attraverso l’uso di immagini “forti” per la costruzione del consenso attorno alla futura immagine della città, che necessita tanto di regole rigide e di progetti tanto di forme più debolmente codificate e condivisibili. Il problema però è che oggi proprio l’urbanistica operata per parti, attraverso progetti in deroga al piano locale, ha determinato la perdita della capacità di prefigurare un’immagine complessiva della città.

Guardando anche ad altre esperienze, non solo italiane ma anche internazionali, la prospezione sul futuro, o *visioning* strategico, fa riferimento ad un metodo e ad un processo che non si limita alla previsione estrapolativa, né a tecniche di prefigurazione di scenari unicamente affidate agli esperti, poiché diventa un momento centrale del processo di pianificazione ed, in particolare, un importante strumento di aiuto alle decisioni (Godshalk, 2004). Nelle esperienze di pianificazione analizzate, l’elaborazione di scenari ha previsto di utilizzare al meglio le informazioni esistenti per interrogarsi sulle tendenze evolutive future dei

sistemi territoriali e paesaggistici, dopo aver verificato razionalità (nel rapporto tra analisi territoriali e obiettivi/strategie di sviluppo), coerenza tra obiettivi e strumenti/azioni ed efficacia nel rapporto tra obiettivi e risultati specifici (progetti). Nei piani considerati ciò che possiamo rilevare è un comune approccio fondato su un modello argomentativo accoppiato comunque a regole prescrittive: un elemento questo che dimostra di non prendere in considerazione logiche meramente gerarchiche ed ottimizzanti: oggi è invece preoccupante l'affermarsi, sia nelle proposte culturali che nelle strategie urbanistiche promosse in alcuni contesti locali anche importanti (come ad esempio i contesti metropolitani), di una concezione dell'urbanistica di chiara impronta "corporativa" (Mazza, 2015) che ha unilateralmente privilegiato in anni recenti la speculazione immobiliare. Altrove, ad esempio in Francia, Regno Unito, Olanda e Germania, seppure con alcune difficoltà, il progetto urbano è occasione per realizzare una strategia di riqualificazione e riuso di aree dismesse con grande attenzione alla dimensione paesaggistica, anche attraverso processi di informazione e comunicazione pubblica non solo strutturati e organizzati ma anche più aperti possibile.

È stato giustamente rilevato che è probabilmente al livello locale, quello dello spazio urbano, che un'urbanistica fondata sul paesaggio come elemento strategico mostra il suo senso più immediato, proprio perché può esprimere oggi, parafrasando Prager (2004), "l'aspirazione ad una democrazia più completa, orientata a coinvolgere fortemente gli abitanti, l'insieme degli attori locali e le imprese, per fare del territorio un luogo di progetto condiviso e non più uno spazio subito". Se è necessario immaginare, condividere ed attuare strategie e scenari di trasformazione, allora l'integrazione non può che avvenire attraverso pratiche che favoriscano la relazione tra le aspettative pubbliche e quelle private. Entro quest'angolazione è inevitabile la componente strategica del paesaggio secondo una processualità che non può tuttavia tralasciare la dimensione regolativa, pena il rischio della perdita di una visione complessiva della città ed il senso generale della cultura urbanistica.

Riferimenti bibliografici

- Albrechts L., Healey P., Kunzmann (2003) "Strategic Spatial Planning and Regional Governance in Europe", in *APA Journal*, n. 2, pp. 113-129.
- Augé M. (1999) *Disneyland e altri nonluoghi*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Berque A. (1995) *Les raisons du paysage*, Hazan, Paris.
- Bianchetti C. (2011) *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli, Roma.
- Bryson J., Roering W. (1987), "Applying Private Sector Strategic Planning in the Public Sector", in *APA Journal*, n. 1, pp. 7-20.
- Council of Europe (2000) *European Landscape Convention*, European Treaty Series n. 176, Firenze.
- Gibelli M.C. (1996) "Tre famiglie di piani strategici", in Curti F., Gibelli M.C. (a cura di), *Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano*, Alinea, Firenze.
- Gibelli M.C. (2007) "Piano strategico e pianificazione strategica: un'integrazione necessaria", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, n. 89, pp. 211-222.
- Godschalk R.D. (2004) "Land Use Planning: Coping with Conflicts in Visions of Sustainable Development and Livable Communities", in *APA Journal*, n. 70, pp. 5-13.
- Jakob M. (2009) *Il paesaggio*, Il Mulino, Bologna.
- Mazza L. (2015) *Spazio e cittadinanza. Politica e governo del territorio*, Donzelli Editore, Roma.
- Martinelli F. (2003) *La pianificazione strategica in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano.
- Palermo P.C. (2005) "Gli urbanisti e le politiche. La riscoperta di una tradizione", in *Territorio*, n. 31, pp. 9-18.
- Prager J.C. (2004) "Les élus locaux et le développement économique : de la croissance subie à la recherche d'une stratégie de développement dans la société du savoir", In Institut des Villes, *Villes et économie, La Documentation française*, Collection Villes et société, pp. 7-25.
- Raffestin C. (2005) *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio*, Alinea, Firenze.
- Repubblica Italiana (2004) *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, Decreto Legislativo n. 42/2004 e successive modificazioni.
- UNESCO (2005) *Declaration on the Conservation of Historic Urban Landscapes*, (Decision 29 COM 5D) based on the Vienna Memorandum on the Conservation of Historic Urban Landscapes.
- Voghera A., La Riccia L. (2016) "La Convenzione Europea del Paesaggio alla prova dell'operatività locale. Sperimentalismi disciplinari e problemi aperti", in *Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio*, n. 1/2016, pp. 10-23.
- Zardini M. (2002) *Paesaggi ibridi*, Skira, Milano.

Neglected landscapes and brownfields: new urban and territorial spaces for new communities

Ilenia Pierantoni

Università degli Studi di Camerino
SAAD Scuola di Architettura e Design di Ascoli Piceno
Email: *ilenia.pierantoni@unicam.it*
Tel: 3296006352

Massimo Sargolini

Università degli Studi di Camerino
SAAD Scuola di Architettura e Design di Ascoli Piceno
Email: *massimo.sargolini@unicam.it*
Tel: 3204381252

Abstract

Changes are being seen in the morphological and functional relationships that regulate the urban and territorial structure, and therefore in the way of thinking about the city. To prevent homogenization with the wider world, local territories seem dedicated to reworking their own identities by referring not to physical forms, but rather, and especially, to functional relationships. The organizational dynamics that have marked the network of functional relationships in some areas of Italy such as the Veneto and Marche Regions in recent decades are emblematic and are being replicated in various forms and ways in other territories as well as national and European areas. The new power of functional, physical, and virtual networks seems to open new realms of meaning and to address the relationships between city, society, and economics in a new way. Deindustrialization contributes to delineating these new scenarios and offers the city a large supply of disused sites, which should adapt to the urgent needs of territorial rebalancing, entering as important nodes in the network of networks and responding to the different demands for land use. In the most internal and marginal areas, the theme of decommissioning is rather different. These areas are not affected by the typical phenomena of deindustrialization, but by decommissioning residential areas due to serious natural dynamics. For these areas, vast new meaning can be planned, anchored in re-naturalization or the reinsertion of new urban and territorial reinforcement. These are new spaces dedicated to the collective identification of renewed local communities.

Keywords: urban regeneration, landscape, community.

1 | The decommissioning phenomenon

The term "brownfield" almost always refers to industrial areas that have abandoned their original use and, after having been environmentally renewed and recovered, can be used for other central roles in cities undergoing change. We examine some relevant case studies in the following pages. However, in this essay, the cases of decommissioned industrial areas are compared with other changes in land use that have occurred due to different governance choices for the area of study or due to the effect of significant natural events, which are often not adequately or preventively considered. This makes it temporarily impossible to maintain the original usage of the area.

In most of the cases investigated, agricultural, industrial, touristic, and residential decommissioning is present as a series of discontinuous elements with respect to the sequence of settlement fabrics, historical urban centres, and the hills denoting the agrarian landscapes of Italy (Fig. 1).

In the case studies presented below, different types of decommissioning can be seen, with different approaches to planning the reconversion. A common denominator in the different experiences is the fact that it is difficult to achieve the desired results if the building intervention is not accompanied by a community project aimed in part at regenerating the identity of a place and its socio-economic relationships.



Figure 1 | Tullio Pericoli, *Verso Destra* (2011)
Source: Pericoli T. (2013) *I Paesaggi*, Adelphi, Milan.

An initial group includes industrial areas in urban areas that, due to their inappropriate location or the economic crisis in the production sector, were definitively decommissioned in expectation of an overall regeneration of the area in question. This sort of area is often located near the old periphery of the city, which now forms part of the settlements in the peri-urban area. The area now aspires to become a full part of the city and considers the industrial settlement as an extraneous body. The usual choice is to reuse these areas for urban parks, which sometimes have themes but are often designed for a wider, extended acceptance. On the one hand, they improve environmental conditions and the life of inhabitants, favouring the development of outdoor recreational and cultural activities, which are often directly connected with the urban greenery and with the standard areas of the city. On the other hand, they tend to mark an undefined and indefinable urban border with a green belt that is morphologically very clear. This type of open space obviously increases the flexibility and resilience of the city and the new users are inhabitants from the most interior neighbourhoods who suffer from the asphyxia of restricted residential areas without greenery or the possibility of enjoying public spaces. These areas also become places to meet and to recognize new communities (Sargolini 2009).

A second group includes areas that were formerly dedicated to mass tourism¹ (Fig. 2). These are fragments of cities and tracts of territory that have been degraded due to the pressure of mass tourist movement (with particular reference to seaside tourism). These territorial areas were long the sites of an ideal, material dream, whose suggestive representation arouses the fascination of mass tours in search of the experiences illustrated in aesthetic media images. These are artificial landscapes, oversized in volume and the availability of residences, which have often entailed a lost connection with the territory and the consequent loss of identity due to the violent break with a non-touristic past. This phenomenon has fed the income of position through territorial transformations, exasperatingly consuming ecologically important lands via a significant increase in fixed building capital. This has failed, however, in the last decade with growing attention to tourism aware of the natural and cultural value of the places. Many great touristic residences are now being decommissioned and transformed, especially in coastal areas, but also in mountain basins used for winter sports. In the most virtuous cases, important participatory paths are being developed with the support of local communities to define new spaces for recreation and free time in favour of inhabitants and tourists.

A third group pertains to those industrial areas that, under the impetus of special financing for weak, marginal areas, arose in areas that were not properly dedicated to industry due to the location's physical and morphological conformation or the functional relationships with large distribution ways. This refers in particular to the hill and foothill areas where, due to particular political circumstances, industrial areas have developed that have been very important for the local economies of the towns involved. In particular, following the economic recession of the last decade, without management autonomy and the ability to support themselves, many of these production plants have unexpectedly collapsed.

¹ Novelli S. (2016) *La forma turistica della contemporaneità: dal luogo del desiderio al territorio della sostenibilità*. Doctoral thesis in Architecture. Advisor: Prof. Massimo Sargolini.



Figure 2 | The Alpe Bianca hotel complex in the Tornetti neighbourhood in the municipality of Viù (TO).
Source: Author's archive.

One can therefore see spaces that were once functionally organized around a production system in multiple working parts and components and which are now completely abandoned. The social network and collective organization was also often structured around the production system, capable of stimulating ways of life and behaviours of the entire community of urban towns and villages. In these cases, the transformation entails a radical rethinking of the site's use and the development of a new cultural gamble for the resident communities, considering the proximity of many of these areas to particularly important natural and cultural capital. This means developing a new formal and morphological sense of the areas in question, identifying them as well with a new cultural and social role.

A fourth group includes old production or residential areas that were suddenly created in rural and semi-natural areas close to waterways that have, over time, laid claim to the space where they belong, perhaps seriously damaging goods and inhabitants. The flooding of residences and other spaces near waterways is, unfortunately, sadly known. In the same geographical condition are former extraction areas that, for reasons of production and processing (near water for cleansing) and due to the richness in the underlying aggregates were located near waterways. Waterway meanders and courses were therefore transformed into areas for extraction and processing, thereby favouring the development of latent dangers. The decommissioning of large gravel extraction and processing facilities has freed important spaces close to waterways, favouring the rebirth of thick river vegetation and the re-establishment of bio-connections vital for regional and national ecological networks in coherence with the Natura 2000 Network (Cinquini et al., 2006). It should not be forgotten that the waterways, with their riverbank forest systems, are exceptional tools to favour the consolidation of green networks. These allow animals, plants, and humans² to pass through and become connective elements between the large natural heart of mountain areas (site of river sources) and the vastness of the extended marina (site of river outlets) (Fig.3).

A last, fifth group pertains to temporarily or permanently disused residential and production areas following particularly strong seismic events. Unfortunately, these conditions are experienced in many European geographical areas and are particularly persistent in Italy. One need only recall the most striking and devastating seismic events capable of causing destruction, loss of life, and the forced need of abandonment. Recalling the sad events of the past, even in the presence of forms of complete or partial reconstruction, there are many cases where the meaning and original role of these ancient settlements have been lost. It is often difficult to regenerate the service system, considering the decreasing number of possible users, even following the migratory effects sparked by the fear of earthquakes. The contributions of the Italian government to reconstruct these temporarily decommissioned areas often tends to create simple ghost towns and cities where the housing is at best completely restored, but the life of the town is now dead. The new use of these spaces imposes brave, sometimes difficult choices that could even lead to delineating the non-reconstruction of some portions of collapsed living spaces. One should also consider the excess of settlements in many inhabited centres in mountain areas and the need to develop public spaces, or spaces for public use, associated with appropriately associated services, of the bordering areas. The aim is also to attract new resident communities (Osti 2006). In this sense, the SNAI (Italian National Strategy for Internal Areas), which Italy is trying to spread throughout the first 60 pilot areas (about three

² Caprodossi R. (2016). *Le infrastrutture verdi per la riorganizzazione della città e del territorio*. Doctoral thesis in Architecture. Advisor: Prof. Massimo Sargolini.

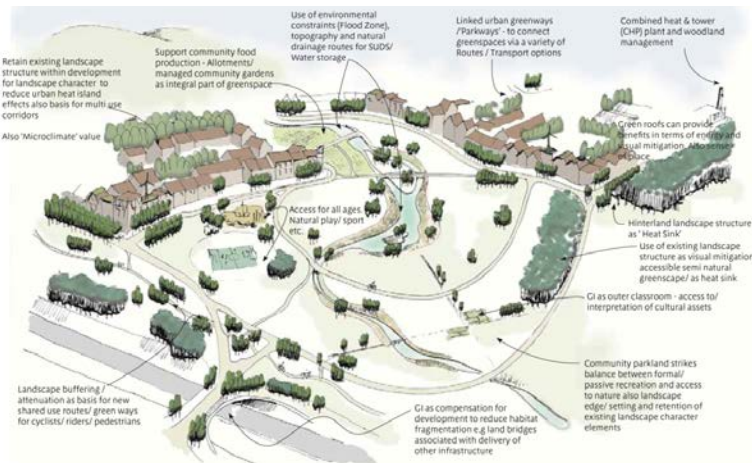


Figure 3 | The green network (infrastructure) structure: multi-functionality and benefits
 Source: Gale A. (2009). Green Infrastructure Guidance. Natural England

per region) in the inland Alpine and Apennine areas, could be an approach to watch with interest and to be reproduced in the regeneration of areas that are disused and abandoned due to seismic events.

2 | Case studies and examples of decommissioning

In this part, reconversion and transformation experiences and practices related to brownfields and neglected landscapes are selected.

In the first group related to industrial areas in urban areas, examples include the former Elettrocarbonium in Ascoli Piceno, the former Falck industry in Milan, the Bagnoli factory in Naples (Fig.4), the Carapelli industry and the former Novoli FIAT factory in Florence, the Fiat-Lingotto area in Turin, the former slaughterhouse in the Testaccio neighbourhood and the former general market in Rome, and the former Snia-Viscosa factory in Varedo (Fig.5). If in most cases it has been difficult to implement a renovation and reconversion plan, there are also excellent, innovative examples in which technology and recovery come together. In Milan, for example, thanks to students at area universities and on occasion of the annual meeting of European cities participating in the urban renewal project *My Neighbourhood*, the project "Quarto Gardening" recently began in the Quarto Oggiaro area, which transformed a nondescript unused sand pit into a child-friendly green garden. The "Quarto Gardening" project falls under the wider European program *My Neighbourhood–My City*, which, in addition to Milan, also involves the cities of Birmingham, Lisbon, and Aalborg in Denmark. The program works with citizens to develop associations and schools in the chosen areas, new services aimed at connecting people, ideas, and resources to favour the intelligent use of technologies and improve the quality of life, thereby favouring new processes of social inclusion. Another example is Bologna, where the City has decided to include the renovation of 31 decommissioned areas of the city in future projects (the new City Operational Plan establishes 27 new renovation projects dedicated to disused areas). Other examples of renewal in which renovation/culture/innovation is to be pursued include: the MUMAC in Binasco in Milan, in which a building used as a parts warehouse for Gruppo Cimbali, a manufacturer of coffee machines for bars, was transformed into a museum to exhibit the company's products; the Centrale Antonio Pitter in Malnisio, Pordenone, where what was once a hydroelectric plant (closed in 1988) was transformed into a science centre.

The second group includes examples of seaside and winter sports tourism. Reference can be made to European areas for seaside tourism such as Malaga or Ibiza, or the Adriatic coast in Italy. Rimini, Riccione, Vasto, Alba Adriatica, Silvi Marina, Vasto Marina, and Lido di Camaiore contain tourist areas close to elements of high landscape/environmental value or in very panoramic areas. They were built between the 1950s and 1990s on the wave of uncontrolled development that did not consider the common good, the protection and enhancement of local resources, and the definition of relationships with the history of the place. These areas have become increasingly unpleasant and their gradual decommissioning due to changes in the tourism market are likely. One should also note cases in which the presence of large incomplete structures in valuable contexts gives rise to real "ecomonsters".



Figure 4 | Bagnoli area in Naples
Source: Wikimedia commons.



Figure 5 | Former Snia-Viscosa factory in Varedo
Source: Wikimedia commons.

These include: Carloforte on San Pietro Island off the coast of Sardinia (Fig.6); the Palmaria ecomonster in front of the village of Portovenere (Fig.7); Consonno "Toy Village" (or so called "Lombard Disneyland", "Brianzola Las Vegas"), an ancient medieval village that was razed in 1962 to give way to an eccentric tourist destination (Fig.8); and the abandoned village of Coghinas in the Province of Sassari, which hosted the employees that worked in Enel's nearby hydroelectric plant. In the latter areas, the abandonment process is now definitively complete. For areas related to mountain tourism, there are many examples in the Apennines, Alpines, and Alpine foothills where tourist resorts and villages built in the 1960s/1970s to host large tourist fluxes are today degraded and abandoned. Examples include: the small towns of Sassotetto, Frontignano, Bolognola in Macerata, Terminillo in Rieti, Abetone in Tuscany, Montecampione in Valcamonica, Entova–Scerscen in Chiesa Valmalenco, the Alpe Bianca hotel complex in the municipality of Viù (TO), and others still³.

With regard to the third group, many industrial areas arose in inappropriate areas and are today abandoned, in recession, and depopulated. In this case, the problems do not extend just to the individual site, but form the centre of a network related to the presence of production activities (social fabric, economy, etc.). Some of the numerous examples of industrial areas and settlements arising in the 1970s following impressive subsidies include the city of Fabriano in the Marche Region, which is emblematic for the socio-cultural and productive transition it experienced for several years. From the second half of the twentieth century to the beginning of the twenty-first, thanks to the Merloni family's investments in the industrial field, Fabriano created a strong production complex, which grew and spread in subsequent

³ For the Regions of Lombardy and Piedmont, censuses have been made of abandoned ski resorts. For more information, see http://www.zainoinspalla.it/varie/censimento_impianti_abbandonati.asp

years, assuring the city a state of well-being and socio-economic stability. Fabriano has for many years been a unique production model, which has found strength in uniting the rural context and industry.



Figure 6 | Former Snia-Viscosa factory in Varedo
Source: Wikimedia commons.



Figure 7 | Palmaria ecomonster in front of the village of Portovenere
Source: Wikimedia commons.



Figure 8 | Consonno "Toy Village"
Source: Wikimedia commons.

Recently designated as "city of action", it was a specific laboratory of the Italy of industrial districts in which economic development and social cohesion have often walked in step (Fig.9). Starting in 2008,

however, the industrial system in Fabriano began to feel the effects of the global recession due to the increase in labour costs, the decrease in consumption, and delocalization processes. Family incomes fell dramatically and the social fabric slowly unravelled, giving way to depopulation and abandonment. Today Fabriano is forced to reinvent a new future based not only on the reuse of abandoned areas and new relationships with the network of urban green areas and the large surrounding natural protected areas, but also on redefining new social relationships and a new community identity. The key words of this challenge seem to be "culture" and "creativity". With this willingness and this approach, Fabriano entered the network of UNESCO Creative Cities in 2013.

In the fourth group, the most meaningful case in the European context is certainly the renovation of the Emscher River system, which flows through the former Ruhr mining area (Fig.10). Starting in the 1990s, it was the object of a process to renaturalize river systems and regenerate urban settlements. Industrial archaeological areas were reused mainly for public enjoyment and free time. There are also many examples in Italy, including the former Vitali steelworks in Turin, which has experienced a progressive reconversion process to create a post-industrial urban park of about 456,000 m².

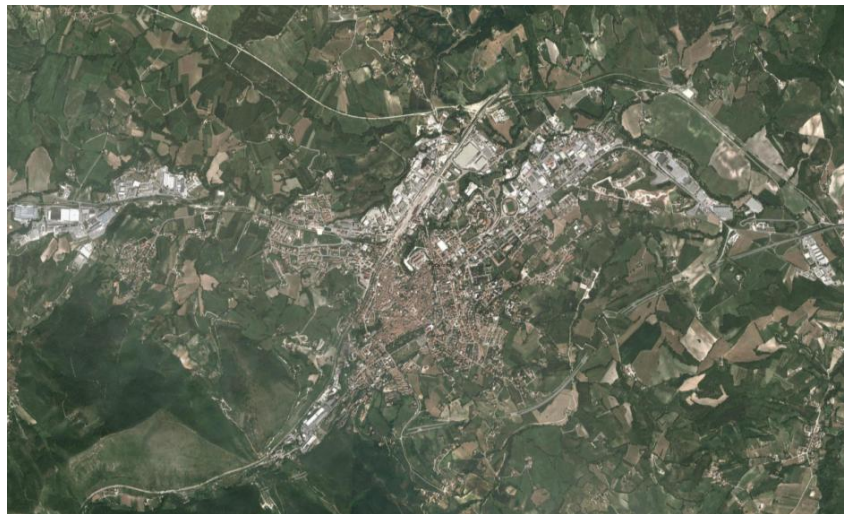


Figure 9 | Aerial view of the city of Fabriano and its strong production complex.
Source: Google Maps service.



Figure 10 | Renovation of the former Ruhr industrial area in the Emscher basin. Landschaftspark, Duisburg north.
Source: Author's archive.

The last group regards a little-known aspect of decommissioning, precisely because it is viewed as degeneration and/or destruction rather than decommissioning due to explicit abandonment. This is the reconstruction, even through new forms of use, after a large natural destructive event. This relates to those cases in which some territories are faced with reconstructing parts of the city or even entire cities due to unexpected, catastrophic events. Many events have been experienced in Italy over time. These include the Sarno–Quindici flood of 1998, the strong earthquakes in Irpinia in 1980, Friuli Venezia Giulia 1976, Marche-Umbria 1997, Molise 2002, L'Aquila 2009, Finale Emilia 2012, the landslide in Vajont, the flooding of the Tanaro River and the low Piedmont tract of the Po River of 1994, and also the latest earthquakes in central Italy on 24 August, 26 October and 30 October 2016 (Fig 11, 12). It is desirable

that in the last case an intervention program is implemented that considers the successes and failures of the past, which will allow interventions to guarantee the permanence of settlements and the communities that live in, manage, and maintain these territories.



Figure 11 | Pescara del Tronto (AP) after the earthquake on 24 August 2016.
Source: Wikimedia commons.



Figure 12 | Camerino (MC) after the earthquakes on 26 October and 30 October 2016.
Source: Wikimedia commons.

Conclusions

The theoretical framework and selection of examples presented in this contribution highlight an extraordinary variety of cases which present some common characteristics as well as some marked differences in the type of decommissioning.

The most important common criticalities in the cases presented are the sense of territorial uprooting for the communities and inconsistencies between the residential and productive functions that develop in both the places and the characteristics of the places themselves. All of this serves as a basis for abandoning the area, subject to decommissioning the function practiced there. Over time, a process of non-recognition by the local communities is generated by abandoning work places and disfiguring places high in environmental and landscape value with structures and sometimes extended settlements. These were built on the wave of uncontrolled development inattentive of the common good, conservation, and enhancement of local resources and the defining relationships with the history of the place.

It is clear that special planning is required to reuse sites and decommissioned or abandoned areas and that it should constantly consider the processes of establishing new activities and communities where the

intervention takes place. At the heart of the ability of local communities to build development strategies to act on their own land there is a process of “community construction” without which exercising this form of planning would not be possible. If in fact the community interacts, recognizes, and relates to its living environment and with natural dynamics, it can effectively play the role of territorial actor and activate a long-term process of development based on the enhancement of characteristics, resources, identity, and specific territorial endowments. To do so, it is necessary to develop “social links” and a degree of community empowerment. The latter is manifested both in “critical awareness”, i.e., in the knowledge of territorial resources, institutions, and the means of activating government choices, and in “control and knowledge”, intended as the capacity of the community to act and influence decisions and processes for change.

The attempts at recovery, regeneration, and enhancement are therefore presented as real processes of cultural, social, and environmental renewal. In this sense, our reflection can open new paths of research in identifying adequate planning and design tools capable of containing general strategic frameworks and effective point-like actions in an interactive, proactive connection. In other words, the “urban-planning tactics and strategies” binomial, according to which the development of long-term designs and locally based techniques are developed side-by-side, necessarily brings into play local subjects and actors for the concrete activation of regeneration and development projects for abandoned landscapes.

Finally, we are once again faced with a real cultural challenge in which the capacity to stimulate transformations and innovations is directly proportional to the ability to act on the culture and sensibility of interested actors and communities (Sargolini, 2015). This is made possible by presenting choices aimed in part at socio-economic development based on the territory’s strong points (natural/cultural excellence, food and agricultural products, traditions and know-how, tourism, energy) and in part on rebalancing and rationalizing the services offered to allow the community to enjoy a high quality of life, strengthening the link with the places and increasing their territorial attractiveness.

References

- Allen W. (2014) *A Green Infrastructure framework for vacant and underutilized urban lands*, Journal of Conservation Planning, 43-51. http://www.journalconsplanning.org/2014/JCP_V10_4_Allen.pdf
- Benedict M A, McMahon E T (2006), *Green Infrastructure, Linking Landscapes and Communities*. The Conservation Found. Island Press, Washington D.C.
- Cinquini F., Perna P., Sargolini M. (2006), *Reti Ecologiche e Siti Natura 2000*. Edizioni Kappa, Rome
- Gambino R. (1997), *Conservare innovare. Paesaggio, ambiente e territorio*, Utet, Turin.
- Ires Emilia-Romagna (eds.) (2013) *Sisma e ricostruzione: per un nuovo protagonismo del lavoro* Available on: http://www.ireser.it/administrator/components/com_jresearch/files/publications/Sisma%20e%20ricostruzione_def.pdf
- Liverpool City Council (2010) *Liverpool Green Infrastructure Strategy. Technical document*. Available on: http://www.greeninfrastructurenw.co.uk/liverpool/Technical_Document.pdf
- Mell I. C. (2010) "Green infrastructure: concepts, perceptions and its use in spatial planning" Available on: <https://theses.ncl.ac.uk/dspace/bitstream/10443/914/1/Mell10.pdf>
- Mell I. (2016) *Global Green Infrastructure: Lessons for successful policy-making, investment and management*. Abingdon: Routledge.
- Menoni S. (eds) (2006), *La salvaguardia dei valori storici, culturali e paesistici nelle zone sismiche italiane*, Gangemi Editore, Rome.
- Osti G. (2006) Nuovi asceti, il Mulino Ricerca, Bologna.
- Nigro G., Sartorio F.S. (eds) (2007), *Il territorio rinnovato. Uno sguardo urbanistico sulla ricostruzione postsismica in Umbria 1997-2007*, Quattroemme, Perugia.
- Peraboni C. (2010) "Infrastrutture verdi tra tutela ambientale e valorizzazione degli spazi pubblici", in: Schilleci F. (eds) *Ambiente ed ecologia. Per una nuova visione del progetto territoriale*. Franco Angeli, Milan. pp. 101-121
- Sargolini M. (2009) "Environmental networks in the territory", in Barbieri P. (ed.) *Hyper adriatica. op 2 opere pubbliche e città adriatica*, Actar List, Barcelona pp. 258-265
- Sargolini M., Talia M. (eds) (2012) *Ri-conoscere e ri-progettare la città contemporanea*. Franco Angeli Editore, Milan.
- Sargolini M. (2015), "La tutela dei valori paesistici nei processi di rigenerazione urbana", in D'Onofrio R., Talia M. (eds), *La rigenerazione urbana alla prova*. Collana studi urbani e regionali. Franco Angeli, Milan.

- Peano A. (a cura di) (2011) *Fare paesaggio. Dalla pianificazione di area vasta all'operatività locale*. Alinea Editrice, Florence.
- Sargolini M. (2013) *Urban Landscapes. Environmental Networks and the Quality of Life*. Milano: Springer-Verlag
- Sartori M (2011) "Paesaggio delle comunità, paesaggio dei cittadini (procedere con partecipazione)". In Paolinelli G. (eds.), *Habitare. Il paesaggio nei piani territoriali*. Franco Angeli, Milan.
- Talia M. (2014) "Il contributo dei processi partecipativi alla evoluzione del sistema di pianificazione", in Angelini R., D'Onofrio R., *Comunicazione e partecipazione per il governo del territorio*. Collana studi urbani e regionali. Franco Angeli, Milan.

Venetian Bassorilievi.

La messa a sistema di una tattica territoriale

Carlo Pisano

Università degli Studi di Cagliari
DICAAR - Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, Architettura
carlo.pisano@unica.it - pisano.carlo@gmail.com

Abstract

Esiste da tempo un dibattito che da Le Corbusier a Pessac arriva fino ai recenti lavori di Aravena, fondato sul contrasto tra uso e progetto, tra pianificato e imprevisto, tra formale e informale. Sebbene associato tradizionalmente al sud del mondo negli ultimi anni questo dibattito si è arricchito di un gran numero di interventi e pratiche spontanee ed informali anche nelle grandi capitali dell'occidente, seguendo una metodologia che alcuni accademici anglosassoni¹ hanno definito come *Tactical Urbanism*. Questo contributo intende estendere i confini dell'urbanistica tattica, presentando un caso studio legato ad una pratica spontanea di escavazione della ghiaia nella città diffusa veneta. I risultati dello studio, testati nel progetto *Venetian Bassorilievi*², illustrano da un lato la presenza di opportunità per una urbanistica tattica – anche in realtà territoriali fino ad oggi trascurate dalla letteratura – e dall'altro mostrano come un progetto di natura strategica sia potenzialmente in grado di implementare una pratica spontanea per aumentarne la portata e le ripercussioni a livello sociale, economico ed ecologico.

Parole chiave

Environment, Urban Practices, Urbanization

Introduzione: verso una tattica territoriale

Gli interventi di *Tactical Urbanism*, insieme alle teorie da essi scaturite, mirano ad interpretare le radici della crisi urbana, intesa come crisi sociale, economica ed ecologica, mettendo in luce questioni e problematiche osservabili solo grazie ad una esperienza diretta dei luoghi, dal basso, spesso ignorate dalle amministrazioni.

Nonostante l'enorme successo di questi movimenti – testimoniato sia dal numero di attivisti coinvolti che dal crescente appoggio ricevuto dalle amministrazioni pubbliche – gli interventi di *Tactical Urbanism* presentano almeno due importanti debolezze che ne limitano il reale impatto sui processi di trasformazione della città contemporanea. Da un lato gli interventi 'tattici' sono, per definizione, interventi puntuali elaborati in modo non coordinato, che difficilmente possono mirare a definire una strategia alla grande scala e per il lungo periodo. Dall'altro lato i vari libri e pamphlet che riportano esempi di questo 'nuovo' modo di trasformare la città, rappresentano un ventaglio di possibilità abbastanza limitato, spesso ripetitivo, di interventi temporanei a basso costo, copiati e trasposti nelle varie metropoli occidentali. Le varie operazioni tattiche normalmente si attestano in zone urbane, più o meno centrali, limitandone così gli effetti ad una stretta cerchia di attori interessati.

Tralasciando per un attimo i nomi o gli slogan – che sempre più spesso vengono posti sopra alcuni processi e pratiche di lungo tempo per renderle riconoscibili, per fare massa, spesso per alimentare e dare credibilità alla teoria o meglio all'"-ism" del momento – l'uso del termine tattico nello studio dei processi urbani trova in de Certau uno dei suoi primi utilizzatori. In *L'invention du quotidien* de Certau (1980) propone il termine tattico non subordinato a quello strategico – così come prevedevano le teorie militari, da cui entrambi i termini hanno origine³ – ma in modo antitetico, intendendo la strategia come «calcolo

¹ Si veda ad esempio Lydon, Garcia, Duany, 2015.

² Il progetto *Venetian Bassorilievi* è stato elaborato nel corso dello *European Postgraduate Master in Urbanism*, semestre autunnale 2010-2011, presso lo IUAV di Venezia, coordinatori del corso Prof. Bernardo Secchi e Prof.ssa Paola Viganò. Componenti del gruppo di lavoro: Carlo Pisano, Carlos Rafael Roch Saiz, Veronica Saggi. Le immagini ed i testi utilizzati in questo contributo, dove non diversamente indicato, sono elaborati dell'autore. Un estratto delle immagini è stato pubblicato in Pisano, Roch, Saggi, 2012, Fabian, 2012.

³ Sia de Certau (1980) che Clausewitz (1832) riconducono la distinzione tra tattico e strategico alle teorie militari, intendendo tattico come l'insieme delle tecniche utili per vincere le singole battaglie. Subordinato quindi al termine strategico che comprende invece l'insieme ordinato di obiettivi e azioni utili per la vittoria di una più ampia campagna.

dei rapporti di forza» (de Certau, 2001) come modello su cui sono fondate le razionalità 'forti' come quella politica, economica e scientifica. Al contrario, nel modello tattico de Certeau comprende gran parte dei modi di fare quotidiani e pratiche 'deboli' che non hanno la possibilità di darsi un progetto complessivo, sviluppandosi di mossa in mossa. Per de Certeau tattica e strategia sono quindi poste in una relazione antitetica «più le forze di cui la strategia dispone sono limitate, più l'impiego dell'astuzia diviene ammissibile, ovvero più si tramuta in tattica» (de Certau, 1990).

Se l'urbanistica classica è intimamente legata al modello strategico, il *Tactical Urbanism* ha cercato di fare proprio il campo delle razionalità deboli, delle pratiche urbane informali, di azioni isolate e non coordinate inserite tra le maglie lasciate aperte dalle razionalità sovraordinate.

Se il *Tactical Urbanism* si è occupato principalmente di interventi attivati nei centri urbani o comunque in aree ad alta densità abitativa, questo contributo vuole spostare lo sguardo verso i territori esterni alla città, o meglio, verso quelle porzioni di territorio caratterizzate da una diffusione abitativa, produttiva e di pratiche sociali. Questi territori, meglio definiti in letteratura come città diffusa (Indovina, 1990; Secchi 1996, 1999), sono i luoghi in cui le maglie dell'urbanistica tradizionale appaiono più larghe, in cui il modello strategico ha più volte fallito nel comprendere i bisogni e le pratiche quotidiane, in cui la crisi urbana è certamente accentuata, in cui probabilmente gli spazi per una urbanistica di tipo tattico sono più ampi.

E' possibile pensare una tattica di tipo territoriale? Che forme può assumere e di quali strumenti si può servire? E ancora, è possibile ricomporre le tattiche sviluppate in modo spontaneo nelle maglie ampie della città diffusa in una visione strategica in grado di fornire servizi utili alla collettività? Queste le domande cui questo testo cerca di rispondere.

Metodologia

Questo contributo intende illustrare i risultati di uno studio, sviluppato nel 2011⁴, su una pratica alternativa di escavazione della ghiaia, realizzata in modo spontaneo e non coordinato, da alcuni agricoltori dell'alta pianura Veneta, a nord di Treviso. I risultati dello studio, testati nel progetto *Venetian Bassorilievi* illustrano da un lato la presenza di opportunità per una urbanistica tattica anche in realtà territoriali fino ad oggi trascurate dalla letteratura e dall'altro mostrano come un progetto di natura strategica sia in grado potenzialmente di implementare una pratica spontanea per aumentarne la portata e le ripercussioni a livello sociale, economico ed ecologico. Parlare di processi economici così come di fattori ambientali significa indagare il futuro. Un futuro che porta con sé un alto grado di incertezze e contraddizioni (Giddens, 2009, Cavalieri, 2013). Per tali ragioni il progetto è stato sviluppato secondo una metodologia basata sulla costruzione di scenari alternativi⁵, capaci di formulare congetture in merito alle possibili evoluzioni future del fenomeno di escavazione della ghiaia ed alle possibili ripercussioni di quest'ultimo sull'ambiente in generale e sul sistema idrogeologico della pianura veneta in particolare. Il contributo si compone di due parti analitiche che mettono in luce due temi strategici per il territorio Veneto, la pratica di escavazione della ghiaia ed il problema del bilancio idrico e del rischio idrogeologico. Il progetto *Venetian Bassorilievi* si propone di mettere in relazione questi due temi e di sviluppare una metodologia che partendo da una pratica locale – una tattica di escavazione della ghiaia alla scala 'minima' – sia in grado di implementarla secondo un'ottica strategica.

Tema 1: La ghiaia e la sua escavazione

L'attività di escavazione della ghiaia copre un ruolo fondamentale per l'organizzazione delle attività umane rifornendo l'industria delle costruzioni delle materie prime fondamentali. Grazie a questa attività sono quindi fornite le risorse non rinnovabili essenziali per lo sviluppo economico e sociale. Allo stesso tempo l'attività estrattiva ha alcune dirette ripercussioni sull'ambiente naturale, alterando profondamente sia il paesaggio che le pratiche di vita dei suoi abitanti.

In Italia l'attività estrattiva della ghiaia ha avuto un decisivo incremento dal secondo dopoguerra passando da 7 milioni di tonnellate del 1950, a 100 milioni nel corso del boom economico, fino a 375 nel 2007⁶. L'attività estrattiva sta quindi modificando profondamente i caratteri morfologici dei territori sia attraverso la produzione di cave profonde e puntuali che attraverso un più diffuso sistema di escavazione dei sedimenti lungo i letti dei fiumi.

⁴ Si veda la nota n. 2.

⁵ Per approfondire l'uso dello strumento dello scenario in urbanistica si veda Bozzuto, Costa, Fabian, Pellegrini, 2008.

⁶ Fonte: Anepla, Associazione nazionale estrattori produttori lapidei e affini (www.anepla.it).

Rispetto alle possibilità di approvvigionamento di materie prime non rinnovabili esistono in letteratura due opposti punti di vista. Ottimisticamente, le risorse minerali saranno sempre disponibili e l'aumento della domanda sarà assorbito da un avanzamento tecnologico, con costi potenzialmente superiori - la cosiddetta prospettiva Ricardiana. All'opposto, il Malthusianesimo suggerisce che le risorse minerali sono finite e per tale ragione sono destinate ad esaurirsi (Bennet, Doyle, 1997). A causa della lunghezza delle ere geologiche, questa seconda prospettiva si applica alla maggior parte delle risorse minerali, non rinnovabili secondo la scala temporale dell'uomo; il loro uso deve pertanto essere considerato come non sostenibile (Owen, Cowell, 1996).

Il riuso ed il riciclo⁷ delle materie è certamente una strategia che a lungo termine potrà abbattere la domanda di nuovi materiali da costruzione e quindi ridurre il mercato e di conseguenza gli effetti, che l'attività estrattiva provoca all'ambiente. Di certo è però necessario sviluppare una strategia che a breve termine possa diminuire gli impatti dell'attività estrattiva sui territori abitati. Lo studio si concentra su una porzione della piana a nord di Treviso, territorio fortemente segnato dall'escavazione della ghiaia, in cui sono presenti numerose cave ormai dismesse.



Figura 1 | Il sistema delle cave, Insieme Estrattivo Treviso

Fonte: Pisano, Roch, Saiz, 2011.

L'attività estrattiva della ghiaia è regolata nel Veneto dal Piano Regionale delle Attività di Cava (PRAC) adottato nel 2003, approvato nel 2008 ed oggi in fase di revisione. Lo scopo di questo documento era di organizzare e programmare l'attività estrattiva regionale.

Come tutte le attività industriali, la pratica di escavazione della ghiaia è causa di forti tensioni sociali soprattutto a causa di due fattori: gli enormi profitti in mano a pochi attori che non producono ricadute visibili sul territorio ed il forte impatto che questa attività ha sull'ambientale. Le cave di ghiaia occupano, infatti, vaste porzioni dell'alta pianura veneta, chiuse da alte recinzioni ad accesso sorvegliato, appaiono come enormi buchi estesi anche cento ettari e profondi anche più di dieci metri. Nonostante il panorama normativo stia rapidamente cambiando, ad oggi, in molte cave esauste le opere di riqualificazione ambientale sono carenti o completamente assenti.

In questo contesto, un caso a parte è rappresentato dal progetto coordinato da Paola Viganò per la riqualificazione della Cava Merotto in provincia di Treviso come parco e bacino di laminazione delle acqua di piena del fiume Meschio. La proposta, sviluppata come un progetto pilota all'interno di una strategia di vasta scala, mira ad assegnare un valore socio-economico ed ecologico ai siti estrattivi abbandonati risarcendo, almeno in parte, i territori ed i suoi abitanti.

⁷ Per un approfondimento sullo stato dell'arte del comparto estrattivo italiano in rapporto ad altri casi europei si rimanda al "Rapporto cave 2011. I numeri, il quadro normativo, il punto sull'impatto economico e ambientale dell'attività estrattiva nel territorio italiano" Editto dall'Ufficio Urbanistica di Legambiente.

Tema 2: Il bilancio idrogeologico

Un secondo tema riguarda il sistema idrico del Veneto, oggi in crisi. Le recenti alluvioni⁸ e la diminuzione dei valori di piovosità ed un aumento dell'evapotraspirazione evidenziano l'importanza di sviluppare delle soluzioni efficaci per la gestione del bilancio idrico alla scala regionale. Gli effetti del *climate change* sono ormai evidenti: da un lato la costante diminuzione delle risorse idriche ed i periodi di siccità estivi stanno alterando le tradizionali colture irrigue, dall'altro intensi eventi piovosi in periodi limitati, associati ad una carenza di manutenzione del sistema scolante, costituiscono un impatto significativo per larga parte della pianura veneta.

Oltre ai chiari rischi ambientali, il *climate change* sta prefigurando una più ampia crisi sociale ed economica che richiede una radicale trasformazione degli strumenti e delle strategie di azione. Rispetto ai modelli tradizionali di protezione del rischio idrogeologico attraverso un innalzamento ed irrobustimento degli argini fluviali, da tempo si è resa manifesta la necessità di fornire più spazio per l'acqua per assorbire gli eventi disastrosi invernali costituendo bacini di stoccaggio in grado di infiltrare la risorsa in falda e ridistribuirli nei mesi estivi.

Questo atteggiamento 'resiliente', praticato in diverse realtà europee⁹, è in grado di ridurre i costi di intervento ed i rischi legati ad eventuali rotture degli argini e permettere il lento deflusso dell'acqua in falda, ricostituendo il delicato equilibrio delle risorgive e limitando il problema della salinizzazione dei suoli.

Il deficit idrico del Piave – calcolato come rapporto tra usi e risorse, deflusso vitale incluso – ammonta, ad esempio, a circa 60 milioni¹⁰ di metri cubi ed il volume necessario per laminare le sue acque in caso di eventi estremi a circa 90 milioni¹¹.

Rispetto a questi dati, progetti pilota come la Cava Merotto – con il suo volume di un milione di metri cubi – possono contribuire solo in piccola parte alla messa in sicurezza del territorio. Il sistema delle cave di ghiaia esauste è però molto vasto e considerando solo quelle sopra falda¹² a nord di Treviso, oggi circa un centinaio, comprende un volume utile totale complessivo di circa 77 milioni di metri cubi¹³. E' evidente perciò che la messa a sistema delle cave esistenti come bacini di laminazione potrebbe non solo mitigare il rischio legato alle piene dei fiumi, ma anche rifornire di acqua le attività agricole nei mesi estivi.

La tattica territoriale: Venetian bassorilievi

Se il PRAC contempla e monitora i sistemi tradizionali di escavazione della ghiaia a grande scala – principalmente realizzata in cave profonde e puntuali o lungo i letti dei fiumi – nel territorio si sono attivati nel tempo metodi alternativi, più minuti e diffusi. Affianco alle grandi cave, gestite in modo industriale da singole imprese, si stanno diffondendo pratiche di estrazione superficiale della ghiaia alla scala del singolo campo e del singolo proprietario agricolo. In breve questo processo prevede l'iniziale rimozione dei primi cinquanta centimetri di suolo vegetale, l'escavazione di circa un metro di ghiaia ed il successivo riporto del terreno vegetale. Questa pratica di escavazione superficiale, anche a causa di una generale crisi del comparto agricolo, è ormai in atto da parecchi anni nella alta pianura Veneta, risultando in generale meglio accettata dall'opinione pubblica, sia perché meno impattante a livello ambientale e fonte di un profitto diretto per i singoli agricoltori. Una volta terminato il processo di escavazione i campi possono essere immediatamente rimessi in produzione¹⁴ andando a costruire una sorta di bassorilievo territoriale.

⁸ Si fa riferimento alle alluvioni dell'autunno 2010 che hanno provocato l'allagamento di oltre 150 chilometri quadrati da Verona a Padova e quella del febbraio 2014 a Bovolenta, nella Bassa padovana, con oltre 600 sfollati.

⁹ Si veda ad esempio il piano governativo olandese per la prevenzione del rischio idrogeologico, denominato *Room for the river*, attivo dal 2006 al 2015. <https://www.ruimtevoorderivier.nl/english/>

¹⁰ Dato riportato in Viganò, 2009.

¹¹ Dato estratto da una intervista di Renzo Mazzaro all'ingegnere idraulico Luidi D'Alpaos, pubblicata in *La nuova Venezia*, del 13-11-2010.

¹² Le molte cave presenti nel territorio a nord di Treviso si suddividono in sotto falda, nelle quali l'escavazione di effettua in presenza di acqua, e sopra falda, che invece si presentano come profonde voragini rispetto al piano di campagna.

¹³ Dato riportato in Viganò, 2009.

¹⁴ Dovendo affrontare periodi prolungati di sommersione, gli agricoltori hanno provveduto a selezionare colture idonee.

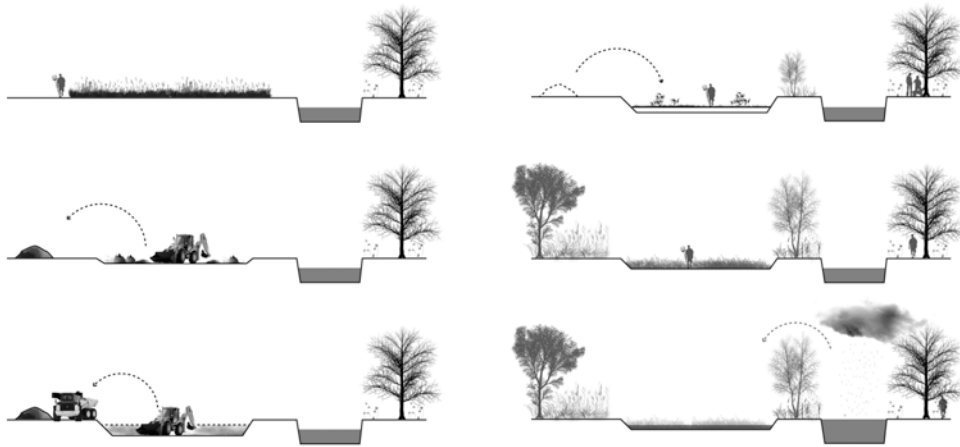


Figura 2 | La tattica del sistema di escavazione superficiale. A sinistra: Situazione esistente; Rimozione di cinquanta centimetri di suolo vegetale; Escavazione della ghiaia per un'ulteriore metro di profondità. A destra: Riperto del terreno vegetale; Ripresa della coltivazione; Utilizzo del campo come vasca di laminazione.
Fonte: Pisano, 2015.

Questo processo di escavazione superficiale, attivato in modo non coordinato da singoli privati, ha delle ricadute sul sistema idraulico ad ampia scala, provocando un rallentamento delle acque in caso di alluvioni e trasformando i campi in temporanei bacini di laminazione. Nonostante questi effetti secondari siano involontari o comunque non programmati, il sistema sembrerebbe auto-bilanciarsi: a fronte infatti di un profitto diretto, un coltivatore offre un servizio più generale per la collettività. Cosa potrebbe succedere se il residuo volume di ghiaia approvato dal PRAC venisse cavato attraverso un sistema superficiale?

La costruzione di questo scenario ha portato alla creazione di una strategia di coordinamento spaziale e temporale degli interventi. Attraverso un processo incrementale, infatti, questa tattica potrebbe creare un vero e proprio sistema territoriale di vasche di laminazione capaci di connettere, in casi di estremi eventi metereologici, le sponde dei fiumi con alcune aree di stoccaggio stagionale come ad esempio le cave esauste. Il coordinamento di questo processo potrebbe avvenire campo dopo campo – distribuito quindi in un tempo lungo – producendo in ogni fase degli effetti incrementali sulla laminazione delle acque nel corso delle piene.

I terreni in cui applicare questa pratica di escavazione sono stati selezionati attraverso la costruzione di una analisi multi-criteriale. Il territorio è stato suddiviso in porzioni discrete, secondo una griglia di 100 per 100 metri, alle quali è stato assegnato un punteggio a seconda di una serie di variabili. In particolare sono state scelte le aree prossime ai corridoi ecologici¹⁵, ai fiumi ed alle cave esistenti. Sono state invece scartate le aree che accoglievano coltivazioni di qualità o troppo vicine ai centri abitati.

¹⁵ Come definiti dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, Regione Veneto, adottato nel 2009.

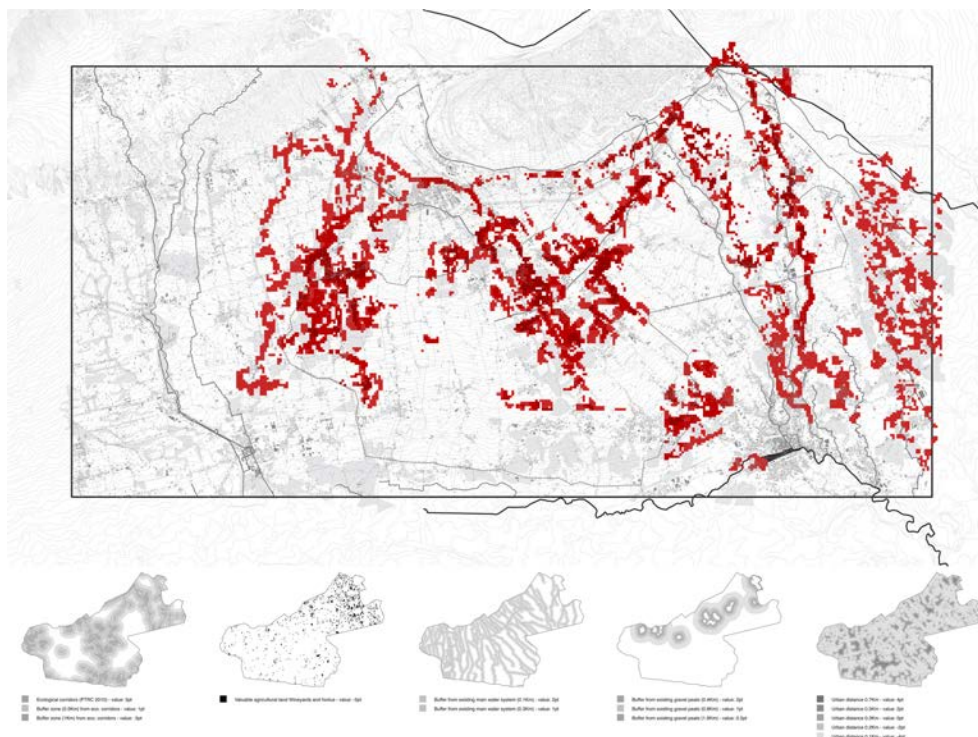


Figura 3 | Analisi multi-criteriale per la definizione delle aree in cui implementare la pratica di escavazione superficiale. Definizione dei punteggi, da sinistra: Corridoi ecologici; Orti e vigne; Buffer dal sistema idrico principale; Buffer dalle cave esistenti; Buffer dall'urbanizzato.
Fonte: Pisano, 2011.

Questa metodologia ha permesso di definire dei rapporti diretti ed espliciti tra obiettivi, azioni e risultati, permettendo ripetute scansioni valutative all'interno del processo-progetto. Le variabili possono così essere 'settate' modificando l'aspetto dell'immagine finale del bassorilievo.

Sulla base di queste valutazioni è stata analizzata in dettaglio un riquadro di quattro chilometri di lato dove si è proceduto a realizzare un progetto di dettaglio che mettesse in luce le ripercussioni della pratica di escavazione superficiale non solo sul sistema idraulico, ma anche sulla riconnessione del sistema ecologico e della mobilità lenta.



Figura 4 | Planimetria del bassorilievo territoriale.
Fonte: Pisano, 2011.

Conclusioni

Nel corso dell'introduzione sono state evidenziate due importanti debolezze che limitano l'impatto del *Tactical Urbanism* sui processi di trasformazione della città contemporanea. Da un lato gli interventi tattici sono, per definizione, interventi puntuali elaborati in modo non coordinato, che non possono pertanto mirare a definire una strategia alla grande scala e per il lungo periodo. Dall'altro la letteratura riporta esempi di operazioni tattiche principalmente legati alle zone urbane o comunque densamente popolate, trascurando i territori dispersi in cui la crisi urbana, intesa come crisi economica, sociale ed ecologica, è certamente accentuata, in cui probabilmente gli spazi per un'urbanistica di tipo tattico sono più ampi.

Lo studio qui presentato, riassumibile nel progetto *Venetian Bassorilievi*, mostra come esistano, anche nei territori della dispersione, pratiche spontanee non coordinate capaci di garantire degli effetti evidenti per la collettività. Nonostante il rapporto tra azioni individuali ed effetti collettivi sia principalmente involontario, la pratica di escavazione superficiale della ghiaia è certamente un'operazione di tipo tattico perché fondata, come puntualizza de Certeau (2001), sulla creatività dispersa e minuta dei gruppi o degli individui che si inserisce in un contesto sovraordinato senza illudersi di poterlo cambiare.

Le varie pratiche puntuali sono poi riportate all'interno di un disegno che le coordina, massimizzando quegli effetti che in modo isolato non potrebbero raggiungere. Questa ricomposizione però non mira a costruire un nuovo ordine stabile e definito ma alterabile sia nei tempi sia nei luoghi sulla base di un sistema multi-criteriale.

In questo modo vengono introdotte nel pensiero progettuale delle ripetute scansioni valutative che ridisegnano radicalmente la stessa natura sintetica del progetto, proponendo un paradigma alternativo per il progetto strategico alla scala territoriale.

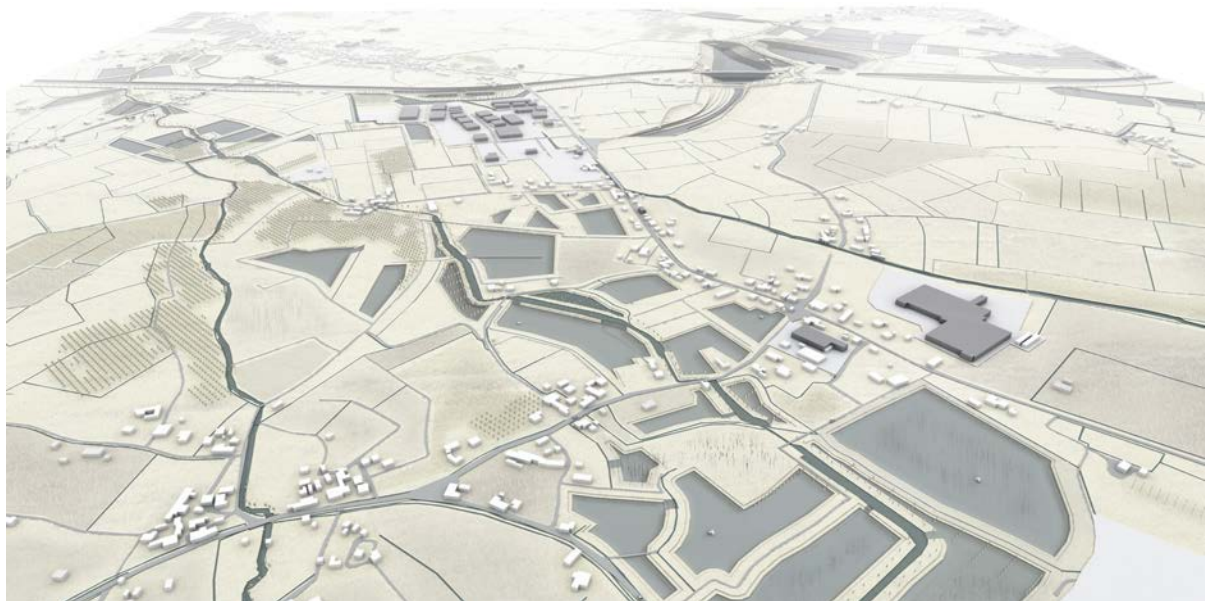


Figura 5 | Venetian Bassorilievi. Immagine della strategia in azione.

Fonte: Pisano, Saddi, 2012.

Riferimenti bibliografici

- Bennett M.R., Doyle P. (1997), *Environmental Geology: geology and the human environment*, John Wiley & Sons, New York.
- Bozzuto P., Costa A., Fabian L., Pellegrini P. (2008), *Storie del futuro. Gli scenari nella progettazione del territorio*, Officina edizioni, Venezia.
- Cavalieri C. (2013), "Sinking Lands. Mapping spatial paradigms in the Veneto Region", in Bandieramonte V., Cavalieri C., Guida I., Rashidzadeh K. (eds. 2013) *The next urban question*, Officina edizioni, Venezia.
- de Certeau M. (1980), *L'Invention du Quotidien*, Vol. 1, Arts de Faire, Union générale d'éditions.
- de Certeau M. (2001, ed. or. 1990), *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma.
- Fabian, L. (2012), "Extreme cities and isotropic territories: Scenarios and projects arising from the environmental emergency of the central Veneto città diffusa" in *International Journal of Disaster Risk Science*, n.1, vol.3, pp. 11-22.

- Giddens, A. (2009), *The politics of climate change*, Polity Press, Cambridge.
- Indovina F. (a cura di, 1990), *La città diffusa*, Daest, Venezia.
- Lydon M., Garcia A., Duany A. (2015), *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington dc.
- Owen S., Cowell R. (1996), "Rocks and Hard Places: minerals resource planning and sustainability" in *Council for the Protection of Rural England*, London.
- Pisano, C., Saggi, V., Roch, C., (2012) "A new territorial park made by shallow excavation", in Giannotti E., Viganò P. (a cura di, 2012), *Our common risk. Scenarios for the diffuse city*, et al. edizioni, pp. 98-99, pp. 106-107.
- Secchi B. (1996), "Descrizioni/Interpretazioni", in Clementi A., Dematteis G., Palermo PC. (a cura di, 1996) *Le forme del territorio italiano*, Vol. I Laterza, Roma-Bari.
- Secchi, B. (1999), "Città moderna, città contemporanea e loro futuri" in Indovina F., Magnaghi A., Piroddi E., Scandurra E., Secchi, B. (1999), *I futuri della città. Tesi a confronto*, FrancoAngeli, Milano.
- Viganò, P. et al. (2009), *Landscapes of water*, Risma Edizioni, Pordenone.

Riconoscimenti

Il progetto *Venetian Bassorilievi* è stato elaborato nel corso dello *European Postgraduate Master in Urbanism*, semestre autunnale 2010-2011, presso lo IUAV di Venezia, coordinatori del corso Prof. Bernardo Secchi e Prof.ssa Paola Viganò. Componenti del gruppo di lavoro: Carlo Pisano, Carlos Rafael Roch Saiz, Veronica Saggi. Le immagini ed i testi utilizzati in questo contributo, dove non diversamente indicato, sono elaborati dell'autore. Un estratto delle immagini è stato pubblicato in Pisano, Roch, Saggi (2012) e Fabian (2012).



Accesso alle conoscenze, coinvolgimento nelle decisioni, spazi e reti della condivisione

**Dagli orti urbani alle transition towns, un percorso lungo 40 anni verso la
programmazione di esperienze partecipative di tipo bottom-up** | Dario Aureli

**Spinning the wheel and switching on the lightbox. Towards a novel evaluation
for smart specialisations** | Clare Devaney

Nuove tattiche urbanistiche in sistemi urbani multietnici | Maurizio Geusa

**The Mushrooms' Lesson: Instagram as a tool to evaluate users' perception of
urban transformations** | Luca Lazzarini, Jesús López Baeza

Ex-Arsenale di Pavia: una prova di partecipazione | Cecilia Morelli di Popolo

Comunit(Hub). La Città artigiana | Maurizio Moretti, Massimo Giammusso

**Nuovi paradigmi per la pianificazione urbanistica: i servizi ecosistemici per il
buon uso del suolo** | Stefano Salata, Carolina Giaimo

**Complicare il movimento. Nuove forme di organizzazione per i servizi della
mobilità urbana** | Giovanni Vecchio

**Interazione tra strategie pianificatorie, tattiche e percezione del rischio per la
riduzione dell'esposizione urbana** | Elisabetta Maria Venco

Dagli orti urbani alle transition towns, un percorso lungo 40 anni verso la programmazione di esperienze partecipative di tipo bottom-up

Dario Aureli

Università di Roma Tre
Dipartimento di Architettura
Email: dario.aureli@gmail.com

Abstract

Karin Bradley e Johan Hedrén, nel loro recente libro *Green Utopianism*, registrano un cambiamento radicale nelle esperienze partecipative degli ultimi dieci anni, rispetto a quanto era accaduto fino all'inizio degli anni 2000. Quel diffuso movimento di opinione, che, forte delle esperienze newyorkesi dei community gardens e di diversi programmi urbani attivi in varie città, da Parigi a Londra a Berlino, aveva portato alla luce un nuovo modo di intendere la vita in ambito urbano, sta man mano mutando la propria natura. Bradley e Hedrén identificano questo cambiamento nel superamento del concetto di sostenibilità e di modernizzazione ecologica, in favore del concetto di resilienza. La presenza di processi partecipativi bottom-up, dunque, non come possibile opzione utile a migliorare la vita dei cittadini, ma come necessità inderogabile per salvaguardare la sopravvivenza delle città e della vita in ambito urbano. Esemplificativa di questa mutazione, è l'esperienza parigina di Constantin Petcou e Doina Petrescu, fondatori dell'Atelier d'Architecture Autogérée, uno dei gruppi attivi da più anni nella città, e oggi protagonisti di uno degli esperimenti più interessanti di resilienza in ambito urbano.

Parole chiave: participation, ecology, resilience

Quando nel 1973, un gruppo di ragazzi decise di entrare in un'area abbandonata di New York, probabilmente non immaginava quale sarebbe stata la portata del loro gesto. La loro azione diede vita al "Liz Christy Garden", il primo Community Garden nato a New York. Lo scopo di quel giardino, era di appropriarsi di un'area abbandonata a causa della crisi finanziaria di quegli anni, e trasformarla in uno spazio pubblico accessibile a tutti. Da quel giorno, una lunga serie d'iniziative si sono susseguite su quella stessa scia.

A New York, anche grazie alle agevolazioni concesse da alcune amministrazioni, i community garden sono diventati centinaia, e nel corso del tempo si sono differenziati in funzione di usi e costumi delle comunità sociali o etniche che li creavano e gestivano (Pasquali, 2014). Da subito, i giardini sono diventati anche orti per la produzione di cibo, e questo ha reso il legame con i cittadini ancora più forte. Proprio l'azione del coltivare, insieme a quello della pacifica invasione degli spazi abbandonati, sono diventati le azioni simboliche di questo movimento. Altre città hanno seguito lo stesso esempio. Parigi, su richiesta dei propri abitanti, ha istituito nel 2001 il Programme Main Verte, per l'utilizzo anche solo temporaneo degli spazi abbandonati. Le associazioni di cittadini che si occupano di gestire questi spazi, Jardin Partagé, hanno l'obbligo di riservare aree per orti didattici dedicati alle scuole del quartiere e devono rendere questi luoghi accessibili a tutti. Londra ha creato il programma Capital Growth, per lo scambio e l'affitto anche tra privati di terreni abbandonati. E così in varie città del pianeta, sono nati e continuano a nascere una serie di iniziative che hanno lo stesso obiettivo, ovvero usare i luoghi abbandonati delle città, per creare orti collettivi e nuovi spazi di socializzazione.

Il fenomeno degli orti urbani, però, non è un fenomeno nuovo. In Germania sono presenti da più di un secolo, e sono noti a tutti i Victory Gardens, o orti di guerra, nati durante la seconda guerra mondiale in molti dei paesi coinvolti nel conflitto. In generale orti urbani gestiti dai privati cittadini nelle aree abbandonate, sono presenti da anni in molte città.

Il fenomeno di questi ultimi quaranta anni, a differenza delle esperienze precedenti, ha però una natura diversa, per genesi e consapevolezza. Memore forse di una lunga tradizione di critica al modernismo, incapace di produrre spazi pubblici (Kroll, 2001) e colpevole apparentemente di aver abbandonato a sé stesso lo "spazio tra i palazzi" (Cullen 1961, Lynch 1960, Jacobs 1961, Chermayeff e Alexander 1968, Gehl 1991, Davis 1999), si è consolidato in questi anni, un pensiero trasversale. Questo, sotto diverse sigle, nomi e dichiarazioni, ha identificato nello spazio urbano e nella possibilità di instaurarvi attività agricole e

orti, una delle possibili risposte all'esigenza di relazioni propria del vivere in città. Dall'agricivismo (Ingersoll, 2004) al landscape urbanism (Connolly, 2004) al food urbanism e all'agricultural urbanism (Boucher 2009), la campagna, intesa come il luogo delle attività agricole (Camagni, 2004), si sta imponendo come modello insediativo capace di ricolonizzare gli spazi aperti urbani, *terrain vagues, grey areas* e tutte le superfici apparentemente dimenticate dalle città. L'agricoltura in ambito urbano, rappresenta l'occasione per riprendere questi spazi, ripararli, ricivilizzarli e trasformarli in paesaggi accoglienti, facendo della città un essere vivente (Kroll, 2001).

La sintesi tra vita urbana e vita agricola, in realtà, era stata cercata per la prima volta, in modo sistematico e programmatico già all'inizio del '900. L'idea di Garden City, proposta da Ebenezer Howard agli inizi del secolo scorso, si proponeva infatti come terza possibilità tra le due alternative di città e campagna. Howard voleva creare una "gioiosa unione", mettendo insieme i pregi dell'una e dell'altra. Ne sarebbe scaturita "una nuova speranza, una nuova vita e una nuova civiltà", con un forte spirito comunitario. Ma al momento della sistematizzazione manualistica di un linguaggio proprio della Garden City, Raymond Unwin sviluppò una sostanziale revisione teorica dei postulati howardiani. Unwin, che insieme a Richard Parker a Letchworth era stato il primo architetto chiamato a concretizzare il sogno di Howard, segnò il trapasso dalla garden-city autosufficiente al molto più pragmatico garden-suburb (Longobardi, 2014). Un tradimento di fatto dell'utopia di Howard, che ha invece aperto la strada a molte di quelle "urbanized areas", che sotto i diversi nomi dei garden-suburbs, rappresentano uno dei principali fattori dello sprawl urbano.

La diversità del fenomeno attuale, che lo distingue anche dal tentativo di Howard, sta nella sua natura di fenomeno dal basso, la cui definizione teorica avviene a posteriori. Come Habermas affermava per lo spazio pubblico, di cui se ne constata l'esistenza a posteriori, lo stesso avviene per questo fenomeno che crea urbanità con gli usi agricoli. Tutte le definizioni teoriche proposte, con le diverse declinazioni spaziali e tipologiche, raccontano un fenomeno esistente per volontà dei suoi fruitori, che ne sono anche gli inventori. Proprio questo molteplice ruolo degli abitanti coinvolti nel fenomeno, rappresenta probabilmente uno dei fattori del suo attuale successo.

Gli abitanti hanno dato una loro risposta personale al bisogno di urbanità, e l'hanno fatto attraverso l'introduzione degli usi agricoli. Secondo Ingersoll (2004) proprio il concetto di coltivazione come cura dello spazio urbano, è alla base del funzionamento di questo fenomeno. Coltivare richiede tempi medio-lunghi di sosta negli spazi urbani. Il cittadino non è dunque un fruitore istantaneo di quei luoghi, ma li abita e li modifica. Questo genera senso di appartenenza. Il cittadino, assume una duplice veste di attore e fruitore dello spazio. I tempi medio-lunghi della coltivazione, la crescita delle piante e la stagionalità delle coltivazioni, permettono di aumentare in modo esponenziale le occasioni d'incontro con gli altri e la condivisione delle informazioni relative alle diverse attività agricole. La raccolta e il consumo dei prodotti, diventa poi motivo di confronto e socialità, fino alla possibile creazione di piccole economie locali. Si tratta di fenomeni che seppur in piccole o medie dimensioni, riproducono in modo spontaneo la genesi stessa della città, che nasce come luogo dell'incontro, ancor prima che come luogo in cui abitare. (Mumford, 1961).

Ma quello che era sembrato essere un lento percorso di riconciliazione tra spazi urbani e cittadini, negli ultimi dieci anni ha subito un'improvvisa accelerazione. Secondo Karin Bradley e Johan Hedrén, questa accelerazione, ha motivazioni storiche ben precise, ed ha determinato negli ultimi anni il fiorire di una serie di fenomeni, che hanno abbandonato la saltuarietà e la casualità, in favore di una maggiore strutturazione nei processi partecipativi dal basso.

Nell'introduzione del loro libro, *Green Utopianism Perspectives*, gli autori provano a mettere in relazione l'incremento improvviso di domanda partecipativa dei cittadini in ambito urbano con tutta una serie di eventi storici traumatici, che hanno minato la sensazione di sicurezza nel mondo occidentale. Una crescente sensazione d'insicurezza generata sia dal susseguirsi delle crisi economiche, che da fenomeni naturali come uragani, tsunami e terremoti, spesso ingigantiti nelle loro dinamiche ed effetti, dai nuovi media digitali. A questi fenomeni, gli autori affiancano con lo stesso peso, la profonda perdita di fiducia delle persone nei confronti dei grandi accordi internazionali sul clima (Rio 2002, Johannesburg 1992), che avevano scandito la storia degli anni '90, ma che a distanza di anni, stentano ancora oggi a dare i propri frutti.

La speranza della sostenibilità e della modernizzazione ecologica, portate avanti da governi e organizzazioni internazionali, ha lasciato il posto a un senso di vuoto, che ha portato alla crescente voglia di agire in prima persona da parte dei cittadini.

Incertezze e insicurezze dovute a fenomeni climatici traumatici e crisi economiche, e una nuova volontà di azione da parte delle persone, hanno fatto nascere un nuova consapevolezza all'insegna del concetto di resilienza. Così, negli ultimi dieci anni, si sono moltiplicati tutta una serie di movimenti, tra cui il più noto è quello delle Transition Towns (Hopkins, 2008) che invitano i cittadini a impegnarsi in prima persona, senza attendere che il cambiamento venga guidato da altri. Allo stesso tempo, però, anche le diverse amministrazioni locali hanno iniziato ad impegnarsi con azioni e iniziative complementari a quella dei cittadini, ben diverse per impegno e programmazione, da quelle di cui si accennava in relativamente ai primi anni 2000. Non è infatti un caso se proprio il movimento delle Transition Towns, nato tra il 2005 e il 2006 da un'idea dell' architetto inglese Rob Hopkins, insieme ad alcuni colleghi e studenti del Kinsale Further Education College, si concretizza in una vera e propria road map che guidi sia i cittadini che le amministrazioni locali, in una azione combinata per la trasformazione dell'ambiente circostante in un ambiente più sostenibile da un lato e più capace di rispondere a nuove sollecitazioni dall'altro. La produzione di cibo, le energie rinnovabili e la capacità di resilienza delle città, sono gli elementi chiave di questo percorso.

Esemplificativo di questo nuovo approccio, è il progetto "100 Resilient Cities" lanciato dalla Rockefeller Foundation nel 2013, in occasione del proprio centenario. Il progetto prevede di mettere in rete esperienze e progetti per sostenere e coadiuvare nella creazione di una propria strategia resiliente, tutte le 100 città selezionate in base ad un'autocandidatura presentata dalle singole amministrazioni. Al progetto stanno tutt'ora partecipando tutte le città più importanti del pianeta, che contribuiranno a creare una piattaforma globale dalla quale attingere informazioni e studi, per ipotizzare il futuro resiliente delle città.

Da ECObox a R-URBAN, l'esperienza esemplare di Parigi

ECObox è un giardino, un orto e un luogo per l'incontro di culture e classi sociali diverse. Nasce nel 2001 su iniziativa di un gruppo di abitanti, architetti, artisti, ricercatori, studenti e insegnanti che occupano lo scalo ferroviario in rue Pajol, nel quartiere la Chapelle di Parigi, dove viene realizzato un giardino temporaneo appoggiato sull'asfalto e sul selciato del piazzale antistante lo scalo ferroviario, grazie all'inventiva di due giovani architetti rumeni, Constantin Petcou e Doina Petrescu, Atelier d'Architecture Autogérée. Per la realizzazione del giardino vengono utilizzati materiali di recupero e a basso costo, come bancali in legno, bottiglie di plastica e paglia. Lo scopo del gruppo promotore dell'iniziativa, è quello di innescare in questo modo la nascita di una rete che definiscono di ECO-urbanità, che sfrutti tutti gli spazi inutilizzati del quartiere, i lotti interclusi e abbandonati per creare nuove occasioni di urbanità. Il coinvolgimento degli abitanti anche in fase di costruzione è l'elemento essenziale a questo scopo. Il giardino temporaneo è un'attrezzatura leggera e trasportabile, anche il modulo per la cucina all'aperto e per il tavolo da lavoro con gli attrezzi sono trasportabili. L'obiettivo è di poter spostare queste attrezzature da un luogo all'altro, in una serie di architetture transitorie che permettano di indicare un possibile futuro per le zone abbandonate del quartiere. ECObox, dunque, è un suggerimento, un ipotesi di trasformabilità dello spazio urbano. Secondo Constantin Petcou e Doina Petrescu, infatti, ECObox deve essere considerato come un generatore di urbanità. Nell'arco di tempo in cui è stato in vita, ECObox è stato: luogo di aggregazione per i bambini, di conoscenza reciproca per gli adulti del quartiere, un giardino delle lingue, un cinema all'aperto e un luogo di festa per cerimonie e matrimoni degli abitanti. (Aureli 2011).

A distanza di 7 anni da quella prima esperienza, Constantin Petcou e Doina Petrescu, decidono di dare vita ad un nuovo progetto. Questa volta il sobborgo parigino scelto è Colombes, nella zona nord della città, in un'area con più di 80.000 abitanti. Elemento essenziale è ancora il coinvolgimento di cittadini e associazioni di quartiere, affiancati però dagli amministratori locali, con cui si decide di trasformare un'area abbandonata di circa 3.500 mq nel primo nucleo di quella che loro stessi definiranno come "unità di resilienza urbana". R-URBAN.

Il progetto si basa su una serie di strategie connesse tra loro, che a diverse scale d'intervento, dalla singola strada all'intero quartiere, consentano agli abitanti di cambiare il proprio stile di vita e sviluppare "attività resilienti", riducendo l'apporto di risorse dall'esterno e abbattendo la produzione di rifiuti.

Tra il 2008 e il 2015, grazie al supporto dell'amministrazione e alla collaborazione con diversi partner, il progetto R-URBAN riesce a ottenere finanziamenti europei e statali per circa 1,5 milioni di euro, con i quali realizza Agrocité (una fattoria sperimentale con orti comunitari e stazioni di compostaggio e riciclaggio delle acque piovane, spazi educativi e dispositivi per la produzione di energia) e RECYCLAB (un'unità composta da una serie di attrezzature per il riciclaggio dei rifiuti e la loro trasformazione in materiali per la bioedilizia.)

Attualmente, grazie a R-URBAN, diverse centinaia di cittadini svolgono regolarmente attività di giardinaggio e apicoltura, scuole di compostaggio, riciclaggio ed eco-design, e una dozzina di persone sono impiegate in modo permanente o temporaneo sul progetto.

Pur nascendo da questo stesso brodo culturale, le due esperienze raccontate marcano in realtà una netta differenza, la stessa differenza che Holling, nel 1973, raccontava per definire il concetto di Resilienza in ecologia. Nel 1973, Crawford Stanley Holling (professore di Ecological Sciences alla University of Florida Holling) scrive “Resilience and stability of ecological systems”, sul concetto di resilienza in ecologia. Holling adotta i due termini, ‘resilienza’ e ‘stabilità’, per distinguere due concetti chiave dell’ecologia, ovvero: la capacità di un organismo di trovare un proprio equilibrio in condizioni ambientali prevedibili (stabilità) e la capacità di un organismo di ritrovare un nuovo equilibrio in condizioni ambientali non prevedibili (resilienza).

In particolare, nell’idea di Holling, il concetto di Resilienza di un organismo, o ecosistema, è legato alla capacità di sopportare mutamenti di condizioni e shock esterni di qualsiasi natura, rimanendo vivo/funzionante, anche se in modalità ridotte o nuove. La stabilità, indica invece la capacità di un organismo, di essere vivo ed efficiente adattandosi a determinate condizioni ambientali, in cui i cambiamenti siano lenti o comunque prevedibili.

Questa stessa differenza è ripresa ed esplicitata da Michael Mehaffy and Nikos A. Salingaros nella loro serie di brevi saggi online “Toward Resilient Architectures”. I due autori individuano una serie di quattro parametri che segnano la differenza tra un sistema resiliente e uno non resiliente, seppure efficiente e/o sostenibile. I parametri validi anche per i sistemi urbani e l’architettura sarebbero: una struttura a rete con alto grado di interrelazione tra le parti; diversità e ridondanza (ovvero il contrario del concetto di efficienza); una struttura caratterizzata elementi funzionali a diverse scale di grandezza; la capacità di auto-organizzarsi e adattarsi alla mutevolezza delle situazioni.

Analizzando le esperienze del 2001 e del 2008, tra ECObox e R-URBAN emerge lo stessa distanza, la stessa differenza che distingue un sistema o un organismo o un progetto, seppure sostenibile ed efficiente, da uno che sia anche resiliente.

A differenza di ECObox, R-URBAN sembra aderire pienamente ai parametri individuati da Mehaffy and Salingaros, soprattutto per quanto concerne la varietà di scala di grandezza, le interconnessioni e la ridondanza. Nel progetto che nasce nel 2008, emerge chiaramente l’ambizione di partire dalla piccola scala per arrivare poi alla grande scala urbana, e la volontà di produrre strutture diverse anche ridondanti in ambito urbano. Inoltre, la capacità di adattamento e di auto organizzazione, è insita nella genesi stessa del progetto, che mira a creare un metabolismo urbano circolare. Un metabolismo circolare, vive di vita propria, o quasi, e dunque riesce ad assorbire meglio eventuali shock esterni. I metabolismi lineari, invece, anche virtuosi e sostenibili, ricevono risorse dall’esterno e le trasformano. Sono dunque estremamente condizionati da ciò che avviene all’esterno e non hanno la stessa capacità di riadattarsi e riorganizzarsi.

Non è un caso se la “R” di R-URBAN esprima proprio il concetto di resilienza, dovendo esso rappresentare una prima “unità di resilienza” che incide non solo sulla sfera sociale, ambientale e alimentare della vita quotidiana dei cittadini coinvolti, ma anche sulla sfera economica, lavorativa ed energetica. R-URBAN è l’espressione di un nuovo corso nel dibattito sul rinnovamento in ambito urbano, che va oltre la sostenibilità. Tornando alle categorie esposte da Holling, la sostenibilità, esprime la capacità di un sistema di essere efficiente e vitale in condizioni di stabilità. Ma la sostenibilità non sempre, o quasi mai, esprime la capacità del sistema, di rimanere in vita, anche in situazioni di particolare stress o di eccezionalità non prevedibili. Capacità, questa, che è espressa dalla resilienza, che ingloba ed espande, il concetto di sostenibilità.

R-URBAN, come espressamente dichiarato da Costantin Petcou e Doina Petrescu in più sedi, raccoglie questo invito a impegnarsi in prima persona, con l’idea, ambiziosa, di sintetizzare un nuovo modo di vita in città. Un modello di vita ancorato alla tradizione delle grandi utopie verdi (Garden city di Howard e la Geddes Regional City) ma strettamente connesso alla realtà della città contemporanea, all’azione concreta e ai processi bottom-up di rigenerazione urbana. L’idea è di raccogliere gli ideali di quelle utopie e la capacità di azione dei movimenti d’opinione degli ultimi anni, non per creare una nuova utopia, ma di produrre una realtà sperimentale. Un laboratorio vitale nel quale possano nascere nuovi modi di interpretare la vita urbana, capaci rispondere alle pesanti sollecitazioni esterne, siano esse culturali, economiche, demografiche e ambientali.

Riferimenti bibliografici

- Aureli D. (2011), *Lo spazio pubblico nella città multietnica*, Aracne editrice Srl, Roma.
- Bradley K., Hedrén J. (2014), *Green Utopianism Perspectives, Politics and Micro-Practices*, Routledge, New York.
- Chermayeff S., Alexander C. (1968), *Spazio di relazione e spazio privato*, Il Saggiatore, Milano.
- Davis M. (1999), *Geografie della paura. Los Angeles: l'immaginario collettivo del disastro*, Feltrinelli, Milano.
- Gehl J. (1991), *Life Between Buildings Using Public Space*, Arkitektens Forlag, Copenhagen.
- Habermas J. (1962), *Strukturwandel der Öffentlichkeit*, [tr. it. *Storia e critica dell'opinione pubblica*, Roma-Bari 2002].
- Holling C.S. (1973), "Resilience and stability of ecological systems", *Annual Review of Ecology and Systematics*, no. 4, pp. 1-23.
- Hopkins R. (2008), *The Transition Handbook: from oil dependency to local resilience*, Green Books.
- Howard E. (1902), *Garden Cities of Tomorrow*, London: S. Sonnenschein & Co. Ltd., London.
- Ingersoll R. (2004), *Sprawltown*, Maltemi, Roma.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Kroll L. (1996), *Bio, psycho, socio/eco. Ecologies urbanes*, L'Harmattan, Paris [tr. it. *Ecologie Urbane*, Franco Angeli, Milano, 2001].
- Longobardi G. (2014), "Abitare, coltivare agri-cultural dwelling", in *Cohousing. Programmi e progetti per la riqualificazione del patrimonio esistente / Cohousing. Programs and projects to recover heritage buildings*, ETS, Pisa, pp. 207-213.
- Mumford L. (1961), *The City in History*, Harcourt, Brace & World, New York, tr. it. (1994), *La città nella storia*, Bompiani, Milano.
- Mehaffy M., Salingaros N.A. (2013), "Toward Resilient Architectures 1: Biology Lessons", *Metropolis Magazine online magazine*, disponibile su <http://www.metropolismag.com/Point-of-View/March-2013/Toward-Resilient-Architectures-1-Biology-Lessons>.
- Pasquali M. (2014), "Vernacular Gardens, an History of Guerrilla Gardens", in Aureli D., *Low. Bold approaches measured architecture*. L'erma di Bretschneider, Roma.
- Petcou C., Petrescu D. (2015), "R-URBAN or how to co-produce a resilient city", *Ephemeral journal*, vol. 15, no.1, pp. 249-262.
- Petcou C., Petrescu D. (2012), "R-urban resilience", in Tyszczyk R., Smith J., Clark N., Butcher M., (eds.), *Atlas: Geography, Architecture and Change in an Interdependent World*, Black Dog Publishing, London, pp. 64-71.

Spinning the wheel and switching on the lightbox Towards a novel evaluation for smart specialisations

Clare Devaney

PhD Scholar and Marie Curie H2020 Researcher
School of the Built Environment, Maxwell Building, University of Salford
Salford, Greater Manchester, M5 4WT
Email: clare@claredevaney.com

Abstract

To date, that meaning and the related concepts of spatial and territorial development has been dominated by a physical, geographic understanding of a defined ‘place’ – which has supported, for example, theories around proximity, central to the clustering concept - and a socio-economic understanding of ‘place’ as an economic system – a defined labour market with a set of local institutions and actors operating within that system. This paper suggests that a comprehensive approach should take in consideration a third criterion, embedding an organic and more holistic approach, encompassing culture, education, in one world, the local assets and needs. Such a complex approach, to be developed through an in-depth set of metrics and variables, can be visualised through a user-friendly metaphor to allow easy familiarisation amongst policy makers and stakeholders. It is therefore suggested that a “Sustainable Smart Specialisation wheel”, complementing the two traditional concepts mentioned above with a third one representing cultural aspects of place, may offer a simple and elegant conceptual framework, which has real potential to be further developed and operationalised as a dynamic, responsive and effective novel evaluation tool for Smart Specialisation Strategies.

Keywords: smart specialisation, strategies, place-based innovation, spatial dimension

1. Innovating Europe through Smart Specialisation Strategies

“If Europe dropped its mission to innovate, the blame would not lie with the world, but with ourselves.” (EC 2016). Robert Madelin’s rallying call sits at the heart of the ESRC’s recently published paper on the future of innovation in Europe. The paper wholly acknowledges the scale and complexity of the innovation challenge. Whilst recognising and re-stating the fundamental importance of science, research and funding, it pertinently reminds us that: ‘Innovation is more than science and technology. Social demand and needs-driven innovation matter more than ever.’ (EC 2016: 3).

Smart Specialisation remains central to the vision put forward for Europe’s innovative future, and its critical role in promoting multi-stakeholder discovery processes and in enabling innovation goals to be determined at a regional, ‘place-based’ level is cited and commended in the paper. Smart Specialisation is based on the principle of defined economic systems (predominantly regions) generating new specialisms through a process of discovery which builds on unique local assets and competences, and further enhancing competitive advantage through concentrating resources on the newly discovered specialisms. Smart Specialisation Strategies (S3) (Foray, 2015) translate the academic concept of Smart Specialisation into policy and allow regions to prioritise concentration of resources. S3 is based on five core design principles: entrepreneurial discovery, mid-level granularity, inclusiveness, progress (specifically in that priorities will not be supported forever) and promotion of experimentation and risk. S3 is now firmly established as a key feature in European policy, and since 2013 it has been a compulsory ex-ante conditionality requirement for EU member states and regions accessing EU funds to have an S3 in place. Within its wider programme of research (MAPS-LED 2016), an international research partnership, is further interrogating the relationship between S3 and innovation.

The rapid rise of S3 from academic theory to legal requirement has to some extent followed its own innate design principles, in that it is an experimental strategy which has made extraordinarily fast-paced and dynamic progress, benefiting from and contributing to a growing focus on both innovation and inclusion, and a movement toward regional, devolved and ‘place-based’ development. Its early adoption and roll-out whilst still effectively in its infancy has meant that much of the analytical discourse to date has focussed on what S3 is. Building strategy around the continually evolving and dynamic concept of Smart Specialisation implies the adoption of a delivery model which challenges, and in many cases

precludes, retrospective evaluation. “Complete knowledge and maximisation of control”, as Van Mierlo et al (2010: 145) observe, are replaced by continuous learning”.

Defying easy definition presents a further challenge. Khan (2013) cites Geoffrey Moore in expressing “the challenge of scaling the adoption of a new innovation beyond the early adopters to the early majority – beyond niche to standard”. Khan goes on to express frustration with quantifying social impact, which is, he says “not the same as valuing it. It is simply managing the financial impact and accepting whatever social impact happens along the way”. Kleibrink, Gianelle and Doussineau (2016) identify a similar frustration amongst stakeholders in regard to the limitations of statistical data, survey and –in particular - financial audit as a monitoring tool for S3, highlighting audit’s (negative) association with regulation, performance management and compliance. They express the need for a better and leaner model of performance measurement, which reflects S3 as experimenting with new approaches to strategy making and implementation and (citing Mintzberg, 1994: 85) which goes «beyond mere ‘numbers games’» (Kleibrink et al: 5).

As it matures into its third decade of development, S3 requires a monitoring and evaluation mechanism which meets all of these challenges; one which can keep pace not only with the innate dynamism of S3 and innovation, but with the rapidly changing economic, social and political environment in which it must perform.

That environment – implicit in the level of granularity required, and reinforced by the 2009 Barca report (and recently restated by McCann, 2015) is place-based. The paradigm of ‘place’ has had a similarly exponential rise in policy-making and, as observed in recent work by the Royal Society of Arts is «incompletely developed (...). The critical issue is identity. What does a place mean to its population and in what way can that meaning be articulated, shaped and manifested?» (Taylor & Devaney, 2014: 6). In the Barca report, a place-based policy is defined as “a long term strategy aimed at tackling persistent underutilization of potential and reducing persistent social exclusion in specific places through external interventions and multi-level governance”. Whilst there is clear synergy between the regional focus of S3 and the place-based approach put forward in the Barca report, as the 2013 report to European Commission from the independent group chaired by Ketels observes “Smart Specialisation Strategies...were initially developed from an a-spatial concept (and) have needed to be reworked and redefined in the context of regional analysis”. S3, evolving at the same time as the place paradigm has, as such, been able to respond to and absorb a deepening understanding of what ‘place’ means.

2. Towards a novel evaluative approach for Smart Specialisations

To date, that meaning and the related concepts of spatial and territorial development has been dominated by a physical, geographic understanding of a defined ‘place’ – which has supported, for example, theories around proximity, central to the clustering concept - and a socio-economic understanding of ‘place’ as an economic system – a defined labour market with a set of local institutions and actors operating within that system. Evaluation tools for S3, such as those described by Kleibrink et al (2016), are largely based on financial audit, mapping, surveys, demographics and statistical data, and respond predominantly to those spatial and social considerations as two fairly static criteria related to “place”.

Currently, a gap in the evaluative tools still exists, thus undermining the effective assessment of assets and potentials and the full exploitation of genuinely place- based strategies.

This paper suggests that a comprehensive approach should take in consideration a third criterion, embedding ‘a deeper, organic, multi-faceted and multi-connected definition, firmly rooted in and driven by that particular place... bringing together culture, education, health, business and all aspects of local life in creating a unique DNA, an identity, a place’ (Taylor & Devaney, 2014: 12).

Such a complex approach, to be developed through an in-depth set of metrics and variables, can be visualised through a user-friendly metaphor to allow easy familiarisation amongst policy makers and stakeholders. It is therefore suggested that a “Sustainable S3 wheel” (Figure 1), complementing the two traditional concepts mentioned above with a third one representing cultural aspects of place, may offer a simple and elegant conceptual framework, which has real potential to be further developed and operationalised as a dynamic, responsive and effective novel evaluation tool for S3.

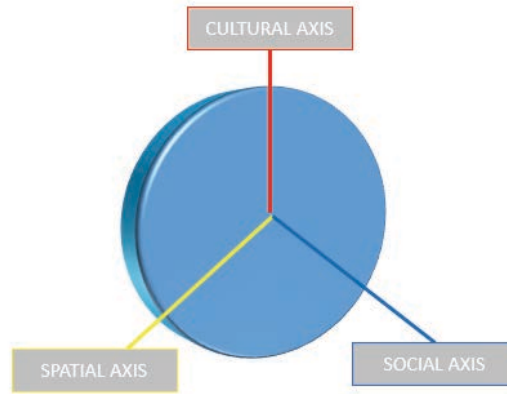


Figure 1 | S3 evaluation tool conceptual scheme: The sustainable S3 wheel
Source: author's elaboration.

In this dynamic new evaluation model, each axis represents a critical quality in successful S3 strategies. The first axis – the where – represents spatial factors, incorporating granularity, proximity and built environment considerations; the second axis – the who – represents social factors, incorporating inclusivity, participation and stakeholder engagement, recasting the role of people, as critical and pro-active stakeholders in the entire S3 and innovation process and the third axis, completing the spokes in the wheel, represents cultural factors – the what – those aspects of place such as heritage, identity and culture, that make a place distinctive and its S3 specialisms unique.

Foray's distinction between Smart Specialisation and S3 strategies is important here. Whilst progress, short-term risk taking and learning, and the associated regenerative shedding and re-definition of priorities is actively encouraged in the process of specialisation, in contrast, S3 itself should be supported as a sustainable strategy which can continue to catalyse place-based innovation in the long-term. This requires an evaluation tool which will support and promote its long-term relevance and application.

With regards to innovation, the wheel is conceived as a dynamic concept which, figuratively speaking, turns. Its cyclical movement mirrors the perpetual motion of innovation and the correlated interdependence between production and use. (Figure 2). In evaluating S3 as a tool to support and stimulate innovation - this represents the why.

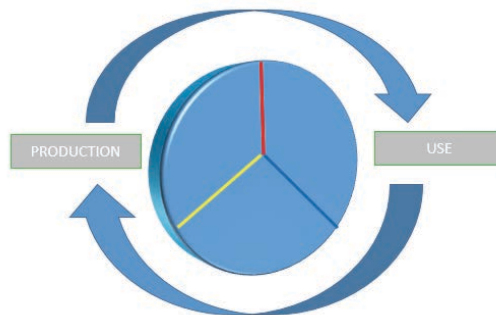


Figure 2 | Innovation – production and use cycle.
Source: author's elaboration

Taking the metaphor one step further, if we conceptualise the wheel as a spinning top, then the top requires an intervention - a catalyst - to make it spin. This is the how. (Figure 3)

S3's focus on local assets and competences tends to skew the understanding of 'place' toward a region's strengths, a bias which is also reflected in its application, monitoring and evaluation. The dynamic S3 'spinning top' might relate to the equally dynamic context of place, reflected here by a wider spectrum of indicators in which a range of degrees, gradations and inter-dependencies are incorporated (Figure 4).

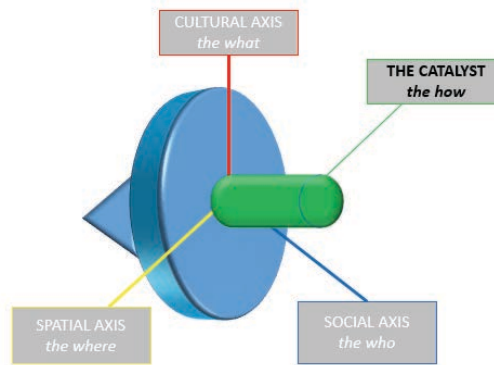


Figure 3 | The catalyst for innovation. Source: author's elaboration.

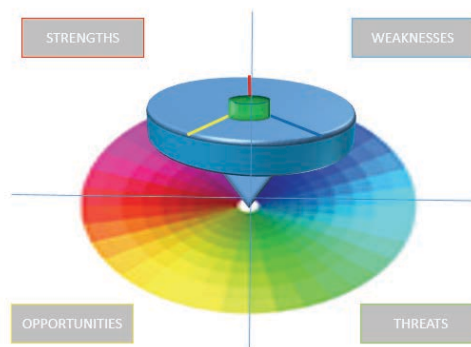


Figure 4 | S3 and place-based innovation. Source: author's elaboration.

Too often, the perception – and reality – of innovation sees overly-dominant production, with producers (such as universities and large corporates) working in isolation on the strengths of a place (and often in isolation on campuses and science parks). This tends to come at the expense of the application of S3 capacity in addressing place-based weaknesses or issues of need. By meaningfully involving stakeholders throughout implementation [6:19], successful S3 has the opportunity to bring a vast range of different actors together in addressing these collective place-based goals. Imagine our spinning top once again. As it spins, it generates kinetic energy and sparks of new ideas fly as the dynamic revolution cycle of innovation, production and use, continues to revolve and evolve. It glides across the lightbox of place, feeding off a strength here, spinning over a threat there, obliterating a weakness in its path here, embracing an opportunity here, and blending the primary colours of each S3 axis together as white light. This is entrepreneurial discovery in practice.

3. Conclusions

There is an unprecedented freedom of movement to this new evaluative paradigm for S3 and place-based innovation. In allowing the ‘spinning top’ to move freely, the concept redefines the notion of ‘territorial’ operation, and offers the opportunity instead to transcend boundaries – as light does – promoting, for example, urban-rural linkages, sharing of innovations between places.

The opportunity for S3 within this vision is to continue to be the strategic vehicle of choice for regions across Europe, and beyond, in stimulating and catalysing place-based innovation, and in achieving transformational local and global impact. Seizing this opportunity can only be achieved if S3 is supported by a dynamic and responsive model of evaluation and learning.

Let's spin the wheel and step into the light.



Figure 5 | Images from Light and Space Exhibition, Seattle Art Museum, July 2016. Source: Author's photographs.

Acknowledgment

This paper is related to the dissemination of the EU research project 'MAPS-LED' (*Multidisciplinary Approach to Plan Specialization Strategies for Local Economic Development*), Horizon 2020, Marie Skłodowska-Curie RISE.

References

- Barca F. (2009), *An agenda for a reformed cohesion policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*, Independent Report prepared at the request of Danuta Hübner, Commissioner for Regional Policy.
- EC (2013 a), *Regulation 1301/2013 of the European Parliament and Council*, 17th December
- EC (2013 b), *The role of clusters in smart specialisation strategies*, DG Research & Innovation.
- EC (2016), *Opportunity Now: Europe's Mission to Innovate*, ESRC Strategic Notes prepared by Madelin R, 5th July, 2016.
- Foray D. (2015), *Smart Specialisation: Opportunities and Challenges for Regional Innovation Policy*, Routledge, London.
- Kleibrink A., Gianelle C. & Doussineau M. (2016), *Monitoring innovation and territorial development in Europe: emergent strategic management*, European Planning Studies.
- McCann P., (2015), *The Regional and Urban Policy of the European Union: Cohesion, Results-Oriented and Smart Specialisation*, Edward Elgar Publishing Limited Cheltenham, UK and Northampton.
- OECD (2009), *Regions Matter: Economic Recovery, Innovation and Sustainable Growth*.
- Taylor M. & Devaney C. (2014), *A Place for Heritage*, The Royal Society of Arts and the Heritage Lottery Fund July 2014.
- Van Mierlo B., Arkesteijn M. & Leeuwis C. (2010), *Enhancing the Reflexivity of System Innovation Projects with System Analyses*.
- Zia Khan (2013), Presentation to SOCAP13, available at:
<https://www.youtube.com/watch?v=cu0jl1iHgO8> Accessed 15th August 2016

Nuove tattiche urbanistiche in sistemi urbani multietnici

Maurizio Geusa

Link Campus University – Roma

Email: *maurizio.geusa@icloud.com*

Tel: 339 8019102

Abstract

L'urbanistica, ancora, non sembra aver colto l'esigenza di adeguare i propri strumenti ai nuovi bisogni di ibridazione ed osmosi multietnica. Infatti, come nel caso dei Programmi complessi sviluppati per il recupero delle periferie, questi fondano la loro operatività sulle risorse economiche del mercato senza considerare la debolezza, ormai strutturale, dello stesso mercato edilizio. Debolezza ben evidenziata dalla Banca d'Italia con la quota di crediti in sofferenza nel settore delle costruzioni. Alla debolezza del mercato si unisce lo scarso successo dei Programmi che amplifica i limiti della tattica urbanistica tradizionale. Inoltre il fenomeno emergente della presenza di stranieri stressa ulteriormente la già debole rete di servizi e trasporti nelle periferie. Infatti la localizzazione degli stranieri residenti nel caso analizzato di Roma privilegia proprio l'estrema periferia tralasciando gli impianti urbani consolidati. La carenza di identità di luogo che caratterizza la periferia ha generato una domanda diffusa di adeguamento dei luoghi e di sussidiarietà nella gestione degli spazi pubblici, questo approccio, coinvolgendo anche gli stranieri, realizza originali processi di integrazione multietnica. Il tema infine è stato ora recepito anche dall'art. 24 del decreto Sblocca Italia, aprendo nuove prospettive nella riqualificazione urbana.

Parole chiave: immigration, community, inclusive processes.

1 | Il limite dei Programmi di riqualificazione delle periferie

Le periferie costituiscono da tempo il luogo in cui si misurano le politiche di governo del territorio. All'abituale squilibrio di servizi ed infrastrutture, che distingue i centri dalle periferie, si aggiunge un variegato quadro sociale caratterizzato dalla presenza di nuove culture e da nuovi codici etnici.

L'urbanistica non sembra aver colto l'esigenza di adeguare i propri strumenti ai nuovi soggetti ed ai nuovi bisogni di ibridazione ed osmosi multietnica. Al contrario, proprio i settori urbani con maggiore presenza di stranieri possono essere occasioni di riflessione per coniugare governo del territorio ed amalgama interculturale.

Papa Francesco ha fornito sulla periferia una sua definizione: «Quando parlo di periferia parlo di confini. Normalmente noi ci muoviamo in spazi che in un modo o nell'altro controlliamo. Questo è il centro. Nella misura in cui usciamo dal centro e ci allontaniamo da esso scopriamo più cose, e quando guardiamo al centro da queste nuove cose che abbiamo scoperto, da nuovi posti, da queste periferie, vediamo che la realtà è diversa. ... La realtà si vede meglio dalla periferia che dal centro.» (Bergoglio 2015)

In primo luogo, il mutato quadro sociale delle periferie richiede una creatività sfidante che è possibile solo liberando la mente dagli schemi urbanistici ancorati alla consuetudine economico-razionalista. Come nel caso dei Programmi di recupero urbano, in oltre venti anni di applicazione hanno prodotto singoli episodi senza incidere sul quadro generale. In modo analogo, i Programmi integrati concepiti come loro evoluzione ancora non costituiscono lo strumento ordinario di approccio al recupero delle periferie.

La scarsa incisività e l'inadeguatezza di questo approccio economico-razionalista discende dall'idea di collegare le opere pubbliche con gli interventi privati attraverso la disciplina medioevale della convenzione urbanistica. Questi Programmi, declinati con vari attributi, non sono altro che una molteplicità di minuscole convenzioni tutte incardinate sull'articolo 28 della legge urbanistica generale. La convenzione urbanistica, in questi Programmi, è spinta al limite sia per quanto riguarda la numerosità dei casi sia per quanto riguarda la modesta dimensione degli interventi.

Seppure la dimensione di ogni singolo intervento è modesta, non altrettanto modesta è la procedura che richiede la stessa attenzione e vigilanza da parte dell'amministrazione. Di conseguenza, la gestione di ogni singola convenzione richiede un impegno di risorse umane incompatibile con gli organici progressivamente depauperati delle amministrazioni. Questo sproporzionato rapporto fra impegno

richiesto e risorse umane disponibili rende questi programmi strumenti approssimativi con tempi attuativi fuori controllo.

Queste difficoltà impongono una riflessione sulla capacità dell'urbanistica intesa come governo del territorio fatto di destinazioni d'uso, indici e conseguenti oneri ordinari e straordinari di realizzare gli obiettivi di riqualificazione ristrutturazione e rigenerazione dichiarati dagli stessi piani urbanistici.

Il meccanismo virtuoso indice edilizi-oneri-opere pubbliche su cui si basano oggi i Piani trae la sua energia dal mercato. Se il mercato diventa selettivo e premia la qualità delle localizzazioni centrali piuttosto che la quantità delle localizzazioni periferiche tutto il meccanismo si incaglia.

Questa criticità del mercato è ben segnalata dalla mole dei crediti in sofferenza nel settore delle costruzioni. Roberto Morassut, ricorda come «oggi, parlare ancora di "palazzinari" immaginando figure tramontate da decenni, fa sorridere» (Morassut 2016).

La Banca d'Italia fornisce i dati essenziali relativi al Lazio. Il dato più significativo è la crescita dal 31,8% del 2011 al 54,2% del 2015 (incremento di 22,4 punti) della quota di credito deteriorato sul totale dei crediti nel settore delle costruzioni.

Il peso percentuale delle sofferenze bancarie superiore alla metà del credito erogato rappresenta plasticamente la patologia dell'urbanistica romana. La peculiare anomalia nel settore delle costruzioni, risulta evidente se commisurata all'incidenza dei crediti in sofferenza riferita a tutti i settori industriali pari al 28,75% di giugno 2015.

Dunque il meccanismo virtuoso di governo del territorio con piani economico-razionalisti, per molteplici motivi estranei all'urbanistica, non è in grado di soddisfare la domanda di rigenerazione, riqualificazione e ristrutturazione delle periferie.

2 | La presenza degli stranieri residenti, il caso di Roma

In questo contesto di esaurimento delle capacità di governo del territorio da parte dell'urbanistica, si aggiunge il fenomeno emergente dei nuovi residenti stranieri che stressa ulteriormente le già deboli reti dei servizi e dei trasporti nelle periferie. Nel nostro paese il fenomeno è più recente e non ha generato i grandi agglomerati suburbani di Francia, Belgio e Regno Unito. (Groppi 2016)

Qualche dato per dimensionare il problema. Nel caso di Roma la popolazione straniera residente stabilmente al 1° gennaio 2016 rappresenta il 12,7% dell'intera popolazione residente (365.181 stranieri su 2.864.731 residenti). In crescita rispetto al 2011 quando erano l'8,6% e con tendenza ad approssimare quella di altre capitali europee (Parigi 15 %, Madrid 16 %).

Di maggiore interesse come questi flussi migratori si distribuiscono nelle diverse componenti del sistema insediativo. Infatti come presumibile, la distribuzione sul territorio cittadino non è omogenea e si concentra su circa metà del territorio in cui il peso percentuale dei residenti stranieri è superiore alla media dell'intera città.

L'analisi è stata condotta sulla suddivisione territoriale disponibile per il Comune di Roma in 155 Zone urbanistiche perimetrate nel 1977 sulla base del Prg allora vigente.

In 72 Zone urbanistiche la percentuale di stranieri è superiore alla media cittadina. Queste 72 Zone sono distribuite equamente fra Città storica e Città da ristrutturare, si passa dal massimo di Trastevere (45%) fino a Pian due Torri pari alla media cittadina del 12,7%. Nella distribuzione territoriale emerge un nucleo centrale da Villa Ada a nord (14,7%), lungo la Via Salaria e i quartieri centrali, termina a sud nei quartieri di Marconi (16,1%) ed Ostiense (18,1%).

Dopo il nucleo centrale, la presenza di stranieri riprende quota nelle Zone più esterne, dal Grande raccordo anulare fino al limite del territorio comunale. Le maggiori concentrazioni sono lungo le principali direttrici radiali: Via Cassia dal Foro Italico (23,0%) fino a Cesano (22,9%); Via Prenestina e Casilina dalla storica Torpignattara (20,6%), fino a Borghesiana (20,4%) e San Vittorino (14,1%); Via Appia Antica e Ardeatina dalla stessa Appia Antica (28,1%) fino a Santa Palomba (17,6%); infine Via Portuense da Magliana (21,5%) fino a Pantano di Grano (14,5%).

In conclusione, emerge come la presenza degli stranieri non investe la Città consolidata o per meglio dire la città pianificata. Infatti all'estremo opposto della classifica con presenze inferiori alla media cittadina troviamo le Zone con impianti urbanistici strutturati come: Della Vittoria (9,1%), Nomentana (9,3%) e Garbatella (9,4%).

Sembra che la città in cui è maggiormente riconoscibile l'identità dell'impianto urbanistico, la città oggetto della pianificazione storica, per la sua forte riconoscibilità e conseguente forte identità possa accentuare l'effetto di spaesamento, rendere maggiore il disagio da straniamento, quindi, allontanare i nuovi arrivati. Il

contesto urbano strutturato sembra aggiungere difficoltà di comunicazione e di convivenza tanto da essere evitato per evitare l'immedesimazione superficiale e posticcia alle nuove regole.

La presenza invece degli stranieri nell'area centrale sembra apparentemente in contraddizione con l'assunto dei luoghi identitari. In questo caso l'identità dei luoghi non è frutto della razionalità urbanistica e del disegno del piano quanto piuttosto di una sovrapposizione storica in cui, senza uno un disegno a priori, l'identità è prodotto della molteplicità dei singoli contributi individuali.

3 | Ripartire dalla centralità dei cittadini

Proviamo ora a rileggere il governo del territorio partendo dalla periferia nel suo nuovo quadro multietnico, come luogo di ibridazione delle culture e di formazione delle nuove cittadinanze.

Nella periferia la mancanza di sovrapposizione storica, unita al disegno del massimo sfruttamento fondiario non realizza identità urbana e di conseguenza accomuna nel disagio i vecchi con i nuovi abitanti. I quartieri della periferia rappresentano un territorio di frontiera in cui ricostruire l'identità urbana e sociale. Un territorio di stimoli al cambiamento da rileggere partendo dagli abitanti e non dai loro contenitori fisici.

Lo stesso Piano Regolatore di Roma riconosce, ai settori urbani periferici definiti come Città da ristrutturare, l'esigenza di finalizzare gli interventi non tanto all'incremento della dotazione di servizi e di verde, quanto proprio verso «l'attribuzione di maggiori livelli di identità nell'organizzazione dello spazio.» (Prg 2008)

La carenza di identità di luogo e la conseguente non corrispondenza alle attese dell'individuo produce una mancanza di attaccamento ai luoghi, questo disagio degenera in ansia, insicurezza sociale fino alla tensione razziale. All'inverso, quando cessa il legame di attaccamento con i luoghi, si rinsalda quello con il proprio nucleo familiare o amicale, abbandonando lo spazio fisico al degrado e alla insicurezza. In altri parole, la mancanza di identità del luogo determina la mancanza di estese relazioni sociali ed umane che si limitano ad un mero ambito di protezione e resistenza contro l'esclusione sociale che coinvolge gran parte della periferia.

Tali condizioni, di carenza di identità di luogo e non riconoscibilità di se nell'ambiente urbano, generano una naturale aspirazione verso la modifica dello stesso ambiente urbano. Aspirazione rivolta, in prima istanza, verso le istituzioni. La mancata o inadeguata risposta delle istituzioni avvia un processo di auto-organizzazione volto a modificare l'ambiente urbano per renderlo più congruente con l'immagine di se.

Rispetto a questa aspirazione verso la modifica dei luoghi, l'approccio istituzionale è stato fino ad oggi di tipo progettuale con interventi pubblici per singole emergenze, anche elaborati con processi di partecipazione alla formulazione dei contenuti. Come già ricordato, in proposito dei Programmi di recupero e riqualificazione urbana, questi interventi pubblici non hanno innescato processi generalizzati e diffusi di sostegno alle identità e comunità locali.

In questo contesto si è sviluppato il cosiddetto movimento *retake*, o meglio, di ri-appropriazione della città, di coinvolgimento e di partecipazione diretta dei cittadini: Fino ad oggi osservato soprattutto per la manutenzione urbana si spinge sempre più ad interventi impegnativi di recupero, rigenerazione e rammendo urbano.

Da questi presupposti, occorre ripensare nuove tattiche urbanistiche di approccio alla città riconoscendo e sostenendo le dinamiche locali in quanto capaci di formulare proposte concrete ed obiettivi proporzionati alle risorse disponibili. In questo senso quella infinità di sollecitazioni fino ad oggi considerate come fenomeno epidermico sono invece il segnale di una esigenza diffusa ed altrettanto diffuso interesse a farsi parte attiva nella gestione del territorio. Un processo di sussidiarietà nella gestione dello spazio pubblico urbano in grado di coinvolgere etnie e componenti sociali diverse rendendo i cittadini protagonisti del cambiamento e non solo utenti finali di piani e progetti.

E' difficile ricostruire una lista esauriente di casi. Solo per memoria possiamo provare una prima elencazione partendo dagli episodi romani e parigini in corso.

Sottoilviadotto, Roma Nord; sviluppato per iniziativa di Renzo Piano, ha recuperato uno spazio abbandonato con la partecipazione dei cittadini inserendo una piazza attrezzata di circa 200 mq con funzioni di svago e di interazione sociale.

Parco di Borgo Ticino a Roma ovest; Il movimento dei cittadini in collaborazione con le associazioni di volontariato ha riformulato la composizione dello spazio verde. Il nuovo progetto è stato poi realizzato dagli stessi cittadini coinvolgendo anche i rifugiati e richiedenti asilo ospitati presso la sede del Sistema di protezione richiedenti asilo e rifugiati (SPRAR).

Il coinvolgimento multietnico è avvenuto sia in fase di progettazione, in quanto le esigenze di gioco e svago sono di per se multietniche e pertanto unificanti, sia come detto in fase di realizzazione. Infatti il lavoro manuale e concreto rappresenta la forma migliore forma di integrazione e solidarietà multietnica.

“*Espace imaginaire*” Saint Denis Paris; (Michelangeli 2016). L'intervento occupa una area di 5.000 mq nella zona Montjoie nella Plaine di (Noé 2016). E' destinato a diventare una zona di iniziative partecipative ed artistiche che coinvolgono i residenti per gran parte nord africani e gli addetti del nuovo quartiere direzionale della *Plaine* provenienti dagli altri settori della capitale francese.

A questi episodi si devono aggiungere tutti quelli sviluppati a seguito dell'introduzione del cosiddetto Baratto amministrativo avvenuto con l'approvazione dall'art. 24 del D.L. Sblocca Italia. Questa disposizione autorizza i Comuni a deliberare Regolamenti sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura, la rigenerazione e la gestione in forma condivisa dei beni pubblici urbani prevedendo anche riduzioni o esenzioni dai tributi. Su questo tema l'Associazione LABSUS – Laboratorio per la sussidiarietà ha sviluppato una intensa attività promuovendo una prima bozza di Regolamento oggi approvata in circa 100 comuni, mentre in altri 73 è corso di approvazione. L'approvazione del Regolamento ha dato luogo a 28 Patti di collaborazione nei soli settori del verde e arredo urbano, dei beni culturali e della coesione sociale. In particolare sempre sul tema della coesione sociale si deve segnalare quello relativo al Parco Anallergico di Terni che prevede anche la messa a disposizione di tirocini formativi rivolti ai soggetti beneficiari dei progetti SPRAR promuovendo la cultura della reciprocità fra vecchi e nuovi abitanti.

L'approccio della collaborazione si evolve poi, in modo naturale, dal più semplice volontariato verso la più complessa impresa di comunità. Su questo tema è interessante quanto promosso dalla Lega delle Cooperative (AA.VV. 2016) sul tema delle cooperative di comunità. In questo caso cittadini organizzati sviluppano veri piani d'impresa, raccolgono finanziamenti e concretizzano i primi risultati recuperando beni pubblici dismessi come nei casi di Perugia (cinema Mordernissimo), Bologna (quartiere Pilastro) e Torino (Motovelodromo). Tutti esempi concreti in cui la rigenerazione urbana non si esaurisce al recupero del manufatto edilizio come fatto fino ad oggi, ma investe il contesto sociale come parte di un più ampio concetto di comunità. In altre parole la rigenerazione urbana rimette al centro della trasformazione il cittadino, il fruitore primario dello spazio urbano. Lo stesso Bando per Programma Straordinari varato dal Governo richiama fra i criteri di valutazione la capacità di innescare processi di rivitalizzazione economica, sociale e culturale del contesto urbano di riferimento.

Una molteplicità di occasioni, un variegato assortimento di spazi e beni pubblici, diventano occasione non solo di trasformazione urbanistica ma di coesione sociale. L'interesse si allarga dallo spazio fisico ai cittadini che lo abitano, con le loro diversità individuali, culturali ed etniche. Si ricompono una comunità e questo significa allentare le tensioni ricreare identità, appartenenza in una parola sicurezza.

Pertanto, la tesi che si sostiene è quella che, esaurito il governo del territorio dettato attraverso la regolamentazione del mercato edilizio e il recupero sia pure parziale della rendita fondiaria a favore delle opere pubbliche, trova spazio un diverso approccio che scaturisce dall'interesse diretto dei cittadini e in questo senso produttivo di identità ed integrazione multietnica.

Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (2016), *Rigenerare le città*, Legacoop – Legambiente, in proprio, Roma.
- Groppi M. (2016), Da noi nessuna Molenbeek, ma il futuro non è garantito, in *Limes*, n. 4, pp. 38-48.
- La Cecla F. (2015), *Contro l'urbanistica*, Einaudi, Torino.
- Mazza L. (2015), *Spazio e cittadinanza*, Donzelli, Roma.
- Morassut R. (2016), *Roma senza capitale*, Ponte Sisto, Roma.
- Noé J. B. (2016), Il paradosso di Saint-Denis: da tomba di re a culla jihadista, in *Limes*, n. 4, pp. 181-188.
- Roma Capitale (2008), *Norme tecniche di attuazione del Piano regolatore generale*, in proprio, Roma.
- Schinaia C. (2016), *Interno esterno*, Alpes, Roma.
- Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.

Sitografia

Intervista integrale a Papa Francesco durante la visita in Sud America disponibile sul sito Terre d'America:

<http://www.terredamerica.com/2015/03/10/due-anni-con-francesco-la-rivista-di-una-bidonville-argentina-intervista-il-papa-e-francesco-risponde-ecco-lo-straordinario-dialogo/>

Le attività del gruppo di giovani architetti guidati da Renzo Piano e il progetto Sottoilviadotto, ricavabile dal sito G 124 :

<http://renzopianog124.com/post/100612429243/il-viadotto-e-la-stanza-g124>

La riqualificazione del Parco condotta dagli abitanti del quartiere di Casalotti a Roma attraverso i post della pagina Face book:

<https://www.facebook.com/ParcoBorgoTicino/>

Le indagini sui crediti bancari in sofferenza per settori economici dal sito della Banca d'Italia Quaderni di economie regionali:

<https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/economie-regionali/>

Statistiche di cittadini stranieri residenti per zone urbanistiche di Roma Capitale dal sito Tutta Italia:

<http://www.tuttitalia.it/lazio/33-roma/statistiche/cittadini-stranieri-2015/>

Post di Roberto Morassut dell'11 aprile 2011 sul settore delle costruzioni a Roma sul sito Face book:

<https://www.facebook.com/robertomorassutpage/?fref=ts>

Presentazione del progetto per Saint Denis su sito del Corriere della Sera – Sociale:

<http://sociale.corriere.it/dal-vuoto-urbano-nasce-lespace-imaginaire-saint-denis-dove-i-cittadini-ripensano-il-quartiere/>

Sito ufficiale dell'associazione Laboratorio della sussidiarietà:

<http://www.labsus.org>

The Mushrooms' Lesson: Instagram as a tool to evaluate users' perception of urban transformations

Luca Lazzarini

Politecnico di Torino

DIST – Dipartimento di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Email: luca.lazzarini@polito.it

Jesús López Baeza

University of Alicante

Building Science and Urbanism Department

Email: jlb25@alu.ua.es

Abstract

Since few years, a growing number of researchers has started to develop methods to use Location-Based Social Networks to describe socio-spatial patterns of the city. Beside the more consolidated positions of Facebook and Twitter, Instagram has become, since its founding in 2010, one of the most used social networking in the world. In early 2015, it was reported that over 2000 million of users around the world use this service to share 70 million pictures per day. This paper aims at exploring the use of Instagram networking to visualize differences in the perception of urban spaces through geotagged posts. The case-study investigated the “Mushrooms Street” in Alicante (Spain), where an urban regeneration intervention was performed in 2013. The study aimed at evaluating the impact of the physical transformation in users' perception through Instagram images, which were selected according to the use of hashtags and location-tags chosen by Instagram users. An open issue regards the possibility of using Instagram as a tool not just for building urban and territorial analysis but also to give sense and meaning to urban projects and to planning and design interventions.

Key words: urban regeneration, public spaces, tools and techniques.

Introduction

Over the past two decades, the use of new technologies has profoundly changed the vision we have of the urban space. This has been gradually enriched by new meanings and forms through a process of dematerialization towards virtual arrangements and patterns (Sui and Goodchild 2011). In this context, also the tools and methods employed by planning and urban studies have been changing: interactive maps, virtual platforms, networking, databases are claiming a representation of the urban reality of a different rank than the one we were used to deal with in the past. Thus, a large amount of information, much of which still difficult to manage, becomes available to all those who deal with planning and design issues. Among the most recently used data sources made available for research purposes, Social Media data represent a challenging ground both for their wide diffusion among people and for the influence that virtual relations have on the use of city's physical space (Cranshaw et al., 2012). Within the last half decade computer scientists have conducted research using social media data taking advantage of the location-based social networks (Boy and Uitermark, 2016). Beside the more consolidated positions of Facebook and Twitter, Instagram has become, since its founding in 2010, one of the most used social networking in the world. In early 2015, it was reported that over 2000 million of users around the world use this service to share 70 million pictures per day (EFE, 2016). Instagram users daily produce data as images and videos through their smartphones. When they upload their pics on their profile page, these data are centralized in the Instagram platform, representing an extremely wide data source available for social researchers and urban scholars. Since few years, a growing number of researchers has started to develop methods to use Location-Based Social Networks to describe socio-spatial patterns of the city (among the many see: Roick and Heuser (2013) and Sui and Goodchild (2011)), and to measure the changes introduced in the perception of public spaces brought by the Instagram's social activity (“likes” and comments). This paper would like to deal with this last aspect, investigating the relevance of using Instagram networking to visualize differences in the perception of urban spaces using geotagged posts from a given urban area in a given time interval. The paper is organized as following. A first paragraph offers a brief overview of two among the

most influential works about the perceptive dimension in urban studies. The second paragraph presents Instagram and it describes two research fields that recently have explored the use of Instagram data in analyzing contemporary urban dynamics. In the third paragraph, a case-study is presented with the aim to explore Instagram as a tool to evaluate users' perception of urban transformations. The last paragraph offers a reflection around the possible use of Instagram as a tool which can be used not just for building urban and territorial analysis but also for setting up planning and design interventions.

Images and perception

In his longstanding work on environmental perception, attitudes and value, Yi-Fu Tuan stated that the ways in which people perceive and evaluate Earth's surface are highly various and that no two persons see the same reality (Tuan, 1974: 5). Tuan reflects on the wish to investigate human being's affective ties with the materiality of a place, the so called «topophilia», which he defines as a neologism coupling sentiment with place (Tuan, 1974: 113). Alongside the nature of this sentiment, a crucial role is played by the *environment*, also taking into consideration its relevance in the process of building a perceptive image. According to Tuan, «environment may not be the direct cause of topophilia but it provides the sensory stimuli, which as perceived images lend shape to our joys and ideals» (Tuan, 1974: 113).

Studies on perception like the one by Yi-Fu Tuan developed from Sixties on have been able to open up a debate in urban studies around the relevance of considering the perceptive dimension while planning and designing the city. Among the many, Kevin Lynch's work dealt with the formation of the *environmental image* of a city. Lynch's *environmental image* refers to the combination of perceptions that an observer performs combining its own experience of space and the physical form of it (Lynch, 1960: 2). In other words the observer selects, organizes and attributes meanings to what he sees and the developed image is thus filtered by an activity of constant interaction (Lynch, 1960: 28). Moreover, people not only experience the city, but they're part of the experience and perception of urban space from the rest of the inhabitants. The city contains static elements and dynamic elements, which are constantly changing. In «Managing the sense of a region» (1980), Kevin Lynch attempts to analyzing how the environment affects the everyday lives of the people who use it—that is, how it affects them in the immediate sense, through their eyes, ears, nose, and skin (Lynch, 1980: 3). Although many planners consider this analysis too obvious or even trivial, Lynch introduces the major issues in managing the sensory quality of a place, following the awareness that «plans that ignore them make disheartening cities» (Lynch, 1980: 4).

Part of Lynch's study focuses on what he calls *public images*, or similar mental images within a group or groups of individuals who share a common physical reality and a common culture. The environmental image can be analyzed taking into account factors of *identity*, *structure*, and *meaning*. *Identity* is defined as the perception of an object, which is separate from the rest. *Structure* refers to the spatial relationship or rhythm of the element in relation to the individual that perceives it and to other objects. *Meaning* is the identification made by an individual giving to the object an emotional or a practical sense (Lynch, 1960: 46). In other words, the construction of the environmental image is produced by two factors. The first is the *image of an object* itself. The second identifies with the memory or experience able to contextualize it. Consequently, this psychological process is different for each individual conditioned by the second factor, which corresponds to the *personal background* (Lynch, 1960: 6). Some studies supported the claim that a group of individuals who share common qualities and characteristics tend to get a similar environmental image (see: Sapir (1912) quoted by Lynch (1960); López-Baeza (2015)).

Instagram as a tool for urban studies

Instagram was launched in 2010 and it has quickly become one of the most widely used social networking platforms in the world. In mid-2016, it was reported that over 500 million active users per month shared millions of pictures per day (EFE, 2016). Studies carried out using data from Instagram can be grouped into two domains: social science and urban planning.

Planning research about Instagram came first and this group includes all those studies handling a large volume of data of the city as a whole. Those who study flows, frequencies and densities of geographically tagged images aim at giving an overall map of the city based on the presence of images taken by Instagram database. While it is true that the drawn conclusions can contain social significance in terms of welfare and social equality (Indaco and Manovich, 2016), of success of some users and spaces among others (Uitermark and Boy, 2015), or of mapping social and cultural groups and their subgroups (Boy and Uitermark, 2016), these images are taken comparatively also from other sectors comprising the entire city. Thus these studies, presenting the city in its entirety as an abstract space, have mapped a number of quantitative indicators without considering local

differences or trends among urban districts and also ignoring the qualitative differences among images.

The work by Cerrone (2016) belongs to this group. He aimed at studying the invisible image or *meta-morphology* of the city. However, although Cerrone's approach concerns about the whole city in terms of scale, his work should not be considered within the field of urbanism (Cerrone, 2016). He proposed a study methodology in which the rhythms and peculiarities of the cities are observed with the aim of formulating questions to be studied by other disciplines afterwards. The main goal of this field of inquiry is to show that activities are no longer dependent on spatial accessibility but on the complexity of the ICT revolution and shared economies. In Cerrone's view, once observed the city and detected the characteristics of a particular area, then social sciences will investigate through diagnosis and urban design through intervention. Almost paradoxically, he uses Instagram images quantitatively to obtain the *public image* of the city on which to intervene qualitatively.

The second group of studies, the one referring to social science domain, is utterly detached from urbanism and architectural disciplines. It is focused on a smaller scale and it handles smaller volumes of data. Among the studied factors, there are the framing of images (Holmberg et al., 2016), intentionality (Hu et al., 2014), the ways of representing certain current cultural practices (see: Olive, 2015; Gibbs et al., 2015; Lee et al., 2015), or the behavior of users within the application, the aesthetics and style of the images, and their performance in relation to other users (Manovich, 2016b).

This last researcher is actually situated between the two domains. While defining himself as an expert in visual and digital culture (Manovich, 2016c), he has been working with a data volume which exceeds the spatial and temporal limits of any other studies related to this field. Although Manovich has worked on cities, in his opinion the city cannot be studied using Instagram, since it represents only a series of specific moments lived by a person (Manovich, 2016c). Therefore, he observes the visual culture through Instagram, emphasizing the aesthetic and compositional style of the images as well as the photographer's intention to convey a particular message through photography.

Also the study by Boy and Uitermark (2015) is located in an intermediate position since it's dealing both with social and perceptual issues. They focus on detailed analyses of certain images of the city, on what they represent and why. Their study tries to investigate which parts of the city are represented most frequently by users. They obtained a map of *hot spots* at the level of the entire city.

Until today, Instagram has been used by researchers mainly to study quantitative patterns at the city-scale and to analyze certain users' cultural and social behavior. However, there are two aspects that have not been explored by researchers yet in the field of urbanism. The first concerns the *approach* and it deals with the compositional and qualitative study of images. So far, studies have described where pictures are taken but they have not analyzed the pictures themselves to understand what is being portrayed. The second concerns the *scale*; Instagram has not been used yet to study the city at the street-scale. The joint development of these two aspects would lead to a qualitative analysis on a specific and delimited physical urban space and on its perception by people through Instagram, as the case-study presented in next paragraph will show.

The Mushrooms' Lesson

We now briefly present a case-study, which has the aim to measure the impact of a physical transformation of the urban environment in the *environmental image* shared by people through Instagram. The study-area is located in the first expansion of the city of Alicante in Spain, in an area built among the 16th and 17th centuries and characterized by a high density settlement with the predominant presence of modernist style buildings dating late nineteenth and early twentieth centuries. We will focus on San Francisco Street, or as currently popularized, "Mushroom Street".

The choice of this area is given by the fact that in 2013 an intervention of urban regeneration was performed and this happened after Instagram became a consolidated and popular social network among smartphone users. After the intervention, the street was pedestrianized and some curious pieces of urban furniture were placed together with playground facilities (*Image 1*). Thus, the entire street was redesigned, creating an impact on the media on environmental perception, and on economic and social features of the area (Capdevila and Iborra, 2014). The increment of amenities between 2012 and 2015 was equal to 155,6% and the amount of empty spaces decreased of the 39,1% from 2012 to 2015 (López-Baeza, 2015: 22).



Image 1 | Images before (bottom) and after (top) the intervention.
Source: Google Street View.

The study focused on the so called *the social use* of the street and on its *public image*. These two aspects of social behaviors were evaluated both from an Instagram-data survey (metadata and pictures) and a field-study survey, with the aim to evaluate how perception of this urban space has changed after the intervention. The study tried to demonstrate that the San Francisco Street intervention carried out an improvement of the *environmental image* of the area and that this improvement was common and shared by both residents and visitors. Consequently, it was demonstrated that this intervention has affected the life quality of people. The images related to the street that were used by the research were selected according to the use of hashtags and location tags chosen by Instagram users. Information were gathered in two different layers, *users* and *images*. Concerning the users' layer, the study focused on *demographics* (gender, age, and country from which he/she posted more frequently) and inner Instagram *performance* data (number of followers, following, posts, and major topics of his/her pictures). Concerning the images' layer, they were classified according to criteria such as the scale of the picture (urban scene, object, detail), the presence of people or groups, or the importance of the urban furniture (mushrooms) in terms of framing and distance to the camera to render the user's intention (if they are used as a complementary feature for the main subject, or if they are part of the *ambience*), among others.

The Instagram survey showed that all the collected images could be classified into six groups (*Image 2*) according to their framing and composition. This visual survey was accompanied by a users' classification through which we determined the types of user with associated statistical data regarding age range, sex, origin and most frequent topic of the pictures uploaded (*Image 3*).

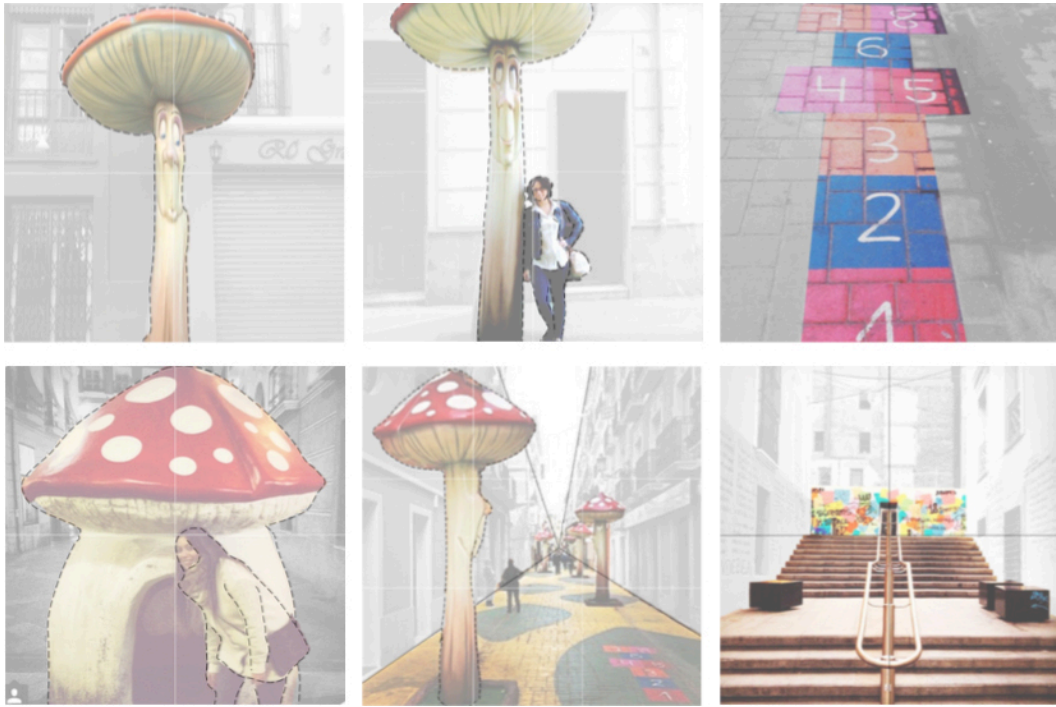


Image 2 | Classification of the images according to framing and composition.
Source: López-Baeza, 2015.

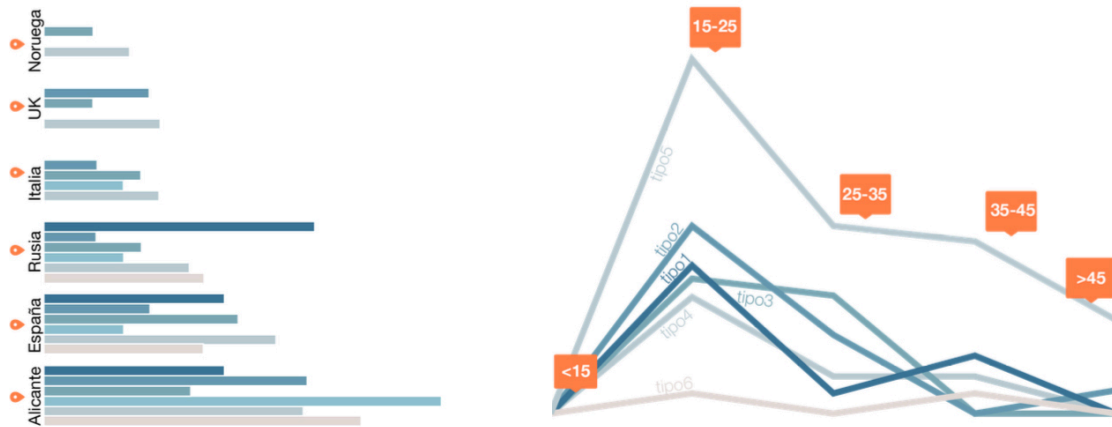


Image 3 | User classification according to nationality (left) and age (right) linked to the type of picture according to framing and composition (colors).
Source: López-Baeza, 2015.

The field-study survey was carried out focusing on *demographics* of pedestrians, *activities* observed in the street, and *interviews* about quality and comfort. Several samples were taken in different time intervals and a series of correspondences emerged between the Instagram data and the field-study surveys (see López-Baeza, 2015: 49–60).

First of all, the progressive inclusion of the mushrooms in the collective memory and the consequent acceptance and positive valuation emerged both in the Instagram and in the field-study survey. The pictures closer to 2013 tended to have more hashtags related to negative descriptions, opinions and feelings. Getting closer to 2015, hashtags evolved into positive. Also the interviews have shown the same evolution when people were asked to evaluate their own opinion in time. In fact, the intervention was not popularly accepted by the public in 2013, as it was considered unnecessary and expensive. In 2014, the general opinion was neutral, whereas in 2015 it turned out to be positive. Hashtags such as #love, #friends and #happy were frequently used, and people started to show an affective attitude towards the mushrooms. Most of the pictures taken in 2015 showed a physical contact (lying, hugging or climbing) between the mushrooms and the person portrayed. The second aspect regards the larger-scale impact of the intervention. Mushrooms' street has entered in the identity of Alicante, as noted both in the field-study and in the Instagram analysis. Some of the hashtags and

comments found in the pictures were related to the bigger scale, such the city-scale, the territorial-scale or the country-scale (#alicante, #costablanca, #spain) for both citizens and visitors. Moreover, in the field-study, it was noted that people did not live close to the street but chose it intentionally because they prefer it among other routes. This showed an impact on the pedestrian flows in the area. Also while describing the city of Alicante, people were choosing the same words as to describe the street. These tendencies showed not only a quantitative impact on the area and the city in terms of flows of people but also in people's identification of this street as a landmark that is now included in the public imaginary of the city of Alicante.

A third aspect deals with the morphological classification of the pictures and the similarities in the street's descriptions and estimations. The fact that images could be clearly classified into six groups could be understood as an indicator of high similarity in the way of reading the space and therefore, in the presence of similar *environmental images*. According to Lynch (1960), a common environmental image within a group is an indicator of a high social cohesion. However, the *environmental image* was also measured in the field-study, since people were asked to describe the street, to point the aspects that were raising their attention, and to estimate the length of the street and the time to walk from one side to the other. Surprisingly, the correspondence between answers was high, which meant that the *public environmental image* was shared not only by Instagram users but also among the physical street users.

The study showed that there were some clear correspondences between what users represented through Instagram and the ways of living the street spaces by people. Moreover, the perception regarding the intervention had evolved over time in Instagram in the same way as showed in the field-study.

Conclusion

In the context of a technical and procedural evolution of planning tools and methods, Instagram and social media in general, represent an interesting research field, especially in relation to the attempt to describe the socio-spatial patterns of the city or the impacts of urban transformation projects in the users' perception, as showed in the case study described above. Moreover, the research potentials opened up by social networking platforms such as Instagram do not only determine an enrichment of the planner's traditional tools for urban and territorial analysis, but they could give a fundamental contribution to the project construction and to the foundation of its intentionality of change. Thus, Instagram has the potential to be used as a new instrument to give sense and meaning to urban projects and to set up urban regeneration interventions that could respond to the ways in which users read, describe and interpret a given urban environment.

As part of the unsolved dichotomy between conventional and regulatory approaches and *bottom-up* practices, the use of Instagram as a *tactic* emerges as part of a progressive affirmation of the *open-source* urban planning and of the construction of new scenarios where the virtual space tends gradually to influence, if not to determine, the ways in which physical spaces are lived by people. In this sense, Instagram images are everyday elements susceptible to be part of individual and collective knowledge. They are representations of a specific perceptive moment, but also ephemeral images overlapping in space and time, and mutually shaping the description of a physical and virtual reality. At the level of the planning research, although still representing a scarcely used tool, Instagram could offer the chance to capture that perceptual polysemy, changing in time and space, characterizing the contemporary city and that set of residual and interstitial spaces connoting its uncertain status (Lazzarini, 2016).

While reading symbolism, imaginery, perception of American Cities, Yi-Fu Tuan noticed that no man can know well more than a small fragment of the total urban scene and that nor is it necessary for him to have a mental map or imaginery of the entire city in order to prosper in his corner of the world (Tuan, 1974: 192-193). In this sense, the expression "Instagram as a *tactic*" can be well motivated by de Certeau's definition of *tactic* through which he intends a way of reproduction of reality through moments, and a mode of action that gives weight to the circumstances that the precise moment turns into situations (de Certeau, 2001: 73-75). Thus the study of Instagram has founded a non-traditional way of reading the reality that aims at measuring the possible intersections of durations and heterogeneous rhythms through the representation of the potential interactions in the processes of interpretation of urban spaces shared by common people.

Bibliography

- Agencia EFE (2016), Instagram rompe una marca en cantidad de usuarios, entre otros números que impresionan, in *La Voz*, 21st June.
- Boy J.D. & Uitermark J. (2016), How to Study the City on Instagram, in *PLoS one* 11(6): e0158161. Available from: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/27336728>.
- Capdevila I. & Iborra V. (2014), Aprendiendo de las Setas, in *More Than Green*. Available from: <http://www.morethangreen.es/aprendiendo-de-las-setas-calle-san-francisco-alicante/>
- Cerrone D. (2016), Urban Meta-Morphology, in *Digital Traces Lab 2016*, Saint Petersburg: European University of Saint Petersburg. Available from: <https://eu.spb.ru/digitaltraces2016/main>.
- de Certeau M. (2001), *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma.
- Cranshaw J., Schwartz R., Hong J., Sadehet N. (2012), The Livehoods Project: Utilizing social media to understand the dynamics of a city. In: *Proceedings of the Sixth International AAAI Conference on Weblogs and Social Media*, Dublin.
- Gibbs M., Meese J., Arnold M., Nansen B., Carter, M. (2015), #Funeral and instagram: death, social media, and platform vernacular, in *Information, Communication & Society*, no.18, vol.3, pp. 255–268.
- Holmberg C., Chaplin J., Hillman T., et al. (2016), Adolescents' presentation of food in social media: An explorative study, in *Appetite*, Elsevier Ltd 99: 121–129. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.appet.2016.01.009>.
- Hu Y., Manikonda L., Kambhampati S. (2014), What we Instagram: a first analysis of Instagram photo content and user types, in *Proceedings of the Eight International AAAI Conference on Weblogs and Social Media*: 595–598.
- Indaco A. and Manovich L. (2016), Social Media Inequality: Definition, Measurements, and Application, in *Urban Studies and Practices*: 1–22.
- Janis I.L. (1982), *Groupthink: Psychological studies of policy decisions and ascoes*. 2nd ed. Boston: Houghton Mifflin.
- Lazzarini, L. (2016), The Everyday (in) Urbanism: What's New on the Spot?, in *Sociology Study*, no.6, vol.4, pp.255-266
- Lee E., Lee J.A., Moon J.H., Sung Y. (2015), Pictures Speak Louder than Words: Motivations for Using Instagram, in *Cyberpsychology, Behavior, and Social Networking* no.18, vol.9, pp. 552–556. Available from: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/26348817>.
- López-Baeza J., Birret C., Starzer M., Weizinger A. (2015), Children's perception of confort zones in public space, in *My Place, their Place, our Place. Urban Culture, Public Space and Knowledge – Education and Difference*, Vienna: Stadtteilplanung Flächennutzung: 84–87.
- López-Baeza J. (2015), *La cohesión social desde las redes sociales. El caso de la calle San Francisco*. (Master thesis, University of Alicante, Supervisor: Serrano-Estrada, L.)
- Lynch K. (1960), *The image of the city*. Chicago: MIT Press.
- Lynch K. (1980), *Managing the sense of a region*. Chicago: MIT Press.
- Manovich L. (2016a), Notes on Instagrammism and mechanisms of contemporary cultural identity (and also photography, design, Kinfolk, k- pop, hashtags, mise-en-scene, and состояние), in *Instagram and Contemporary Image*.
- Manovich L. (2016b), Subjects and Styles in Instagram Photography (Parts 1-2): 1–30.
- Manovich L. (2016c), The science of culture? Theory and examples of computational analysis of visual culture, in *Digital Traces Lab 2016*, Saint Petersburg.
- Olive R. (2015), Reframing Surfing: Physical Culture in Online Spaces, in *Media International Australia*, no.155, pp.99–108.
- Roick O. and Heuser S. (2013), Location based social networks—definition, current state of the art and research Agenda, in *Transactions in GIS*, no.17, vol.5, pp. 763–784.
- Sapir E. (1912), Language and Environment, in *American Anthropologist* 14.
- Sui, D. & Goodchild, M. (2011). The convergence of GIS and social media: challenges for GIScience. *International Journal of Geographical Information Science*, no.25, vol.11, pp. 1737-1748.
- Tuan Y.F. (1974), *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*. Prentice Hall: Englewood Cliffs.
- Uitermark J. & Boy J.D. (2015), *Capture and share the city. Mapping Instagram's uneven geography in Amsterdam* (Paper presented at the RC21 International Conference on “The Ideal City: between myth and reality”, Urbino, 27-29 August 2015).

Ex-Arsenale di Pavia: una prova di partecipazione

Cecilia Morelli di Popolo

Università di Pavia

Dipartimento di Ingegneria Civile ed Architettura

Email: cecilia.morellidipopolo@unipv.it

Abstract

La città del futuro può che immaginarsi solo partendo dai *city users*: abitanti, fruitori, lavoratori. Quando la spinta al rinnovamento viene dalle associazioni dei cittadini e dai cittadini in prima persona, la polis dovrebbe trovare gli strumenti migliori per far in modo che il rinnovamento realmente accada. La città è realmente pronta e capace di adattarsi velocemente ai cambiamenti richiesti dal contesto e dai suoi abitanti? Nel paper l'autore presenta la teoria della città flessibile attraverso i suoi principi e le principali caratteristiche come modalità di nuovo approccio per risolvere le problematiche di progettazione urbana contemporanea. In particolare si concentrerà sugli aspetti di partecipazione e pianificazione come equilibrio tra processi bottom-up e top-down (etero-organizzazione), ritenendolo il metodo più operativo e condivisibile dalla maggior parte dei cittadini. In conclusione si descrive un processo partecipativo avvenuto nella città di Pavia e culminato con la riapertura, seppur temporanea, dell'ex-Arsenale, e dei processi di condivisione che ne hanno permesso l'evento.

Parole chiave: participation; local development; brownfields

1 | Una prima considerazione: quale città per la contemporaneità?

Da diverso tempo la società è permeata da una sensazione di continua crisi economica, culturale ma anche di principi morali e caratterizzata da una forte mancanza di punti di riferimento. In un contesto di questo tipo diventa sempre più difficile valutare quelli che possono essere gli sviluppi futuri (Bauman, Sennett, Sassen ed altri): risalta l'incapacità dei sistemi previsionali a cui ci si è sempre riferiti, e la situazione si percuote in ogni campo della vita quotidiana, dal lavoro all'istruzione agli investimenti (familiari ed aziendali), e così via. La difficoltà ad effettuare scelte di tipo programmatico o strategico in ogni campo, implica la quasi impossibilità di progettare il futuro.

Se l'urbanistica è quella scienza che analizza, valuta e progetta lo sviluppo delle città attraverso lo studio della storia, del contesto sociale, dell'ambiente, del passato, ecc, il tema del dinamismo, della multidisciplinarietà e dell'evoluzione sono elementi fondanti della disciplina stessa. È intuibile come non possa essere una scienza di tipo previsionale, soprattutto quando il contesto socio-economico attuale fortemente precario, incide negativamente negli elementi che stanno alla base della progettazione e programmazione urbana. Infatti, le condizioni iniziali dovrebbero essere chiare fin nei minimi dettagli per poter prevedere il futuro con certezza, cosa che attualmente non accade.

Gli studi di Batty, Portugali (ed altri) che definiscono la città come sistema dinamico complesso danno un notevole contributo al dibattito sullo studio dell'evoluzione urbana. Portugali (2013) descrive la città come un 'dually complex systems', cioè come un sistema caratterizzato dalla struttura fisica della città (sistema semplice) e dai suoi 'urban agents' ovvero coloro in grado di interagire con la città fisica e tra di loro.

Il sistema semplice caratterizzato dagli elementi artificiali è di per se prevedibile, in quanto i suoi elementi sono definibili fino al più piccolo elemento (si può far riferimento alla 'previsione del dettaglio' di Hayek). Viceversa gli 'urban agents' sono caratterizzati da una miriade di elementi che li interlacciano e li connettono tra loro e con il sistema semplice. Diventa così molto più difficile poter prevedere il comportamento di questi elementi e della relazione che questi hanno con il sistema: la 'previsione del principio', di Hayek «non consente di predire 'eventi discreti', ma solo 'classi di eventi' o, meglio, 'pattern di eventi'; può indicarci solo che tipi di eventi dobbiamo aspettarci ed entro quale nicchia di possibilità potranno ricadere» (Moroni, 2005: 10). Le scienze sociali viste le premesse, possono fornire solo 'previsioni di principio', ed il ruolo della polis all'interno del sistema urbano dovrebbe quindi rivestire, secondo Hayek, un potere ridotto al minimo in modo da evitare di interferire con le libertà dei cittadini.



Figura 1 | Schema del Sistema urbano complesso
Fonte: elaborazione dell'autore

La relazione che si crea tra gli 'urban agents' e il 'sistema semplice' è un fenomeno di tipo organizzativo all'interno di un sistema complesso: più un sistema è organizzato, più si ottimizzano le relazioni tra i suoi elementi. Oltre alle relazioni interne i sistemi sono soggetti a 'sollecitazioni esterne' che generano continue variazioni del sistema stesso: «L'organizzazione, allora, non è fissa: è una configurazione di ordine dinamico, e l'autorganizzazione è il modo in cui il sistema si adatta all'ambiente, contrastandone le azioni distruttive e salvaguardando la propria integrità» (Bertuglia, Staricco, 2000: 4). E ancora: «L'adattamento è raggiunto mediante la costante ridefinizione del rapporto tra il sistema ed il suo ambiente (co-evoluzione). [...] gli organismi non solo evolvono, ma co-evolvono sia con gli altri organismi sia con l'ambiente circostante» (De Toni, Comello, 2005: 211). I processi di adattamento ed auto-organizzazione diventano degli elementi fondamentali del sistema. Il sistema che si genera infatti è un sistema in grado di adattarsi alle sollecitazioni, che si evolve, in grado di rispondere alle problematiche attuali, ma anche a quelle del future. Qual è la città per la contemporaneità? la città flessibile.

2 | La città flessibile e l'eteroorganizzazione

Una città flessibile è una città in evoluzione è una città in grado di rispondere alle problematiche dei suoi cittadini, adattandosi e modificandosi a seconda delle necessità. Già Geddes legava questi concetti di evoluzione (città come organismo) non a leggi naturali prestabilite, ma alla memoria collettiva delle società, ai luoghi antropologici, ad un continuo intrecciarsi di memoria ed innovazione (Ferraro G., 2002). Dopo di lui altri autori sono partiti con lo stesso approccio: per Samonà ad esempio il Piano è dei cittadini e non dell'urbanista (Samonà, 1953, 1957). Le diverse scale di approccio alla città come organismo si leggono, anche in Piccinato che parla di «un piano che deve essere aperto per garantire all'organismo la possibilità di far fronte a successive emergenze e ad ulteriori trasformazioni; dato che 'piano aperto non significa affatto rinuncia al piano: ma, all'opposto, significa organismo capace di evoluzione nelle sue dimensioni pur restando sempre un piano, ossia un programma» (cit. da Merlini). Anche Koolhaas più recentemente parla della capacità di adattarsi e modificarsi della città, attraverso il termine della flessibilità che «[...]non è l'anticipazione esaustiva di tutti i possibili mutamenti [...], è piuttosto la creazione di un margine – una capacità d'eccesso che permette usi e interpretazioni che sono differenti e persino opposti» (Koolhaas).

La definizione di città flessibile racchiude in sé tutte le caratteristiche e le visioni di sistema: 'un sistema dinamico complesso capace di adattarsi e modificare se stesso secondo i bisogni dei cittadini e dell'ambiente (sollecitazioni esterne ed interne)' (Morelli di Popolo, 2013b).

La città flessibile (De Lotto & Morelli di Popolo 2012, 2015) si basa su sei principi:

1. Dimensione temporale: la flessibilità è possibile leggerla nel tempo (breve, medio, lungo periodo);
2. Geografia variabile: la forma e la dimensione dell'urbs non è fissata a priori, ma si adatta alle necessità dei suoi cittadini e dell'ambiente;
3. Reversibilità: dando per acquisiti i principi di sostenibilità, ad ogni contrazione dell'urbs segue una rinaturalizzazione degli spazi urbani, considerando il 'life cycle assessment' di tutta la città e non solo dell'edificio;
4. Indifferenziazione funzionale: localmente la città può modificare le funzioni, adattando quelle esistenti alle nuove necessità, o modificandosi in toto;

5. Strutturazione su layer: la terza dimensione è fondamentale per poter avere un certo grado di adattabilità e funzionalità;
6. Etero-organizzazione: equilibrio tra la progettazione di tipo 'top-down' e quella di tipo 'bottom-up', partendo da regole generali.

A prescindere dagli elementi più strutturali e tecnici della città flessibile, il principio di etero-organizzazione è quello che coinvolge il cittadino in maniera diretta ed operativa. Il cittadino agisce come attore principale nei processi urbani, modificando e condividendo necessità ed adattando lo spazio alle esigenze della città, attraverso regole generali valide per tutti, redatte da amministratori e progettisti. Il ruolo dell'amministratore e del progettista sono ridotte al minimo per poter evitare di interferire con la libertà dei cittadini (demarchia), limitandosi quindi a dare indirizzi e regole generali. L'etero-organizzazione è prima di tutto partecipazione attiva dei cittadini. Ma non si limita a questo: diventa qualcosa di più, diventa un vero processo urbano, quando questo processo coinvolge tutti, e si compensa ed equilibra con i processi decisionali gli amministratori. È equilibrio tra pianificazione top-down e bottom-up.

3 | Ex-Arsenale di Pavia: un processo partecipativo

3.1 | Le aree dismesse di Pavia

La città di Pavia è caratterizzata da diversi decenni dalla presenza di grandi aree dismesse (l'estensione arriva a superare i 500.000 mq su un territorio di 62kmq ricco di aree agricole), prossime al centro storico, la cui riqualificazione non si è mai avviata. A queste aree è legata la storia industriale della città di Pavia, che ha portato negli anni Settanta ad un picco nella popolazione (si erano superati gli 86.000 abitanti), per poi decrescere fino ai poco più di 70.000 degli ultimi anni, in particolare legati alle industrie Necchi + Scalo FS (16 ha), Neca (8ha) e Snia (17 ha). La difficoltà nella realizzazione di questi interventi è legata principalmente a problemi di tipo economico di bonifica delle aree.

Nello sviluppo urbano queste 'occasioni perse' hanno bloccato l'evoluzione di comparti di indubbio interesse strategico, causando un aumento del consumo di suolo (con edificazioni a bassa densità) nelle aree periferiche della città con un conseguente aumento del traffico verso il centro, una necessità di maggior e più articolata infrastrutturazione dei servizi ed un allontanamento dei cittadini dalla città a favore della vicina Milano. Parallelamente queste grandi aree dismesse sono diventate elemento di degrado paesaggistico e sociale (con anche sgomberi di famiglie rifugiate), che non vedono sbocco e sviluppo da nessuna parte. Per i proprietari non conviene investirci.

Diverso è il discorso che si può fare sulle aree ex-militari, in particolar modo sull'area dell'ex-Arsenale. Per la posizione rispetto alla città, ma anche per le caratteristiche ambientali e storiche, l'area di quasi 150.000 mq è sempre stata particolarmente interessante all'interno delle analisi urbane a larga scala.

Venne espropriata nel 1862 dal demanio Militare e termina le sue attività definitivamente del Giugno 2010. «L'ex-Arsenale era sede del 22° stabilimento a carattere tecnico-industriale del Genio Militare di Pavia, l'unico, fino al 1998, specializzato nell'approvvigionamento e nel mantenimento di tutti i mezzi e materiali del Genio e la formazione di officina e capi di laboratorio» (Agenzia del Demanio, 2015). Gli edifici di maggior interesse dal punto di vista storico-architettonico sono stati costruiti tra la metà e la fine del 1800. Negli anni sono stati introdotti altri edifici, di minor interesse architettonico, ma funzionali all'uso produttivo.

Con il Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero della Difesa del 24 dicembre 2014, l'area è stata dichiarata non più utile per le finalità istituzionali del Dicastero della Difesa, e riconsegnato all'Agenzia del Demanio. Con le elezioni amministrative del 2014 la nuova giunta comunale ha manifestato interesse per l'area ed è diventata un attore principale nelle relazioni con il Demanio. Il 12 Agosto 2015 l'Agenzia del Demanio ed il Comune di Pavia, in collaborazione con il Ministero della Difesa, così come previsto dall'art.26 del decreto Legge n.°133/2014 "Sblocca Italia", hanno promosso la manifestazione d'interesse rivolta a soggetti interessati a contribuire con idee e proposte al recupero, riuso e valorizzazione dell'Arsenale (Comunicato Stampa congiunto pubblicato su sito dell'Agenzia del demanio e del Comune di Pavia). Per parte dell'area è stata avviata la verifica di interesse culturale ex art. 12 del D.Lgs.42/2004.

3.2 | La partecipazione dei cittadini: l'Arsenale Creativo

Diversamente dalle altre aree dismesse, l'interesse dei cittadini su quest'area è sempre stata molto forte: da una parte la proprietà pubblica ha permesso di conservare fino ad oggi le caratteristiche e la forma; dall'altra la curiosità di un luogo inaccessibile ai più ha fatto leva sull'interesse di molti. Alcuni cittadini

pavesi hanno così deciso di associarsi per poter seguire più da vicino il processo di dismissione dell'area, ed hanno messo le basi per una nuova forma di progettazione, inizialmente spontanea ma pian piano sempre più strutturata e consapevole: una civitas attiva, attrice nel processo evolutivo di una parte seppur piccola della città.

Nasce l'Arsenale Creativo, (diventerà associazione nella primavera 2015) con l'obiettivo di contribuire alla riqualificazione dell'area in maniera condivisa attraverso percorsi di progettazione partecipata come principio di tipo progettuale e comunicativo. «Con ogni probabilità è questo il primo caso in Italia di un comitato di cittadini che, in mancanza di una esplicita e convinta adesione dell'amministrazione pubblica locale, non solo avvia comunque un percorso di questo tipo, ma lo fa scegliendo di farsi affiancare da un gruppo di professionisti esperti di democrazia deliberativa (il team di Ascolto Attivo, società fondata dalla sociologa Marianella Scavi), con la consapevolezza quindi che per impostare e guidare un serio processo partecipativo servono competenze specifiche, e lo finanzia autonomamente» (Bertello A., 2016). Il percorso partecipativo, così come descritto dagli associati, si divide in quattro fasi: Ascolto della città e interviste (prima metà del 2015); elaborazione delle linee guida (conclusa a novembre 2015); sviluppo di un progetto unitario (prevista la conclusione a fine 2016); implementazione (prima metà del 2017). Mostre, raccolta di idee, condivisione dei temi, ma anche dibattiti pubblici sul vivere la città e sulla partecipazione hanno permesso ai cittadini di aver sempre più voce. Le richieste dei cittadini si sono concentrate nella ricerca di maggiori spazi di condivisione e divertimento, ritrovi per giovani e bambini, spazi dove poter giocare e passare del tempo.

La partecipazione dei cittadini si è ampliata coinvolgendo anche altre realtà urbane, fino a quel momento non interessate al dibattito: da una parte l'amministrazione comunale e dall'altra l'Università: diversi i progetti di recupero presentati, come quelli degli studenti partecipanti all'Italian/Chinese Curriculum della Facoltà di Ingegneria Edile/Architettura, e dei partecipanti nel settembre 2014 all'European organizzato dal prof. Greco (Facoltà di Ingegneria), che vede coinvolti ingegneri ed architetti da tutta Europa.

A metà Maggio la proprietà passa ufficialmente al demanio Civile ed il 22 Giugno 2015, dopo 50 anni si riaprono le porte dell'ex-Arsenale (fino a quel momento blindata). L'apertura del sito è stata un evento di notevole portata per una città come Pavia: il comune, che si è attivato direttamente col demanio per l'apertura, l'Università (che ha permesso di presentare progetti del corso di Urbanistica e dell'Italian/Chinese Curriculum), Protezione civile, Croce Rossa, Parco del Ticino, Polizia locale a fare da cordone di sicurezza, e in primo piano i tantissimi volontari dell'Arsenale Creativo e del FAI – Fondo Ambiente Italiano, coinvolto nelle ultime battute, che con i suoi volontari ha guidato i tantissimi visitatori (quasi 3000) nella visita, mettendo in gioco la decennale esperienza nella gestione di eventi di questo tipo.



Figura 2 | Formazione dei gruppi di visita nel piazzale dell'ex-Arsenale
Fonte: foto dell'autore



Figura 3 | Uno degli edifici interni all'Arsenale
Fonte: foto dell'Ing.Susanna Sturla

Se l'apertura dell'ex-Arsenale, dopo diversi anni di tentativi, è durata un giorno solo (che si è poi ripetuto nell'Ottobre del 2015 sempre grazie al FAI ed Arsenale Creativo), le prime fasi del processo partecipativo hanno messo in moto un sistema di interessi ed attori che continuano a pensare al futuro dell'area.

L'Arsenale Creativo ha strutturato delle Linee Guida da presentare: «L'ex Arsenale deve essere pensato come un sistema, che vive di relazioni tra i diversi elementi che lo compongono; uno spazio multifunzionale dove si incontrano e interagiscono persone con interessi e necessità diverse». «Concretamente, significa mettere a punto una proposta che ragiona sugli spazi in un'ottica di efficienza, di condivisione, che evita di duplicare strutture e propone invece un'integrazione delle attività e dei progetti» (AUDIS). Nel Novembre 2015 l'Arsenale Creativo ha aderito alla Manifestazione di Interesse.

Il processo partecipativo è ancora in fase di evoluzione: il passo 3 è porre le basi per la progettazione vera e propria. La charetta prevista per l'inverno 2016 prevede il coinvolgimento dei cittadini e di facilitatori, urbanisti, architetti e ingegneri, così da poter rendere sempre più concrete le idee espresse nelle linee guida. La mancanza di punti di riferimento da parte delle amministrazioni pubbliche o di privati investitori, ha stimolato nei cittadini la volontà di smuovere il sistema città, e diventare attori dell'evoluzione cittadina. A partire da un obiettivo condiviso (la riqualificazione dello spazio a favore della cittadinanza) attraverso la partecipazione congiunta si sta tentando di raggiungere diverse soluzioni condivise a necessità e problemi dell'evoluzione urbana, rispecchiando in essa anche altri problemi della città. Riferendosi sempre alla città come sistema complesso, proprio come nella teoria del caos, un insieme di fenomeni fortuiti (dismissione di un'area, interesse di pochi cittadini, condivisione dei problemi urbani) generano indeterminate conseguenze. Vista sotto quest'ottica la città ottiene una elevata sensibilità per cui alle più piccole azioni corrisponde un indeterminato divenire: anche il contributo di una piccola parte è in grado di provocare e mettere in gioco grandi cambiamenti. La partecipazione delle amministrazioni nel dare obiettivi e le regole per lo sviluppo degli spazi insieme ai cittadini attivi concludono gli elementi che stanno alla base della etero-organizzazione nella città flessibile.

4 | Conclusioni

L'etero-organizzazione non è una ricetta per risolvere ogni problema pianificatorio, ma è il metodo (in continua evoluzione) per lo sviluppo e la progettazione. «In una situazione critica in cui applicare schemi preconfezionati significa votarsi al fallimento, la risposta da cui può germinare una soluzione praticabile sta nel favorire una presa in carico da parte del territorio. [...] Pavia sta dimostrando che iniziative di questo tipo mettono in circolo energie nuove, mobilitano intelligenza collettiva, competenze specifiche e trasversali, creano reti e legami, e possono evitare che il destino di "non luoghi" che aleggia intorno a tutti quegli spazi "ex qualcosa" si avveri» (Bertello, 2016).

Questo è il momento in cui entra in gioco la struttura pubblica che si deve far carico delle volontà ed esigenze dei cittadini. «*It is necessary to embrace the challenge of complexity and self-organization, and consequently to start profound revision of regulatory instruments*» (Moroni 2015: 245).

Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (2013), *Carta dello Spazio Pubblico*, Biennale dello Spazio Pubblico di Roma, 18 Maggio 2013, disponibile su: <http://www.biennalespaziopubblico.it/>.
- Allen, P., Sanglier, M. (1981), Urban evolution, self-organization and decision making, *Environment and Planning*, vol. 13, pp. 169-183.
- Batty M. (2012), "Urban regeneration as self-organization", in *Architectural design*, n. 215, pp. 54-59.
- Batty M., Marshall S. (2009), "The evolution of cities: Geddes, Abercrombie and the New physicalism", in *Town Planning Review*, Liverpool University Press, vol.80, no.6, pp. 551-574.
- Batty M., "A science of cities", disponibile su: <http://www.complexcity.info>.
- Bauman Z. (2005), *Globalizzazione e glocalizzazione*, Il Mulino, Bologna.
- Bauman Z. (2001), *La società individualizzata*, Il Mulino, Bologna.
- Bauman Z. (1999), *La società dell'incertezza*, Il Mulino, Bologna.
- Bertello A. (2016), "Pavia: quale futuro per l'Arsenale" in *Notizie dall'Italia 2016, AUDIS: Associazione Aree Urbane Dismesse*, disponibile al link: <http://www.audis.it/index.html?pg=10&sub=16&id=1604&cy=2016>.
- Bertuglia C.S., Staricco L. (2000), *Complessità, autorganizzazione, città*. FrancoAngeli Editore, Roma.
- Di Biagi P. - Gabellini P. (1992), *Urbanisti italiani*, Editori Laterza, Roma-Bari.
- De Lotto R., Morelli di Popolo C. (2012), "Opportunità e limiti della città flessibile", in *Planum, The journal of urbanism*, n. 25, vol. 2/2012, pp.25-29.
- De Lotto R., Morelli di Popolo C. (2015), "Complex, adaptive and hetero-organized urban development: the paradigm of flexible city", in *Proceedings of 6th International Multi-Conference on Complexity, Informatics and Cybernetics: IMCIC 2015, and 6th International Conference on Society and Information Technologies, jointly with the 21st International Conference of Information Systems Analysis and Synthesis: ISAS 2015*, March 10-13, 2015, Orlando, Florida, USA, vol.1, pp. 22-26.
- De Toni A.F., Comello L. (2005), "L'emergenza dal basso è il futuro più affascinante per le organizzazioni", *Quaderni di Management*, n. 1.
- Ferraro G. (2002), "Patrick Geddes, Cities in Evolution, 1915. Un manuale di educazione allo sguardo", in Di Biagi P. (a cura di), *I classici dell'urbanistica moderna*, Universale Donzelli, Roma, pp. 31-40.
- Gargiulo C., Papa R. (1993), "Caos e caos: la città come fenomeno complesso" in *Per il XXI secolo: una enciclopedia e un progetto*, Università degli Studi di Napoli, Federico II, pp. 297-306.
- Hayek F.A. (1948), *Individualism and Economic Order*, The University of Chicago Press, Chicago.
- Hayek F.A. (1967), "Ordinamento giuridico e ordine sociale", in *Il Politico*, n. 4, pp.695-724.
- Hayek F.A. (1979), *The Political order of a Free People*, Routledge, Londra.
- Koolhaas R. (2001), *Junckspace*, Quodlibet, Macerata.
- Koolhaas R., Judy Chung C. (2001), *Project on the city 2. Harvard design school guide to shopping*, Taschen, Koln.
- Morelli di Popolo C. (2015), "Lo spazio etero-organizzato: processi di condivisione e beni collettivi", in AA.VV., *Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU. Italia '45-'45, Condizioni, Prospettive*, Venezia, 11-13 giugno 2015, Planum Publisher Roma-Milano 2015, pp. 2014-2019.
- Morelli di Popolo C. (2014), "Etero-organizzazione dello spazio pubblico" in *Rivista online Urbanistica Informazioni n. 257. "Policies for Italian Cities", IV sessione Politiche per lo spazio pubblico, 8° Giornata di Studi INU*, pp. 125 – 129.
- Morelli di Popolo C. (2013a), "La rilettura della città come sistema organico verso nuove interpretazioni" in Sbetti F., Rossi F., Talia M., Trillo C. (a cura di) *Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo*, Dossier n.°4, INU Edizioni, Roma, pp.179-181.
- Morelli di Popolo C. (2013b), *La città flessibile. Le dimensioni della flessibilità nella città contemporanea e futura*, tesi di Dottorato di Ricerca in Ingegneria Civile ed Edile/Architettura, Università degli Studi di Pavia.
- Moroni S. (2015), "Complexity and the inherent limits of explanation and prediction: Urban codes for self-organizing cities", in *Planning Theory*, vol. 14, no. 3, pp.248-267.
- Moroni S. (2013), *La città responsabile. Rinnovamento istituzionale e rinascita civica*, Carossi editore, Roma.
- Moroni S. (2011), "Introduzione. Verso una teoria generale delle comunità contrattuali", in Brunetta G., Moroni S. (a cura di) *La città intraprendente*, Carocci Editore, Roma, pp. 15-22.
- Moroni S. (2005), *L'ordine sociale spontaneo*, UTET Libreria, Torino.
- Portugali J. (2013), *What makes city complex?*, disponibile su spatialcomplexity.info di Batty M.
- Portugali J. (2000), *Self-Organization and the City*, Springer, Heidelberg, Berlin.
- Sassen S. (1999), *The global city: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton, USA.
- Sennett R. (1999), *L'uomo flessibile. Le conseguenze del nuovo capitalismo sulla vita personale*, Giacomino Feltrinelli Editore, Milano.

Sitografia

Consultazione pubblica per dare nuova vita al compendio ex Difesa. Sito web dell'Agenzia del Demanio, 12 Agosto 2015:

<http://www.agenziademanio.it/opencms/it/notizia/Arsenale-di-Pavia-al-via-consultazione-per-dare-nuova-vita-al-compendio-ex-Difesa/>

Sito web dell'Associazione Arsenale Creativo:

<http://arsenalecreativopavia.altervista.org/>

Comunit(Hub). La Città artigiana

Maurizio Moretti

ADLM architetti. Studio di progettazione architettonica e urbanistica
mauri.moretti.adlm@gmail.com

Massimo Giammusso

ADLM architetti. Studio di progettazione architettonica e urbanistica
massimo.giammusso.adlm@gmail.com

Abstract

I cambiamenti sociali, economici e tecnologici derivanti dalla globalizzazione, pongono le città di fronte alla necessità di coniugare processi di innovazione economico-sociale e riqualificazione della propria struttura urbana, competitività e sviluppo urbano sostenibile. Le città devono quindi puntare sull'identificazione dei loro punti di forza e di debolezza per identificare le possibilità di sviluppo e crescere nei confronti di altre città dello stesso livello. I processi di qualificazione e ri-qualificazione, o più in generale le politiche di rigenerazione urbana, sono oggi prioritariamente azioni rivolte al partenariato pubblico-privato. Tuttavia, la città costruita è una realtà sociale composita e articolata, dove interagisce una pluralità di soggetti, a volte in conflitto, che bisogna considerare quando si parla di spazio pubblico. In questo scenario è necessario sperimentare la possibilità di evolvere il coinvolgimento dei cittadini dalla partecipazione alla gestione di beni e servizi vicini alle proprie esigenze, attraverso un percorso di costruzione e riconoscimento di istituzioni e di comunità: in pratica passare dal binomio tra pubblico-privato, al trinomio pubblico-privato-comunità.

Parole chiave: urban regeneration, participation, community.

1 | Il principio di *co-laborazione* nei processi di riqualificazione della città

Le politiche di rigenerazione urbana sulla città sono oggi, prevalentemente, determinate da azioni di partenariato pubblico-privato. I programmi di riqualificazione hanno in genere nella loro strumentazione elementi di perequazione urbanistica e sociale che consentono di generare risorse sia economico finanziarie che spaziali, le più recenti norme nazionali e gli strumenti attuativi di varie comuni italiani prevedono la restituzione alla sfera pubblica/comune di parte del valore generato dalla trasformazione. Queste risorse rappresentano il vero centro della rigenerazione e, soprattutto, oltre a riqualificare gli ambiti interessati, se messe in rete all'interno di processi di riqualificazione, possono costituire la disponibilità concreta di attuazione di programmi di sviluppo la cui natura pubblico-privata ha comunque una forte valenza di interesse pubblico su cui far confluire altre azioni coordinate e programmatiche di carattere pubblico come, ad esempio, la possibilità di accedere ai programmi europei, considerando le risorse generate dalla trasformazione/sviluppo come la parte di co-finanziamento locale per accedere ai finanziamenti comunitari, anche in partnership con altre Amministrazioni.

La valenza pubblica di queste azioni di rigenerazione urbana presuppone una forte assunzione di responsabilità sia da parte delle Amministrazioni, sia della comunità cittadina.

Da una parte le Amministrazioni, attraverso un'efficiente azione amministrativa e di programmazione, dovrebbero assumere il ruolo di garanti della qualità ed efficacia delle azioni anche nei confronti del mercato, del credito, di investitori.

Le Amministrazioni, inoltre, devono svolgere la propria azione di sussidiarietà offrendo il proprio sostegno, istituzionale e normativo, alle istanze positive e alle iniziative che nascono nel territorio, ma anche offrendo aree e progetti dove è possibile *co-laborare* con un insieme di risorse comuni. La città costruita da riqualificare è una realtà sociale composita e articolata, dove interagisce una pluralità di soggetti, a volte in conflitto, che bisogna considerare quando si parla di spazio pubblico. Lo spazio pubblico allora, nella sua prefigurazione e costruzione ha come primo interlocutore questa pluralità di soggetti che lo abita, lo attraversa, lo utilizza nella quotidianità.

In questa prospettiva lo spazio pubblico non può che essere esso stesso plurale, riconoscendo e rappresentando tale pluralità, aspirando ad essere spazio della democrazia e del confronto, capace di promuovere un immaginario positivo del vivere insieme e di un agire comune. In questi anni pratiche

spontanee che si sono sviluppate all'interno degli spazi "indeterminati" o abbandonati della città, hanno dato prova di una capacità di proposta da parte di cittadini attivi, attraverso usi temporanei di ogni sorta, dando voce ai problemi della quotidianità attraverso soluzioni locali momentanee, create dalla comunità e per la comunità. Da parte delle amministrazioni un'azione positiva di riqualificazione urbana, che pone al suo centro la realizzazione di uno spazio pubblico plurale, si dovrebbe proporre di incanalare le passioni collettive e i conflitti sul territorio (ineliminabili dalla vita sociale e politica) in disegni istituzionali democratici, che non escludano e non siano semplicemente strumenti di creazione del consenso, come avviene spesso con le pratiche partecipative.

A livello operativo, insieme all'individuazione degli spazi e delle strutture pubbliche esistenti o realizzabili, è necessario procedere a una mappatura delle condizioni e dimensioni delle pluralità sociali, delle comunità presenti nel contesto in cui si opera, cogliendo sia il disagio che esprimono che le aspirazioni e la progettualità che queste autoorganizzazioni propongono. Spesso questi luoghi sono vuoti, relitti urbani, *enclaves* sottratte alla città e ai cittadini, su cui si è proiettato un immaginario e un'aspettativa di soddisfazione di bisogni, desideri e volontà creative da tenere presenti per riaprire questi luoghi ai percorsi quotidiani e alle reti cittadine.

La crescita distorta di molte delle nostre città ha naturalmente incrementato il tasso di insoddisfazione e conflitto che spesso si esprime nei processi decisionali e partecipativi determinando condizioni di stallo e/o di vero antagonismo.

Il cambio di paradigma nella politica in generale e nelle politiche urbane deve essere posto all'ordine del giorno e coinvolgere tutte le parti in gioco.

Bisogna chiarire subito che la riqualificazione e rigenerazione urbana si attua cambiando la qualità della vita dei cittadini, la percezione della propria socialità, promuovendo l'innovazione sociale per la produzione di servizi innovativi e collaborativi per rispondere a nuovi bisogni che il territorio esprime.

Questo comporta da una parte una nuova attenzione e disposizione all'ascolto e dall'altra la capacità di poter esprimere proposte innovative.

Finora le politiche urbane di riqualificazione si sono attuate in un rapporto tra pubblico e privato, oggi devono svilupparsi nel nuovo paradigma pubblico-privato-comunità in cui ognuno ha il suo spazio, i propri diritti e i propri doveri e responsabilità.

Nel processo di trasformazione della città va affermata la centralità della *persona* (il cittadino come fatto urbano), nella costruzione del nuovo spazio pubblico bisogna partire dalle differenze presenti al di là della loro celebrazione, essere in grado di riflettere sui propri interessi nella prospettiva della costruzione di uno spazio governato da principi di uguaglianza, reciprocità e apertura, mettendosi tutti in gioco nella costruzione di sistemi pubblici/comuni di integrazione.

E' necessario ripensare dunque lo spazio pubblico anche come occasione per generare una nuova responsabilità dei singoli verso ciò che è comune. Con una differenza, però rispetto a pratiche correnti e recenti di partecipazione che il più delle volte si configurano come un'articolazione del *retake*: le risorse generate dalla riqualificazione urbana non sono già pubbliche, lo diventano in un progetto di rigenerazione della città. Questo cambia la prospettiva della partecipazione che diventa la sfera pubblica intesa come luogo di riflessione sull'interesse collettivo.

In questa considerazione plurale, conflittuale/agonistica dello spazio pubblico, si dovrà assumere ed accettare la possibilità/necessità del temporaneo, non solo nell'uso autogestito di spazi non utilizzati, ma come fondamento stesso delle strategie di rigenerazione e della concezione di spazio democratico. L'aspetto "agonistico" della trasformazione determina una interazione, una sorta di gioco cooperativo e collaborativo, alla ricerca di una comunanza/inclusione di interessi, di confronto e di spazi ed istituzioni democratiche in cui ospitarlo, di costruzione di una prospettiva comune.

In questo ambito si deve sperimentare la possibilità di evolvere il coinvolgimento dei cittadini dalla partecipazione alla gestione di beni e servizi vicini alle proprie esigenze, attraverso un percorso di costruzione e riconoscimento di istituzioni e di comunità: in pratica passare dal binomio tra pubblico-privato, al trinomio pubblico-privato-comunità.

La città contemporanea non si muove all'interno di limiti certi e costringe a fare i conti con la frammentarietà, la disgregazione, la separazione funzionale, sistemica e morfologica. Questa nuova dimensione è irreversibile ed è compito dei piani e dei progetti avanzare idee entro le quali costruire necessarie interazioni e integrazioni tra diversi oggetti, modalità operative e velocità di trasformazione. Amministratori, promotori, cittadini e comunità attive, sono tenuti ad una maggiore comprensione reciproca per superare le difficoltà e gli imprevisti per raggiungere quegli obiettivi pubblici e privati necessari alla trasformazione. Le politiche d'intervento, inoltre non possono più essere basate

sull'emergenza o su interventi a breve termine. L'intervento non può che essere di politica strutturale e rivolto al medio e al lungo periodo, per dare continuità e certezza ai bisogni inespressi e fondato sul lavoro. Le Città contemporanee hanno numerosi ambiti da riqualificare ove operare: industrie attive e dismesse, quartieri da completare, aree di campagna urbana, che hanno bisogno di senso di sviluppo e di futuro oltre che di infrastrutture primarie e spazi sociali da riconsegnare agli abitanti, questi luoghi necessitano di prospettiva di lavoro e delle sue condizioni di sviluppo e permanenza per essere pienamente rigenerati:

- lavoro di continuità e tradizione;
- lavoro di creatività (nelle forme della *Sharing economy* e dell'artigianato urbano);
- lavoro di comunità e non sussidio e sussistenza di comunità;

Individuare, ad esempio, un ambito a forte componente giovanile inoccupata, vuol dire indirizzare il ridisegno dei luoghi orientandolo alla creazione di *start-up*, o semplicemente valorizzare attività e mestieri creativi e artigianali legati alla evoluzione del lavoro o alla tecnologia. Un modello di piccoli laboratori che nei territori metropolitani, soprattutto se connessi con centri di ricerca e d'impresa, avviano processi di innovazione con effetti a rete su tutto il contesto.

Lavorare sulle periferie, soprattutto nella prospettiva metropolitana, significa innescare dei processi di una mobilità virtuosa, verso il "fuori" e non solo verso il centro della città. Azioni di richiamo dall'esterno, capaci di sanare gli elementi di marginalità presenti. Tutto ciò ha a che fare con una metodologia che prevede di costruire processi collaborativi - e questa è la seconda questione - quella del passaggio, da processi di antagonismo a processi di agonismo urbano per la rigenerazione della città.

Questi processi progettuali di attività rispettano il principio di trasparenza e con-correnza dell'azione amministrativa, che trova campi di applicazione privilegiati nei piani-progetto operativi degli strumenti di pianificazione generale, nella formazione, sviluppo e selezione dei partner finanziari, nei procedimenti di valorizzazione e/o di dismissione del patrimonio pubblico, nella perequazione, nei processi spontanei di condivisione territoriale delle comunità locali.

È questo un processo positivo, ancora incerto nella prassi (soprattutto nelle grandi aree metropolitane del nostro paese), che si sta consolidando con successo nei risultati ottenuti. Il processo mutua il procedimento di evidenza pubblica delle gare per gli appalti delle opere, verso la selezione delle proposte a spettro allargato, che provengono dal mercato del lavoro e dalle comunità che operano sui territori. Si amplia così l'accesso agli operatori di mercato (mercato di sviluppo, mercato degli usi, mercato delle funzioni e dei fruitori). Con l'urbanistica concorsuale è possibile far crescere il principio di sussidiarietà da sempre auspicato nelle migliori forme di governo.

Possiamo dire che vi è un'urbanistica sussidiaria/artigiana che dall'urbanistica tradizionale trae dal confronto un atto d'opera, competitivo e positivo, secondo la terminologia delle politiche comunitarie, che premia le migliori offerte e proposte che provengono dalla società locale: principale operatrice del mercato per quel determinato sviluppo.

2 | Co-lavorare per la rigenerazione

La collaborazione è necessaria per operare con persone che non ci somigliano, che non conosciamo, che magari non ci piacciono e che possono avere interessi in conflitto con i nostri. La collaborazione è un'abilità fondamentale per affrontare la più urgente delle sfide dell'oggi, ossia vivere con gente differente nel mondo globalizzato. La realizzazione e ancor più la trasformazione degli oggetti e degli spazi che compongono le città, presuppone, per essere efficace, un atto di collaborazione.

Quando ci si appresta a lavorare per produrre cose ben fatte, l'uomo artigiano che è in noi, si applica per dimostrare la perizia tecnica che possiede e, con attività intellettuali e manuali e di condivisione, confronta le differenze possibili tra le soluzioni ad un programma dato. Ci accorgiamo che spesso siamo di fronte a conflitti. Le cose sono simili ma non si somigliano. È difficoltoso riuscire a farle stare insieme.

Richard Sennett osserva come gli artigiani «ricorrono ad una particolare dote sociale nello svolgimento della loro attività: la collaborazione. La collaborazione rende più agevole portare a compimento le cose e la condivisione sopperisce ad eventuali carenze individuali.»

3 | Il Masterplan del Municipio V di Roma Capitale

Con Delibera di Giunta del 05/04/2016 il Municipio ROMA V ha adottato il *Masterplan "Le Città di Municipio Roma V. Pubblico, privato, comunità. Azioni di sussidiarietà nello spazio pubblico in trasformazione"*.

Il Masterplan è uno strumento necessario all'autonomia amministrativa del Municipio; in particolar modo lo è nella prospettiva di Roma Città Metropolitana e del Municipio V come Comune Metropolitan.

Il Masterplan prefigura un processo metodologico, applicabile all'intero territorio municipale, per lo sviluppo del lavoro, in tutte le sue forme, e per l'innovazione sociale ed economica dello spazio pubblico in trasformazione di Roma V.

Il complesso delle linee guida finalizza lo strumento di governo per evolvere la pianificazione verso obiettivi misurabili nel tempo e basati sul concetto costituzionale della sussidiarietà, mutuando il principio ed il criterio di ripartizione delle funzioni e delle competenze.

Nei progetti identificati nel documento, sono indicate aree diverse del territorio ma omogenee rispetto al loro grado di trasformabilità e sviluppo. Ognuna con una propria identità e caratteristica potenziale, misura della trasformabilità possibile degli spazi e delle economie che in essi vivono. Le *Città del Municipio Roma V* accoglieranno progetti urbani per la tutela delle diverse anime delle comunità che le abitano e le frequentano quotidianamente per l'abitare e per il lavoro.

La necessità di individuare i vantaggi competitivi del Municipio e far sì che diventino la premessa per azioni positive finalizzate ad uno sviluppo sostenibile, diffuso ed equo, ha portato il Municipio a dotarsi di uno strumento di indirizzo strategico per favorire una crescita sociale ed economica di lungo periodo, individuando i soggetti interessati (pubblico, privato e comunità attive sul territorio), le fonti di finanziamento e le azioni necessarie alla sua attuazione, consentendo inoltre di allocare le risorse generate in un quadro programmatico strutturato e coerente.

Documento programmatico di politica urbana, il Masterplan è finalizzato ad orientare gli atti e le decisioni dell'Amministrazione Municipale nell'esercizio delle sue competenze in materia urbanistica e di governo territoriale ed è fondato sulla reinterpretazione del rapporto virtuoso del binomio pubblico – privato attualizzato nel nuovo paradigma pubblico – privato - comunità, per lo sviluppo economico e sociale fondato sul lavoro, nelle sue declinazioni attuali e future, e sulla conoscenza territoriale di comunità.

Il Masterplan, s'integra con gli altri documenti d'indirizzo dell'amministrazione, affronta i diversi settori in cui si articola il territorio (il sistema insediativo, il sistema ambientale e culturale, il sistema della mobilità e dei trasporti ecc.) per definirne gli assi strategici volti alla valorizzazione del sistema economico e del patrimonio culturale del Municipio.

Oltre a ciò il documento riveste un particolare valore metodologico, per l'assetto futuro del territorio, volto al raggiungimento di più elevati livelli di coesione e responsabilità sociale la vera rigenerazione urbana si avrà cambiando la qualità della vita dei cittadini, la percezione della propria socialità, promuovendo l'innovazione sociale per la produzione di servizi rinnovati e collaborativi, per rispondere agli inediti bisogni espressi dalle persone.

Questo passaggio segna il transito dalla partecipazione alla sussidiarietà orizzontale, alla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la rigenerazione dei beni comuni urbani.

Il territorio è rappresentato come un compendio interrelato di tematizzazioni, luoghi identitari della città plurale che concorrono alla trasformazione e alla rigenerazione urbana.

Il Masterplan identifica ambiti territoriali su cui individuare gli atti e le procedure di programmazione e attuazione urbanistica, le condizioni economiche e finanziarie di sviluppo, definendo la trasformabilità dei luoghi e indirizzando un processo univoco di ridefinizione del sistema pubblico territoriale.

L'insieme delle informazioni raccolte nel lavoro, misura il gradiente di trasformabilità nel breve, nel medio e nel lungo periodo, individuando sul territorio sette ambiti omogenei nei caratteri e nel potenziale di sviluppo e di trasformazione.

Questo processo ha permesso di presentare, in un quadro di programmazione avviato e coerente, due proposte in risposta alla *Call for proposal "Sostegno al riposizionamento competitivo dei sistemi imprenditoriali territoriali"* - Asse prioritario 3 Azione 3.3.1 del POR FESR Lazio 2014 – 2020:

- Filiera dell'autodemolizione nel Municipio V di Roma e valorizzazione del Parco Archeologico di Cento Celle
- Sharing e smart economy nei processi di riposizionamento competitivo

Tali proposte sono state giudicate ammissibili (BUR Lazio n. 31 del 19/04/2016) e selezionate ai fini della partecipazione ai successivi bandi regionali in preparazione.

Un'altra iniziativa, inoltre, sempre inserita nei ambiti di programmazione del Masterplan, è stata selezionata nel *Programma Straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle Città Metropolitane e dei Comuni capoluoghi di provincia - partecipazione da parte di Roma Capitale al "Bando Periferie 2016"* (DPCM 25/05/2016). (Deliberazione G.M. n. 29 del 25/08/2016)

Al di là della qualità precipua delle singole iniziative, la condizione di essere capisaldi concreti di una riqualificazione diffusa e condivisa come quella rappresentata dal Masterplan è stata certamente un elemento di forza intrinseca delle proposte.

Riferimenti bibliografici

Zygmunt B. (2001), *Sono forse io il custode di mio fratello? Etica e lavoro sociale nella società globale*, Lavoro sociale, vol. 1 n. 1.

Innerarity D. (2008), *Il nuovo spazio pubblico*, Meltemi Editore.

Fondazione Michelucci (2014), *La città artigiana*, La nuova città-Rivista fondata da Giovanni Michelucci, n. 2.

Mouffe C. (2015), *Il conflitto democratico*, Mimesis Editore.

Sennett R. (2014), *Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione*, Feltrinelli, Milano.

Nuovi paradigmi per la pianificazione urbanistica: i servizi ecosistemici per il buon uso del suolo

Stefano Salata

Politecnico di Torino

Dist - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Email: stefano.salata@polito.it

Carolina Giaimo

Politecnico di Torino

Dist - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Email: carolina.giaimo@polito.it

Abstract

I Servizi Ecosistemici (SE) sono diventati un tema centrale per lo sviluppo di buone pratiche di pianificazione. Ciò nonostante, sono ancora deboli le connessioni tra la conoscenza teorica dei SE e il loro reale utilizzo nella pianificazione urbanistica. In particolare, gli aspetti che riguardano i) la condivisione delle metodologie per la quantificazione e mappatura dei SE propedeutiche alla valutazione delle previsioni di trasformazione d'uso del suolo e ii) la strutturazione di un sistema di conoscenze che possa essere condiviso nei processi di VAS con gli Enti sovralocali del governo del territorio, costituiscono gli ambiti e il terreno di maggiore interesse per la ricerca.

Il progetto europeo LIFE SAM4CP (www.lifesam4cp.eu) sta traguardando alcuni importanti risultati rispetto all'aggiornamento del profilo scientifico e disciplinare della pianificazione urbanistica, e delle sue ricadute nel rapporto tra i soggetti deliberatori delle scelte di piano e del coinvolgimento con i cittadini.

Nell'ambito di una parziale valutazione dei risultati delle azioni di progetto, il paper argomenta sulla capacità dell'analisi quali-quantitativa biofisica ed economica dei SE di sostenere una migliore pianificazione urbanistica attenta ai valori del suolo ed alla necessità di un forte risparmio del suo consumo. Contemporaneamente, si evidenzia la necessità di accrescere, fra i diversi portatori di interessi ai differenti livelli, la consapevolezza sui temi del suolo e sull'importanza dei SE e di costruire consenso attorno a scelte urbanistiche basate sulla loro analisi, utilizzando meglio e potenziando il ruolo della VAS.

Parole chiave: planning, sustainability, tools and techniques.

Introduzione

Il tema dei Servizi Ecosistemici (SE) a supporto delle pratiche di pianificazione urbanistica diventa fondamentale per la valutazione preliminare degli effetti ambientali e le conseguenti ricadute economiche e sociali derivate dall'urbanizzazione (Li et al., 2011). Gli approcci alla valutazione dei SE stimano, sulla base delle trasformazioni d'uso del suolo, i differenziali di valore ecosistemico sia in termini quantitativi (valori biofisici ed economici) che qualitativi (*trade-off* tra funzioni ottimali e propensione agli usi del suolo) (Costanza et al., 1997; Foley et al., 2005; Chan et al., 2006), riuscendo a valutare "la qualità anziché la sola quantità" di suolo trasformato, segnando una distinzione che risponde alla necessità di adottare politiche e progetti di regolazione dei suoi usi. Le azioni di governo devono dipendere infatti dalla conoscenza di merito delle variabili in campo, pena il rischio di ricadere in approcci di limitazione degli usi esclusivamente quantitativi e legati alla difesa delle sole *performances* produttive.

La quantificazione dei fenomeni urbanizzativi ha certamente facilitato l'introduzione di proposte legislative volte alla limitazione del consumo di suolo (agricolo) portando il tema all'ordine del giorno dell'agenda politica nazionale e regionale e dell'opinione pubblica. Spesso, però, si trascura che il buon governo degli usi del suolo si possa affrontare con maggiore efficacia i) alla scala locale, o dell'aggregazione comunale e ii) mediante la strutturazione di un sistema di conoscenze che restituisca un bilancio tra i potenziali *trade-offs* che gli usi alternativi possono generare. In questo senso, vanno evitate banalizzazioni o eccessive semplificazioni aprendo la strada a nuovi percorsi di valutazione in grado di catturare i differenti valori tra più SE esprimibili (Vrscaj et al., 2008). Tali metodologie analitiche si caratterizzano per l'impiego di mappature spendibili nell'ambito della costruzione degli scenari di piano che prevedono l'*overlay* tematico in ambiente GIS di differenti indicatori biofisici legati al suolo e la successiva produzione di indicatori

sintetici riferiti alla *land suitability* (o *fitness for use*). È pertanto la valutazione della multifunzionalità del suolo che può garantire un adeguato supporto alla costruzione dei quadri analitici per il buon governo dei suoi usi, attraverso l'impiego di nuove tecniche e strumenti di valutazione i cui *output* sono costituiti da indicatori multisistemici finalizzati alla valutazione delle trasformazioni del suolo (Baró et al., 2016).

Il contesto della ricerca

La ricerca LIFE+SAM4CP¹ costituisce l'avamposto della sperimentazione pratica di metodologie per l'analisi e la valutazione dei SE finalizzate all'attivazione di politiche e azioni di piano per il risparmio e buon uso della risorsa suolo. In questo senso, SAM4CP ha un'anima marcatamente operativa e volta a garantire il buon esito dei processi di pianificazione dello spazio che producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli. È alla scala locale, infatti, che il diritto alla trasformabilità dei suoli viene acquisito mediante il rilascio di un titolo abilitativo, conformemente a ciò che è stato disciplinato e progettato dal piano urbanistico, e pertanto è nella discrezionalità dell'esercizio di un potere comunale che si genera il *trade-off* tra usi reali, spesso senza valutare le alternative potenziali, o ottimali, di una risorsa scarsa e non rinnovabile qual'è il suolo.

L'esercizio di tale potere locale non declassa l'azione regolativa o di indirizzo degli Enti sovralocali competenti del governo del territorio, i quali evidentemente esercitano importanti funzioni di ricognizione, monitoraggio, deliberazione e vincolo all'utilizzo della risorsa, ma riconduce comunque all'azione comunale l'elemento centrale nella valutazione delle problematiche legate ai differenti usi del suolo e del suo consumo.

La sfida del progetto è duplice: da un lato, la valutazione multisistemica dei valori biofisici ed economici dei SE richiede l'acquisizione di un repertorio conoscitivo molto più ampio e raffinato di quello tradizionale; dall'altro tale repertorio informativo deve contribuire a rafforzare la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per la predisposizione delle valutazioni riferite ai differenti scenari di piano.

La valutazione economica, associata alla mappatura del relativo valore biofisico, consente di supportare il processo decisionale e pianificatorio anche mediante il confronto della redditività derivata dalle differenti opzioni nell'utilizzo del suolo, identificando con maggiore evidenza i *trade-off* esistenti e potenziali tra funzioni alternative, nonché i soggetti avvantaggiati e quelli svantaggiati dai differenti scenari. Inoltre, fornisce informazioni sul bilancio ecosistemico che i differenti assetti di uso del suolo generano, e fornendo elementi di supporto all'analisi delle opportunità di procedere alle trasformazioni d'uso.

I SE a supporto della pianificazione urbanistica: l'esperienza pilota di Bruino

Il progetto SAM4CP sta avviandosi a superare la fase analitico-conoscitiva dei SE, entrando a pieno titolo nella sfera dei processi decisionali legati alle scelte di piano.

Il caso pilota è costituito dal Comune di Bruino (circa 8.500 abitanti e 5,5 kmq di superficie) sito nel quadrante Sud-Ovest della Città Metropolitana di Torino che, insieme ai Comuni limitrofi, rappresenta un territorio di buona qualità ambientale, seppur interessato dall'espansione urbana che nel tempo si è sviluppata nei pressi delle principali infrastrutture viarie e seguendo la struttura fisica del territorio, dotandosi in particolar modo di ambiti destinati a funzioni produttive e terziarie. Il Comune ha vissuto una fase importante di espansione urbana a partire dagli anni '70 il cui lascito sul territorio corrisponde ad un attuale sovradimensionamento delle superfici esistenti e destinate a funzioni artigianali e produttive.

L'Amministrazione sta lavorando alla stesura del Progetto preliminare della Variante strutturale al PRG vigente (da discutere nell'ambito della prima Conferenza di co-pianificazione) assumendo i principi condivisi dal progetto LIFE di cui fa parte, ovvero che il suolo libero costituisca una risorsa limitata e non rinnovabile, e pertanto essenziale.

La Variante stabilirà nuove regole, indici e parametri sia per i tessuti densi che per quelli più porosi e rurali utilizzando l'approccio della limitazione, mitigazione e compensazione dei consumi di suolo, ovvero pianificando e disciplinando quali azioni potranno essere adottate al fine di ottenere un bilancio ecologico complessivo "inalterato" e comunque non peggiorativo rispetto ai livelli di qualità misurati durante l'attività di monitoraggio dei processi di trasformazione in corso.

L'adozione di una metodologia di valutazione qualitativa multi criterio, che associa valori biofisici ed economici per la costruzione del quadro conoscitivo del nuovo Piano, permette di giungere anche a valutazioni integrate quanti/qualitative, in grado di considerare valori multifunzionali dei suoli.

¹ Un primo sintetico bilancio è contenuto in: LIFE+ SAM4CP, *MIDTERM Report. Covering the project activities from 03/06/2014 to 30/06/2016*, Torino, 30/09/2016.

Per giungere a tale valutazione complessiva della qualità dei SE in Bruino sono state avviate delle sessioni di lavoro in ambiente GIS per la definizione di *output* cartografici generati dal *software* InVEST² utilizzando i seguenti modelli legati a diversi SE: *Habitat Quality*, *Carbon Sequestration*, *Water Yield*, *Nutrient Retention*, *Sediment Retention*, *Crop Production* e *Crop Pollination*.

Tali *output* hanno generato una “contabilità di servizio” alla pianificazione locale finalizzata a definire un dimensionamento ambientale che la Variante strutturale e la relativa VAS considerano uno “standard di qualità” legato ai valori del suolo e degli effetti che il suo uso determina per l'uomo ed il suo benessere.

Il valore dei SE alla scala locale: la metodologia per il caso pilota

La mappatura dei SE è stata considerata il requisito necessario alla successiva definizione delle politiche di sostenibilità legate all'azione di piano. L'assegnazione di un valore economico a specifici SE infatti rafforza la possibilità di sviluppare pratiche di pianificazione del territorio fondate sulla consapevolezza della centralità delle risorse naturali poiché esplicita valori che normalmente rimangono “nascosti” ma che invece possono influire non solo direttamente sull'ambiente ma, più in generale, sulle dinamiche economiche a scala urbana e territoriale.

L'approccio di valutazione adottato fa riferimento alle teorie valutative marginaliste (neoclassiche) dell'economia ambientale (Häyhä & Franzese, 2014), secondo le quali è possibile assegnare un valore marginale, e non complessivo, ad un bene ambientale mediante la definizione di un prezzo. In questo quadro, si tende a tradurre in termini monetari i rispettivi “valori d'uso” e “valori di non uso” dei SE, attraverso una analisi *multicriteria* che assume la necessità di dover ridurre i processi reali che generano i SE valutati e ricorrendo all'utilizzo di valori strumentali.

Tabella I | Analisi, valori e modelli utilizzati nel progetto SAM4CP.

Servizi Ecosistemici	Valori Biofisici	Modelli di Valutazione Economica
Qualità degli habitat <i>Habitat Quality</i>	[Indici 0-1]	Preferenza dichiarata dalla valutazione di contingenza tramite questionario finalizzata ad individuare le disponibilità a pagare per la conservazione/valorizzazione delle aree agricole, naturali e seminaturali riconoscibili nei contesti di studio: $VET = DAP \text{ pro capite} * \text{Bacino di Utente}$ [€/mq]
Sequestro del carbonio <i>Carbon Sequestration</i>	[t/px]	Prezzo di mercato per ogni tonnellata di carbonio stoccata. [100 €/t]
Trattenimento dell'acqua <i>Water Yield</i>	[mm/px]	Costo di sostituzione per la rimozione «artificiale» dell'acqua, dato dalla sommatoria dei costi per la costruzione di bacini idrografici di laminazione, scolmatori e fasce di espansione. [12,6 €/mc]
Purificazione dell'acqua <i>Nutrient Retention</i>	[kg/px]	Costo di sostituzione per la costruzione di fasce tampone boscate funzionali al trattenimento di nitrati. [64 €/kg]
Protezione dall'erosione <i>Sediment Retention</i>	[t/px]	Costo evitato per il ripristino delle fertilità dei suoli funzionale alla protezione dall'erosione. [22,8€/t]
Impollinazione <i>Crop Pollination</i>	[Indice 0-1]	Prezzo di mercato derivato dal grado di dipendenza delle coltivazioni dall'impollinazione: $\text{Valore Produzione Standard} * \text{Fattore di Vulnerabilità} * \text{Presenza di api per px}$ [€/mq]
Produzione agricola <i>Crop Production</i>	[€/ha]	Prezzo di mercato delle differenti colture agricole. [€/mq]

I primi risultati della sperimentazione compiuta esprimono la relazione tra i valori biofisici ed economici allo stato di fatto del territorio comunale (t0) e stimano gli impatti complessivi derivati dai processi di trasformazione di uso del suolo conseguenti alla potenziale attuazione complessiva dello stato di diritto del piano (t1).

² Integrated Evaluation of Ecosystem Services and Tradeoffs.

Le prime prefigurazioni rendono evidenti le ricadute ambientali dei processi di pianificazione in corso e, di conseguenza, possono suggerire eventuali azioni correttive. In particolare, l'indicatore aggregato dei 7 SE scelti ed utilizzati nella ricerca (derivato dalla sommatoria in *overlay* dei 7 singoli SE mappati e del loro relativo valore economico cumulativo) esprime, di fatto, una sostanziale stabilità nei potenziali flussi di variazione dei SE, indicando che il PRG vigente consentirebbe, ad oggi, di ottenere un sostanziale bilancio ecosistemico complessivo a saldo zero, qualora alle trasformazioni d'uso del suolo previste si associassero anche i meccanismi di compensazione ambientale da esso previsti.

Il Piano vigente prevede infatti la trasformazione di alcune aree prevalentemente agricole, a fronte però di meccanismi attuativi perequativi che garantiscono un'equa ed indistinta cessione di aree per verde urbano. A rendere però il bilancio ecosistemico equilibrato è l'individuazione di due ambiti di compensazione ambientale dove, a fronte della maturazione di diritti edificatori in comparti rurali da trasferire in aree di frangia urbana, si richiedono ampi equipaggiamenti naturalistico-fruttivi in territori di ripristino ambientale: le aree golenali del fiume Sangone e la fascia ambientale del torrente Sangonetto.

Anche se in termini assoluti il vigente PRG opera, di fatto, una riduzione percentuale dello *stock* delle aree agricole, gli effetti ambientali dell'aumento delle aree a verde urbano ed in particolare di quelle compensativo/fruttive derivate dall'attuazione delle trasformazioni residuali del PRG, appaiono già sufficienti a mantenere in equilibrio l'assetto ecosistemico complessivo alla scala comunale.

Le motivazioni sono molteplici: fra tutte, la qualità ecosistemica media delle aree agricole è sensibilmente inferiore alla qualità eco sistemica delle aree a verde urbano le quali sono meno affette da fenomeni di erosione o inquinamento da fertilizzanti, ed in compenso erogano ottimi servizi sotto il profilo del trattenimento del carbonio o dell'evapotraspirazione. Da ciò, ne deriva che la comparazione differenziale tra valori economici legati ai 7 SE mappati a Bruino indichi un aumento del valore ecosistemico complessivo di oltre 1 milione di euro, in larga parte derivato dai valori di flusso del SE *Habitat Quality* il cui saldo tra il valore di *stock* al tempo t0 (2.572.395 euro) e il valore al tempo t1 (3.637.234 euro) è pari a 1.064.838 euro.

Bruino, pertanto, dimostra come ad oggi l'associazione di variabili multisistemiche legate al suolo sia necessaria per lo sviluppo di buone politiche: non è sempre vero, infatti, che una riduzione lineare di determinate tipologie d'uso del suolo implichi una altrettanto lineare riduzione dei singoli SE erogati dal suolo o del loro valore complessivo. L'assenza di tale relazione sarebbe già sufficiente a mettere in discussione l'impianto delle più recenti norme per il contenimento dei consumi di suolo prevalentemente basate sul concetto di "linearità" dei tagli delle previsioni urbanistiche che valutano lo *stock*, e non il flusso, tra differenti valori di utilizzo della risorsa.

Servizi ecosistemi e processi integrati e partecipati di pianificazione urbanistica

Uno degli obiettivi prioritari del progetto SAM4CP è quello di sperimentare la metodologia di mappatura e analisi multisistemica dei suoli su un campione di Comuni più ampio, estendendo l'applicazione del caso pilota di Bruino ad ulteriori tre casi di studio: Settimo Torinese (47.576 abitanti e 31,4 kmq di superficie), None (7.995 abitanti e 24,7 kmq di superficie) e Chieri (36.782 abitanti e 54,3 kmq di superficie). Tali Comuni sono stati selezionati (giugno-settembre 2015) tramite bando pubblico con una chiamata a candidatura rivolta ai Comuni della Città metropolitana di Torino, tenendo conto della rappresentatività dei casi rispetto alla differente caratterizzazione del territorio metropolitano torinese: densamente urbanizzato ed infrastrutturato; pianeggiante-rurale, collinare/montano.

La ricerca prevede l'utilizzo delle mappature e delle metodologie valutative dei SE ai fini della redazione di atti urbanistici che utilizzano la procedura integrata prevista dalla legge urbanistica del Piemonte (Lur 56/1977 così come modificata dalla Lr 3/2013) di Co-pianificazione e VAS. La Co-pianificazione è un percorso amministrativo e decisionale di cooperazione istituzionale di tipo "orizzontale" e processuale, nel corso del quale gli enti preposti al governo del territorio, ai vari livelli, collaborano nel valutare i contenuti del piano urbanistico contestualmente allo sviluppo della VAS.

Poiché i contenuti della VAS si estendono oltre alla valutazione esclusivamente ecologica per includere anche aspetti di matrice ambientale ma con effetti sociali ed economici associati al benessere umano, ciò fa della procedura integrata co-pianificazione urbanistica-VAS il luogo idoneo per incorporare la metodologia valutativa dei SE nel tavolo decisionale della formazione ed approvazione del piano urbanistico e migliorare la comprensione delle conseguenze - intenzionali e non - sul benessere umano, dovute all'attuazione dei piani (Kumar et al, 2013).

Il presupposto metodologico assunto dal progetto LIFE SAM4CP, di definire un quadro conoscitivo condiviso basato sulla mappatura e valutazione dei SE, rispetto al quale valutare le opzioni di

pianificazione, è finalizzato a costruire un più consapevole consenso tra decisori a tutti i livelli istituzionali ed anche tra decisori locali e cittadini, relativamente alle misure e alle politiche di pianificazione e gestione del territorio attente alla gestione della risorsa suolo.

Il contributo fornito dalle nuove valutazioni sperimentali sui SE consente sia di integrare in maniera efficace le componenti ambientali, economiche, sociali e culturali della pianificazione, sia di valutare l'opportunità di mantenere o valorizzare specifici servizi sotto diverse opzioni politiche e di gestione (UNEP 2014). Lo scopo complessivo rimane comunque quello di fornire un adeguato supporto e contributo specialistico in grado di guidare, sostenere ed istruire con informazioni quali-quantitative sui SE il percorso di decisione tecnico-politica dei soggetti deliberatori.

I Comuni di Settimo Torinese, None e Chieri hanno aderito a questa impostazione che prevede di ripensare, insieme con i diversi gruppi sociali più o meno organizzati in forme di rappresentanza (comunità, cittadini, soggetti economici, associazioni, ecc.) i modelli di sviluppo del passato per costruire nuovi approcci condivisi per il governo sostenibile dei rispettivi territori.

In forza di ciò, alla Co-pianificazione istituzionale, il progetto affianca un'attività di *consensus building* finalizzata a gestire i potenziali conflitti derivanti dalle varie opzioni di pianificazione in corso di definizione, con l'intento di trasformarli portando i diversi *stakeholders* ad assumere un punto di vista condiviso e cercando di raggiungere una sintonia tra i vantaggi ambientali, economici e sociali che le differenti parti in causa tendono a perseguire (Bobbio & Pomatto, 2007).

La consultazione e coinvolgimento dei diversi portatori di interessi nel percorso di formazione delle 4 Varianti strutturali del Progetto SAM4CP, consente di:

- ottenere conoscenze legate alle specificità dei luoghi prima di prendere decisioni;
- definire in maniera più accurata le differenti alternative o le eventuali misure di mitigazione e compromessi;
- garantire che gli impatti importanti non vengano trascurati ed i benefici massimizzati;
- creare un senso di appartenenza attorno alle azioni di piano;
- migliorare la trasparenza e la responsabilità del processo decisionale;
- aumentare la fiducia del decisore pubblico nel processo di formazione del piano e della VAS.

Partendo dalla mappatura dei 7 SE, uno dei primi risultati dell'attività di *consensus building* è stata la messa in coerenza dei criteri di redazione delle Varianti di piano con gli obiettivi dichiarati dal progetto LIFE SAM4CP di valorizzazione della risorsa suolo, al fine di indirizzare immediatamente la redazione degli atti urbanistici nei singoli Comuni. Tali criteri sono stati articolati nelle seguenti proposizioni operative:

1. analisi del residuo di piano del PRG vigente per tipologie normative e loro quantificazione;
2. valutazione dei residui di piano rispetto agli scenari di stato di fatto (base cartografica: Land Cover Piemonte) e stato di diritto (PRG vigente) definiti dagli *output* di mappatura (biofisica ed economica) dei SE e delle potenzialità della loro ri-pianificazione;
3. valutazione dei residui di piano per migliorare le qualità ecologiche urbane e sostenere lo sviluppo di reticolarità ecologiche a livello locale rispetto agli scenari di stato di fatto e stato di diritto definiti dagli *output* di mappatura;
4. verifica dell'esistenza di aree dismesse e/o sottoutilizzate e confronto con gli scenari di stato di fatto, stato di diritto e di possibile progetto, definiti dagli *output* di mappatura;
5. valutazione delle potenzialità di riuso e/o trasformazione di aree edificate e/o urbanizzate e confronto con gli scenari di stato di fatto, stato di diritto e di possibile progetto, definiti dagli *output* di mappatura;
6. valutazione, rispetto all'impianto urbanistico del Prg ed agli *output* di mappatura dei SE, delle aree per le quali sono state prodotte istante di "retrocessione" al fine di migliorare le qualità ecologiche urbane e sostenere lo sviluppo di reticolarità ecologiche a livello locale.

Entro tale prospettiva operativa, il Piano locale può certamente rappresentare una chiave centrale in cui la dimensione analitico-valutativa e di progetto sperimenta l'innovazione dei suoi contenuti e li traspone direttamente nel processo di formazione del Piano. È in questo senso che gli orizzonti disciplinari del fare urbanistico possono trovare una rinnovata operatività e sostenere effettive scelte orientate alla sostenibilità delle risorse ambientali.

Conclusioni

L'approccio adottato da SAM4CP mette in gioco una pluralità di prospettive e punti di vista ed evidenzia i) la necessità di integrare il tradizionale approccio disciplinare ai fini di una nuova definizione di standard

qualitativo legato all'attuazione del Piano, che ne prevede un suo dimensionamento ambientale mediante i SE e ii) la necessità di rivedere le forme organizzative e decisionali delle istituzioni del governo del territorio, movendosi verso forme di *governance* multilivello capaci di abbandonare i tradizionali sistemi *top-down* e di rendere partecipi i diversi attori coinvolti nelle dinamiche di governo del territorio anche rispetto a nuove geografie istituzionali.

Certamente, sarà soprattutto la VAS lo strumento tecnico che dovrà flessibilmente adattarsi ai diversi contesti di pianificazione e ai processi decisionali verificando, di volta in volta, le coerenze tra metodo e merito, ovvero tra metodologie valutative e definizione normativa delle azioni di varia misura (limitative, mitigative o compensative). Essa deve altresì adattarsi alle specificità delle azioni e dei contesti da valutare e pertanto ciò inciderà anche sulla selezione dei SE più idonei da utilizzare.

Il progetto SAM4CP sta entrando nel merito di questioni rilevanti ai fini della sperimentazione di meccanismi innovativi di governo degli usi del suolo muovendosi in una prospettiva destinata ad aggiornare le più tradizionali modalità con cui i valori legati al suolo ed al suo utilizzo sono stati trattati nei processi di pianificazione.

Attribuzioni

Il paper è l'esito di un lavoro collegiale e condiviso ed è da attribuire ai due autori in parti uguali.

Riferimenti bibliografici

- Baró F., Palomo I., Zulian G., Vizcaino P., Haase D., Gómez-Baggethun E. (2016), "Mapping ecosystem service capacity, flow and demand for landscape and urban planning: A case study in the Barcelona metropolitan region." in *Land Use Policy*, n. 57, pp 405–417.
- Bobbio L., Pomatto G. (2007), "Nuove forme di democrazia", in *Meridiana*, n. 58, pp. 45-67.
- Chan K. M. A., Shaw M. R., Cameron D. R., Underwood E. C., Daily G. C. (2006), "Conservation planning for ecosystem services." in *PLoS Biology*, n. 4, pp 2138–2152.
- Costanza R., Arge R., De Groot R., Farberk S., Grasso M., Hannon B., Suttontk P. (1997), "The value of the world's ecosystem services and natural capital." in *Nature*, n. 387, 253–260.
- Foley J., Defries R., Asner G. P., Barford C., Bonan G., Carpenter S. R., Snyder, P. K. (2005), "Global consequences of land use." in *Science*, n. 309, pp 570–4.
- Giaimo C., Regis C., Salata S. (2016) "Integrated process of Ecosystem Services evaluation and urban planning. The experience of LIFE SAM4CP project towards sustainable and smart communities." In *9th International Conference Improving Energy Efficiency in Commercial Buildings and Smart Communities (IEECB&SC'16)* proceedings, 16-18 March 2016 Frankfurt Germany, pp. 43-54
- Häyhä T., Franzese P. P. (2014), "Ecosystem services assessment: A review under an ecological-economic and systems perspective." in *Ecological Modelling*, n. 289, pp 124–132.
- Kumar P., Esen S.E., Yashiro M. (2013), "Linking ecosystem services to strategic environmental assessment in development policies", in *Environmental Impact Assessment Review*, n.40, pp. 75–81.
- Li H., Wang S., Ji G., Zhang L. (2011), "Changes in land use and ecosystem service values in Jinan, China." in *Energy Procedia*, n. 5, pp 1109–1115.
- UNEP (2014), "Integrating Ecosystem Services in Strategic Environmental Assessment: A guide for practitioners". A report of ProEcoServ. Geneletti, D.
- Vrscaj B., Poggio L., Marsan F. A. (2008), "A method for soil environmental quality evaluation for management and planning in urban areas.", in *Landscape and Urban Planning*, n. 88, pp. 81–94

Complicare il movimento.

Nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità urbana

Giovanni Vecchio

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: giovanni.vecchio@polimi.it

Abstract

Nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità urbana sono sempre più diffuse, grazie a molteplici modalità emergenti e continue innovazioni che configurano nuove risposte per esigenze di movimento diverse dal passato. Si tratta di esperienze che possono avere un ampio potenziale innovativo, ad oggi ancora largamente inespresso. Il paper intende esplorare tali contributi, sottolineando gli effetti positivi che nuove modalità di intervento possono avere nel campo della mobilità, a partire dalla molteplicità delle modalità contemporanee e dalla rigidità che spesso caratterizza piani e politiche. In questo senso, l'innovazione tecnologica da sola non è sufficiente, ma gioca un ruolo strumentale nel rispondere a problemi nuovi con soluzioni nuove. Il paper descrive in particolare come alcune modalità di spostamento emergenti esprimono una domanda di mobilità che al tempo stesso tenta, dal suo interno, di sviluppare anche parte dell'offerta, permettendo di osservare nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità urbana. A partire dalla descrizione di alcuni esempi già in corso, è possibile discutere le opportunità che tali forme di organizzazione possono generare e le potenziali interazioni da stabilire con l'azione pubblica. Correndo il rischio di complicare le tradizionali forme di intervento, emergono modi innovativi per rispondere alle esigenze della mobilità.

Parole chiave: Mobility, Social practices, Innovation.

Introduzione

La mobilità è uno dei campi più fertili per la sperimentazione di soluzioni innovative in grado, al contempo, di affrontare in modo creativo le esigenze quotidiane di spostamento e garantire effetti ambientali, economici e sociali ritenuti desiderabili. Nonostante la ricchezza di sperimentazioni e modalità innovative, tali esperienze faticano ad entrare nel dibattito pubblico, a livello tanto tecnico quanto politico: eppure, in un momento caratterizzato da scarsità di risorse e tagli ai servizi pubblici, nuove forme di organizzazione possono contribuire a soluzioni più efficaci nell'ambito dei servizi per la mobilità urbana. Il loro potenziale innovativo emerge guardando alla scollatura tra le nuove forme della mobilità e i limitati approcci con cui vengono affrontate, suggerendo di ampliare il significato dato all'innovazione in questo contesto. Le forme e il valore di alcune modalità emblematiche suggeriscono poi di esplorarne le possibili forme di interazione con l'azione pubblica.

Vecchi approcci e nuove mobilità

Gli approcci della pianificazione dei trasporti faticano ad adattarsi alle esigenze di pratiche di mobilità sempre più diversificate. Se la mobilità è un requisito fondamentale per partecipare alla vita sociale, differenti sono le domande espresse da ciascun individuo: in base a bisogni ed interessi, cambiano le attività a cui dedicarsi, i luoghi da raggiungere, gli orari in cui effettuare gli spostamenti (Cass et al., 2005). L'eterogeneità dei bisogni e l'aumento delle distanze percorribili in un giorno genera nuove forme di mobilità, che spesso permettono di vivere 'vite simultanee' (Vendemmia, 2016) e si sviluppano al di fuori di territori tradizionalmente definiti (Sennett, 2007). Da parte della pianificazione dei trasporti prevale invece un'attitudine tecnicistica, basata sulla previsione della domanda di mobilità e la conseguente calibrazione dell'offerta (Martens, 2006): un approccio problematico non solo per il modo in cui trascura le conseguenze sociali della mobilità (Lucas, 2012), ma anche per le difficoltà nel seguire la continua evoluzione delle pratiche di mobilità (Pucci, 2016) e per la crescente scarsità delle risorse a disposizione per infrastrutture e servizi.

Allo stesso modo, il dibattito pubblico sembra ancorato ad alcune idee di riferimento che non sempre rispondono alle esigenze della mobilità nei contesti urbani contemporanei. Ad esempio, le infrastrutture sono inequivocabilmente viste come elementi indispensabili per garantire sviluppo e competitività di un territorio: eppure, progetti in via di realizzazione o già conclusi mostrano però una realtà differente, spesso

fatta di costi sottostimati e benefici sovrastimati (Flyvbjerg, 2005), nonché mancato sostegno alle pratiche d'uso del territorio (Vecchio, 2015a). O ancora, si perseguono forme di mobilità sostenibile puntando a progetti e politiche spesso simili tra loro, per aumentare la dotazione di servizi di un territorio (ad esempio i servizi di trasporto pubblico o le piste ciclabili, come dimostrano i recenti Piani Urbani della Mobilità Sostenibile; vedi Wefering et al., 2014), lasciando però in ombra gli aspetti legati alle scelte individuali (Kaufmann et al., 2004) e il modo in cui la mobilità contribuisce a determinate interazioni sociali (Cohen e Gössling, 2015).

La distanza tra alcune idee prevalenti della pianificazione e i problemi emergenti della mobilità mostra che approcci innovativi possono giocare un ruolo importante. Possono garantire risposte più efficaci a nuove esigenze individuali che la pianificazione spesso fatica a definire. Possono fornire risultati migliori rispetto ad interventi pesanti e irreversibili come le sole infrastrutture. Possono poi dare maggiori vantaggi per la collettività, contribuendo a pratiche di mobilità che generino minori esternalità negative. Non si tratta però di sole innovazioni tecnologiche. Spesso le aspettative nei confronti dell'innovazione tecnologica sono ingiustificatamente superiori all'attenzione mostrata per le nuove forme di interazione e collaborazione sociale, già in grado di creare soluzioni innovative (Turkle, 2011). In questo processo sono coinvolti tanto i servizi tradizionalmente forniti da operatori pubblici e privati, quanto le iniziative dal basso, definibili come pratiche. Anche nel campo della mobilità le pratiche possono avanzare rivendicazioni, sottolineando la propria natura politica (Crosta, 2010), e produrre beni collettivi, sviluppando politiche dal basso. Nel primo caso la rilevanza delle pratiche sta nella loro stessa esistenza, che permette specifiche forme di appropriazione dello spazio, mentre nel secondo il riferimento è alla possibile "produzione sociale di beni pubblici, ovvero avere beni pubblici da pratiche sociali invece che da policies" (Donolo, 2005, p. 47).

L'innovazione legata a nuove modalità di spostamento ha dunque un ruolo importante tanto quanto quello delle nuove tecnologie, permettendo che i nuovi mezzi tecnici a disposizione vengano utilizzati per fare qualcosa di nuovo in modo nuovo. In primo luogo, tale innovazione permette di sviluppare soluzioni più efficaci per uno degli aspetti centrali della vita urbana contemporanea. Inoltre, ha conseguenze che potenzialmente vanno ben oltre i singoli: le nuove modalità della mobilità mostrano che «l'innovazione prodotta da ciascun individuo per costruire la propria vita quotidiana è costitutiva dell'innovazione sociale in generale e contribuisce così ad una produzione sociale che a sua volta produrrà nuove opportunità di innovazione» (Bourdin, 2005, p. 19). Infine, non si tratta di cambiamenti fini a se stessi, dato che «gli effetti dell'innovazione sono quelli di una riclassificazione e di una redistribuzione di opportunità» (Veca, 2010, p. 90), in grado di generare benefici anche per la collettività.

Innovazione e nuove mobilità: due esempi

Per descrivere brevemente esperienze che innovano le risposte alle esigenze della mobilità, è possibile proporre due esempi significativi per la loro crescente diffusione: il primo riguarda l'uso condiviso dell'automobile, il secondo la promozione dell'uso della bicicletta (per una trattazione più estesa, si veda Vecchio, 2015b).

Alcune esperienze, come la diffusione di forme di condivisione dell'automobile, permettono usi maggiormente efficienti di risorse scarse. Si tratta di un significativo cambiamento nelle preferenze individuali che, attraverso la condivisione del mezzo di trasporto più utilizzato, può ridurre le esternalità negative. Oltre a permettere risparmi individuali, la condivisione delle auto infatti riduce i consumi energetici e diminuisce l'occupazione di spazio pubblico da parte di veicoli privati (Briggs, 2014). Inoltre, la natura del mezzo permette di rispondere a bisogni di spostamento che, per itinerari coperti o per fasce di tempo interessate, la tradizionale offerta di trasporto pubblico non riesce a soddisfare. La condivisione dei veicoli diventa quindi attrattiva perché permette un uso efficiente delle risorse, impiega tecnologie innovative e privilegia l'uso rispetto al possesso (Maineri, 2014).

La condivisione dei veicoli sta vivendo un momento di grande espansione. Dai servizi di car sharing a sistemi di ride sharing come BlaBlaCar e Uber, auto private (che viaggerebbero col solo conducente o quasi) vanno a servire relazioni spesso mal servite dal trasporto pubblico, sia alla scala urbana che sulle lunghe distanze. Nelle sue diverse forme, la condivisione dei veicoli sembra in grado di produrre nuove risposte alle frammentate domande di mobilità e, soprattutto, di favorire un uso efficiente di risorse già esistenti. L'uso condiviso potrebbe ridurre le esternalità negative e aumentare invece le opportunità di spostamento dei singoli, renderebbe più accessibile l'uso dell'automobile e accrescerebbe la possibilità di spostarsi anche in direzioni e in orari solitamente poco o nulla serviti dal trasporto pubblico, ampliando la platea in grado di utilizzare i vantaggi legati all'uso dell'automobile.

Altre esperienze invece mostrano mobilitazioni quotidiane intorno a risorse latenti. Ad esempio, intorno alla promozione della ciclabilità si sviluppano forme di mobilitazione dal basso sempre più partecipate, che chiedono di essere coinvolte nella promozione di nuove pratiche di mobilità. Tra le iniziative promosse anche in piccoli centri, alcune recenti sperimentazioni riuniscono gruppi di bambini diretti a scuola in bicicletta applicando l'approccio delle Critical Mass a 'micropratiche' quotidiane di mobilità. I progetti, diversamente strutturati, coinvolgono attori diversi, a partire dagli attivisti delle associazioni ciclistiche che si offrono di seguire i gruppi di bambini in bicicletta, fino alle istituzioni scolastiche e municipali che danno il proprio sostegno al progetto¹ (Amat et al., 2015).

Pur ad una piccola scala, l'esperienza mostra una contaminazione tra domanda e offerta: soggetti che con le proprie pratiche esprimono una domanda di mobilità diversa contribuiscono allo stesso tempo alla costruzione di un'offerta alternativa, basata sull'uso di risorse potenzialmente già esistenti. I soggetti coinvolti mettono in campo risorse personali (in termini di tempo, interessi e capacità) che, oltre a favorire forme di spostamento sostenibili, contribuiscono a costruire più ampie opportunità di mobilità. L'uso della bicicletta garantisce l'accesso sistematico ad uno dei pochi mezzi di trasporto direttamente utilizzabili anche da bambini, mentre il suo effettivo utilizzo incide sull'attitudine individuale all'uso di questo mezzo – tutti elementi che contribuiscono a generare nuovi comportamenti di viaggio (Flamm e Kaufmann, 2006). Di fatto, le iniziative – complementari all'azione pubblica – di soggetti portatori di proprie competenze, esperienze e conoscenze contribuiscono a svegliare una risorsa latente, difficilmente intercettabile da forme tradizionali di intervento pubblico.

Conclusioni: Per complicare la mobilità

I due esempi, e altri che potrebbero rientrare in questo filone, permettono di rispondere efficacemente a domande di mobilità differenziate in un momento in cui la scarsità di risorse e la scala delle problematiche affrontate rendono difficile affidarsi al solo intervento pubblico. Soprattutto, è possibile osservare la rottura della tradizionale dicotomia tra domanda e offerta: gli esempi descritti esprimono una domanda di relazione tra due luoghi e portano in sé elementi in grado di costruire, almeno in parte, un'offerta in grado di rispondere ai propri bisogni. Per dare una dimensione più concreta a quello che rischia di restare soltanto uno sguardo benevolo su fenomeni spontanei, è possibile indicare alcune uscite operative con cui declinare concretamente l'interesse nei confronti di queste esperienze, a partire da principi guida, possibili aspetti critici ed eventuali indicazioni operative.

Leggere le esperienze che già si muovono nei territori può essere il primo passo per generare forme di cooperazione che, richiamando Sennett (2012), non rimangano semplice delega da parte di soggetti istituzionali incapaci di agire, ma diventino relazioni consapevoli in grado di riconoscere l'esistenza e il valore di altri attori. Anche se a seconda dei contesti cambiano le risorse da mobilitare e le pratiche da coinvolgere, l'azione pubblica può cooperare con tali nuove modalità, stabilendo relazioni significative in grado di affrontare insieme le problematiche della mobilità. Molte di queste iniziative si sviluppano poi ad una scala locale: tale dimensione spesso garantisce alcune condizioni favorevoli per la nascita e la crescita di iniziative simili, anche se allo stesso tempo solleva alcuni rilevanti punti di attenzione (Davoudi e Madanipour, 2015).

Le nuove forme di organizzazione dei servizi possono rivolgersi soltanto alle esigenze di mobilità di alcuni contesti urbani e di alcune popolazioni. Ad esempio, i casi descritti si muovono necessariamente in contesti caratterizzati da alta densità, un requisito spesso necessario a causa delle economie di scala e dell'entità della domanda effettivamente intercettabile (Jaffe, 2015). Inoltre, le iniziative a cui si accenna mostrano alcune potenziali criticità interne. Ad esempio, i modelli economici di riferimento ne mettono talvolta in dubbio l'effettivo valore: sia per la diseguale distribuzione dei costi e dei benefici tra i soggetti coinvolti nella on-demand economy (Asher-Shapiro, 2014; Aloisi e De Stefano, 2015), sia per il limitato valore innovativo che alcune esperienze mostrano di avere, specialmente in riferimento all'uso efficiente delle risorse (Maselli e Giuli, 2015). Invece, nel caso di iniziative legate a forme di attivismo, il rischio è di vederne compromessi gli esiti nel momento in cui intervenga la normale alternanza tra impegno collettivo e ripiegamento nella sfera personale già descritta da Hirschman (1982). In una prospettiva più ampia poi le nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità devono misurarsi con la dimensione pubblica e le sue dinamiche relazionali. Queste si riflettono, ad esempio, tanto nei vuoti normativi quanto nei

¹ Ad esempio, per favorire la promozione dell'iniziativa, possono essere previsti aiuto tecnici atti a definire i percorsi più sicuri, oppure la garanzia della presenza di vigili urbani per la protezione dal traffico veicolare.

potenziali conflitti con cui tali iniziative si confrontano: basti pensare alla reazione dei tassisti alla diffusione di Uber, che ha portato a scioperi e blocchi in diverse città europee.

Tenendo conto delle criticità puntuali, possono emergere alcune indicazioni che diano una dimensione operativa ad iniziative come quelle descritte. L'importanza delle nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità interpella in primo luogo gli approcci della pianificazione: la molteplicità delle nuove modalità richiede una maggiore attenzione nei loro confronti, che arricchisca la base informativa su cui si fondano le previsioni modellistiche e restituisca un'immagine più complessa ma più fedele di quanto si muove in un territorio (Pucci, 2015). È poi importante che il decisore pubblico garantisca le cornici entro cui possano costituirsi nuove forme di organizzazione dei servizi (Moroni, 2015). Da una parte, occorre aggiornare la regolamentazione dei servizi di trasporto collettivo, considerando gli sviluppi recenti sia della tecnologia che dell'offerta di servizi per la mobilità. Dall'altra parte, è possibile immaginare l'introduzione di forme che permettano di strutturare maggiormente alcune pratiche di innovazione dal basso, come potrebbero essere le 'imprese di comunità' (Tricarico, 2014). Anche la dimensione comportamentale dei singoli, così come esplorata dagli approcci di 'behavioural economics', potrebbe costituire un ambito fondamentale di intervento per promuovere e sostenere le comunità di pratiche della mobilità urbana (si veda al proposito Tricarico et al., 2016).

In conclusione, l'interesse nei riguardi delle esperienze qui descritte rappresenta solo un primo passo in direzione di approcci più strutturati. Nonostante alcuni limiti, le forme di innovazione legate all'organizzazione dei servizi possono avere la stessa rilevanza di risposte più tradizionali continuamente invocate per affrontare i problemi della mobilità. Guardare alla molteplicità delle pratiche e alle risorse che mettono in gioco significa forse complicare modalità consolidate di lettura e intervento nell'ambito della mobilità, ma «talvolta qualcosa va ottenuto rendendo le cose più complicate» (Hirschman, 1984).

Riferimenti bibliografici

- Aloisi A., De Stefano V. (2015), "Il pane e le rose (e un'app che ce li consegna)", in *Rivista Studio*, 6 ottobre.
- Amat, FIAB-Ciclobby, Università degli Studi di Milano-Bicocca (2015), "#BICItadini - Interventi a favore della mobilità ciclistica", *Quaderni dell'Osservatorio – Fondazione Cariplo*, n. 20.
- Asher-Shapiro, A. (2014), "Against Sharing", in *Jacobin*, 19th September.
- Bourdieu P. (2005), "Les mobilités et le programme de la sociologie", in *Cahiers internationaux de sociologie*, n. 118, vol. 1, pp. 5-21.
- Briggs M. (2014), *Car-sharing in London – Vision 2020*, Zipcar, London.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), "Social exclusion, mobility and access", in *Sociological Review*, n. 53, vol. 3, pp. 539-555.
- Cohen S.A., Gössling S. (2015), "A darker side of hypermobility", in *Environment and Planning A*, n. 47, pp. 167-179.
- Crosta P.L. (2010), *Pratiche. Il territorio è "l'uso che se ne fa"*, Franco Angeli, Milano.
- Davoudi S., Madanipour A. (2015), *Reconsidering Localism*, Routledge, Abingdon.
- Donolo C. (2005), "Dalle politiche pubbliche alle pratiche sociali nella produzione di beni pubblici? Osservazione su una nuova generazione di policies", in *Stato e mercato*, n. 73, pp. 33-65.
- Flamm M., Kaufmann V. (2006), "Operationalising the concept of motility: a qualitative study", in *Mobilities*, n. 1, vol. 2, pp. 167-189.
- Flyvbjerg B. (2005), "Machiavellian megaprojects", in *Antipode*, n. 37, vol. 1, pp. 18-22.
- Hirschman A.O. (1982), *Shifting Involvements. Private Interest and Public Action*, Princeton University Press, Princeton.
- Hirschman A.O. (1984), "Against Parsimony: Three Easy Ways of Complicating Some Categories of Economic Discourse", in *Bulletin of the American Academy of Arts and Sciences*, n. 37, vol. 8, pp. 11-28.
- Jaffe E. (2015), "Suburban Ride-Sharing Is Mathematically Impossible", in *CityLab*, 13th November.
- Kaufmann V., Bergman M., Joye D., (2004), "Motility: Mobility as Capital", in *International Journal of Urban Regional Research*, n. 28, vol. 4, pp. 745-756.
- Lucas K. (2012), "Transport and social exclusion: where are we now?", in *Transport Policy*, n. 20, pp. 105-113.
- Maineri M. (2014), "Condivisione vs collaborazione", in *Doppiozero*, 31 gennaio.
- Martens K. (2006), "Basing Transport Planning on Principles of Social Justice", in *Berkeley Planning Journal*, no. 19, pp. 113-141.

- Maselli I., Giuli M. (2015), “Uber: Innovation or déjà vu?”, in *CEPS Commentary*, 25th January.
- Moroni S. (2015), *Libertà e innovazione nella città sostenibile. Ridurre lo spreco di energie umane*, Carocci, Roma.
- Pucci P. (2015), “Implications for urban and mobility policy” in Pucci P., Manfredini F., Tagliolato P., *Mapping urban practices through mobile phone data*, Springer, Berlin, pp. 77-83.
- Pucci P. (2016), “Mobility practices as a knowledge and design tool for urban policy”, in Pucci P., Colleoni M. (eds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Springer, Berlin.
- Sennett R. (2007), “The Open City”, in Burdett R., Sudjic D. (eds.), *The endless city*, Phaidon, London-New York, pp. 290-297.
- Sennett R. (2012), *Together. The rituals, pleasures and politics of cooperation*, Penguin, London.
- Tricarico L. (2014), “Imprese di Comunità nelle Politiche di Rigenerazione Urbana: Definire ed Inquadrare il Contesto Italiano”, in *Euricse Working Papers*, n. 68 | 14.
- Tricarico L., Vecchio G., Testoni S. (2016), “Comunità di pratiche della mobilità urbana: innovazione, condivisione e behavioural economics”, in *Working papers. Rivista online di Urban@it*, 1
- Turkle S. (2011), *Alone Together*, Basic Books, New York.
- Urry J. (2008), “Climate change, travel and complex futures”, in *The British Journal of Sociology*, n. 59, vol. 2, pp. 261-279.
- Veca S. (2010), *La bellezza e gli oppressi. Dieci lezioni sull'idea di giustizia*, Feltrinelli, Milano.
- Vecchio G. (2015a), “Infrastrutture senza paesaggio”, in *Recupero e Conservazione*, n. 121.
- Vecchio G. (2015b), “Mobilitarsi per muoversi. Pratiche periurbane e capitali di mobilità nell'area metropolitana di Milano”, in AA. VV., *Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU. Italia '45-'45. Radici, Condizioni, Prospettive. Venezia, 11-13 giugno 2015*, Roma-Milano: Planum Publisher
- Vendemmia B. (2016), “Inhabiting Simultaneous Lives: Analysing Process of Reversibilization of Mobility Practices in Italy”, in Pucci P., Colleoni M. (eds.), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Springer, Berlin.
- Wefering F., Rupperecht S., Bührmann S., Böhler-Baedeker S. (2014), *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, Eltis, Bruxelles.

Interazione tra strategie pianificatorie, tattiche e percezione del rischio per la riduzione dell'esposizione urbana

Elisabetta Maria Venco

Università di Pavia

DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura

Email: elisabettamaria.venco@unipv.it

Abstract

I pericoli naturali hanno un maggiore impatto sociale ed economico sulle aree urbane a causa della densità di edificazioni, dei flussi e della concentrazione delle persone in aree soggette ad alto rischio: i pericoli generano rischi in relazione all'esposizione della popolazione e delle sue risorse fisiche ed economiche. La pianificazione urbanistica preventiva è una delle discipline coinvolte nel processo di riduzione dell'esposizione umana e quindi dei rischi: la definizione di strategie (a lungo termine) unitamente all'incentivazione di azioni urbane (a breve termine) promosse anche dalla comunità può ridurre le perdite a seguito di calamità naturali e, nello stesso tempo, garantire accettazione da parte della popolazione e uno sviluppo urbano flessibile in grado di assorbire urti esterni, di trasformare e di adattarsi, aumentando la resilienza. Ne consegue che la gestione del pericolo naturale necessita di una strutturazione mirata degli interventi e degli sforzi sociali ed economici da intraprendere al fine di prevenire e mitigare il rischio: si propone un approccio integrato di differenti discipline, tra cui analisi del rischio (definizione di elementi e strategie); scenario planning (base per la strutturazione del processo di pianificazione); analisi Multicriteria come metodo di valutazione dell'efficienza degli scenari proposti; analisi sociologiche sulla popolazione.

Parole chiave: Strategic planning, urban policies, safety & security.

1 | Introduzione

I fenomeni naturali estremi si definiscono pericolosi quando possono colpire esseri umani, beni materiali e immateriali (perdite sociali, riduzione di offerta di servizi strategici, di produttività e di posti di lavoro): con la continua crescita della popolazione nelle aree urbanizzate si innescano sempre più situazioni ad alto rischio (Keller, De Vecchio, 2006). Quest'ultimo può essere definito come la probabilità che un determinato evento capace di causare un danno accada in un determinato intervallo di tempo configurandosi attraverso una complessa interazione tra lo sviluppo dei diversi processi che generano le condizioni di danno (UNISDR, 2009). Esso deriva anche dalla combinazione di esposizione, pericolo, condizioni di vulnerabilità presenti, insufficiente capacità o misure per ridurre, affrontare e superare le conseguenze negative potenziali.

Anno dopo anno, il rapporto di ogni disastro rispetto alla totalità degli eventi, rimane più o meno simile e relativamente stabile; al contrario il numero di vittime, morti e danni provocati dalle diverse tipologie di disastro naturale varia notevolmente in relazione alla variazione di impatto provocato dal singolo evento. Anche se le perdite economiche nel 2014 sono state le più basse dal 2004, il numero di vittime e di morti non ha visto una riduzione altrettanto veloce e significativa (Guha-Sapir et al., 2015).

La crescita esponenziale dell'urbanizzazione derivante dalla presenza umana e dall'intensificazione e diversificazione dell'uso del suolo costringe gli insediamenti urbani a essere esposti in modo sempre maggiore agli effetti diretti e indiretti dei diversi tipi di pericoli naturali. L'aumento della popolazione e la rapida urbanizzazione sono cause dirette degli effetti che i pericoli naturali hanno sull'ambiente sociale, urbanizzato ed economico (oltre l'80% dei disastri noti sono avvenuti in ambiti urbani) (UNISDR, 2011).

Uno dei principali risultati della forte spinta e pressione delle città (di qualsiasi dimensione) e della crescita massiccia della popolazione è la nascita e lo sviluppo di un sempre maggior numero di agglomerati insediativi in cui, oltre a tutti i problemi di carattere sociale, igienico ed economico, risulta enorme la vulnerabilità verso i fenomeni naturali pericolosi. Ne consegue che i fattori demografici legati alle dimensioni, al numero e alla distribuzione geografica degli agglomerati urbani e gli schemi e le proiezioni di sviluppo degli stessi sono elementi fondamentali per le analisi e la riduzione del rischio naturale (UNFPA, UNISDR, UN-HABITAT, 2011).

2 | L'Esposizione urbana

Dato che, in un'area urbana, le persone (e gli edifici) risultano essere gli elementi più esposti ai rischi, la valutazione dell'esposizione delle diverse funzioni urbane (residenze, commercio, terziario, servizi strategici, infrastrutture viarie, sociali ed economiche) diventa imprescindibile per attuare interventi di riduzione dei rischi. In questo contesto, con il termine esposizione si intende la quantità e la qualità dei diversi elementi antropici che compongono una realtà territoriale le cui condizioni e il cui funzionamento possono essere danneggiati, alterati o distrutti da fattori di pericolosità (UNISDR, 2009; Protezione Civile Italiana).

Nel metodo tradizionale per la stima delle perdita in seguito a eventi disastrosi, tutti gli elementi fisici esposti sono classificati in base alla loro tipologia strutturale. Se per la dimensione fisica dell'esposizione è possibile facilmente identificare i principali elementi esposti, per la dimensione funzionale ciò non è possibile: per comprendere il ruolo funzionale di tali elementi è necessario che venga considerato, analizzato e studiato il territorio stesso, la sua struttura e l'evoluzione nel tempo delle relazioni che sussistono tra gli elementi. Ne consegue che, per una riduzione sostanziale dei rischi, sono necessarie, a livello urbanistico e di pianificazione, azioni di mitigazione agenti sull'esposizione che implicano rimuovere, ridurre e controllare la quantità e la qualità degli oggetti esposti in un'area soggetta a rischi.

Per raggiungere questo obiettivo, risulta essenziale lo studio della localizzazione e distribuzione della popolazione (le cui caratteristiche e il cui comportamento nell'arco della giornata, la caratterizzano come un'entità dinamica e non statica), delle diverse funzioni urbane, dei beni e delle attività umane. L'analisi dell'esposizione, a livello urbano/comunale, deve svilupparsi riferendosi alle aree di espansione e al tessuto consolidato.

L'esposizione di ogni funzione urbana in rapporto all'isolato urbano, al territorio comunale o all'ambito spaziale in esame (interscalarità) può essere definita come (Venco, 2016):

$$E = f(\text{persone, funzione urbana, età popolazione, ore utilizzo funzioni, mq funzioni})$$

3 | La rilocalizzazione: strategia preventiva per la riduzione dell'Esposizione

Il governo del territorio può essere definito come l'insieme delle interazioni tra attori che danno luogo alle scelte di ordinamento e controllo dello spazio. In particolare, la pianificazione strategica è un'azione comprensiva, politica e formale, volta all'organizzazione spaziale e alla trasformazione del territorio dal punto di vista urbano, economico, sociale, culturale e ambientale in un ampio orizzonte temporale con un coordinamento continuo di una pluralità di soggetti pubblici e privati (Faludi e van der Valk, 1994; Mazza, 2004). Il soggetto promotore dell'iniziativa (di norma la municipalità ma sempre più spesso anche la comunità) formula, attraverso la pianificazione, un insieme integrato di politiche, che se, costruite in modo condiviso, partecipato e negoziato, orientano la rete di relazioni tra gli attori e mobilitano risorse pubbliche e private (economiche, sociali, umane, informative, di know how), riducendo la visione classica top down. Lo strumento della pianificazione rientra nella macro categoria delle misure non strutturali per la riduzione del livello di rischio: esse non cercano di contrastare fisicamente il processo naturale, ma di monitorarne l'evoluzione affinché sia possibile gestire la risposta delle persone coinvolte da un evento.

Per la buona riuscita di un piano risulta essenziale sviluppare le connessioni logiche e metodologiche tra le diverse scale (locale, urbana, metropolitana, regionale, nazionale, internazionale), tra i differenti settori (agricoltura, industria, attività commerciali, servizi, amministrazione pubblica) e tra i diversi attori (singoli cittadini, comunità, associazioni, stakeholders, istituzioni politiche).

Quindi, dal punto di vista della strategia generale, il metodo qui proposto prevede il seguente iter:

1. Analisi dell'edificato urbano, attraverso strumenti GIS, indagini e sopralluoghi diretti (studio sulla densità edilizia e abitativa, morfologia, quantità di superficie per le diverse destinazioni funzionali, affollamento);
2. Identificazione dei tipi di pericolo presenti sul territorio attraverso la sovrapposizione delle carte di pericolosità al fine di definire gli ambiti maggiormente a rischio;
3. Definizione dell'esposizione urbana, per ogni funzione e in ogni isolato;
4. Creazione di scenari preventivi possibili attraverso il metodo dello Scenario Planning;
5. Valutazioni multicriteriali degli scenari di pianificazione attraverso il metodo dell'Analytic Network Process (Saaty, 1997; Bottero et al., 2008);
6. Individuazione dello scenario ottimale.

Nell'ottica di una pianificazione preventiva e quindi di policies urbane proattive (Godschalck et al., 1999), tra le diverse possibili strategie, la rilocalizzazione permanente (Mileti e Passerini, 1996; Menoni e Pesaro,

2008) è un importante strumento utile alla riduzione dell'esposizione degli abitanti in aree soggette a rischi naturali (zone alluvionali, sismiche e minacciate da frane) riducendo di conseguenza i costi (sociali ed economici) a lungo termine legati alla gestione dell'emergenza e agli interventi post disastri.

La rilocalizzazione permanente di popolazioni a rischio come strategia di mitigazione del pericolo per ridurre l'esposizione dei cittadini prevede alcuni punti focali (Perry and Lindell, 1997), tra cui la definizione di un forte intervento pubblico in termini economici e tecnici, il coinvolgimento dei cittadini nel processo di decisione e un'informazione continua riguardante gli step dell'iter pianificatorio, il mantenimento del network sociale esistente e attenzione ai bisogni dei cittadini (in particolare minoranze razziali, culturali e alle fasce deboli della popolazione).

4 | Azioni di riduzione dell'Esposizione urbana

Come è emerso, il cittadino e la comunità devono essere in prima linea per lo sviluppo e quindi il successo di processi pianificatori di tale portata.

Nell'ultimo decennio sono stati numerosissimi gli interventi avviati dalla cittadinanza (auto-organizzazione ed etero-organizzazione; urbanismo tattico): progetti con attori distinti che si uniscono per sviluppare interventi di piccola scala, a basso costo e spesso temporanei, per stimolare la rivitalizzazione economica, migliorare la sicurezza dei pedoni, migliorare la qualità del quartiere, incentivare il network tra i cittadini, creare nuove forme di comunità. Alla base dello sviluppo dell'urbanistica tattica (Lydon, 2011) ci sono interessi di natura politica, economica e problematiche attuali quali l'incertezza ambientale, la deindustrializzazione della città, l'inefficienza della burocrazia e una forza lavoro sempre più mobile, la necessità di spazi per utilizzi più flessibili e adattabili: è assodata la consapevolezza che i processi di pianificazione tradizionali non possono essere più in grado di rispondere alle esigenze locali. In particolare risulta fondamentale: lavorare con le iniziative dei cittadini e incentivare la comunicazione e le connessioni tra gli attori; ottenere il consenso interno comunicando gli obiettivi di pianificazione di scala maggiore alla popolazione interessata e promuovendo il dialogo.

Come strumenti di mitigazione, che possono diventare un adeguato bilanciamento tra le forme di pianificazione strategica top down e di tattica auto-organizzata, vi sono interventi di etero-organizzazione (Moroni, 2005; Bertuglia, Staricco, 2000; Florita, 2011): in un'ottica transcalare, dall'ambito di quartiere a quello regionale, per la riduzione dell'esposizione si possono avere azioni di rilocalizzazione di una specifica funzione urbana in aree a minor rischio (Areal change) e di riposizionamento di funzioni altamente esposte con altre la cui esposizione risulta minore a parità di localizzazione (Functional change) (De Lotto et al, 2013). In particolare:

- Areal change: agisce direttamente sulla rilocalizzazione fisica di funzioni urbane e del loro contenitore spostandole da aree ad alto rischio ad aree a basso rischio; le funzioni rimangono invariate e il pianificatore definisce anche il nuovo uso degli edifici abbandonati considerando una necessaria riduzione dell'esposizione.
- Functional change: agisce sulle funzioni, sostituendo quelle particolarmente esposte con quelle aventi livelli di esposizione inferiore: agendo sull'esposizione, si riduce conseguentemente il rischio e quindi le perdite di vite umane ed economiche. In questo caso si possono avere interventi diretti più o meno estesi sull'involucro edilizio in relazione alle nuove funzioni da insediare (compatibilità funzionale), al tipo di rischio con cui bisogna confrontarsi e al livello di vulnerabilità dell'edificato. Le variazioni funzionali garantiscono riduzione di affollamento e di esposizione.

In ogni progetto di prevenzione dei rischi sono rintracciabili costi diretti e indiretti, sociali ed economici, derivanti da soggetti pubblici e privati per aumentare e migliorare le azioni di prevenzione strutturali e non strutturali: modificazione della struttura organizzativa e delle relazioni interne delle città; interventi di esperti; possibile aumento dell'uso del suolo; acquisizione di immobili e terreni; demolizione degli edifici dismessi; rinaturalizzazione delle aree abbandonate; definizione del valore antropologico in relazione a beni vincolati e patrimonio culturale; accordi coi privati per la cessione delle aree etc. Tra i benefici, oltre alla riduzione del rischio, vi sono il miglioramento delle qualità ambientali; la riduzione delle spese anche sociali legate a interventi in fase di emergenza e post evento e la riduzione delle perdite umane e sistemiche. Dato che la rilocalizzazione è una azione altamente impattante economicamente e socialmente, sono necessari studi approfonditi (di natura urbanistica, sociale ed economica sul breve e lungo periodo), valutazioni con criteri significativi (legati all'accettabilità sociale, alle relazioni con il luogo/territorio in esame, alla fattibilità dell'intervento, agli aspetti economici legati agli effetti diretti e indiretti) e definizioni di alternative per determinare l'approccio preventivo e localizzativo, migliore per il territorio in esame.

4.1 | Driving forces della componente tattica: percezione del rischio, cause e ripercussioni

Quando un disastro ha luogo, le informazioni derivanti da esso, insieme con l'esperienza vissuta e la possibilità di ulteriori incidenti simili, influenzano e andranno a influenzare il comportamento delle persone. E' evidente che si può parlare di rischi soggettivi poiché l'entità delle conseguenze di determinati eventi può essere diversamente stimata da ogni singolo individuo; inoltre, le strutture sociali e i processi legati all'esperienza del rischio, le ripercussioni risultanti sulla percezione individuale e di gruppo e gli effetti su comunità, società ed economia contribuiscono all'amplificazione sociale del rischio (Kasperson, 1992).

Dal punto di vista della percezione del rischio, le caratteristiche fondamentali sono la multidimensionalità (si modifica nel tempo, cambia per i diversi soggetti e le tipologie di rischio); l'influenza del contesto sociale e degli elementi soggettivi; distinzione cronico/catastrofico; l'effetto di immediatezza dell'evento e delle conseguenze; la conoscenza del rischio; la localizzazione geografica della fonte del pericolo; il controllo personale del rischio; la volontarietà del rischio; la probabilità di accadimento degli eventi negativi e l'entità delle conseguenze non determinabili in modo preciso etc. (Ce.R.D.).

Ne consegue che questo atteggiamento, unitamente alle caratteristiche sopra elencate, rende maggiormente difficili tutta una serie di attività di supporto da parte degli esperti, tra cui l'informazione e la formazione della popolazione. Anche l'attuazione delle strategie e delle azioni di prevenzione e riduzione di esposizione e rischio e la creazione del consenso della comunità risultano fortemente ostacolati. Per raggiungere una pianificazione urbana resiliente e ottenere l'accettazione da parte dei cittadini delle nuove politiche, le città (intese come sistemi complessi) devono essere flessibili ovvero capaci di adattare funzioni, struttura principale e processi interni alle situazioni di stress esterne (e interne) attraverso la strutturazione e le relazioni (fisiche e sociali) tra le parti. Quindi, la combinazione di analisi tecnico-matematica oggettiva e sociale-percettiva soggettiva diventa punto imprescindibile nella ricerca sul rischio e sulla riduzione dei disastri.

5 | Conclusioni

Emerge chiaramente che le future strategie di riduzione preventiva del rischio non si dovranno focalizzare solo su interventi puntuali per i singoli elementi fisici ma dovranno agire (direttamente o indirettamente) sull'intera struttura dell'urbanizzato. Risulta quindi fondamentale una pianificazione territoriale, alle diverse scale territoriali e amministrative, che bilanci la distribuzione degli insediamenti umani nell'ambiente naturale in modo razionale riducendo il rischio grazie alla regolamentazione dell'espansione antropica nelle aree potenzialmente interessate da eventi naturali. Le recenti politiche sul consumo del suolo (per la Regione Lombardia, LR 28 novembre 2014 n.31) e sulla rigenerazione edilizia e urbana producono sicuramente effetti positivi.

Una pianificazione di tipo puramente top-down, però, come può essere quella recente italiana legata al tema del rischio, non è in grado di rispondere alle necessità attuali (come dimostrano i recentissimi eventi) dei cittadini mentre, nel complesso, i progetti tattici sembrano offrire ai progettisti l'opportunità di rispondere alle esigenze locali, migliorando la resilienza, l'adattabilità e quindi la flessibilità dei processi di pianificazione e delle politiche che si creano.

Quando si affronta il discorso di prevenzione urbanistica del rischio, data l'impossibilità di una protezione totale dai pericoli e gli elevati costi delle politiche preventive (comunque inferiori a quelli della ricostruzione post evento), risulta importante capire quanto una comunità sia disposta a spendere per proteggersi, la quantità delle risorse economiche da mettere in gioco e come avere il consenso della collettività a usarle. Il ruolo del cittadino nei processi urbani deve quindi diventare attivo e continuativo a fronte di un adeguamento della struttura burocratica capace di adattarsi in maniera reale alle esigenze della *civitas*: l'integrazione dell'analisi del rischio, della definizione dell'intervento e della gestione pubblica permettono di evitare iniziative e decisioni se non ponderate da esperti mentre il coinvolgimento della comunità permette l'accettazione, lo sviluppo e il potenziale successo degli interventi. Affinché questi siano attuabili e accettati sono necessarie leggi snelle e flessibili che a livello nazionale e locale permettano alle pubbliche amministrazioni e alle popolazioni di essere in grado di sostenere le scelte dal punto di vista economico e sociale. Gli incentivi previsti dalla Legge di Stabilità per il 2016 (Legge 28 dicembre 2015 n.208) risultano però essere ben poco specifici per una prevenzione sistematica sul territorio ma sono un incentivo forte per una riqualificazione razionale del tessuto esistente (rilocalizzazione). Di contro resta necessario trovare nuove entrate per le amministrazioni affinché esse siano in grado di agevolare, promuovere e sviluppare interventi di varia scala sull'abitato (per esempio una nuova fiscalità a livello locale e l'introduzione di tasse di scopo).

Riferimenti bibliografici

- Bertuglia C.S., Staricco L. (2000), *Complessità, autorganizzazione, città*. FrancoAngeli Editore, Roma.
- Bottero M., Lami I., Lombardi P. (2008), *Analytic Network Process. La valutazione di scenari di trasformazione urbana e territoriale*, Alinea Editrice, Firenze.
- De Lotto R., Morelli di Popolo C., Morettini S., Venco E.M (2013), “La valutazione di scenari flessibili per la riduzione del rischio naturale” in: *Planum. The Journal of Urbanism* no. 27, Atelier 10
- Faludi A., van der Valk A.J. (1994), “Rule and Order Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century”, in: *The GeoJournal Library* Vol. 28.
- Florita M.O. (2011), *L'intreccio. Neuroscienze, clinica e teoria dei sistemi dinamici complessi*. FrancoAngeli Edizioni, Roma.
- Guha-Sapir D., Hoyois P., Below R. (2015), *Annual Disaster Statistical Review 2014: The Numbers and Trends*. Brussels: CRED.
- Godschalk D.R., et al. (1999), *Natural hazard mitigation: Recasting disaster policy and planning*, Island Press, Washington, D.C.
- Kasperson RE, Golding D, Tuler S. (1992), Social distrust as a factor in siting hazardous facilities and communicating risks, in: *Journal of Social Issues*. 48:161–187
- Keller E.A., DeVecchio D.E. (2006), *Natural hazards: earth's processes as hazards, disasters, and catastrophes*. Pearson Education, Inc., Upper Saddle River, New Jersey.
- Lydon M., Bartman D., Woudstra R., Khawarзад A. (2011), *Tactical URBANISM Short Term Action Long Term Change*. The Street Plans Collaborative, New York City.
- Mazza L. (2004), *Piano, progetti, strategie*. Franco Angeli Editore, Milano
- Menoni S., Pesaro G. (2008), “Is relocation a good answer to prevent risk? Criteria to help decision makers choose candidates for relocation in areas exposed to high hydrogeological hazards”, in: *Disaster Prevention and Management*, no. 1, vol. 17, pp. 33-53.
- Mileti D.S., Passerini E. (1996), “A social explanation of urban relocation after earthquakes”, in: *International Journal of Mass Emergencies and Disaster*, no. 1, vol. 14, pp. 97-110.
- Moroni S. (2005), *L'ordine sociale spontaneo*, UTET Libreria, Torino
- Perry R.W., Lindell M.K. (1997), “Principles for Managing Community Relocation as a Hazard Mitigation Measure”, in: *Journal of Contingencies and Crisis Management*, n. 1, vol. 5, pp. 49-49.
- Saaty T.L. (1997), *The Analytic Network Process*, RWS Publications, Pittsburgh.
- UNFPA, UNISDR, UN-HABITAT (2011), *Linkages Between Population Dynamics, Urbanization Process and Disaster Risks: A Regional Vision of Latin America*. New York.
- UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction) (2009), *Terminology on Disaster Risk Reduction*, International Strategy for Disaster Reduction, Geneva.
- UNISDR (United Nations International Strategy for Disaster Reduction) (2011), *Revealing Risk, Redefining Development. Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction*. Geneva
- Venco E.M. (2016), “L'Esposizione nell'analisi del rischio in ambito pianificatorio”, in AA. VV., *Atti della XIX Conferenza Nazionale SIU, “Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del paese,” Catania, 16-18 giugno 2016*, Planum Publisher, Roma-Milano, prossima pubblicazione.

Sitografia

- Ce.R.D. (Centro di Ricerca sul Rischio e la Decisione DPSS) Università degli Studi di Padova
<http://dpss.psy.unipd.it/cerd/>
- Protezione Civile
<http://www.protezionecivile.gov.it/jcms/it/home.wp>



Intervenire nei territori della trasformazione

Ri-avviare il cantiere interrotto della «grande trasformazione»: ri-conoscere nuovi paesaggi, lavorare per tessuti e componenti | Massimo Carta, Fabio Lucchesi

Infrastrutture verdi e morfologie urbane. Una proposta metodologica per l'area metropolitana di Napoli | Emanuela Coppola, Valeria Vanella

Palermo. Progettare la rigenerazione urbana | Paolo Galuzzi, Piergiorgio Vitillo

Ready-Made Urbano. Progetto ed estetica della città postmoderna | Leonardo Garsia

Infrastrutture per connettere lo spazio urbano | Maria Leonardi

Il piano urbanistico tra sostenibilità e resilienza. Nuovi concetti operativi e nuovi valori collettivi | Irene Poli, Chiara Ravagnan

Ri-avviare il cantiere interrotto della «grande trasformazione»: ri-conoscere nuovi paesaggi, lavorare per tessuti e componenti

Massimo Carta

MHC, spin-off accademico Università degli Studi di Firenze
Email: carta.massimo@gmail.com

Fabio Lucchesi

Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: fabio.lucchesi@unifi.it

Abstract

Il contributo affronta alcuni temi del Convegno delineando un'immagine suggestiva e 'operazionale' del territorio italiano, rappresentandolo come un *cantiere interrotto* entro il quale si è in qualche modo cristallizzata quella incompiuta *grande trasformazione* avviata nel secondo dopoguerra con paradigmi e procedimenti che solo con molta difficoltà e parzialmente hanno saputo risolvere le notevoli criticità o raggiungere gli obiettivi che si erano preposti. L'immagine del *cantiere interrotto*, se è utile a ordinare un'analisi su cosa non abbia funzionato nella pianificazione in Italia, a focalizzare meglio le differenze di velocità tra l'emergere di esigenze portate dalla modernità e le risposte disciplinari a queste esigenze, è tesa al raggiungimento di alcuni obiettivi:

- (i) alla descrizione, riconoscimento o scoperta di *nuovi paesaggi* non più valutati solo alla luce della loro corrispondenza a modelli del passato;
- (ii) a individuare azioni disciplinari pertinenti e orientate all'intervento sull'esistente reinterpretato, nel tentativo di restituirgli senso.

Parole chiave: urban renewal, sprawl, open spaces



Figura 1 | Un esempio di manomissione e abbandono di uno dei tanti centri storici minori: Mamoiada, provincia di Nuoro., Foto di Massimo Carta

1 | Introduzione. Un Paese mal costruito

I segni fisici dell'azione trasformativa *inconclusa* che sono leggibili in Italia nei tanti e differenziati luoghi della contemporaneità (Munarin, Velo 2016) compongono l'immagine di un Paese che in tanti suoi contesti (non solo meridionali) appare *mal costruito*, i cui diversi orizzonti progettuali posti alla base della sua 'grande trasformazione' (Turri 1998) non sono stati appieno raggiunti (Secchi 2005). Di più: una certa

letteratura che riflette criticamente su questa fase della modernità (Berman 1982) mette in evidenza la difficoltà di costruire se non addirittura di immaginare una nozione certa di 'compiutezza'.



Figura 2 | Sono molti i luoghi costruiti all'interno delle aree urbane consolidate che hanno bisogno di nuovo senso. Qui, stazione dei bus all'interno del centro storico di Oristano. Foto di Massimo Carta.

È evidente che la galassia delle operazioni di modificazione di un palinsesto spesso millenario che abbisognava di radicali reinterpretazioni (alle varie scale) non abbia corrisposto sempre a progetti coerenti con un chiaro quadro di riferimento, comunque espresso; semmai diverse progettualità tra loro confliggenti si sono mostrate nel medio-lungo periodo poco consapevoli delle conseguenze delle trasformazioni da esse stesse proposte (Bozzuto, Costa et al. 2009). In Italia, alcuni tentativi di coordinamento delle politiche territoriali sono stati portati avanti da recenti piani paesaggistici di ultima generazione (De Luca 2014a; De Luca 2014b), i quali sono stati interpretati come costruzione di quadri strutturali regionali attraverso cui regolare le azioni diffuse di modificazione. Questa è forse una delle risposte tentative più articolate e interessanti, anche se non priva di ambiguità, al problema della gestione delle 'incompletezze', dei 'buchi' paesaggistici e territoriali enormemente evidenti.

Lo sforzo di definire, attraverso letture e campi di operatività differenti, dei quadri strategici di coerenza generale entro i quali ipotizzare e 'accordare' le *tattiche* di trasformazioni minute è un'urgenza pressante della nostra azione disciplinare. È infatti inarrestabile e nel suo complesso imponente, il lavoro di 'amministrazione urbanistica' degli uffici tecnici delle migliaia di comuni italiani, che debbono adeguare incrementalmente e spesso non in modo integrato le dotazioni insediative dei loro territori per tentare di rispondere alle diverse pressanti dinamiche di cambiamento, senza poterle governare o dirigere, spesso anzi subendole.

Come orientare queste incessanti trasformazioni variamente dimensionate? Qual è nello specifico, il contributo più proprio e pertinente che la disciplina urbanistica può dare al problema della restituzione di un'*immagine operativa* dell'insediamento esistente? Come ipotizzare un'azione piena di *retrofitting* delle città e dei territori contemporanei, agendo coerentemente sulle singole componenti? Quale può essere la cifra interpretativa del 'non finito' territoriale sul quale si pretende di intervenire? Che peso e rilevanza dare agli 'indizi' colti nell'osservazione non sistematica, al *sampling*, con il quale molti di noi guardano al territorio (Petti 2002)? Quali sono le minime 'prestazioni' funzionali, sociali, economiche, paesaggistiche che occorre raggiungere in un quadro insediativo così definito, e come valutarle?



Figura 3 | La variazione dell'uso e del significato dello spazio urbano investe anche le città più note, come Firenze.
Foto di Massimo Carta

2 | Il cantiere interrotto della grande trasformazione

La 'grande trasformazione' è tutt'ora drammaticamente incompleta: avviata nel secondo dopoguerra e continuata, con ritmi alterni, almeno fino agli anni '10 del XXI secolo (Lanzani 2003; Lanzani 2011; Lanzani e Pasqui 2011), pare essersi cristallizzata nelle forme di quello che abbiamo definito 'cantiere interrotto': la disciplina urbanistica ha avviato la sistematizzazione di molteplici *survey* di questo cantiere, usando la propria capacità di mettere insieme quadri conoscitivi utili su aspetti condivisi (come la contabilizzazione del suolo consumato) al fine di focalizzare le necessità di completamento e riparazione degli elementi 'non funzionanti' della città e dei territori che non hanno cessato di essere sottoposti a differenti e specifiche dinamiche di trasformazione, ma che si trovano oggi in una situazione di *impasse* rispetto alla velocissima dinamicità dei sessanta anni precedenti. Questo rallentamento consente forse di riconsiderarne lucidamente l'assetto e le possibilità di cambiamento.

Il *malfunzionamento*, oltre che in un problema di giustizia sociale (Secchi 2013), si può riconoscere (i) nel difficile accesso alla casa complicato dalla complessità crescente della composizione demografica e sociale, (ii) negli irrisolti problemi ambientali (di conservazione e tutela degli ambienti naturali e legati alle qualità 'estetiche' ed ecologiche del complesso sistema insediativo del Bel Paese), (iii) nell'urgenza sempre più evidente di lavorare su *sicurezza* e *resilienza*, che non può essere una risposta ingegneristica a problemi prestazionali, ma deve essere ampiamente urbanistica e umanistica.

L'incompletezza di questo 'cantiere' è una opportunità, poiché ci consente di immaginare azioni effettive di aggiustamento: non si tratta di ricostruire 'la macchina', ma di intervenire su alcuni suoi ingranaggi per permetterne il miglior funzionamento.

Tuttavia l'osservazione mostra come in questi anni si sono accumulate tattiche inconcludenti di cattiva distribuzione delle forze della trasformazione che sono state concentrate spesso a dilapidare il valore di aree del Paese (come la mai sventata edificazione dei contesti costieri e dei versanti collinari, o l'eccessiva edificazione nell'agro dietro pretesti di innalzamento delle capacità produttive agricole, o di inspessimento dei margini dell'urbanizzato). Si tratta dunque di tutelare la risorsa rinunciando a un quadro strategico fissato una volta per sempre.

3 | Ri-conoscere i nuovi paesaggi

Gran parte della tumultuosa crescita insediativa del secondo dopoguerra si è imposta per aggiunte e addizioni successive a strutture territoriali consolidate di lunga durata, sospinta anche da un'attività edilizia che ha rappresentato in molte Regioni la principale modalità di accumulo delle risorse economiche delle famiglie (Mazza 1997); non si è andati per il sottile, colonizzando territori prima non interessati dall'edilizia, e si sono ingrossati i confini urbani di tante città, cittadine e paesi, basandosi sulla progressiva

ramificazione di una rete stradale capillare eccezionalmente estesa ancorché funzionalmente non adeguata, utile all'affermarsi imperativo dei mezzi di trasporto privati individuali.

Le letture critiche della città dispersa in Italia non mancano (Agnoletti, Giovannoni et al. 2014), incluse le letture della distribuzione e del senso dell'eccessivo consumo di suolo inteso come indicatore trasversale necessario alla misurazione di tante di queste criticità territoriali (Perrone e Zetti 2010). Ragionare sul cattivo funzionamento delle forme dell'insediamento disperso contemporaneo comporta anche una riflessione sul ruolo strutturale svolto dagli assetti storici originari. Ad esempio, paradossalmente (Secchi 2011), la città dispersa mostra di funzionare peggio nelle sue parti più consolidate, più in relazione ai centri storici e minori, ad esempio, che non laddove assume le forme più riconoscibili e archetipiche che le sono proprie ('la villettopoli', la sequenza dei 'capannoncini', etc.). Qui la qualità di vita che garantisce e la dotazione di servizi e spazi per l'abitare corrisponde a standard elevati; qui è a volte presente una certa minima logica di efficienza insediativa (entro la città dispersa, e in forza della dispersione, sono state possibili incredibili prestazioni funzionali produttive, come nel Veneto, nei distretti dell'Italia centrale...).

Per tentare di dare alcune direzioni alle tattiche di riparazione, si può considerare il 'paesaggio', la sua capacità di essere trasversale a diverse discipline: vale la pena di puntare un faro su alcuni recenti piani paesaggistici di ultima generazione, che hanno tentato di costruire dei quadri strutturali regionali che potrebbero essere utilizzati per regolare le azioni diffuse di modificazione *per aggiustamento*. Questi piani, recentemente redatti secondo la Convenzione Europea del paesaggio e il Codice del Paesaggio, vogliono essere un tentativo di risposta, forse perfezionabile, al problema del 'cantiere interrotto' dell'urbanizzazione in Italia, nella concentrazione e nella dispersione, con i suoi traumi, le sue cesure, i suoi problemi irrisolti, i suoi messaggi contraddittori, i suoi problemi ambientali, paesaggistici, territoriali e funzionali.

Diversi gli approcci, finora. Il PPR sardo del 2006 (Zoppi 2015) è un piano parziale, 'emergenziale' e conservativo, che si basa su poche e chiare regole: si scelse di limitare drasticamente gli insediamenti turistici costieri e di permettere espansioni urbanistiche solo in continuità agli insediamenti esistenti. Si può già trarre un bilancio controverso, per il fatto che esiste una grande resistenza dei comuni costieri ad adeguare i loro PUC. Il PPTR Pugliese del 2015, essendo anche un piano con valenza territoriale, è molto ambizioso, propositivo, fortemente orientato al progetto, e si articola in 5 scenari progettuali tematici: è stato profetico nel prevedere (nel suo documento programmatico del 2007) la necessità di cambiare modello di sviluppo (Carta 2011; Magnaghi 2011; Pace 2016), e occorre monitorarne l'attuazione per verificarne l'efficacia, specialmente nella gestione del rapporto città/campagna. Il Piano paesaggistico toscano del 2015 (Marson 2016), impostato sulla scia del PPTR Pugliese (Poli 2012), completa il PIT regionale, e in mezzo a molte confusioni, con linguaggio gergale e un apparato redazionale pletorico, ha il pregio, nel combinato disposto con la nuova legge regionale sul governo del territorio, del 2014, di puntare decisamente al controllo delle espansioni urbane, imponendo di tracciare il loro limite¹. Quella dei piani paesaggistici è dunque una delle risposte possibili alle questioni poste dalle forme contemporanee dell'espansione dell'urbanizzazione, da intendere, quest'ultima, come macro-problema che tanti altri problemi include.

Converrebbe assegnare un ruolo adeguato, nel racconto della 'grande trasformazione' del territorio italiano, al tema della velocità del cambiamento, e al differenziale che separa i tempi di evoluzione dei sistemi produttivi da quelli degli assetti insediativi. Misurando la velocità di espansione degli insediamenti si evidenzerebbero, all'ingrosso, tre fasi (Lucchesi 2012): la prima, da collocare tra il secondo dopoguerra e la metà degli anni '70, è la più tumultuosa, e coincide con la 'discesa a valle' della popolazione che transita dal settore primario all'industria; la seconda, più lenta e caratterizzata dalla 'grana grossa' di densità insediative assai più basse, insegue la transizione post-industriale; la terza, collocabile a partire dall'ultimo scorcio del secolo scorso, sembra riprendere vigore, ma manca di un legame di ragionevole correlazione con la congiuntura economica. Gli assetti insediativi si evolvono inseguendo eventi in evoluzione troppo rapida e scontano un costante destino di obsolescenza.

¹ Nella logica della riparazione per parti il Piano toscano dedica uno dei suoi allegati alle modalità di intervento sui tessuti della città contemporanea, caratterizzati da quella incompletezza tipica del 'cantiere interrotto', per come presentato in questo saggio. Cfr. Carta M. 2016, The Landscape plan of the Tuscan Region: Identification, Role and Project of the In-between Spaces. European Symposium on Research in Architecture and Urban Design (EURAU2016): In Between Scales, Bucharest, RO. L'allegato (Allegato 2 - Linee guida per la riqualificazione paesaggistica dei tessuti urbanizzati della città contemporanea) è accessibile dal seguente URL: <http://www.regione.toscana.it/-/piano-di-indirizzo-territoriale-con-valenza-di-piano-paesaggistico>.

4 | Un cantiere diffuso: intervenire su tessuti e componenti

Se è dunque questione di accordare le trasformazioni entro strutture territoriali pertinenti, è anche questione di orientare le trasformazioni complessive, molecolari e diffuse, verso una serie di obiettivi comuni che sappiano interpretare l'esistente (Fabian, Giannotti et al. 2012). I territori della città contemporanea sono deposito di una grande mole di materiali che possiamo individuare come *scarti* propri del processo di ricostruzione strutturale. In questa categoria vanno raccolti elementi anche molto diversi: da una parte i prodotti già obsoleti di recente costruzione, dall'altra anche elementi di lunga durata, la cui funzione è venuta meno in seguito all'introduzione di nuove condizioni, come i centri storici. Così, il territorio variamente urbanizzato del nostro Paese è caratterizzato da parti costruite non più abitate, 'male abitate', o mai abitate, non più funzionanti o che non hanno mai *funzionato*, che sono in vario modo divenute obsolete, e che non possiedono caratteri di pregio perché non sono pregiate dal punto di vista costruttivo, o non veicolano più alcun sistema di valori condiviso.

Un indicatore basilico e rilevante del lavoro di *retrofitting* da coordinare nelle diverse situazioni locali, è ad esempio la mole di edifici frutto dei diversi 'cicli edilizi' (Cresme 2016) che si sono succeduti nel nostro Paese, che presentano per larghe parti, chiari segni di obsolescenza o di necessità di reinterpretazione (Zanfi 2014).



Figura 4 | Gli spazi periurbani *in-between* costituiscono un enorme deposito di valori, anche estetici, non completamente espresso. Qui la Piana di Lucca. Foto di Fabio Lucchesi

Ma il nostro paese è anche pieno di *brani* o *brandelli in-between*: è disseminato da elementi che incrociano aree di obsolescenza, e che sono individuati nei termini emersi dal più recente dibattito disciplinare, ponendo sfide interpretative nuove: sono ad esempio i *junkspace* (Koolhaas 2006); sono *drosscape*, i paesaggi dello scarto (Berger 2006), sono le *wasteland* (Maciocco 2000), sono il *terzo paesaggio* (Clément 2005), sono gli *in-between spaces* (cfr. atti EURAU 2016), sono 'spazi indecisi' (<http://www.spaziindecisi.it>). Ci sono

anche dei brani di paesaggi che possono addirittura trovare un loro senso *nell'abbandono* (Merlini 2014). Ciò implica un approccio più ordinario alla demolizione (Infussi, Orsenigo 2008) e la possibilità di una peculiare interpretazione di alcuni luoghi abbandonati, specie entro la città diffusa, ovvero di «immaginarli come spazi collettivi confidando sul loro essere una pausa e un intervallo tra le maglie di un'urbanizzazione che in molte parti del paese si è fatta via via più coprente e, nello stesso tempo, un luogo aperto all'attraversamento, alla compresenza di pratiche diverse, allo stare con altri» (Merlini 2014). Dentro le dinamiche degli scarti e dell'abbandono paiono ad esempio piombati tanti dei centri storici minori irrimediabilmente deboli, che non è possibile recuperare.



Figura 5 | L'interruzione del cantiere dello spazio pubblico. Versilia. Foto di Fabio Lucchesi

4 | Conclusioni

4.1 | Una nuova stagione del riuso

Condividere un *progetto per il cantiere interrotto* (Calafati 2014) implica la capacità di ri-conoscere le ‘mosse’ di completamento di questo grande cantiere, la necessità di ri-conoscere i nuovi paesaggi contemporanei dai segni fisici e immateriali depositati sul territorio, la capacità di rendere efficace e pertinente la propria azione specifica di urbanisti, con i propri saperi e portati disciplinari, attraverso la previsione e l'accompagnamento verso pratiche diffuse e capillari.

In questo sforzo di individuazione di nuovi paesaggi, deve essere posta particolare attenzione al mutamento delle *destinazioni d'uso*, ovvero delle diverse e mutate vocazioni di grandi parti del patrimonio costruito (e non costruito) del paese, che è sottoposto a dinamiche di cambiamento di interpretazione e percezione importanti. Per fare solo un esempio, cambiamenti lenti e continui interessano i tessuti delle città d'arte, o dei centri storici e minori più pregiati, che assistono alla diffusione di modalità di accoglienza turistica nuove, condivise, gestite con gli strumenti della *sharing economy* (o consumo collaborativo) totalmente al di fuori della sfera degli strumenti urbanistici, ma che hanno consentito l'insorgere di nuove

forme di utilizzo del patrimonio abitativo attraverso modalità di accoglienza turistica e di significazione di luoghi (Guttentag 2015).

4.2 | Includere nel progetto gli spazi *in-between*

Oltre a questi esempi molecolari di cambiamento dell'insediamento e del patrimonio edilizio privato, un esempio interessante sono i brani dei territori aperti e/o agricoli interclusi nelle concretizzazioni dell'urbanizzazione incrementale (Carta e Lucchesi 2010): si tratta di spazi attorno ai quali è cresciuta molto l'attenzione della disciplina, ma ai quali manca una azione reale di ri-costruzione di senso: a causa della sempre maggiore condivisione del loro valore *ordinatore*, di limite all'espansione per aggiunta delle urbanizzazioni esistenti, sono spazi di per sé pregiati che possono assumere valori e funzioni nuove, ri-significate, per esempio attraverso la nozione di *ecosystem services*, in cui convivono elementi diversi: in primo luogo i richiami al valore di resilienza connessi a questi spazi, per il loro contributo alla mitigazione del rischio idrogeologico, al miglioramento climatico e microclimatico, al supporto alla biodiversità; ma insieme un deposito di opportunità e di valori, anche estetici, per elevare la qualità di una urbanità sempre più pervasiva e flessibile (Rovai, Agostini et al. 2013; Guttentag 2015; M.Rovai, Fastelli et al. 2015).

Attribuzioni

Il saggio è stato discusso e sviluppato da entrambi gli autori, tuttavia la redazione dei § 2, 4, 4.1 è di Massimo Carta, la redazione di § 1, 3, 4.2 è di Fabio Lucchesi.

Riferimenti bibliografici

- Agnoletti C., Giovannoni G. e Innocenti R. (2014), "La dispersione insediativa tra urbanistica e scienze sociali. L'urbanistica italiana nel mondo", *Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU Società Italiana degli Urbanisti*, Planum Publisher, Roma-Milano.
- Berger A. (2006), *Drossscape: Wasting Land In Urban America*, Princeton Architectural Press, New York.
- Berman M. (1982), *Tutto ciò che è solido svanisce nell'aria. L'esperienza della modernità*, Laterza, Roma-Bari.
- Bozzuto P., Costa A., Fabian L., Pellegrini P. (2009), *Storie del futuro. Gli scenari nella progettazione del territorio*, Officina Edizioni, Roma.
- Calafati A. G., a cura di, (2014), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma.
- Carta M. 2011, "Figure e regole per il paesaggio pugliese", in *Urbanistica*, n. 147, pp. 26-28.
- Carta M. (2016), "The Landscape plan of the Tuscan Region: Identification, Role and Project of the In-between Spaces", *European Symposium on Research in Architecture and Urban Design (EURAU2016): In Between Scales*, Bucharest, RO.
- Carta M. e Lucchesi F. (2010), "The identity of rural landscapes. A methodological experimental study for the Territorial Landscape Plan for the Region of Puglia", *Living Landscape. The European Landscape Convention in research perspective*, Firenze, Bandecchi e Vivaldi.
- Clément G. (2005), *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata.
- Cresme (2016), *Il mercato delle costruzioni 2016*, XXIII rapporto congiunturale e previsionale Cresme
- De Luca G. (2014a), "A che punto siamo con la pianificazione regionale territoriale e paesaggistica? (parte prima)", *Urbanistica Informazioni*, n. 258, pp.7-79.
- De Luca G. (2014b), "A che punto siamo con la pianificazione regionale territoriale e paesaggistica? (parte seconda)", *Urbanistica Informazioni*, n. 259, pp. 10-11.
- Fabian L., Giannotti E., Viganò P., a cura di, 2012, *Recycling City. Lyfecycle, Embodied Energy, Inclusion*, Giavedoni, Venezia.
- Guttentag D. (2015), "Airbnb: disruptive innovation and the rise of an informal tourism accommodation sector", *Current Issues in Tourism*, vol. 18, no.12, pp. 1192-1217.
- Infussi F. e Orsenigo G. (2008), "Progetto di demolizione. Viaggio ai confini del moderno", *Territorio*, n.45, pp. 9-62.
- Koolhaas R. (2006), *Junkspace*, Quodlibet, Macerata.
- Lanzani A. (2003), *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma.
- Lanzani A. (2011), *Il cammino nel paesaggio. Questioni di geografia e urbanistica*, Carocci, Roma.
- Lanzani A. e Pasqui G. (2011), *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*, Franco Angeli, Milano.
- Magnaghi A. (2011), "La via pugliese alla pianificazione del paesaggio", *Urbanistica*, n. 147, pp. 8-19.
- Marson A., a cura di, (2016), *La struttura del paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il piano della Toscana*. Grandi Opere, Laterza, Roma-Bari.
- Mazza L. (1997), *Trasformazioni del piano*, Franco Angeli, Milano.

- Merlini C. (2014), “Un nuovo viaggio nella «città diffusa»: spazi aperti, dotazioni pubbliche, infrastrutture come primi elementi di riqualificazione”, in *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, A. G. Calafati, Donzelli, Roma, pp. 203-226.
- Munarin S., Velo L., (a cura di, 2016), *Italia 1945-2045. Urbanistica prima e dopo. Radici, condizioni, prospettive*, Donzelli, Roma.
- Pace F. (2016), “Il nuovo Piano paesaggistico alla prova dei fatti”, *Urbanistica Informazioni*, n. 266, pp.23-25.
- Perrone C. e Zetti I., (a cura di, 2010), *Il valore della terra. Teoria e applicazioni per il dimensionamento della pianificazione territoriale. Uomo, ambiente, sviluppo*, Franco Angeli, Milano.
- Petti A. (2002), “New Territories. Intervista a Bernardo Secchi e Paola Viganò”, *Architettura.it*, disponibile su: <http://architettura.it/files/20021215/>
- Poli D. (2012), *Regole e progetti per il paesaggio. Verso il nuovo piano paesaggistico della Toscana*, Firenze University Press Firenze.
- Rovai M., Fastelli L., Lucchesi F. et al. (2015), “Strategie per il contenimento del consumo di suolo: qualificare il valore degli spazi aperti attraverso un indicatore multidimensionale”, *Recuperiamo terreno*, Milano, ISPRA.
- Rovai M., Agostini D., Carta M. et al. (2013), “Un indicatore multidimensionale per la valutazione della distribuzione spaziale dei servizi agro-ecosistemici nei territori periurbani”, *17a Conferenza Nazionale ASITA*, 5 – 7 novembre 2013, Riva del Garda.
- Secchi B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari.
- Secchi B. (2011), *Tra Letteratura e Urbanistica. Between Literature and Urbanism*, Giavedoni, Pordenone.
- Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
- Turri E. (1998), *Il paesaggio come teatro*, Marsilio, Venezia.
- Zanfi F. (2014), “Le case del boom nella città contemporanea”, in *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, A. G. Calafati, Donzelli, Roma, pp. 203-226.
- Zoppi C. (2015), “La difficile attuazione del Piano paesaggistico regionale della Sardegna”, *Urbanistica Informazioni*, n. 259, pp. 36-38.

Infrastrutture verdi e morfologie urbane. Una proposta metodologica per l'area metropolitana di Napoli

Emanuela Coppola

Università degli Studi di Napoli Federico II
DIARC - Dipartimento di Architettura Università Federico II di Napoli
ecoppola@unina.it

Valeria Vanella

Città Metropolitana di Napoli
Area Pianificazione Territoriale di Coordinamento - Direzione Pianificazione Territoriale
vavanella@cittametropolitana.na.it

Abstract

Lo studio per il progetto di Rete Ecologica dell'area metropolitana di Napoli parte da un'analisi dei fattori di criticità evidenziati nella Carta sulla frammentazione del territorio rurale e aperto. Data l'elevata e complessa urbanizzazione di questa area metropolitana, il progetto di rete ecologica è inteso come costruzione di una infrastruttura verde che guarda all'ambito urbano e non solo, esclusivamente, a quello ecologico-agricolo. Questo paper avanza una proposta metodologica per la costruzione dell'infrastruttura verde basata sulle strategie territoriali e sull'analisi delle morfologie urbane. In quest'ottica il tema del "non costruito" diventa una opportunità di riqualificazione ecologica per gli insediamenti urbani, laddove il ricorso a specifiche morfologie e il riferimento a linee-guida e a norme tecniche di attuazione può determinare una reale trasformazione degli spazi pubblici urbani.

Parole chiave: infrastruttura verde, morfologie urbane, cambiamenti climatici

Introduzione

La Strategia Nazionale per la conservazione della Biodiversità (SNB, 2010) nel discostarsi da un puro approccio di tipo conservazionistico, individua differenti obiettivi concorrenti e priorità di intervento. Per le aree urbane - dove si concentrano le pressioni più forti sugli ecosistemi dovute a vari fattori, tra i quali la frammentazione degli spazi naturali, l'inquinamento e l'effetto delle isole di calore - la SNB indica la necessità di integrare nella pianificazione territoriale politiche di mantenimento della continuità ecologica e di limitazione del consumo di suolo non antropizzato, anche attraverso la valorizzazione delle aree verdi e la riqualificazione degli ecosistemi urbani. In tale ottica dovranno essere sviluppati i nuovi piani territoriali, e in particolare quelli relativi alle aree metropolitane, dove ancora più diffuse si presentano le minacce e le criticità per la conservazione della biodiversità. La SNB promuove un'integrazione dei regolamenti edilizi che assicuri processi di riqualificazione residenziale e rigenerazione ecologica nei contesti antropizzati, che contempli anche gli aspetti vegetazionali.

1. Strategie territoriali per la costruzione di una rete ecologica nell'area metropolitana di Napoli

L'area metropolitana di Napoli è un territorio dove sono particolarmente evidenti le problematiche e le criticità sopra indicate, che possono negativamente influenzare la costruzione della Rete Ecologica. Sono noti i processi disordinati e spesso abusivi di urbanizzazione e gli effetti cumulativi di comportamenti antropici dannosi, tra cui la dispersione di rifiuti, la diffusione di discariche illegali, i prelievi idrici incontrollati, l'abuso di fertilizzanti e fitofarmaci. La trasformazione del territorio da un uso naturale, caratterizzato da boschi e aree umide, ad uno semi-naturale, vale a dire agricolo, e infine artificiale, determina la perdita irreversibile di suolo fertile, oltre a causare ulteriori impatti negativi quali la frammentazione, la riduzione della biodiversità, le alterazioni del ciclo idrogeologico e le modificazioni microclimatiche. (Regione Campania, ARPAC, Relazione sullo stato dell'Ambiente in Campania, 2009).

La crescita delle aree urbane e delle relative infrastrutture determina anche un aumento del fabbisogno di trasporto e del consumo di energia, con conseguenze sull'inquinamento acustico, le emissioni d'inquinanti atmosferici e di gas serra.

L'analisi delle informazioni geografiche e dei dati territoriali disponibili in rete, e in particolare la lettura del consumo di suolo agricolo basata sulla CUAS 2007, evidenzia una presenza media di aree urbanizzate di circa il 30% dell'intera superficie territoriale, ma raggiunge in alcuni territori il 50-60% fino ai picchi del 98% nell'area a nord-est di Napoli. Un ulteriore elemento di criticità deriva poi dall'elevato grado di frammentazione delle aree

naturali e seminaturali, rappresentato nella figura 1, ovvero dal progressivo isolamento delle aree naturali, con il conseguente impatto negativo sulla conservazione della biodiversità in questo territorio.

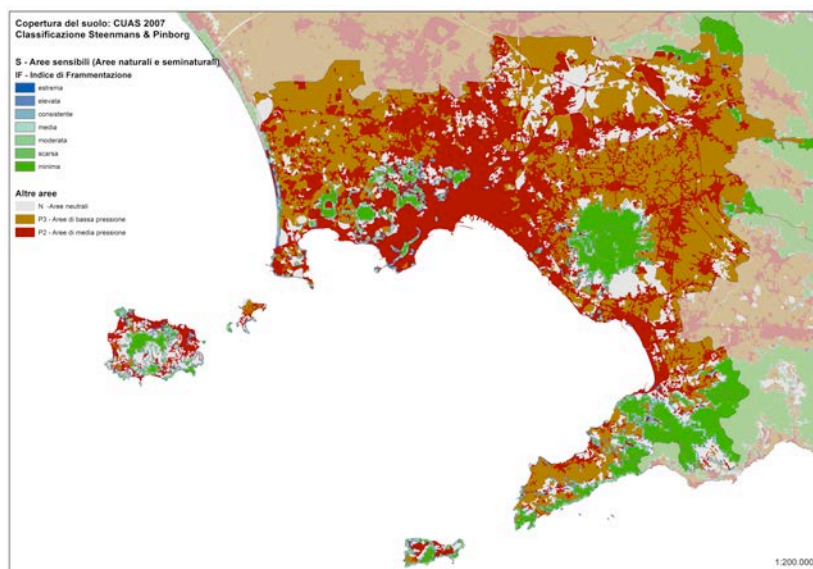


Figura 1 | Analisi della frammentazione delle aree naturali e seminaturali
Fonte: Elaborazione della CUAS 2007

Le sperimentazioni condotte attraverso nuovi strumenti di analisi, quali il Soil Monitor messo a punto dal CRISP (Università degli studi di Napoli Federico II e CNR), finalizzati al monitoraggio e alla valutazione del consumo di suolo su tutto il territorio nazionale, hanno confermato la tendenza al consumo di suolo e alla frammentazione delle aree naturali quali principali fenomeni di questo territorio.

In un contesto così caratterizzato diventa obiettivo fondamentale della pianificazione territoriale il contenimento del consumo di suolo e la realizzazione di una infrastrutturazione ambientale dell'intero territorio, destinata ad assicurare le condizioni di un sviluppo sostenibile, sia ambientalmente che culturalmente, attraverso la connessione tra il sistema dei beni culturali, la rete infrastrutturale e la rete ecologica.

Nel caso del PTC della Città metropolitana di Napoli la strategia di fondo è finalizzata alla conservazione e valorizzazione delle residue aree naturali e semi-naturali e, più in generale, alla valorizzazione del paesaggio e all'intreccio dell'insediamento umano con una rete di naturalità diffusa indirizzando la costruzione della Rete Ecologica verso funzioni assai più complesse di quelle strettamente biologiche per tentare di rispondere a domande di fruizione paesistica, qualità estetica, ricreazione e arricchimento culturale, compenetrandosi con le dense trame dei percorsi e delle relazioni storiche, archeologiche, culturali che hanno nei secoli modellato il territorio napoletano.

La costruzione di una infrastruttura verde urbana si configura come una vera e propria azione di mitigazione del contenimento del consumo di suolo, così come prescritto dalle Linee guida sul suolo dell'Unione Europea (2006). Il recupero e la realizzazione dei segmenti di connessione, fisica e biologica, fra gli ambienti naturali diviene l'azione prioritaria da mettere in campo per ridurre la frammentazione degli ambienti naturali e per favorire la costruzione di una rete ecologica i cui corridoi siano individuati, anche e soprattutto in ambito urbano, sia come aree da riqualificare che da costruire ex novo.

Per rendere attuabile un progetto di infrastruttura verde in questo contesto è necessario garantire, attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica, un equilibrio stabile fra sistema agricolo, sistema delle risorse naturali e sistema urbano. Il PTC della Città Metropolitana di Napoli delinea a questo scopo specifici indirizzi di localizzazione dei nuovi insediamenti, da individuare a margine o entro siti già insediati e preferibilmente connessi alle reti del trasporto pubblico, secondo vari livelli di priorità che vanno dal riutilizzo di aree ed edifici dismessi fino a processi di consolidamento e ristrutturazione urbanistica in zone urbane a densità abitative basse. Un ulteriore criterio da utilizzare nei casi in cui sia necessario prevedere nuova urbanizzazione nelle aree agricole è quello della definizione netta dei margini per evitare fenomeni di sprawl.

Negli strumenti di pianificazione territoriale è importante individuare le aree dove più si concentrano le pressioni edificatorie e di trasformazione per usi extra-agricoli e dove più forti sono i rischi di compromissione della qualità ambientale. In queste aree, oggetto di salvaguardia e ripristino dei servizi ecosistemici, sia prettamente ecologici (rigenerazione aria, acqua, suolo) che culturali, si dovranno attivare azioni di riduzione delle pressioni urbane sulle attività produttive agricole, di tutela e arricchimento delle presenze naturali e del paesaggio, di

creazione e valorizzazione di spazi di fruizione ricreativa e di rigenerazione ecologica. Nel PTC di Napoli tali aree vengono denominate aree agricole periurbane e costituiscono uno degli elementi chiave per la costruzione della rete ecologica. In un processo integrato di pianificazione sostenibile, le strategie territoriali finalizzate alla riqualificazione ecologica degli insediamenti esistenti possono declinarsi, a scala locale, attraverso linee guida e norme tecniche atte ad innescare una trasformazione degli spazi pubblici urbani e delle aree libere residuali.

2. Norme edilizie e indicatori ecologici per attuare la costruzione di una rete ecologica: gli indici BFF e RIE a confronto

Le premesse metodologiche all'individuazione di norme e linee guida sono mutuata dalla Ricerca FARO 2010 "Spazi aperti urbani resilienti alle acque meteoriche in regime di cambiamenti climatici" di M.F. Palestino dell'Università Federico II di Napoli - ed in particolare dallo studio sugli aspetti morfologici condotto da Berruti G., Coppola E. e Moccia F.D. "Urban morphology and ecological water-centered design in Mediterranean areas", oltre che dal testo *Infrastrutture sostenibili urbane* (Coppola, 2016).

Per ciascun tipo morfologico dello 'zoning idropoietico', descritto negli scritti sopra citati, verranno correlati due indici di qualità ambientale ai fini di migliorare la permeabilità dell'area: il 'Biotopflächen-faktor' (BFF) e l'indice di 'Riduzione dell'Impatto Edilizio' (RIE).

Entrambi gli indici sono utilizzati nell'attuazione de piani urbanistici con la finalità di aumentare la qualità del verde, migliorare la regimazione idrica, ridurre l'effetto dell'isola di calore, attenuare l'impermeabilizzazione del suolo.

L'indice BFF, applicato nei regolamenti edilizi di Berlino dal 2000, rappresenta sinteticamente il rapporto tra il valore ecologico delle superfici e la superficie totale del lotto e può variare da 0 a 1, in relazione alla presenza del verde e alla permeabilità dei suoli (figura 2):

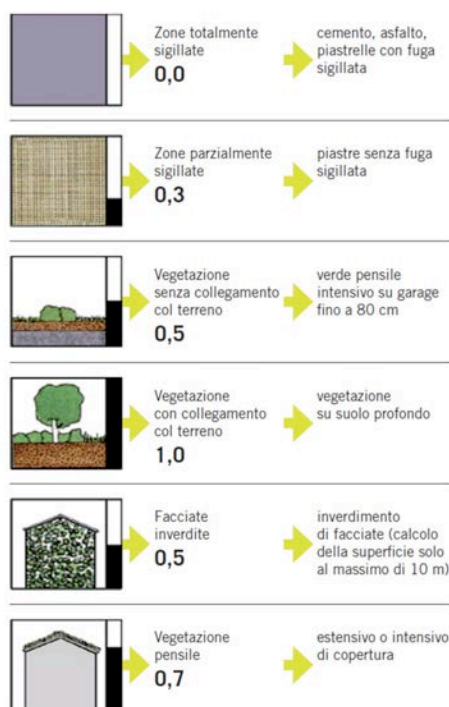


Figura 2 | Il Biotopflächen-faktor, Fonte: Abram, 2004.

Equiparando le aree commerciali a quelle produttive, gli indici BFF che tali zone devono raggiungere possono essere quelli consigliati dai regolamenti edilizi tedeschi, riportati nella seguente figura 3:

Scopo - BFF per		
Ristrutturazioni		Costruzioni nuove
Indice di edificazione	BFF	
Residenziali		
fino 0,37	0,60	0,60
0,38 fino 0,49	0,45	
da 0,50	0,30	
Zone produttive		
	0,30	0,3
Zone pubbliche (con scopo culturale e sociale)		
fino 0,37	0,60	0,60
0,38 fino 0,49	0,45	
da 0,50	0,30	
Scuole		
	0,30	0,30
Asili		
fino 0,37	0,60	0,60
0,38 fino 0,49	0,45	
da 0,50	0,30	
Infrastrutture		
	0,30	0,30

Figura 3 | Il Biotopflächen-faktor, Fonte: Abram, 2004

L'indicatore RIE è un indice di qualità ambientale meno immediato da calcolare, ma tiene conto del coefficiente di deflusso delle acque meteoriche e risulta quindi maggiormente significativo per i cambiamenti climatici. Introdotto nel 2004 dal comune di Bolzano per tutti gli interventi di trasformazione edilizia ed urbanistica del territorio comunale soggetti a concessione edilizia, può variare da zero, per le superfici completamente impermeabilizzate, a 10 per i lotti trattati a verde e completamente permeabili. Nello specifico, l'indice RIE di riferimento per le zone residenziali di un piano urbanistico comunale viene predefinito ad un valore pari a 4, mentre per quelle a destinazione produttiva pari a 1,5 e infine per opere e impianti pubblici deve essere pari a 2.

3. Infrastrutture verdi e morfologie urbane

Partendo dalla sperimentazione fatta nella zona orientale di Napoli con il progetto FARO, l'analisi di stratificazioni morfologiche tipizzabili è stata suddivisa in due macro-categorie: morfologie con caratteristiche prevalentemente residenziali e morfologie con caratteristiche industriali e commerciali. Insita in queste macro-categorie morfologiche è una riflessione in merito alla natura delle strade e alle loro caratteristiche dimensionali. Nei tessuti storici denominati "sviluppo lineare consolidato" ovvero presenti in cartografia già prima del 1935, morfologia caratterizzata da elevata densità, l'indice BFF massimo raggiungibile è 0,30 data la storicità dei tracciati. Interventi migliorativi della permeabilità sono legati solo agli spazi permeabili o potenzialmente tali in quanto la dimensione delle strade e il loro carico di traffico non permettono un intervento di riduzione della sede stradale e pertanto, come vediamo dalla tab.1 di sintesi, gli indicatori di qualità ambientale scelti risulteranno appena soddisfatti.

Interventi basati sulle tecnologie mutuata dalla manualistica delle *green infrastructure* dell' *US Environmental Protection Agency* (EPA)¹ saranno: i tetti piani, utilizzabili come tetti-giardino o tetti-orto, e la possibile permeabilizzazione di corti e spazi.

Nella categoria residenziale "aree a fabbricati indipendenti" rientrano aree di lottizzazione recente (Quartieri INA-Casa, Rioni IACP, ecc.) caratterizzati da una progettazione degli edifici non legata ai tradizionali parametri di allineamento stradale ma altri elementi orditori (orientamento N-S, ampia dotazione di spazi comuni, presenza di verde attrezzato e parcheggi). Per questa tipologia la presenza di ampie aree potenzialmente permeabilizzabili utili garantisce una più che soddisfacente risposta agli indicatori di riferimento.

I possibili interventi vanno dai tetti-giardino all'utilizzo di aree permeabili o potenzialmente tali che presentano valori di permeabilità anche maggiori del 50% delle superfici totali e inoltre offrono la possibilità di poter lavorare ancora più agevolmente, rispetto alle precedenti categorie, sulle strade principali perché morfologicamente libere dal sistema orditore della strada.

¹ La gestione dell'infrastruttura verde dell' *US Environmental Protection Agency* (EPA) prevede approcci e tecnologie di infiltrazione, evapotraspirazione, cattura e riutilizzo delle acque piovane per mantenere o ripristinare la naturale idrologia del territorio (Coppola, 2016).






Morfologia urbana	Schema morfologico	Rapporto con l'acqua	Altri indicatori interrelati
Sviluppo lineare (storico o recente) 	Lotto tra due strade oppure lotto tra una strada principale da un lato e l'orto dall'altro.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è di tipo estroverso: l'acqua non è considerata una risorsa, ma viene espulsa all'esterno.	<i>Densità:</i> alta (zona intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> bassa/media <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo intensivo <i>Coperture:</i> soprattutto piane calpestabili, pochissimi i casi di tetto a falde
Indice BFF	0,30		
Aree a fabbricati indipendenti 	Libero e non legato all'orditura stradale (case a pettine, torri, lineari,...)	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è potenzialmente di tipo introverso (paradigma della <i>fast conveyance</i>) ma attualmente bloccato in quanto le caratteristiche morfologiche spingono naturalmente verso una maggiore interazione con l'acqua e ad un suo riutilizzo.	<i>Densità:</i> medio-alta (zona semi-intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> medio/buona <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo semi-intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane calpestabili
Indice BFF	0,45 - 0,60		
Isolati a corte 	Lotto caratterizzato dalla presenza di un'ampia corte centrale su cui prospettano una tipologia unitaria di edifici.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è tipicamente introverso, in quanto il ruolo dell'acqua era centrale. Storicamente nei casali la raccolta ed il riutilizzo dell'acqua piovana anche a scopi irrigui era centrale e le cisterne rappresentano un segno della permanenza di questo uso.	<i>Densità:</i> media (zona semi-intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> medio/alto <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo semi-intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane calpestabili
Indice BFF	0,30 - 0,45		
Lottizzazione densa 	Lotti regolari disposti secondo un'orditura di strade ortogonali tra di loro caratterizzate da un'ottimizzazione degli spazi.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è tipicamente estroverso, l'acqua - tramite le pluviali - è direttamente convogliata nella rete fognaria. Per questa tipologia si può dire che l'acqua rappresenta un qualcosa di cui liberarsi anche per i limitati spazi che offrono sia le strade che i lotti edificati in maniera compatta.	<i>Densità:</i> alta (zona intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> bassa e casuale <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane calpestabili
Indice BFF	0,30		
Case sparse 	Lotti liberi con grandi spazi agricoli o incolti adiacenti.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è introverso. E' soprattutto in presenza di tipologie isolate che si rileva una maggiore interazione con l'elemento acqua in quanto la raccolta ed il riutilizzo dell'acqua piovana a scopi irrigui risulta una pratica maggiormente consolidata che si unisce alla possibilità di sperimentare fonti di energia alternative	<i>Densità:</i> bassa (zone estensive o rare) <i>Presenza di Superficie libera:</i> alta <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo estensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane calpestabili o tetti a falde
Indice BFF	0,60		

Figura 4 | Morfologia urbana – Residenze




Morfologia urbana	Schema morfologico	Rapporto con l'acqua	Altri indicatori interrelati
Piccoli aggregati industriali ad elevata copertura 	Rientrano in questa tipologia gli aggregati industriali che occupano quasi interamente il lotto di pertinenza.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è prevalentemente estroverso. Possibili pratiche idropoietiche: canalizzazione delle acque piovane, pluviali discendenti, cisterne anche sotterranee, <i>rain garden</i> in aderenza agli edifici e - se possibile - sostituzione tetto piano con tetto-giardino.	<i>Densità:</i> alta (intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> bassa <i>Rapporto di copertura:</i> insediamenti di tipo intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane non calpestabili o tetti a sbalzo
Indice BFF	0,30		
Piccoli aggregati industriali con spazi aperti 	Rientrano in questa tipologia gli aggregati industriali che presentano almeno il 30% del loro lotto di pertinenza permeabile o permeabilizzabile.	Per questa morfologia il rapporto con l'acqua è prevalentemente estroverso ma suscettibile di introversione. Possibili pratiche idropoietiche: utilizzo di pavimentazioni permeabili, canalizzazione delle acque piovane nelle pluviali discendenti, cisterne, <i>rain garden</i> , canali filtranti e - se possibile - sostituzione tetto piano con tetto-giardino.	<i>Densità:</i> medio-bassa (semi-intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> medio-alta <i>Rapporto di copertura:</i> di tipo intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane non calpestabili o tetti a sbalzo
Indice BFF	0,30 - 0,45		
Insediamenti commerciali 	Rientrano in questa categoria i lotti occupati unicamente da aree commerciali	Anche per questa morfologia il rapporto con l'acqua è prevalentemente estroverso. La natura provvisoria delle strutture offre possibili margini d'introversione solo relativamente agli spazi potenzialmente permeabilizzabili offerti dalle ampie aree di parcheggio	<i>Densità:</i> medio-bassa (semi-intensa) <i>Presenza di Superficie libera:</i> medio-alta <i>Rapporto di copertura:</i> di tipo intensivo <i>Coperture:</i> prevalentemente piane non calpestabili
Indice BFF	0,30		

Figura 5 | Morfologia urbana – Aggregati industriali e commerciali

Nella categoria residenziale denominata 'isolati a cortina' rientrano sia antichi casali che tipologie di corti moderne, entrambe caratterizzate dalla presenza della corte come elemento distributivo e aereo-illuminante che – grazie alla possibile offerta di aree permeabili o potenzialmente tali – offre la possibilità di sperimentare tecnologie mutuata dalle politiche di *green infrastructure* sempre nell'ottica di migliorare l'adattabilità delle nostre città ai cambiamenti climatici. Altra categoria residenziale è la 'griglia' ovvero una lottizzazione compatta che offre poche e difficili possibilità di resilienza ma è sicuramente orientata su modelli di intervento basati sulla centralità che hanno le strade di quartiere nell'ambito di questa categoria².

In questi casi è anche possibile lavorare direttamente sulle strade, di norma più larghe delle ordinarie dove è possibile progettare canali filtranti o rinaturalizzare alcune parti degli alvei tombati ma anche prevedere interventi in aderenza agli edifici come *rain garden* (convogliando possibilmente anche le pluviali discendenti degli edifici in aderenza), sia lungo le strade principali ma anche all'interno delle corti più ampie.

Infine l'ultima categoria è quella delle "case sparse" che, per le ampie possibilità offerte dagli spazi contigui, offre l'opportunità di sperimentare diversi possibili interventi idropoietici sulla base delle tecnologie mutuata dalla manualistica dell'EPA: dai giardini della pioggia alle cisterne, dalle pavimentazioni permeabili alle cunette assorbenti fino ai tetti giardino. L'alta possibilità d'interventi porta a un elevato grado di soddisfacimento degli indicatori adottati che è superfluo approfondire oltre. Per quel che riguarda, invece, la lettura morfologica delle aree produttive queste risultano essenzialmente suddivise in due grandi categorie principali ovvero in 'piccoli aggregati industriali ad elevata copertura' e 'piccoli aggregati industriali con spazi aperti'. La possibilità di effettuare una o più azioni di risanamento ambientale parte proprio dalla presenza di spazi permeabili o potenzialmente tali ma anche dalla possibilità di utilizzare le coperture rispetto alle potenzialità tipologiche delle stesse (a *shed* o piane). Ovviamente il tipo di copertura e il possibile ricorso ad aree potenzialmente permeabili (significativa può essere almeno una quota del 30 %) porta al raggiungimento di indicatori soddisfacenti.

Minori sono le possibilità d'intervento sulla categoria degli "insediamenti commerciali" che, per la natura delle strutture, offre possibili margini d'intervento solo relativamente agli spazi potenzialmente permeabilizzabili offerti dalle ampie aree di parcheggio. In questi casi, risulta ancora più difficile il raggiungimento degli indicatori.

Di seguito si propone una sintesi delle caratteristiche di ciascuna morfologia esaminata e degli indicatori coinvolti nell'analisi.

Le infrastrutture verdi in ambito urbano sono un tema centrale anche del progetto europeo TURaS (*Transitioning Towards Urban Resilience and Sustainability*)³ e dei primi piani clima italiani, come ad esempio il Piano clima d'azione per l'energia sostenibile e il clima del Comune di Milano. In queste esperienze sono però marginali o poco trattati il tema della gestione delle acque di deflusso e della permeabilità dei suoli mentre risulta centrale solo il tema energetico mentre la gestione dei piani che affrontino i cambiamenti climatici necessita dell'approfondimento operativo di tutte le precedenti componenti.

4. Conclusioni

La Provincia di Napoli, nel 2007 è stata la prima provincia italiana ad affrontare il tema dei cambiamenti climatici nel proprio Piano territoriale e in specifici studi. Si candida ora a predisporre linee-guida a implementare la rete ecologica dell'area metropolitana di Napoli e attraverso la mappatura delle diverse morfologie urbane, individuate nel paragrafo precedente, ad individuare le soluzioni più idonee e le infrastrutture verdi più adattabili a tale contesto così da assicurare il conseguimento degli obiettivi indicati dalla SNB.

Attribuzioni

La redazione dell'introduzione e delle conclusioni è dei due autori, quella del primo paragrafo di V. Vanella, mentre la redazione del secondo e del terzo paragrafo di E. Coppola.

Riferimenti bibliografici:

- Abram P. (2004), *Giardini pensili – copertura a verde e gestione delle acque meteoriche*, Esselibri Simone, Napoli.
Adamo N., d'Alise C., Parrella P., D'Antonio G., Del Gaizo S., Onorati G., Russo R., Scala F. (a cura di, 2009), *Relazione sullo stato dell'ambiente in Campania*, ARPAC, Napoli.

² Si veda il modello idropoietico fondato sulle *shared street* in Moccia-Berruti-Coppola (2012) del quartiere Barra esemplificativo di un'area periurbana sorta su un impianto a griglia denso, senza valore storico.

³ Finanziato nell'ambito del 7° Programma Quadro di Ricerca Europeo con lo scopo di consentire alle città europee di provvedere alla resilienza vitale attraverso la realizzazione di infrastrutture verdi nelle aree urbane. Individua, tra le soluzioni possibili per i centri urbani ad alta densità e con poco spazio utilizzabile a livello del suolo, l'utilizzo di singoli manufatti e gli elementi verdi come tetti, pareti o ponti per contribuire al re-inverdimento delle aree urbane stesse (Berardi, 2015)

- Berruti G., Coppola E., Moccia F.D. (2014), “Urban morphology and ecological water-centered design in Mediterranean areas”, in Moccia F.D., Palestino M.F., *Planning Stormwater Resilient Urban Open Spaces*, Clean, Napoli, pp.162-177.
- Coppola E. (2016), *Infrastrutture sostenibili urbane*, Inu Edizioni – Collana Accademia.
- Malcevschi S. (2010), “Le reti ecologiche: categoria concettuale o progettuale?”, in Ferroni F., Romano B. *Biodiversità, consumo del suolo e reti ecologiche*, Cogecstre Edizioni, pp. 85-101.
- Moccia F.D. (2013), “Ecological restoration methodology”, in Moccia F.D., Palestino M.F., *Planning Stormwater Resilient Urban Open Spaces*, Clean, Napoli, pp. 12-17.
- Risser P.G., Karr J.R., Forman R.T.T., Wiens J.A. (2007), “Landscape ecology: directions and approaches (1983)”, in *Foundation papers in landscape ecology*, Columbia University Press, pp. 254-264.

Sitografia:

- Berardi L. (2015), *Infrastrutture Verdi Urbane: fra sostenibilità ed INSPIRE*, disponibile sul sito del progetto Turas cities, Sezione Risorse, sottosezione Documenti
http://www.turas-cities.org/uploads/biblio/document/file/632/ASITA2015_Berardi.pdf
- Piano d'azione per l'energia sostenibile e il clima del Comune di Milano, disponibile sul sito del Comune di Milano
<http://www.milanosimuoive.it/wordpress/wp-content/uploads/2011/02/Piano-dazione-per-lenergia-sostenibile-di-Milano.pdf>
- PTCP della Città Metropolitana di Napoli, disponibile su Città Metropolitana di Napoli, Pianificazione Territoriale, Piano territoriale di coordinamento
http://www.cittametropolitana.na.it/pianificazione_territoriale/ptcp
- Strategia Nazionale per la Biodiversità (2010), disponibile sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare
<http://www.minambiente.it/pagina/strategia-nazionale-la-biodiversita>

Palermo. Progettare la rigenerazione urbana

Paolo Galuzzi

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: paolo.galuzzi@polimi.it

Piergiorgio Vitillo

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: piergiorgio.vitillo@polimi.it

Abstract

La riqualificazione urbana è un progetto di natura essenzialmente disciplinare; la rigenerazione urbana si configura come un progetto al contempo sociale ed economico, che tiene assieme una pluralità di dimensioni (insediative, ambientali sociali, istituzionali). Partendo da questo assunto, il modello della rigenerazione urbana proposto per Palermo fa perno su un'innovativa rete di mobilità sostenibile e parte dalla valorizzazione delle straordinarie identità della città, storiche e paesaggistiche; un vero e proprio palinsesto fisico - ambientale da disvelare: il paesaggio e la storia diventano le matrici dell'identità locale, per una città contemporanea non omologata ai canoni delle città globali, che sceglie di non consumare nuovo suolo agricolo, che ha conosciuto la perdita irreversibile delle funzioni ecologiche di sistema, con la conseguente crescita esponenziale di criticità e fragilità ambientali. Il progetto delle aree di rigenerazione ha accompagnato la costruzione dello Schema di Massima del nuovo PRG, contribuendo sia all'individuazione degli ambiti, sia alla definizione dei principali contenuti delle azioni programmate. Il caso di Palermo testimonia una nuova stagione di piani che interpretano la rigenerazione come risposta alla crisi strutturale dell'economia urbana fondata sulla crescita fisica della città; che promuovono un'interazione virtuosa tra strategie e tattiche di resilienza ambientale, accessibilità diffusa e rigenerazione incrementale dei tessuti urbani; e inducono nei luoghi della rigenerazione urbana una molteplicità incrementale di progetti fattibili, sostenuti da semplici regole accordate con il telaio di scelte che sorregge quelle visioni, cui dar forma, anche aperta, nel tempo.

Parole chiave: masterplan, urban regeneration, urban plan.

1 | Rigenerazione, città contemporanea e progetto urbano a Palermo

La Città di Palermo ha inteso confermare e potenziare il proprio ruolo centrale di metropoli interculturale del Mediterraneo¹, quale luogo d'incontro delle differenze: il posizionamento geografico e culturale della città, la sua ricchezza monumentale e artistica, la forte identità culturale e il suo riconosciuto connotato multiculturale le assegnano un ruolo di centralità nello spazio mediterraneo. La conferma di questa vocazione naturale e storica passa dalla volontà di disaccoppiare sviluppo e crescita, assumendo la rigenerazione urbana e la cura del territorio e dei paesaggi come sfida, anche dal punto di vista dell'individuazione di nuove traiettorie di sviluppo per l'economia urbana, l'occupazione, la produzione (Ave 2004, Calafati 2009).

Il contenimento del consumo di suolo e la rigenerazione urbana rappresentano due facce della stessa medaglia. Per questo, lo Schema di Massima del nuovo PRG di Palermo² tratta unitariamente le due questioni, formulando una proposta organica d'assetto della città e dei territori. Progettare la città contemporanea vuole dire affrontare operativamente i temi della rigenerazione urbana (Oliva, 2010); non solo in quanto è conclusa la fase della crescita fisica della città e delle grandi espansioni periferiche che hanno consumato suolo agricolo e ambientale di inestimabile valore; ma soprattutto perché la rigenerazione è l'unica strategia utilizzabile per tentare di riassegnare alle città capacità attrattive, per

¹ Il ruolo della Città di Palermo, unitamente ai caratteri del nuovo Piano, sono delineati nelle *Linee Guida del nuovo PRG*, formulate dall'Amministrazione Orlando al suo insediamento (ottobre 2012).

² Lo Schema di Massima del nuovo PRG, promosso dalla Giunta di Leoluca Orlando, Assessore Giuseppe Gini (approvato dal Consiglio Comunale, settembre 2016), è stato redatto dall'Ufficio di Piano (coordinato da Fabio Granata e Giuseppina Liuzzo), dell'Area della Pianificazione del Territorio, Ufficio Pianificazione Urbana e Territoriale, Capo Area Nicola Di Bartolomeo, Coordinatore del Piano Graziella Pitrolo. Il nuovo PRG, che costituisce l'approfondimento dello Schema di Massima, sostituirà una volta approvato il Piano Cervellati (2002).

riacquistare abitanti, turisti, investitori e risorse economiche, capaci di contrastare la dispersione urbana, che continua a divorare il territorio agricolo, devastare il paesaggio e aggravare il carico ambientale della popolazione insediata³. L'obiettivo è quello di migliorare la qualità dei contesti e dei "paesaggi" della città, con interventi di rigenerazione e progetti urbani di elevata qualità e di adeguata caratterizzazione identitaria e simbolica. Le proposte e le azioni di rigenerazione urbana sostengono quindi una nuova visione della città sostenibile (Musco, 2009); che concorrono nello specifico all'obiettivo della sua realizzazione. Con un'interazione virtuosa tra strategie e tattiche di resilienza ambientale, accessibilità diffusa e rigenerazione incrementale dei tessuti urbani; inducendo nei luoghi della rigenerazione urbana una molteplicità diffusa e incrementale di progetti fattibili, sostenuti da semplici regole accordate con il telaio di scelte che sorregge quelle visioni; cui dar forma, anche aperta, nel tempo.

All'interno di questo quadro metodologico generale, diventa prioritario il tema della qualità urbana. L'attenzione posta nei confronti del progetto urbano, che misura le azioni da prevedere sulla città affrontando il tema della qualità prestazionale e figurativa dello spazio collettivo e dei paesaggi urbani, riassegna centralità alle riflessioni sugli strumenti di rigenerazione urbanistica (Galuzzi, Vitillo, 2008). Il Masterplan degli ambiti di rigenerazione ha contribuito alla definizione degli elementi essenziali dello Schema di Massima del nuovo PRG, con particolare riferimento alla prima individuazione/localizzazione delle dotazioni territoriali; nonché di preliminare individuazione delle vocazioni funzionali, delle relazioni ambientali e infrastrutturali che gli ambiti di rigenerazione intrattengono con la città esistente. In questi ambiti, le strategie di medio e breve periodo ordinate dal piano attraverso schede d'intervento, prefigurano scenari di tutela e trasformazione sui quali innestare una pluralità di progetti convergenti, di cui il piano suggerisce tattiche operative e attuative di innesco, nonché ne abilita ulteriori, anche spontanee e imprevedibili, capaci di arricchire i *driver* del progetto di rigenerazione urbana e ambientale; prefigurazioni e riferimenti che assumono significato e forza solo all'interno di un quadro coerente di ridefinizione dell'organismo urbano nel suo complesso, che solo un piano generale può garantire.⁴

2 | Investire nel capitale plurale della città

L'obiettivo di bloccare il consumo di suolo e di estendere all'intera città la rigenerazione urbana viene declinato tenendo assieme e integrando i tasselli insediativi della storia (il Centro storico esteso alla Città Ottocentesca e del primo Novecento) con quelli della città contemporanea (le periferie ma anche la città informale); disvelando lo "strato arabo - normanno" ed estendendo i valori ereditati dalla storia anche alla Città Ottocentesca, alle architetture Liberty e Moderne, al sistema delle periferie. Il modello e le azioni che negli anni '90 sono state individuate per la rinascita del Centro Storico ispirano il nuovo Piano per generare vitalità e per attivare processi di rinascita urbana, culturale e sociale. Con le Direttive per il nuovo Piano, Palermo ha inteso confermare e potenziare il proprio ruolo di metropoli interculturale del Mediterraneo, quale luogo d'incontro delle differenze: il posizionamento geografico e culturale della città, la sua ricchezza monumentale e artistica, la forte identità culturale e il suo riconosciuto connotato multiculturale le assegnano un ruolo di centralità nello spazio mediterraneo. La conferma di questa vocazione naturale e storica passa dalla volontà di disaccoppiare lo sviluppo dalla crescita, assumendo la rigenerazione urbana e la cura del territorio e dei paesaggi come sfida, anche dal punto di vista dell'individuazione di nuove traiettorie di sviluppo per l'economia urbana, l'occupazione e la produzione. Il modello della rigenerazione urbana proposto per Palermo, che fa perno su un'innovativa rete di mobilità sostenibile, parte dalla valorizzazione delle straordinarie identità della città, storiche e paesaggistiche; un vero e proprio palinsesto fisico - ambientale da disvelare: il paesaggio e la storia diventano le matrici dell'identità locale, per una città contemporanea non omologata ai canoni delle città globali, che sceglie di non consumare nuovo suolo agricolo, che ha prodotto la perdita irreversibile delle funzioni ecologiche di sistema, con la conseguente crescita esponenziale di criticità e fragilità ambientali.

³ Una nuova stagione di piani che interpretano la rigenerazione urbana come risposta alla crisi strutturale dell'economia urbana basata sulla crescita fisica della città è documentata nella Sezione *Piani, Progetti, Politiche* del n.154/2014 di Urbanistica, *Interpretazione del piano di rigenerazione* (a cura di Bertrando Bonfantini).

⁴ Le aree di rigenerazione urbana previste dallo Schema di Massima sono state individuate d'intesa fra l'Ufficio di Piano e Federico Oliva (Studio FOA_Federico Oliva Associati, vincitore del Bando di gara per la redazione del *Masterplan delle aree dismesse e sottoutilizzate in contesti urbanizzati della città di Palermo*), con Antonella Dell'Orto, Elena Solero e con Marianna Filingeri e Laura Sciortino. Si tratta in particolare delle seguenti dieci aree: Nuovi Mercati, Arenella, Ex Fiera del Mediterraneo, Manifattura Tabacchi, Arsenal, Sampolo, Lolli-Notarbartolo, Zisa, Foce dell'Oreto, Acquario. Gli ambiti di rigenerazione individuati si sviluppano sul lato monte di Viale Regione Siciliana, lungo i margini del fiume Oreto, sul fronte a mare nel suo complesso e in particolare sulla Costa sud; nonché tra le aree dismesse e i cosiddetti vuoti urbani emblematici e potenziali generatori di trasformazione urbana.

Il Piano non è solo strumento tecnico, ma anche e soprattutto uno straordinario dispositivo culturale, finalizzato a offrire una piattaforma ospitale per il dispiegamento delle libere attività sociali, economiche e culturali (Pareglio, Vitillo, 2014). La Città presenta un capitale ricco, articolato, plurale. La qualità e la bellezza dei luoghi sono riconosciute e sostenute a partire dalla valorizzazione del Capitale Naturale, del Capitale Storico- Culturale, del Capitale Urbano. Il Capitale Naturale rappresenta la matrice strutturale, cui va connesso il capitale paesaggistico costituito dal sistema del verde urbano, dal patrimonio storico, dalla fascia collinare e pedemontana; valorizzando le straordinarie risorse storico-culturali presenti, a partire dal sistema delle borgate; incentivando al contempo il mix e la fluidità delle funzioni urbane. L'obiettivo è di migliorare la qualità dei contesti e dei paesaggi, con il ricorso a procedure concorsuali e la promozione delle risorse culturali locali; con politiche e azioni di rigenerazione urbana in grado di creare nuove centralità urbane e al contempo contribuire alla messa in sicurezza del territorio. Più in generale, le azioni di rigenerazione dovranno sostenere una nuova visione d'insieme e integrata della Città, riequilibrandone le parti e in cui le relazioni generate dalla rete di trasporto producano luoghi collettivi di qualità.

3 | Immaginare la visione futura della città nel suo territorio

La valorizzazione del capitale plurale della città porta a riconoscere una possibile traiettoria futura dentro le vicende di formazione e stratificazione urbana, facendone emergere le tracce più significative e distintive rapportate alla geografia che le ha rese possibili. Un mosaico di paesaggi urbani e naturali che deve trovare una composizione progettuale unitaria; anche sperimentando una nuova dimensione della città che non può e non deve rimanere confinata entro gli angusti confini amministrativi. Non solo perché la città può riconoscersi dentro una nuova dimensione territoriale in vista della Città Metropolitana, seguendo una logica di decentramento e di costruzione delle nuove Municipalità urbane e di rilocalizzazione di alcuni servizi sovracomunali. Più concretamente, intraprendendo una strategia di sviluppo alternativa che risponda all'attuale fase di rigenerazione urbana sostenuta da un nuovo schema di mobilità ferroviaria e tramviaria e dal rafforzamento delle relazioni funzionali, ambientali, ecologiche con un territorio più esteso. Un orientamento che nel prendere atto della fine della crescita quantitativa si poggia sulla valorizzazione del sistema delle risorse naturali, culturali e del paesaggio storico (il Parco della Favorita, la riserva del Monte Pellegrino, la Conca d'Oro, il Parco dell'Oreto, i giardini storici) e delle aree agricole. Si fa quindi leva su queste risorse per delineare un progetto di valorizzazione, cura e rigenerazione della città esistente, delle tessere del mosaico urbano e naturale, inquadrare nella duplice cornice paesaggistica (arco pedemontano e montano) e costiera (con la riqualificazione e messa in valore della Costa sud). Alla valorizzazione, cura e rigenerazione delle risorse esistenti, si aggiunge l'implementazione dell'offerta della mobilità su ferro e della mobilità sostenibile, che costituiranno la vera alternativa per modificare nel tempo gli stili di vita e le pratiche abituali di spostamento nella città. Lungo la nuova mobilità su ferro, fermate e stazioni costituiranno il presupposto per rigenerare i tessuti limitrofi e creare nuove centralità urbane e metropolitane. La costruzione di una visione futura è sempre un progetto di apprendimento condiviso e frutto di un percorso di coinvolgimento e di messa in valore delle istanze e delle esperienze che costituiscono il denominatore comune di una comunità (Bertell, De Vita 2013); estendendo il metodo Unesco⁵ alla città storica e alla città moderna, a partire dall'ascolto dei cittadini (Lombardi 2008, Vicari Haddock, Moulaert 2009).⁶ Le azioni di rigenerazione urbana e ambientale, opportunamente interconnesse, divengono, così, le leve essenziali della nuova strategia urbanistica, che vede protagonisti coagenti i tessuti urbani da rigenerare e gli spazi aperti ancora non consumati da riqualificare e valorizzare sotto il profilo ecologico - paesaggistico, interpretando un carattere distintivo della città contemporanea.

4 | Adottare una strategia alternativa di sviluppo

Adeguare il futuro piano urbanistico alle nuove condizioni economiche, sociali e urbane innestate dalla crisi strutturale che investe le città italiane comporta una nuova strategia urbanistica che fornisca una reale alternativa al consumo di suolo per esperire nuove occasioni di rigenerazione urbana, mediante soluzioni

⁵ Il percorso Arabo-Normanno di Palermo, Cefalù e Monreale è stato dichiarato Patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco (luglio 2015): un insieme unico e organico di monumenti, che rappresentano il virtuoso sincretismo dello stile arabo - musulmano con quello quello normanno - cattolico: Palazzo Reale, Cappella Palatina, Cattedrale, Chiesa di San Giovanni degli Eremiti, Chiesa di Santa Maria dell'Ammiraglio, Chiesa di San Cataldo, Castello della Zisa, Ponte dell'Ammiraglio a Palermo. Il Duomo e il Chiostro a Monreale. La Cattedrale e il Chiostro a Cefalù.

⁶ Il Comune di Palermo ha attivato un processo di promozione della partecipazione dei cittadini su cinque temi strategici (piano regolatore, recupero della costa, pedonalizzazioni, decentramento amministrativo, raccolta differenziata), una fase di ascolto attraverso le tecniche della ricerca/intervento, con un *Forum* che ha permesso l'interazione e la discussione in contemporanea sulle politiche per la città (*Electronic Town Meeting_ETM*), pubblicando i relativi *Instant Report* (2014 - 2015).

progettuali che favoriscano gli interventi sul costruito (Alberti 2006), dove la progressiva riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione urbana siano al centro del nuovo e alternativo modello di sviluppo. Non si tratta di superare il piano Cervellati (2002), che ha avuto il merito decisivo di avere “bloccato” l’edificazione del nefasto piano del 1962 e di avere posto l’attenzione sul Capitale storico della Città; piuttosto di aggiornare e rendere più incisivo un quadro di previsioni che non rinuncia a riconoscere valore al tessuto urbano che si è aggiunto e frapposto alla città storica. Si è quindi perseguita la ricerca di un progetto unitario che legga la struttura della città insieme al suo paesaggio e orienti una strategia alternativa di sviluppo; proponendo il restauro del paesaggio come nuova figura urbana resistente entro la quale dispiegare il processo di rigenerazione urbana diffuso e quello più intensivo per un selezionato numero di ambiti strategici. Anche per questo, il progetto della città è l’azione di una comunità che costruisce il proprio ambiente di vita, stimolando una presa di coscienza collettiva dei valori ambientali; partendo dalla valorizzazione delle straordinarie identità della città, storiche, paesaggistiche, ambientali, un palinsesto fisico da riconoscere e disvelare. Per Palermo la dimensione ambientale è consustanziale a tal punto che la città deve le ragioni della sua nascita e sviluppo (in sintesi, della sua storia), alle dominanti ambientali. Questa pervasiva immanenza del territorio ne fa il “testo” di riferimento del progetto di vita spaziale delle comunità; assumendo misure di mitigazione del rischio idraulico, sismico e delle altre fragilità territoriali, che divengono contenuti organici di un progetto urbanistico integrato.

5 | Palermo, città – mosaico

All’interno di questa trama disvelata (storica, ambientale, ma anche di nuova mobilità sostenibile), Palermo si configura come una città - mosaico, fatta di tessere differenti che configurano un disegno compiuto e organico. Costruire la forma della città territoriale come rete di opportunità significa riconoscere e far emergere il sistema delle borgate, caratterizzate ognuna da funzioni riconoscibili, radicate nelle specificità storiche e ambientali; vuol dire proporre prospettive per uno sviluppo multipolare, che è l’eredità di una specifica tradizione e progetto per la città di domani: un mosaico fisico ma anche di società e di culture.

Il metodo e l’obiettivo della connettività e della penetrazione capillare delle infrastrutture verdi consentiranno di declinare il sistema del verde dal livello di area vasta (nella connessione tra il territorio e la dimensione metropolitana) delle espressioni naturali e del paesaggio storico (agricolo e monumentale) alla scala urbana e di utilizzare il verde in tutte le sue funzioni, costituendo delle vere e proprie “braccia di bosco” che scendono fino al mare. Anche la rete stradale potrà diventare “armatura verde” ricca e ibrida di funzioni, dove alberi, siepi, slarghi e soste “verdi” possono garantire, oltre alla funzione di miglioramento delle condizioni climatiche e paesaggistiche. In questa trama verde, la Circonvallazione e il fiume Oreto rappresentano il Cardo e il Decumano contemporanei, con un nuovo significato funzionale e simbolico, che superi la percezione negativa generata dalle attuali condizioni di discontinuità e marginalità urbana; trasformandoli da elementi di discontinuità e frammentazione in assi di rifondazione del sistema urbano.

Su questa profonda geografia ambientale e storico - culturale, s’innesta un esteso e pervasivo progetto di rigenerazione urbana, con protagonista la Costa Sud, che diventa quello che il Centro Storico è stato per la Città degli anni ’90: la nuova occasione di generare vitalità e di attivare processi di rinascita urbana, culturale e sociale. I fuochi rappresentati dai luoghi della rigenerazione caratterizzano il telaio urbano (ma anche quello ambientale e della mobilità), contribuiscono alla loro caratterizzazione e rafforzamento, diventando gli epicentri di una trasformazione che si diffonde ai tessuti della città esistente.

6 | Sviluppare una nuova economia urbana funzionale alla rigenerazione urbana

Disaccoppiando lo sviluppo dalla crescita e assumendo la cura della città del territorio e del paesaggio come sfida anche dal punto di vista della produzione e dell’economia urbana, fa emergere e rende protagonista un sistema economico che valorizza e rafforza le identità e le risorse esistenti (Audis 2008, Dichiarazione di Toledo 2010). I programmi, le politiche e le azioni promossi dal Piano si articolano su due fronti: un programma di manutenzione del sistema degli spazi aperti; la riforma del patrimonio immobiliare esistente.

Il sistema degli spazi aperti rappresenta il campo d’azione principale di un vasto programma per la cura e la manutenzione della città: il sistema del verde (pubblico ma anche privato), tassello fondamentale del progetto di suolo, ma anche il sistema dei differenti e articolati materiali urbani che rappresentano “il livello zero” della Città. Dall’altro lato, servono case più piccole ed economiche di quelle oggi disponibili sul mercato; innovando il patrimonio esistente in termini energetici e di sicurezza attraverso una grande operazione di manutenzione, riuso e ri-funzionalizzazione del patrimonio edilizio, non solo di quello

abitativo; mirando allo sviluppo della capacità di attrarre capitali, imprenditori e investimenti e mettendo a sistema le grandi aree della produzione e del commercio urbano, il settore dei trasporti e della logistica. Lo sviluppo di una nuova economia urbana è accompagnato dall'attivazione di strumenti e dispositivi (gli usi civici, gli oneri e i diritti edificatori, le misure perequative e compensative), che consentano di approdare a un'economia urbana intelligente e responsabile. Orientare l'interpretazione al futuro della città verso la rigenerazione del mosaico urbano e paesaggistico apre la prospettiva per una nuova economia e per la nascita e il rafforzamento di attività e professioni, che interpretino con intelligenza il cambiamento, sfidando la contrazione che la crisi economica continua a generare nei settori tradizionali maturi.

Attribuzioni

La redazione delle parti 1, 2, 4 è di Paolo Galuzzi, quella delle parti 3, 5, 6 di Piergiorgio Vitillo.

Riferimenti bibliografici

- Alberti F. (2006), *Processi di riqualificazione urbana. Metodologie operative per il recupero dei tessuti urbani esistenti*, Alinea, Firenze,
- Associazione Aree Urbane Dismesse (2008), *Carta AUDIS della Rigenerazione Urbana*
- Ave G. (2004), *Città e strategie. Urbanistica e rigenerazione economica delle città*, Maggioli, Rimini
- Bertell L. De Vita A. (2013), *Una città da abitare. Rigenerazione urbana e processi partecipativi*, Carrocci, Roma
- Bonfantini B., (2014) "Interpretazione del piano di rigenerazione", in *Urbanistica* n.154.
- Calafati A. (2009), *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Milano
- Dichiarazione di Toledo (2010), *Sulla rigenerazione urbana integrata e il suo potenziale strategico per uno sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo nelle città europee*, Toledo
- Galuzzi P., Vitillo P. (a cura di, 2008), *Rigenerare le città. La perequazione urbanistica come progetto*, Maggioli, Rimini
- Lombardi P. (a cura di, 2008), *Riuso edilizio e rigenerazione urbana. Innovazione e partecipazione*, Celid, Torino
- Musco F. (2009), *Rigenerazione urbana e sostenibilità*, Franco Angeli, Milano
- Oliva F. (a cura di, 2010), *Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica*, Laterza, Bari
- Pareglio, S., Vitillo, P. (2013). Milano. Metabolismo urbano nella città ordinaria. *Urbanistica*, n.152, pp. 65-73.
- Vicari Haddock S., Moulart F. (a cura di, 2009), *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, Collana Il Mulino/Ricerca, Bologna

Ready Made Urbano: Progetto ed estetica della città postmoderna

Leonardo Garsia

Università degli studi *Mediterranea* di Reggio Calabria

DARTe - Dipartimento di Architettura e Territorio

Email: *lx81@hotmail.it*

Abstract

L'aura di incertezza da cui è avvolto l'abitare nel Postmoderno, pur rendendone imprecisa la delineazione dei confini fisici, ne incentiva al contempo la ricerca e la sperimentazione. È questo il momento in cui si delineano le forme di un'incessante ricerca orientata alla definizione di un abitare strutturato – nella declinazione teorica e operativa – da un carattere radicato nella contemporaneità e nelle esigenze di una compagine sociale che ha mutato il proprio modo di essere con una rapidità il cui carattere inedito, e per taluni aspetti effimero, ne ha reso impossibile un'immediata coniugazione progettuale. È necessario interrogarsi su come l'architettura possa far fronte alle problematiche energetiche emerse dalle ricerche dei più emeriti studiosi, alla luce del fatto che le città, con bramosità bulimica, continuano ad alimentare; difatti, rispondere alle necessità della compagine sociale e interrogarsi sui metodi progettuali utili al perseguimento di competenze sociali, economiche e ambientali sono le tematiche oggetto della Rigenerazione urbana in cui convogliano i potenziali pregnanti dei termini Energia e Creatività¹. È in questa visione che la città necessita di un'indispensabile reinterpretazione dei suoi paradigmi costitutivi, guardando al passato e alla sua identità storica, ma senza eleggere la storia a tribunale che legittimi il senso di ogni azione. Abitare il 'postmoderno' significa aspirare alla città, la cui compattezza diviene il luogo di sperimentazione, simultaneamente teorica e operativa e in cui è il *Retrofitting* a sostituire, completare e trasformare parti di tessuto dismesse.

Parole chiave: Strategic Planning, Sustainability, Sprawl.

Ready Made Urbano: progetto ed estetica della città postmoderna

La città del XXI secolo – costantemente sospesa tra locuzioni che provano a parafrasarne lo sviluppo ed enunciazioni che non riescono a cogliere, nella loro staticità di visione, l'inversione dei paradigmi urbani di cui il 'postmoderno' è portatore – è investita da uno straordinario, ma al contempo naturale, processo di Rigenerazione, in conseguenza di una compagine socio-economica destrutturata e di problematiche ambientali che, con 'bramosità bulimica'², contribuisce ad alimentare.

È alla luce della repentina diffusione del tessuto urbano – in special modo in quei paesi un tempo in via di sviluppo e ormai protagonisti del mercato mondiale –, la cui dimensione è fuoriuscita dalla possibilità di rientrare entro quegli schematismi logico-verbali a cui la storia ci ha educato, che non è difficile immaginare quanto sostenuto da Per Arild Garnåsjordet e Lars Hemm, secondo cui «nel 2052 la maggior parte della popolazione vivrà in grandi città. Molte di queste saranno assai popolate (da dieci a quaranta milioni di persone). Inoltre, buona parte delle città più piccole (da uno a cinque milioni) saranno circondate da enormi aree urbanizzate strettamente connesse alle infrastrutture di quelle più grandi. [...] Nelle società meno industrializzate le grandi città saranno divise in due tipi di comunità, come lo sono oggi: il centro (o più centri) sarà connesso al mondo industrializzato e sarà dotato di infrastrutture adeguate. La periferia sarà invece composta da estese baraccopoli [...]. Esisteranno quindi 'città dorate' costellate da pianeti di quartieri poveri [questi ultimi saranno integrati nell'economia globale di più rispetto a oggi, n.d.r.]» (Garnåsjordet e Hemm, 2013: 171).

Nel progetto della città – deputata, sin dall'antichità, a fornire un luogo in cui vivere a milioni di persone – si riversano, ormai da circa un ventennio, le conseguenze delle ricerche condotte dai più emeriti studiosi che, muovendo dalle prime indagini compiute negli anni '70 – su commissione di Aurelio Peccei – dai ricercatori del M.I.T, individuano proprio nella città un luogo di sperimentazione entro cui portare a compimento la definizione di una mutata 'Strategia operativa' che, lungi da un'omologazione morfologica,

¹ Per un confronto più strutturato sull'argomento, si rinvia a Neri G. (2013), "Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero", in *Gazzetta Ambiente*, vol. 5.

² Per un confronto sull'argomento, si rinvia a Neri G. (2014), "Il ruolo dei progettisti nei processi di recupero del territorio", in Adriano Paolella, *People meet in the re-cycled city*, Aracne editrice, Roma, p. 39.

tenda a riscoprire il senso di una ‘Tattica teorica’ a fondamento di una progettualità innovativa. Le questioni economiche, sociali e ambientali divengono, in egual misura, le componenti di una sintassi progettuale che, declinandole simultaneamente miri a Rigenerare il tessuto urbano intervenendo sulla reinterpretazione e il recupero dell’esistente – una sorta di ‘ready-made’ dadaista – promuovendo altresì quella che, ormai nel linguaggio comune, è definita come ‘crescita zero’.

Questioni urbane, quelle appena delineate, che alimentano da un trentennio le ricerche condotte da illustri studiosi – non solo architetti, ma chimici, biologi, ingegneri – che se in taluni casi evocano risvolti apocalittici, altre volte sono permeate da un’enfasi fideistico positivista³ e dalle quali emerge, seppur nella diversità dei punti di vista, l’abbandono di quella che nella ‘modernità’ è stata definita la *recherche patiente*, lasciando spazio a una città sempre più dinamica e in pari tempo ‘impaziente’, la cui definizione sembra un obiettivo fuori portata. È Jørgen Randers, asserendo che «il futuro sarà urbano, denso e affollato» (Randers, 2013: 292), a delineare il futuro profilo delle città, nella società che Toffler ha definito postindustriale, in cui il ‘decentrato, l’individuale e il frammentario’ hanno sostituito i concetti di uniformità e di standardizzazione. È nella ‘postmodernità’, difatti, che le città – estensione concettuale della casa, configurazione del ‘corpo’ e della ‘misura’ dell’abitare dell’uomo sulla Terra – vedono la loro misura cristallizzarsi nella dissolvenza dei confini fisici entro una dimensione in cui lo spazio della periferia è divenuto sempre più ‘diffuso’.

La frequente dislocazione delle attività produttive in regioni del pianeta economicamente più vantaggiose e la riconfigurazione degli spazi periferici entro un mutato rapporto con quelli della città – in conseguenza della smaterializzazione dei margini urbani e della deindustrializzazione che con incisione ha modificato il profilo di innumerevoli città – sono i temi che la Rigenerazione, nella sua misura ‘multiscalare’, declina al fine di ‘Rimodernare la città moderna’⁴, ricomponendo in una densa concettualizzazione la dimensione dell’architettura, con quella della società e dell’economia per riappropriarsi del ‘senso’ urbano del XXI secolo, svelandolo e reinterpretandone i paradigmi fondanti. È l’orientamento delle sperimentazioni teoriche e progettuali che mirano a ridefinire, nella struttura del progetto urbano, una ‘Tattica’ – nella quale convogli l’esauriente e integrata visione di azioni attraverso cui risolvere i problemi, perseguendo un miglioramento duraturo delle condizioni fisiche, sociali, economiche e ambientali di un’area soggetta a declino – e una ‘Strategia’ – la cui prerogativa sia l’assenza di una Teoria univoca e universalmente accettata –.⁵

Nel panorama degli esempi europei alcuni interventi si distinguono per il modo in cui si pongono criticamente rispetto all’esistente e, reinterpretandolo, contribuiscono alla simultaneità della tattica teorica e della strategia operativa. In particolar modo emerge, quanto accennato poche righe sopra, ovvero l’assenza di una ‘Teoria’⁶ univoca e universalmente accettata, capace di spiegare l’intera gamma dei problemi connessi alle proprietà intrinseche ed estrinseche delle difficoltà urbane e l’esistenza di ampie visioni che costituiscono lo scopo e le competenze della Rigenerazione stessa. L’Austria e la Germania sono tra i paesi in cui la sperimentazione urbana sulla cosiddetta politica dei *brownfield* è stata oggetto di riflessioni da parte delle amministrazioni; difatti, il ripristino della vivibilità rispettando l’ambiente, l’incremento dell’economia e della coesione sociale, il contenimento del consumo di suolo e la riduzione dello *sprawl* sono gli obiettivi verso i quali si sono mossi gli interventi in alcune città, come, ad esempio, Vienna e Friburgo.

Vienna è un laboratorio di sperimentazione e ricerca sui temi urbani che, da sempre, rappresentano un elemento chiave per lo sviluppo della città. Da quindici anni l’amministrazione viennese promuove progetti volti al miglioramento della qualità urbana, al contenimento delle spese di costruzione, al potenziamento dell’economia del quartiere e all’innovazione sociale. La promozione di ‘pratiche dal basso’, in particolar modo nelle periferie abbandonate – i nuovi luoghi di sperimentazione progettuale – permettono di definire l’innovazione sociale e la Rigenerazione urbana come parte del medesimo processo volto all’integrazione culturale e, al contempo, all’utilizzo di energie alternative e alla riduzione dell’inquinamento. Il progetto dei ‘Gasometri Simmering’ è un esempio di ‘ready-made urbano’ nel cui focus teorico sono declinate simultaneamente le componenti economiche, sociale e ambientali e che reinterpreta, restituendogli un’identità urbana, una delle architetture industriali più storiche della città.

³ Per un confronto più strutturato sull’argomento, si rinvia a Neri G. (2013), “Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero”, cit., p. 20.

⁴ Neri G. (2013), “Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero”, cit..

⁵ Per un confronto più strutturato sull’argomento, si rinvia a Roberts P., Sykes H. (2000), “Urban Regeneration. A handbook”, Sage Publications, London.

⁶ Idem.

Progettato da Jean Nouvel e Coop Himmelb(l)au, prevede la riconversione di quattro serbatoi di gas, realizzati nel 1899 e dismessi nel 1986. L'intervento è stato promosso dall'amministrazione nell'ottica della Rigenerazione dell'intera area industriale all'interno della quale si trovavano i gasometri. Il punto di partenza è stato la progettazione di una nuova fermata della metropolitana per connettere l'area al centro urbano; in seguito gli edifici sono stati riconvertiti a uso residenziale per un totale di 602 alloggi, 250 dei quali destinati a studenti per mezzo di un programma di housing sociale. Gli spazi del piano terra sono stati destinati ad attività commerciali al fine di implementare l'economia del vecchio quartiere industriale dismesso da tempo. All'interno delle attività commerciali sono previsti servizi per il quartiere che favoriscano la coesione sociale tra i nuovi abitanti.

Sempre a Vienna, 'Bike City_Wohnen Am Park' è un esempio di Rigenerazione urbana concretizzata attraverso un programma comunale incentrato su di una strategia di social housing; prevede il recupero della stazione Nord Bahnhof e dell'attiguo scalo merci per una superficie complessiva di 75 ettari. Il programma avviato nel 1993 sarà terminato entro il 2025 e prevede la costruzione di una nuova città:

- 10.000 appartamenti;
- 20.000 residenti;
- 10.000 posti di lavoro.

È una Rigenerazione urbana che tutela la coesione sociale e incentiva lo sviluppo economico di una porzione di tessuto inattivo. Nell'area occupata dai vecchi depositi è prevista la realizzazione di:

- alloggi per famiglie a basso reddito;
- progetti speciali per giovani;
- alloggi per anziani;
- aree a verde e servizi.

È un progetto, oltre che di costruzione, di sperimentazione di nuovi modelli di abitare; il motto è abitazioni giovani ed economiche la cui realizzazione prevede l'abbattimento dei costi e la specializzazione di nuove tipologie d'alloggio. Il programma 'Bike City' prevede l'implementazione nell'uso della bicicletta favorendo la riduzione dell'inquinamento dovuto ai continui spostamenti in automobile; per favorirne lo sviluppo il programma prevede di dotare gli immobili di servizi *car-sharing*.

'Ready-made urbano' è il sinonimo di un nuovo modo di ricercare forme di abitare la città rigenerando il tessuto urbano esistente, promuovendo, altresì, l'estetica e la funzionalità dell'architettura esistente. È un esempio di Retrofitting attraverso cui interagire criticamente con il contesto della città al fine di promuovere competenze sociali nei cittadini che, fieri della propria città, contribuiscono attivamente al dibattito sulla promozione delle strategie urbane adeguate ad affrontare i cambiamenti del XXI secolo. Ne è un esempio la città di Friburgo con gli interventi nei quartieri di Vauban e Rieselfeld. Friburgo, città con 220.000 abitanti, si trova nel Land del Baden Wuttemberg e la storia ne testimonia la tendenza a rinascere e rigenerarsi. Napoleone, Francesco I d'Austria, il re Federico II di Prussia e lo Zar Alessandro I di Russia l'hanno attraversata. È più volte stata bombardata e distrutta durante le due guerre mondiali, ma Friburgo è risorta dopo ogni devastazione mantenendo la sua storica struttura urbana. Nella progettazione urbana, da anni è attenta all'uso di energie rinnovabili e del verde, all'ambiente e a un razionale utilizzo del trasporto urbano. Vauban e Rieselfeld sono due quartieri residenziali che si distinguono per lo stile di vita adottato e l'attenzione rivolta all'uso di energie rinnovabili, finalizzate alla riduzione dell'inquinamento. Vauban è stato realizzato al posto di una caserma militare francese dismessa, su un terreno di 38 ha e a 2 km circa dal centro urbano, mentre Rieselfeld su un'area libera di 320 ha, contigua alla città e confinante su un lato con la Foresta Nera. L'obiettivo per il quale sono stati realizzati è rispondere al bisogno, sempre più urgente di abitazioni, dato l'aumento della popolazione. Entrambi i quartieri sono raggiungibili grazie alle piste ciclabili e alla rete tramviaria. I militari francesi, nel 1992, hanno abbandonato le caserme del quartiere di Vauban e un gruppo privato di cittadini formato da studenti, associazioni, disoccupati, ha proposto al Comune di trasformare questi edifici in abitazioni sostenibili. Nacque S.U.S.I. (Selbstorganisierte Unabhangige Siedlungs Initiative) un'iniziativa di partecipazione dei cittadini alla riprogettazione del quartiere, per una parte del quale sono stati progettati immobili ad alta efficienza energetica e aree car free, la cui realizzazione è stata affidata a un concorso di idee bandito dal comune. 'Vauban: Kindergarten, tram e biciclette' è una sintesi degli obiettivi strategici sui quali punta la Rigenerazione sostenibile del quartiere; abitare al suo interno significa orientarsi verso uno stile di vita semplice e non dipendente dall'uso dell'automobile. Gli abitanti non sentono il bisogno di grandi servizi

commerciali nell'immediata vicinanza né della villetta con giardino. L'obiettivo principale è la sostenibilità e il recupero dello storico tessuto urbano. Il quartiere è attraversato dalla linea tramviaria, spina dorsale della compagine urbana, che, affiancata da piste ciclabili e strade carrabili, lo collega al centro di Friburgo. La struttura del quartiere, distribuita sull'asse sudest-nordovest, permette alle abitazioni, ad alta densità e orientate prevalentemente a est, la ventilazione e lo sfruttamento dell'energia solare. Scuole, servizi e negozi di alimentari biologici sono ubicati lungo il medesimo asse. Nel quartiere così concepito la strada residenziale, spesso estranea al passaggio delle auto, riacquista il proprio valore urbano; è considerata un luogo in cui i bambini corrono, giocano e vanno in bicicletta in assoluta sicurezza, liberamente, manifestando un senso di libertà che pervade tutto il quartiere reso ancor più evidente dalla vegetazione che ricopre le scale esterne delle case a ballatoio e dall'assenza di recinzioni per delimitare le proprietà. Gli spazi pubblici sono tutti progettati come aree verdi al fine di mantenere il suolo permeabile. Il giardino pubblico è concepito come uno spazio di aggregazione urbana, con l'installazione di un forno in cui i cittadini possono riunirsi. I Kindergarten sono progettati con giochi, buche di sabbia, attraversabili a piedi o in bici. Il senso del rispetto delle cose comuni e della pulizia è proprio di ogni abitante; tutti tengono pulite le strade, i giardini e fanno particolare attenzione alle facciate delle proprie abitazioni. Camminando per le strade di Vauban si riscontra un'anomalia rispetto qualunque altra città, ovvero l'assenza di anziani ed extracomunitari; questo quartiere è relativamente giovane e deve ancora confrontarsi con alcune delle problematiche proprie della città contemporanea. L'amministrazione ha chiesto l'appoggio di un forum di cittadini, Forum Vauban, durante la pianificazione e la progettazione, come intermediario per rispondere alle esigenze di coloro che desideravano vivere nel quartiere.

La Rigenerazione, pertanto, reinterpretando le aree periferiche, frequentemente ritenute marginali – la cui 'infrastrutturazione sociale', sovente, è affidata all'architettura –, coglie in quella che sempre più spesso è definita come la 'crisi della città del XXI secolo' o il 'problema delle periferie abbandonate' – giudicate senza soffermarsi sui principi che ne hanno strutturato il senso, talvolta frutto di un'epoca industriale trascorsa e che, con maggiore concretezza, dovrebbero definirsi come le peculiarità di una società mutata rispetto al secolo precedente, subendo e generando al contempo le epocali problematiche economiche, sociali e ambientali emerse negli ultimi tre decenni dello scorso secolo –, quei fattori la cui declinazione sul piano operativo permette di ricostituire il 'senso' e il 'modo' di Abitare.

Da un punto di vista morfologico, quella che si configura è la rivincita della densità urbana, definendo un panorama innovativo per il futuro delle città, che tendono a diventare più compatte, sostenibili e tecnologiche. «La città ad alta densità, infatti, oltre a essere molto più ragionevole da un punto di vista ambientale (meno emissioni dovute al trasporto individuale, minore superficie per abitante da scaldare o raffrescare, minore produzione di rifiuti, minore utilizzo di acqua pubblica), lo è certamente dal punto di vista sociale, per la sua capacità di favorire l'incontro tra gli abitanti offrendo loro una molteplicità di funzioni e attività possibili» (Reale, 2012: 10). La ricerca di compattezza negli insediamenti europei si associa a una ritrovata 'aspirazione alla città' e alla tendenza a riscoprire i suoi tradizionali elementi fisici e simbolici: ripensare l'abitare, restituendogli la dimensione teorica heideggeriana, attribuendogli una nuova misura e rigenerando l'isolato urbano, la cellula costitutiva della città europea. Il tessuto compatto e ripetitivo strutturato in isolati nel XXI secolo è una credibile ipotesi di soluzione, sia alla città diffusa, insostenibile sul piano economico, sociale e ambientale sia alle teorie del 'Moderno' durante il quale l'utilizzo degli spazi pubblici non ha trovato un progetto efficace.

Alla luce delle ricerche prese in esame – seppur brevemente – e dei casi studio individuati, questo saggio coglie l'ineludibile bisogno di riconfigurare una 'Tattica e una Strategia' che, oltre a porre una soluzione ai mutati bisogni della compagine urbana, mirino a ristabilire un'Estetica con cui misurare il progetto della città e, pur non ritrovando nella storia il tribunale che legittimi ogni operato⁷, sono le parole di Leon Battista Alberti che, quasi come un monito, restituiscono dignità all'Arte del costruire e alle quali noi architetti dovremmo guardare. Difatti, se «la bellezza è l'accordo delle parti secondo una determinata ragione in base alla quale non si può aggiungere, togliere o mutare nulla senza peggiorare l'opera» (Alberti, 1450: 211), la bellezza dello spazio scaturisce da un'architettura che regola, contestualmente, tutte le parti – economiche, sociali e ambientali – che compongono il fenomeno urbano, riconfigurando quell'equilibrio che gli antichi le avevano attribuito. E difatti, «molte e svariate arti che contribuiscono a rendere felice la vita furono ricercate con grande passione e scrupolo dai nostri antenati e a noi tramandate. Sebbene facciano quasi a gara tra loro a quale sia più utile al genere umano, noi percepiamo tuttavia in ognuna di

⁷ Per un approfondimento, si rinvia a Neri G. (2013), "Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero", cit., p. 20.

loro qualche caratteristica innata e peculiare. [...] Se, infine, tu venissi a conoscenza che ne esiste almeno una di cui non si possa fare a meno, costituita in modo da coniugare in sé l'utilità alla bellezza e alla dignità, credo che tra tutte queste tu debba assolutamente includere l'architettura» (Alberti, 1450: 5).

Riferimenti bibliografici

- Alberti L.B. (1450), *De Re Aedificatoria*, ed. it. (a cura di) Giontella V., Bollati Boringhieri, Torino.
- Bagnasco A., (2004), *Tracce di Comunità*, Il Mulino, Bologna.
- Bertell L., De Vita A. (a cura di, 2012), *Una città da abitare. Rigenerazione urbana e processi partecipativi*, Carocci Editore, Roma.
- Critelli G. Fallanca C. Musella M. (a cura di, 2015) *Oltre i muri della segregazione per una città inclusiva*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli.
- Delors J., Commissione Europea (1994), *Crescita, competitività, occupazione. Le sfide e le vie da percorrere per entrare nel XXI secolo. Libro bianco (Rapporto Delors)*, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali della Comunità europea, Bruxelles-Lussemburgo.
- Garnäsjordet P. A., Hem L. (2013), "La vita nelle megalopoli e l'esternalizzazione del pensiero", in Randers J., 2052. *Scenari globali per i prossimi quarant'anni. Rapporto al Club di Roma*, ed. it. (a cura di) Bologna G., Edizioni Ambiente, Milano, p. 171.
- Garsia L. (2015), *Abitare la Rigenerazione Urbana. La misura della città e della casa nel XXI secolo*, Gangemi Editore, Roma.
- Melucci, A. (1998), *Verso una sociologia riflessiva. Ricerca qualitativa e cultura*, Bologna, Il Mulino.
- Neri G. (2014), "Il ruolo dei progettisti nei processi di recupero del territorio", in Paoletta A. (a cura di), *People meet in the re-cycled city*, Aracne editrice, Roma, pp. 37-39.
- Neri G. (2013), "Rimodernare la città moderna. Il ruolo dei progettisti nel recupero", in *Gazzetta Ambiente*, vol. 5, p. 20.
- Neri G. (2005), "Abitare il progetto. Considerazioni sull'idea di abitazione nell'architettura contemporanea", in *Il progetto dell'abitare*, vol. 4, pp. 31-43.
- Pulselli M., Tiezzi E. (2008), *Città fuori dal caos*, Donzelli editore, Roma.
- Randers J. (2013), 2052. *Scenari globali per i prossimi quarant'anni. Rapporto al Club di Roma*, , ed. it. (a cura di) Bologna G., Edizioni Ambiente, Milano.
- Randers J. (2013), "Cosa dovrete fare", in Randers J., 2052. *Scenari globali per i prossimi quarant'anni. Rapporto al Club di Roma*, ed. it. Bologna G (a cura di)., Edizioni Ambiente, Milano, p. 292.
- Reale L. (a cura di, 2012), *La città compatta. Sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Gangemi Editore, Roma.
- Reale L. (2012), "La rivincita della densità", in Reale L. (a cura di), *La città compatta. Sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Gangemi Editore, Roma, pp. 10-24.
- Roberts P., Sykes H. (2000), *Urban Regeneration. A handbook*, Sage Publications, London.
- Secchi B. (2013) *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Editori Laterza, Roma-Bari.
- Secchi B. (2013), *Le sfide e le speranze dell'urbanistica italiana*, in Angrilli M. (a cura di) *L'urbanistica che cambia. Rischi e valori. XV Conferenza Società Italiana degli Urbanisti*, Franco Angeli, Milano.
- Scavuzzo L. (2011), *Social housing a Vienna. Il progetto della residenza come campo di sperimentazione per le politiche pubbliche*, Maggioli Editore, Milano.
- Toffler A. (1980), *La Terza Ondata. Il tramonto dell'era industriale e la nascita di una nuova civiltà*, trad. it. (a cura di) Berti L., Edizione CDE (su licenza della Sperling & Kupfer Editori), Milano.
- Tornatora M., Schepis F. (a cura di, 2013), *Rigenerare. Strumenti e strategie di progetto per un abitare sostenibile*, Libria, Melfi.
- Vicari S., Moulart F. (a cura di, 2009), *Rigenerare la città*, Il Mulino, Bologna.
- Wackernagel M., Rees W. E., (2008), *L'Impronta ecologica. Come ridurre l'impatto dell'uomo sulla Terra*, ed. it. (a cura di) Bologna G., Edizioni Ambiente, Milano.

Infrastrutture per connettere lo spazio urbano

Maria Leonardi

Università IUAV Venezia

DCP - Dipartimento di Culture del progetto

Email: maria.leonardi.91@gmail.com

Tel: 340.8748242

Abstract

Dopo un'analisi del cambiamento del concetto di progetto infrastrutturale nelle diverse fasi storiche, nel testo si mettono in luce gli input positivi del pensiero progettuale odierno, che cerca di identificare l'infrastruttura non tanto come elemento di rottura, oggetto isolato e privo di relazioni con l'intorno, ma quanto come elemento integratore dello spazio urbano che la circonda. Uno spazio urbano che oggi nelle città appare il più delle volte frammentato e nel quale le connessioni tra i diversi sistemi di mobilità risultano scarse o addirittura assenti.

Nella seconda parte del testo viene esplorato nello specifico il progetto dell'infrastruttura del fascio ferroviario e del dispositivo urbano della stazione ferroviaria. Sulla base di esempi come la stazione Tiburtina a Roma e il progetto della stazione a Losanna di B.Tschumi, vengono proposti scenari progettuali ponendo particolare importanza ai temi del rapporto con il paesaggio, della multifunzionalità, dell'interconnessione e dell'accessibilità al sistema del welfare. L'obiettivo proposto da queste *visions* non è solo la valorizzazione di un luogo collettivo come quello della stazione, ma coinvolgere e far dialogare tra loro la trama della mobilità dolce, il sistema dei servizi e delle attrezzature pubbliche, che oggi appare il più delle volte composto da elementi racchiusi, recinti mal connessi con l'intorno urbano, e gli spazi abbandonati e da riqualificare all'interno della città. In questo senso l'intervento sulla stazione è un intervento di rigenerazione urbana perché non è solo puntuale, ma parte di un progetto urbano che può inoltre essere pensato in modo sistemico su un territorio più vasto.

Parole chiave: public space urban regeneration; transport and logistics; infrastructures

Infrastrutture per connettere lo spazio urbano

«Infrastrutture che solcano le aree a corona metropolitana, formano realtà urbane estese complementari alla città centrale, disegnano trame abitate nella pianura, si snodano lungo le linee di costa, separano il territorio dal mare, si comprimono negli imbocchi vallivi, determinano fasce lineari lungo i corridoi di valle, reinterpretano gli elementi costitutivi dei paesaggi montani, rafforzano le centralità della città storica, generano nuove polarità attorno le metropoli» (Ambrosini, 2004: 11).

Come ben descrivono queste parole, l'immagine dell'infrastruttura è di certo ricca di sfaccettature e complessa. Ponti, fasci ferroviari, autostrade, funicolari, viadotti non sono elementi necessari unicamente allo scorrimento dei flussi, ma sono anche importanti in quanto portatori di identità in paesaggi antropizzati, nonostante la loro crescente estensione nel territorio che intercettano comporta una progressiva omologazione dello stesso. E' necessario capire affondo le potenzialità progettuali che la costruzione dell'infrastruttura può scaturire in relazione al contesto in cui si colloca, sottolineando che, quando l'infrastruttura viene progettata, innesca reazioni che vanno oltre l'aspetto puramente funzionale ad essa correlato.

Consapevoli di queste premesse: l'infrastruttura nata da un progettazione architettonico-urbana ragionata quali reazioni positive genera nel territorio? Qual è il valore aggiunto dato dalla partecipazione dell'architetto-urbanista alla progettazione dell'infrastruttura?

Per rispondere a tali quesiti risulta utile indagare l'evoluzione del pensiero sull'infrastruttura che si è verificata nel corso del XX secolo, le differenti fasi che hanno determinato pause, sviluppi e cambiamenti nell'approccio alla sua progettazione. Scopo della riflessione è identificare l'infrastruttura non tanto come oggetto isolato e privo di relazioni con l'intorno, ma quanto come integratore dello spazio urbano che la circonda. Uno spazio urbano che nelle città odierne appare il più delle volte frammentato e nel quale le connessioni tra i diversi sistemi di mobilità risultano scarse o addirittura assenti.

La città del Novecento, come sostiene Camillo Boito, poteva essere ben rappresentata dalle infrastrutture e in particolar modo da quelle legate al movimento, più specificamente «il Novecento è il secolo in cui le grandi infrastrutture incontrano l'architettura» (Ferlenga, 2012: 20).

Come si può notare osservando le grandi opere infrastrutturali agli inizi del XX secolo, tra cui si può citare la metropolitana progettata da Otto Wagner a Vienna, è in questo momento storico che comincia ad espandersi la sfera dei compiti affidati all'architetto, compiti sino a quel momento ritenuti estranei al campo dell'architettura e svolti principalmente dalla figura dell'ingegnere. Si assiste alla rottura della visione storicistica e tipologica propria dell'Ottocento» (Ferlenga, 2012: 18-27).

A questo proposito le opere infrastrutturali vengono arricchite di qualità estetica, si inseriscono all'interno di contesti urbani storicizzati portando nuovo valore aggiunto rispetto al loro carattere estremamente utilitaristico. Inoltre da questo punto della storia la realizzazione delle infrastrutture viene affidata ad architetti di elevata bravura e grande fama, a sostegno del fatto che le opere infrastrutturali assumono sempre di più ruoli strategici e propagandistici, diventando diretta espressione dell'ideologia dominante in una certa epoca.

E' in questa fase che la loro funzione aggiunta, di tipo espressivo, è di fondamentale importanza. Le infrastrutture diventano nei primi anni del Novecento, sia come riferimento che come diretto campo di applicazione, il terreno di incontro tra architettura e ingegneria. Se gli ingegneri migliorano le tecniche per garantire performance prima inconcepibili e testano le possibilità dei nuovi materiali, sono gli architetti a comprendere il ruolo che questi nuovi protagonisti del mondo moderno possono assumere come anelli di connessione tra i diversi punti del sistema urbano. Per questo il Novecento delle infrastrutture offre, non solo un gran numero di progetti, ma anche buoni esempi da seguire, un ventaglio di pratiche utili, di strade avviate per concepire l'infrastruttura come spazio ricco di potenziale.

A questa visione ottimistica (primi decenni del Novecento), ne segue una sui temi di salvaguardia ambientale e urbana (anni '80 e '90) con carattere più problematico, che ha contribuito ad alimentare un'idea complessiva molto negativa della costruzione dell'infrastruttura, che viene così intesa come qualcosa che sovverte e chiude gli spazi, ostacolando un uso articolato del territorio. Questo atteggiamento nasce da una certa idea miope di opera funzionale al suo scopo. Nella mentalità comune permane l'idea che l'infrastruttura sia un'opera autonoma con caratteristiche unicamente funzionali, non elemento progettuale in grado di creare spazi urbani di interazione collettiva e di scambio.

Ancora oggi potremmo affermare che l'avanzamento della qualità nella progettazione delle infrastrutture segni una sorta di rallentamento alquanto evidente rispetto al passato. Nello specifico in Italia, a seguito dei gloriosi anni cinquanta e sessanta del Novecento, oggi sembra essere venuta meno la capacità di coniugare sapere tecnico e valore formale, di affiancarsi alla figura dell'ingegnere e non solo, per la realizzazione di opere infrastrutturali di grande qualità (Ferlenga, 2012: 18-47).

Lo sforzo richiesto all'architetto per una pianificazione futura pensata e ragionevole, che segua le tracce dei buoni esempi del Novecento, è di riprendere l'attitudine ad accostare i binomi infrastruttura-qualità, connessione-multifunzionalità, intervento-tutela del paesaggio, considerando, «sin dalla fase della progettazione, funzioni che possono costituire un valore aggiunto a quello puramente d'uso di una infrastruttura» (De Albertis, 2012: 13).

Oggi servono opere relative a un'idea più qualitativa che quantitativa della mobilità, dove la questione principale non sia la costruzione di nuove infrastrutture ma della «individuazione di strategie per il riciclo di quelle esistenti» (Ricci, 2012: 192). Serve un approccio più rigoroso, pensato e progettato nelle diverse fasi del ciclo di vita, nella logica di diminuire il consumo di suolo proponendo modelli di intervento minori, ad agopuntura, attuabili in fasi temporali successive sfruttando le risorse economiche disponibili, ma all'interno di un disegno vasto e completo, progettato a lungo termine.

E' importante nella progettazione delle infrastrutture comprendere non solo il sapere scientifico e tecnico, ma anche le materie di impianto umanistico, ampliando così il raggio di conoscenze e competenze utili per l'osservazione dei differenti fenomeni. Puntare su forme di collaborazione tra figure professionali differenti, evitando la rigida divisione dei compiti che induce a progetti che appaiono settoriali e incapaci di rispondere a questioni di scale differenti. Così viene richiesto all'architetto-urbanista di partecipare al progetto dell'infrastruttura portando un valore aggiunto. In primo luogo l'architetto deve essere capace di comprendere la possibilità di far sì che «l'infrastruttura influisca su più livelli della città con la quale essa entra in relazione» (Ferlenga, 2012: 27). In questo modo l'infrastruttura porta con sé la possibilità di dare risposte molteplici a città che spesso, solo da una loro presenza ragionata, possono sperare di far derivare forme di riqualificazione e riorganizzazione di parti oggi ridotte a frammenti, senza connessione reciproca.

E' necessario valorizzare nel complesso ciò che circonda l'infrastruttura, la quale deve accogliere e modificarsi rispetto al variegato ventaglio di entità del paesaggio che la circonda, di cui deve saper cogliere peculiarità e valori intrinseci.

Nelle righe seguenti vengono esposti dei progetti che si oppongono al pensiero negativo sull'infrastruttura e che si identificano per certi aspetti come progetti territoriali, capaci di connettere, valorizzare e creare nuovo spazio urbano di qualità.

Per esempio nel progetto per la riqualificazione della stazione Tiburtina a Roma e della sua trasformazione in scalo passante per l'alta velocità del gruppo romano ABDR, si coglie bene la doppia natura urbana e infrastrutturale della stazione. «Questa macchina architettonica complessa pone sia ottime relazioni con i nuovi percorsi e con le preesistenze urbane, sia buoni spazi destinati alla funzione propria della stazione. Destinato a diventare una piazza urbana oltre che il principale scalo romano e nodo dell'alta velocità, è un progetto totale di

riqualificazione ambientale e urbana, che propone nuove relazioni tra gli spazi tagliati della ferrovia» (Ciorra, 2003: 8-13).



Figura 1 | Stazione Tiburtina, Gruppo ABDR, Roma
Fonte: <http://www.pierolaporta.it>

Un altro esempio per sottolineare l'importanza della riflessione sulle infrastrutture come elemento positivo, portatore di benefici nei confronti del territorio che interessano, al fine non solo di connetterlo funzionalmente ma anche di valorizzarlo, è il progetto della stazione Mediopadana dell'alta velocità a Reggio Emilia. In questo luogo il progetto della permeabilità diventa un elemento di lettura caratterizzante. Parte integrante dell'intero progetto infatti, sono i percorsi per raggiungere la stazione, considerati come tasselli di una complessa rete che invade il territorio circostante. Essendo permeabili in termini visuali, diventano dei mezzi importanti per rendere riconoscibili parti di città, diventano «tappe visuali lungo la continuità spesso invariata delle infrastrutture di scorrimento» (Zilioli, 2012: 270). Opere di qualità estetica che incorniciano il paesaggio valorizzandolo.

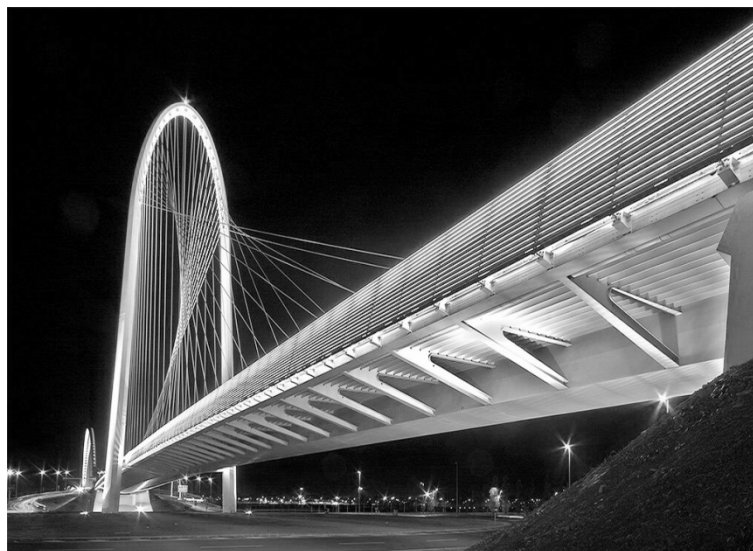


Figura 2 | Stazione AV Mediopadana a Reggio Emilia
Fonte: <http://www.pierolaporta.it/alla-stazione-tiburtina-di-roma-lo-stato-offende-i-viaggiatori/>

Entrambi questi progetti cercano inoltre di opporsi alla mentalità comune di chi osserva oggi l'infrastruttura. Paradossalmente infatti, «è proprio il carattere di continuità dell'infrastruttura a rendere percepibile nella nostra esperienza quotidiana, per contrapposizione, una città fatta di frammenti, porzioni e intersezioni» (Farina, 2013: 10).

E' necessario invece concepire il progetto infrastrutturale come meccanismo di accensione, incipit di trasformazioni territoriali ed urbane che ricompongono i frammenti della città contemporanea. Rompendo la monumentalità dell'infrastruttura e innestandola come occasione di riordino territoriale e non solo di puro servizio, come elemento generatore di positiva connessione e modificazione di ambiti insediativi differenti, luogo specifico dell'architettura, studiato in relazione alle sue potenzialità di porsi come elemento cardine di un sistema di spazi, in grado di riqualificare parti significative del territorio (Farina, 2013). «L'infrastruttura insomma come un *fil rouge* che attraversando e legando lo spazio obbliga a ragionare di insediamenti, di ambiente, di paesaggio costruiti in termini complessi e di insieme. L'infrastruttura come agente non solo generatore ma anche potenzialmente regolatore e ordinatore della dispersione» (De Rossi, 2009).

Inoltre il progetto dell'infrastruttura e dei dispositivi urbani ad essa collegati dovrebbe porre particolare attenzione su alcuni temi come il paesaggio, la multifunzione e l'interconnessione.

E' importante progettare l'infrastruttura evitando la sua mitigazione a posteriori, ponendola anzi come protagonista nella tutela e nella valorizzazione del paesaggio circostante, esaltato ad esempio dagli archi di Calatrava, nobili entrate alla città di Reggio Emilia.

E' necessario infatti sottolineare lo stretto legame di natura biunivoca che le infrastrutture della mobilità intrattengono con la morfologia del territorio, il potenziale ordinatore e attrattivo che gli assi infrastrutturali mostrano di avere nei riguardi dei tessuti urbani, l'influenza che essi esercitano nei confronti delle trame insediative e delle rispettive tipologie edilizie e il fatto che il progetto infrastrutturale è ogni volta intrinsecamente un progetto di paesaggio (Berta, 2004: 11-17).

Inoltre il progetto urbano dello spazio legato all'infrastruttura, necessita di relazionarsi con le funzioni esistenti nell'intorno moltiplicandone il loro valore, contribuendo alla creazione di spazi multifunzionali e flessibili. In questo modo, ad esempio, l'entrata della stazione Tiburtina diventa anche piazza urbana dove si espongono immagini e opere d'arte e l'edificio stesso accoglie funzioni commerciali e di servizio o uno snodo degli autobus diventerà parcheggio sportivo in differenti orari. Si vengono a creare quindi «(infra)luoghi, nuovi luoghi creati dalle molteplici relazioni tra le più moderne infrastrutture per la mobilità e la città contemporanea» (Trillo, 2010: 2).

Infine le infrastrutture della mobilità devono misurarsi con ritmi d'uso diversi, che vanno articolati e organizzati in sistemi connessi tra loro. Infrastrutture dolci, lente e veloci possono collaborare contribuendo a creare la possibilità di compiere un percorso continuo segnato da mezzi diversi, scandito da velocità differenti, percezioni svariate dei luoghi che si attraversano e con un'adeguata accessibilità ad utenti differenti con esigenze diverse. L'anziano senza fretta, il bambino sbadato e che necessita di sistemi sicuri, il lavoratore pendolare affrettato, il turista che ammira il paesaggio lentamente devono poter convivere assieme nello spazio urbanizzato dell'infrastruttura. E' importante soprattutto concentrarsi su una buona progettazione che tenga conto della possibilità di amplificare la fruizione lenta ed eco-sostenibile della città, che si integri con quella inevitabile dei mezzi veloci e la completi facendo interferire diverse velocità d'uso.

Un altro caso studio, oggi molto discusso nel dibattito contemporaneo, ci permette di riflettere su una *vision* del progetto dell'infrastruttura della mobilità ferroviaria di Vicenza che coglie gli aspetti fin'ora elencati.

L'impianto urbano della prima generazione di stazioni ferroviarie, almeno dopo Haussmann, si presenta di chiara e esplicita definizione: una grande attrezzatura posta nella prima periferia fa da testata e comanda, quasi in continuazione nella direzione ortogonale rispetto al fascio ferroviario, un asse viario verso il centro città generalmente affiancato da alberi ad alto fusto, alle spalle gli scali ferroviari agglomerano depositi e industrie (Collenza, 2007: 9-35). E' proprio così che anche nella città di Vicenza si presenta l'attuale stazione: costruita a ridosso del centro storico a inizio Ottocento, fa da testata e non essendo passante si viene a perdere la soluzione di continuità tra la città e i retrostanti Colli Berici. Sorge spontanea l'identificazione del fascio ferroviario come un elemento di frattura.

Negli anni trenta del Novecento si assiste a una trasformazione del concetto di stazione. Si produce un aumento del valore urbano dell'area circostante la stazione che sviluppa la centralità fisica in centralità funzionale. Inizia una logica che promuove grandi concentrazioni terziarie presso centri di interscambio modale.

Di conseguenza le stazioni italiane costruite nei primi decenni del Novecento dimostrano come, nel momento in cui la stazione si apre al contesto, la sua stessa composizione architettonica abbandona schemi precostituiti poiché si relaziona alla morfologia del sito. Il punto di arrivo non è più la riproposizione dell'edificio-monumento svincolato dalla città, anche se capace di generare ordine e nuove centralità in aree urbane degradate dal passaggio della ferrovia, bensì la definizione di un'articolata rete di relazioni, il ridisegno del tessuto urbano con la valorizzazione di luoghi significativi, la ricomposizione degli spazi preesistenti e la loro integrazione ai nuovi (Collenza, 2007: 28-35).

Il tema del ridisegno urbano ormai fatto proprio dal progetto della stazione ferroviaria, coinvolge così aspetti funzionali, urbanistici, questioni culturali nei confronti delle preesistenze, ma soprattutto pone degli interrogativi sullo sviluppo della città moderna e sulla modalità adatta per risolvere le disfunzioni e le sconnessioni provocate dal passaggio della ferrovia. E' il caso in cui il progetto della stazione genera un progetto urbano e si identifica con esso. Il progetto deve avere lo scopo di una riqualificazione urbanistica ed ambientale del contesto, suggerita dal ridisegno degli spazi ferroviari, la valorizzazione di quest'ultimi e per la stazione stessa l'affermazione di una propria identità.

Esempio di grande valore in questo senso il progetto della stazione-ponte di B. Tschumi. Il progetto nasce da un'attenta analisi del contesto, che ha portato a cogliere specifici rapporti tra gli elementi della città ed un concetto di spazialità urbana che è fatto proprio dalla proposta progettuale: quattro strutture a ponte complesse che fungono da elementi di connessione sia in orizzontale tra parti urbane diverse dimensionalmente e morfologicamente, sia in verticale tramite rampe scale e ascensori tra il livello superiore della città storica e quello inferiore della vallata e della ferrovia.

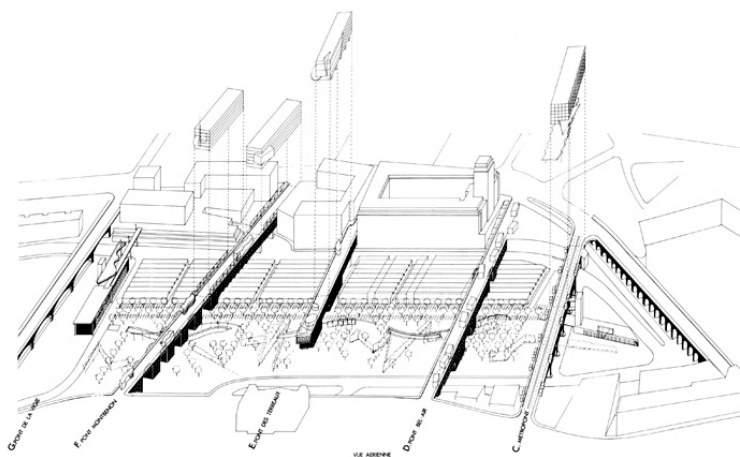


Figura 3 | Progetto B. Tschumi Interface Floon station Losanna
Fonte: <http://www.tschumi.com/projects/31/>

Ritornando al caso di Vicenza, un'ipotesi progettuale per le nuove stazioni del sistema metropolitano (SFMR) nel territorio vicentino, propone la disarticolazione del dispositivo della stazione in un sistema di passaggi. Questi «passaggi abitabili» si inseriscono nel disegno di un masterplan di ampio respiro che si compone di una pluralità di micro-interventi spendibili in tappe temporali successive, che prevedono l'inserimento di funzioni miste complementari alle pre-esistenti, evitando processi di zonizzazione e settorializzazione. La disarticolazione del dispositivo stazione, oltre a creare nuove modalità del superamento della tracciato della ferrovia, consente di migliorare l'accessibilità al sistema di servizi e attrezzature collettive che già insistono su quest'area. Attraverso il potenziamento dell'accessibilità al sistema del welfare viene migliorata la condizione generale dello spazio urbano e quindi prende il via un processo di rigenerazione di porzioni di città, oltre ad essere riconfigurata l'identità dell'attrezzatura stessa.

Aggiungere percorsi ciclo-pedonali attorno alla stazione non è sufficiente, l'obiettivo che questa *vision* progettuale di 'passaggi abitabili' ci propone è dare nuovi ingressi ribaltando gli attuali accessi al sistema del welfare già presente, il più delle volte in modo scollegato, nella città. Mettendo a valore parti di retro abbandonate e nascoste, vuoti, spazi sottoutilizzati e limitati da recinti, luoghi obsoleti e interstiziali senza funzione specifica, si può produrre maggior valore all'interno dello spazio urbano, delle condizioni di maggior vivibilità. Volendo dare accesso alle diverse attrezzature il fascio della ferrovia non viene oltrepassato in modo univoco, ma le sezioni degli accessi e dei percorsi di superamento del fascio ferroviario sono articolate in larghezza e altezza, ragionando su livelli differenti. In questo modo alcuni punti critici vengono ripensati, creando spazi confortevoli che aiutano il pedone, sempre al centro della riflessione progettuale, a muoversi in sicurezza e privilegiando il movimento dei mezzi eco-sostenibili, puntando soprattutto sull'importanza del binomio treno-bicicletta come identificatore di risparmio energetico e attenzione nei confronti dell'ambiente.



Figura 4 | Vision stazione SFMR

Fonte: Leonardi M., Infrastrutture per connettere lo spazio urbano, il caso SFMR a Vicenza, Tesi di laurea

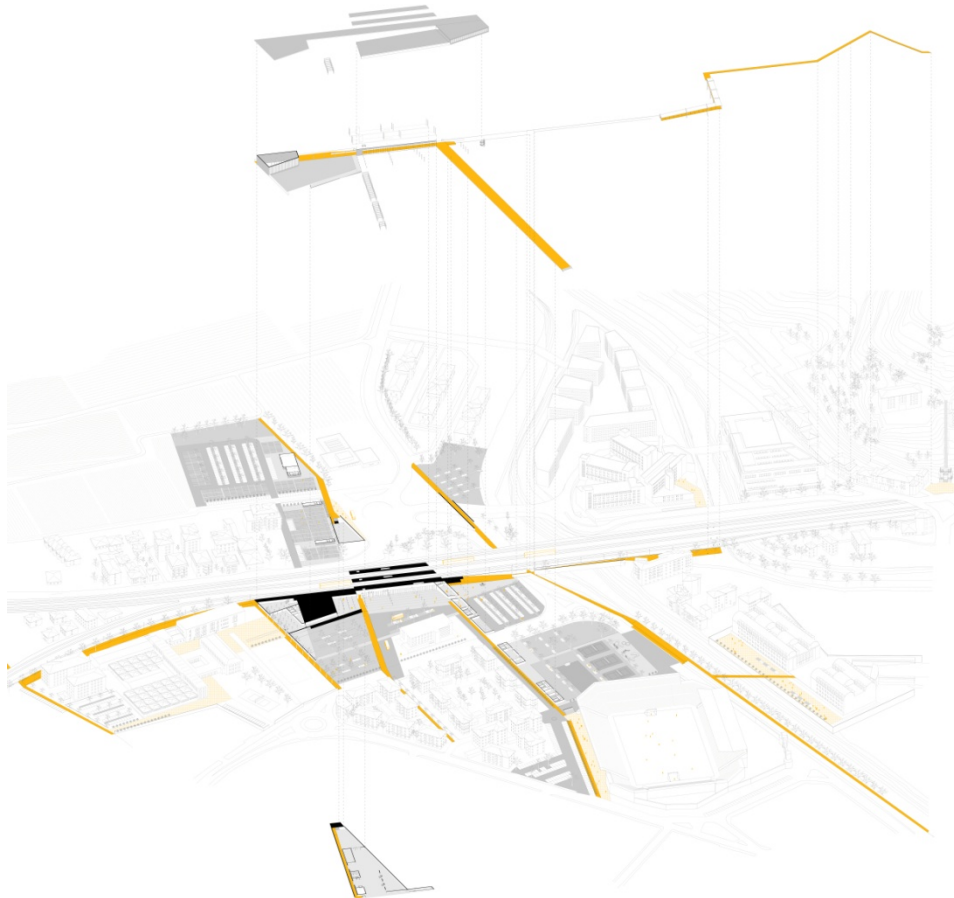


Figura 5 | Vision stazione SFMR

Fonte: Leonardi M., Infrastrutture per connettere lo spazio urbano, il caso SFMR a Vicenza, Tesi di laurea

Infine se il progetto per la stazione così pensato e ragionato viene iterato n volte tante quante sono le stazioni pensate per un sistema metropolitano il territorio ne esce ridisegnato, si crea una rete complessa, si ha un impatto più articolato sull'intero tessuto urbano. L'obiettivo non è solo valorizzare un luogo collettivo come quello della stazione, ma coinvolgere la trama della mobilità dolce, il sistema dei servizi e delle attrezzature pubbliche già presenti, gli spazi abbandonati e da riqualificare all'interno della città, creare un sistema metropolitano che renda fruibile i mezzi di trasporto eco-sostenibili a una porzione sempre maggiore di utenti, limitando le disparità socio-economiche.

In questo senso l'intervento sul sistema SMFR, progettato in base alle esigenze dei cittadini di un territorio vasto, è un intervento di rigenerazione urbana perché non è solo puntuale, ma parte di un progetto che viene pensato in modo sistemico.

E così un progetto contemporaneo, ragionato e pensato sulla «un-city, ossia tutto ciò che all'interno della città costituisce il tessuto connettivo, il sistema circolatorio sull'esistenza del quale la città si regge» (Biraghi, 2012: 55), permetterà di far funzionare correttamente la nostra città, creando spazio urbano di qualità, esaltando il criterio delle 3R (Ridurre-Riutilizzare-Riciclare) (Boeri, 2012).



Figura 6 | Vision stazioni come dispositivi urbani lungo la linea SFMR Vicenza- Schio
Fonte: Leonardi M., Infrastrutture per connettere lo spazio urbano, il caso SFMR a Vicenza, Tesi di laurea

Riferimenti Bibliografici

- Aymonino A. Mosco V.P., (2006-2008), *Spazi pubblici contemporanei: architettura a volume zero*, Skira, Milano
- Leonardi M. (2016), *Infrastrutture per connettere lo spazio urbano. Il caso SFMR a Vicenza*, relatori Tosi M.C. e Munarin S., Tesi di laurea, dipartimento Culture del Progetto, Università IUAV Venezia
- Ciorra P. (2003), “Il nodo della stazione Tiburtina”, in *Casabella* n. 710, pp. 8-13.
- Collenza E. (2007), *L'architettura della stazione ferroviaria*, Officina edizioni, Roma

- De Rossi A. (2009), “L’architettura della grande scala”, in De Rossi A., *Grande scala. Architettura, politica e forma*, LOST, Trento
- Fabian L. (a cura di, 2014), *New urban question: ricerche sulla città contemporanea*, Aracne, Milano
- Farina G. (2013), *Architettura/infrastruttura, Tessuti urbani e nuovi paesaggi* ARACNE editrice s.r.l, Roma
- Ferlenga A., Biraghi M., Albrecht B., (a cura di, 2012) *L’architettura del mondo, infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*, Editrice Compositori, Bologna.
- Furlan G.B. (a cura di, 2012), “Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale. Un progetto strategico per i fabbisogni della città diffusa veneta”, in Romano L. *Effetto magnete*, La grafica e stampa editrice, Padova pp. 6-20
- Isola A., Bazzanella L. (a cura di, 2004), *Infra Esperienze. Esperienze: forme insediative, ambiente e infrastruttura*, Marsilio, Venezia
- Leonardi M. (2016), *Infrastrutture per connettere lo spazio urbano. Il caso SFMR a Vicenza*, Tesi di laurea, dipartimento Culture del Progetto, Università IUAV Venezia
- Romano L. (a cura di, 2012), “Una storia infinita: la TAV e la Regione Veneto. Una grande opera europea senza governance e a partecipazione limitata”, in Romano L. *Effetto magnete*, La grafica e stampa editrice, Padova, pp. 46-62
- Scimeni M. (2000), “L’infrastruttura generatrice. Opere e progetti degli studi olandesi Max.1 EL Architects”, in *Architettura intersezioni*, n. 8, pp. 40-59.
- Secchi B. (a cura di, 2014), *On mobility, Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, Marsilio, Milano.
- Tosi M.C., Munarin S. (2011) *Spazi del welfare : esperienze, luoghi, pratiche*, Officina Welfare Space (gruppo di ricerca) Quodlibet, Macerata.
- Trillo A. (a cura di, 2010), *(Infra) luoghi : infrastruttura-architettura*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna

Sitografia

Progetti Bernard Tschumi Architects

<http://www.tschumi.com/projects/31/>

Stazione AV Reggio Emilia

http://engineeringprojects.altervista.org/blog/ponti-di-calatrava-reggio-emilia/?doing_wp_cron=1477043208.2040789127349853515625

Stazione AV Roma Tiburtina

<http://www.pierolaporta.it/>

Riconoscimenti

Ringrazio il professor Stefano Munarin e la professoressa Maria Chiara Tosi per gli spunti di riflessione durante la redazione di questo articolo.

Il piano urbanistico tra sostenibilità e resilienza. Nuovi concetti operativi e nuovi valori collettivi

Irene Poli

Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Pianificazione, Design e Tecnologia dell'Architettura
Email: irene.poli@uniroma1.it

Chiara Ravagnan

Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Pianificazione, Design e Tecnologia dell'Architettura
Email: chiara.ravagnan@uniroma1.it

Abstract

Il carattere frammentato delle configurazioni insediative contemporanee, connotato dal rilevante consumo delle risorse ambientali, ha aumentato la vulnerabilità e il degrado degli insediamenti, contribuendo all'attuale fase di profonda crisi delle città che richiede l'innovazione delle strategie e delle tattiche dell'urbanistica nell'ambito di una maggiore apertura alle questioni ecologiche, socio-economiche e culturali. In questo ciclo di pianificazione, che si confronta anche con la forte contrazione delle risorse economiche, il piano deve quindi riuscire a coniugare approcci progettuali connessi al risparmio delle risorse con quelli connessi alla valorizzazione dei 'beni comuni'. In una prospettiva 'ambientale' del piano, coerente con la *sostenibilità* e la *resilienza*, intesi sia come *concetti operativi* che come *valori collettivi*, le reti verdi e blu devono essere rilette, come *struttura di riferimento spaziale per nuovi assetti insediativi*, ma anche come *luoghi di innovazione delle pratiche socio-economiche*. Il piano urbanistico deve consolidare i *green and blue networks*, come limite alla crescita insediativa e garanzia dei cicli naturali, ma anche quali *visioni strategiche* proattive integrate con i *grey networks* per la fruizione e la valorizzazione, innescando la rigenerazione degli spazi degradati e intercettando contributi provenienti 'dall'alto' e 'dal basso'. A questa indispensabile strategia generale, deve associarsi l'innovazione delle tattiche di *sensibilizzazione*, *consultazione* e *concertazione* nonché di *attuazione* e *gestione*, coinvolgendo, nella rigenerazione urbana, *reti di soggetti*, grazie alle tecnologie più avanzate, sulla base di nuovi *valori collettivi*.

Parole chiave: Urban regeneration, Sustainability, Resilience.

1 | Urbanistica e ambiente. Gli approcci alla città contemporanea tra crisi e nuove responsabilità

In questa fase di crisi che investe trasversalmente i diversi settori della sfera urbana, e che suggerisce pertanto profondi ripensamenti sugli obiettivi e sugli strumenti della pianificazione urbanistica contemporanea per rilanciare il ruolo delle città quali 'motori di sviluppo', i fronti più avanzati del dibattito nazionale e internazionale si indirizzano verso nuovi confini disciplinari alla ricerca di riferimenti che affrontino, non solo questioni endogene agli approcci disciplinari, ma anche stimoli progettuali connessi all'inesorabile cambiamento globale del contesto ambientale, socio-economico e culturale (Gasparrini et.al, 2014).

La città contemporanea si è fatta portatrice di dinamiche caotiche e spontanee di trasformazione e diffusione urbana che, nell'ambito di una generalizzata tendenza alla *metropolizzazione del territorio* (Indovina, 2005; Ricci, 2005; Barbieri, 2008; Oliva, 2010), hanno determinato forme insediative frammentate e porose, contribuendo, in maniera preponderante alla dissoluzione dello spazio pubblico come rete dei luoghi della socialità (Borja, Muxi, 2001), alla frammentazione dei reticoli ambientali come elementi strutturali garanzia dei cicli naturali, al degrado di complessi edilizi e spazi aperti depositari dell'identità e della qualità urbana (Toppetti, 2011), alla congestione infrastrutturale quale rilevante causa dell'inquinamento atmosferico.

La crescente consapevolezza dell'aggressività di tali tendenze sugli equilibri ambientali, sociali ed economici delle aree urbane, è andata consolidandosi con l'emergere delle questioni inerenti i repentini cambiamenti climatici e i conflitti sociali (UNISDR, 2012; UNFCCC, 2015), che hanno stimolato l'azione ad agire non solo in termini di *difesa* e di *risparmio* delle risorse, ma anche di nuove strategie sostenibili e nuove tattiche di resilienza urbana che rimettano al centro la costruzione della città pubblica e la valorizzazione dei beni comuni come obiettivo prioritario della pianificazione urbanistica e come campo di sperimentazione dei programmi di rigenerazione (Balbo, 2013; Ricci, 2014; Gasparrini, 2015). Tra queste strategie e tattiche rivestono maggiore interesse, in questo ciclo di pianificazione, quelle che tengono conto

anche dell'attuale congiuntura economico-finanziaria che determina un fortissimo freno alla modernizzazione e al potenziamento della città pubblica da parte degli enti locali e richiede percorsi obbligati verso nuove modalità di attuazione e di gestione delle attrezzature e degli spazi collettivi.

In particolare, nell'ambito di quella che si può definire una *prospettiva ambientale della pianificazione urbanistica* (Ricci, 2005) si palesa la necessità di conciliare approcci in grado di affrontare le nuove responsabilità del piano urbanistico e di interpretare i 'beni comuni' sia nel loro ruolo di *struttura di riferimento per nuovi assetti insediativi* (Ricci, 2014), sia come *luogo di innovazione delle pratiche socio-economiche* attraverso nuove tattiche di attuazione e gestione partenariale e partecipata (Gasparrini, Savino, 2016).

2 | Il piano sostenibile. Le reti verdi e blu come struttura di riferimento delle strategie di rigenerazione

Nel solco della tradizione disciplinare che ha rivolto l'attenzione agli approcci analitici e progettuali sistemici e reticolari per la città come campo di innovazione delle strategie di pianificazione, l'urbanistica trova oggi nuovi stimoli ad assumersi sempre più importanti responsabilità nella costruzione di un nuovo modello di città e significativi punti di incontro disciplinari con l'ecologia e il paesaggio per dare risposta, in maniera proattiva, alle patologie della metropolizzazione e alla condizione di vulnerabilità estrema delle città generate dalla crisi ambientale, economica e sociale.

Per affrontare tale situazione, gli approcci progettuali alla città contemporanea devono conciliare due obiettivi tradizionalmente distinti (Talia, Sargolini, 2012): da un lato le scelte di contenimento nell'impiego delle risorse non rinnovabili (come il suolo), dall'altro le strategie di valorizzazione dei 'beni comuni', riferimenti per la riconfigurazione morfologica e funzionale del sistema insediativo, nonché luoghi dello sviluppo culturale, economico e sociale.

Nel quadro di riferimento del principio di sostenibilità dello sviluppo, sancito a livello internazionale a partire dagli anni '80 (WCED, 1987; UN, 2000) e oggi consolidato nel governo del territorio e nella pianificazione urbanistica, gli approcci integrati alla definizione di assetti insediativi sostenibili, inclusivi e accessibili (Ricci, 2014), si basano prioritariamente sulla costruzione di reti ecologiche quali categorie normative. La costruzione di tali reti, partendo dal livello di pianificazione di area vasta, giunge fino a quello comunale e della pianificazione attuativa subcomunale, ponendosi come *limite* per lo sviluppo insediativo e del consumo di suolo.

Quale caso emblematico di questo approccio, il Piano Regolatore Generale di Roma (PRG), approvato nel 2008¹, individua, in coerenza con la Pianificazione territoriale provinciale, quale elemento prioritario della strategia di rigenerazione nell'ambito del Sistema ambientale, la costruzione della *Rete ecologica comunale*, che restituisce una lettura gerarchizzata dell'insieme delle aree e degli elementi naturalistici. Nella sua definizione è sottolineato il concetto di *rete*, con riferimento alle connessioni che devono essere garantite tra tutte le aree interessate al fine di massimizzarne gli effetti ambientali, e il carattere *ecologico*, ovvero di concreto condizionamento sull'ambiente urbano e sulla vivibilità della città (Comune di Roma, 2003; Oliva, 2001).

Realizzare la costruzione di queste reti in termini di sviluppo funzionale ed economico, oltre che di tutela e vincolo, in questa fase di diffuso abbandono delle aree periurbane ed extraurbane, vuol dire affrontare proattivamente la «costruzione di una dimensione multifunzionale degli spazi da non consumare» (Gasparrini, 2015) anche a partire dal ripensamento dei modi e delle forme della riappropriazione collettiva, produttiva e culturale degli ambiti che maggiormente vengono aggrediti dalla crisi economica e ambientale (Poli, Ravagnan, 2016).

In questo senso, il supporto tecnico e finanziario dei programmi e dei relativi fondi europei, come nel caso del *Programma LIFE*, è risultato indispensabile per il rafforzamento di numerosi *green network*, attraverso le loro componenti principali – Riserve naturali, Parchi agricoli, Parchi fluviali, ecc – come avvenuto in molte aree metropolitane dell'Europa mediterranea, per esempio a Palermo e a Barcellona.

A differenza di queste esperienze, tuttavia, nelle quali i programmi hanno portato principalmente al finanziamento di progetti al di fuori delle strategie generali dei piani urbanistici e territoriali, e solo successivamente recepiti, la definizione di determinate componenti all'interno delle categorie normative di piano, come nel caso della componente del *Parco agricolo* del PRG di Roma, ha consentito un chiaro

¹ Il PRG di Roma è stato approvato con Del. CC 18/2008.

indirizzo strategico che ha aperto, come nel caso di Casal del Marmo², la possibilità di ricevere un contributo operativo da parte del Programma TURAS³, finanziato dal VII FP dell'UE⁴.

Il piano deve quindi individuare al suo interno la struttura e le procedure per la costruzione di un sistema connettivo diramato e complesso, che leghi e faccia interagire gli spazi aperti naturali e antropici, sia *in uscita* verso i territori della dispersione insediativa, sia *in entrata* nelle maglie della città compatta selezionando e riconnettendo tutti i materiali urbani attraverso reti misurabili a diverse scale, da quella territoriale fino a quella minuta dei contesti urbani, e punteggiate da materiali diversi e di diverso peso e valore, nei quali, «sarà necessario scegliere, distinguere, salvaguardare e recuperare ma anche ignorare e eliminare, in una parola progettare» (Spagnolo, 2007).

Casi emblematici di integrazione delle questioni urbanistiche e ambientali nella costruzione integrata di *green, grey and blue networks* (Gasparrini, 2015) a differenti scale, sono i due recenti progetti urbani di *Madrid Rio*, nella capitale spagnola, e *Ile Seguin-Rives de Seine*, nella cintura metropolitana di Parigi, che hanno sperimentato nuovi approcci alla progettazione urbana dalla esplicita valenza eco-paesaggistica. In particolare, il caso francese mostra come il successo, in termini di rilancio urbano, basato sulle nuove forme di mobilità e sulla valorizzazione ambientale, dipenda dalla capacità di integrazione e coordinamento tra le previsioni urbanistiche e settoriali.

I processi di *metropolizzazione* hanno prodotto, dunque, una realtà complessa che ha sfumato la distinzione tra *vuoto urbano* e *spazio pubblico*, tra *componenti antropiche* e *naturalistiche*, tra *componenti urbane* e *rurali*, chiedendo una riconfigurazione sotto il profilo eco-paesaggistico, ma anche morfologico-funzionale e infrastrutturale. A Roma, il Piano ha affrontato questo tema nell'ambito della riorganizzazione funzionale e morfologica degli assetti urbani a partire da una visione progettuale e da un approccio programmatico che hanno portato ad affrontare la rigenerazione dei numerosi spazi abbandonati, degradati o sottoutilizzati localizzati in corrispondenza di alcune importanti reti ambientali verdi e blu – quali il Parco dell'Appia e il Tevere – integrando elementi naturali e antropici, per ricucire «le relazioni di continuità sempre proprie della città vivente» (Terranova, 2007), facendo riemergere il tema dello spazio pubblico. Tale strategia trova concretizzazione nella definizione degli *Ambiti di programmazione strategica*⁵ del PRG, nel quale i diversi spazi aperti, dalle *Ville storiche*, alle aree golenali, agli spazi aperti degradati della periferia urbana, sono riarticolati in maniera coordinata sulla base di relazioni funzionali e connessioni fisiche. Come già previsto dal PRG, e confermato nella fase di crisi economica, attuare questo complesso progetto di valorizzazione, richiede di agire per parti, valutando preventivamente la sostenibilità e la fattibilità nonché mediando tra l'interesse pubblico e privato, grazie alla procedura del Progetto urbano⁶.

Come a Roma, anche in altre sperimentazioni recenti, che hanno peraltro potuto contare su legislazioni regionali più innovative rispetto alla LR 38/99, come in particolare il PSC di Bologna⁷ e il PGT di Bergamo⁸, gli spazi pubblici e i grandi spazi aperti, divenuti *figure della ristrutturazione* o *cinture verdi*, hanno costituito la componente chiave del progetto di sviluppo della città, attraverso la quale ricucire anche il rapporto tra piano e progetto, attraverso i progetti urbani o i piani operativi, a partire dai principi di sostenibilità, sussidiarietà, partecipazione, flessibilità, perequazione (Cavagnis, Della Mea, Zambianchi, 2010).

Il periodo di crisi che stiamo attraversando, inoltre, richiede di intervenire perseguendo strategie di valorizzazione che riguardino tali spazi, intesi come 'beni comuni', luoghi potenziali di sviluppo culturale, economico e sociale. Risulta, in questo quadro, sempre più urgente assecondare, all'interno dei sistemi di pianificazione, anche forme partecipative di riappropriazione e di riuso temporaneo, che rigenerino i contesti dequalificati nell'attesa dell'attuazione definitiva.

Tra le innumerevoli pratiche in questo senso, si colloca l'esperienza romana relativa al fiume Tevere, interessato dal progetto culturale multidisciplinare *Tevereterno*, facente parte della piattaforma internazionale

² Il PRG 2008 inserisce gli ambiti di Casal del Marmo, Rocca Cencia e Arrone-Galeria nella componente *Parco Agricolo* (Cfr. Comune di Roma, PRG, Del. CC 18/2008, NTA, Art. 70).

³ Il Programma *Transitioning towards urban resilience and sustainability* coinvolge 11 città europee e altri 28 partner tra imprese, autorità locali e ricercatori internazionali: <http://www.turas-cities.org/>.

⁴ TURAS, che coinvolge oltre a Roma Capitale anche BIC Lazio e Sapienza, finalizzato ad affrontare le questioni relative ai rischi connessi ai cambiamenti climatici e al consumo di suolo, alla tutela e valorizzazione delle infrastrutture verdi e blu, alla filiera corta, al recupero di siti ed edifici degradati, ha portato all'elaborazione di nuove strategie progettuali.

⁵ Cfr. art. 64 "Ambiti di programmazione strategica" delle NTA del PRG 2008 del Comune di Roma.

⁶ Cfr. art. 15 "Progetto urbano" delle NTA del PRG del Comune di Roma.

⁷ Il Piano Strutturale Comunale di Bologna è stato approvato nel 2008.

⁸ Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Bergamo è stato approvato nel 2010.

*River//Cities Platform*⁹, finalizzato alla valorizzazione delle rive del fiume a partire dalla «creazione e gestione del primo spazio pubblico di Roma dedicato all'arte contemporanea *site-specific*»¹⁰, attraverso usi temporanei culturali-ricreativi in chiave ecocompatibile.

Queste pratiche fanno riferimento a contesti in cui gli strumenti urbanistici sono stati approvati proprio con l'avvio della crisi, nei quali la forte spinta propulsiva potenzialmente innesabile dalla strategia è stata fortemente colpita dalla contrazione di risorse causata dalla crisi, che ha tuttavia stimolato l'individuazione di nuove modalità per la gestione degli spazi collettivi.

Grazie, infatti, anche agli indirizzi nazionali definiti dalla Legge 10/2013 “Norme per lo sviluppo dello spazio verde urbano”, a Roma, come a Bologna e Bergamo e in molte altre città italiane, sono stati approvati dall'Amministrazione pubblica alcuni provvedimenti volti a regolamentare i rapporti pubblico-privato nei processi di progettazione, gestione e attuazione di aree verdi (o comunque libere) di proprietà pubblica, in alcuni casi peraltro già in parte previsti dalle norme della pianificazione comunale vigente (come nel caso di Roma)¹¹. Tali provvedimenti sono finalizzati alla rigenerazione urbana diffusa e alla rivitalizzazione economica attraverso forme di riuso temporaneo e di agricoltura urbana. A Roma è stato promulgato a livello municipale, il “Bando aperto per adozione/assegnazione temporanea aree verdi/spazi liberi nella disponibilità del Municipio Roma XI e/o nel territorio del Municipio XI”¹², mentre a Bologna è vigente il “Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani di Bologna”, approvato nel 2014.

Gli esiti di tali nuovi provvedimenti, sebbene vadano verificati nel tempo per valutarne la concreta efficacia, costituiscono una tattica di rigenerazione concretamente sperimentata per affrontare il degrado urbano.

3 | Il piano resiliente. Le reti di soggetti come luogo di innovazione delle tattiche di rigenerazione

Le dinamiche insediative spontanee della metropolizzazione del territorio, oltre ad aver alterato gli equilibri ecologici, hanno in molti casi determinato la dissoluzione del «sistema complesso di relazioni tra i singoli e il mondo fisico e tra le comunità e i territori (...) che determinano il senso di essere abitanti di un luogo, di riconoscere quel luogo come ambito del proprio abitare» (Colarossi, Latini, 2009).

La fase di crisi economica e ambientale, e le conseguenti carenze da parte della pubblica amministrazione nella attuazione e gestione della cosa pubblica, hanno ulteriormente inciso su tale rapporto, e rischiano di recidere ancora più profondamente il legame tra abitanti e luoghi.

In questo quadro, il tema della *resilienza urbana* (UNISDR, 2012; UNFCCC, 2015) si costituisce quale *concetto operativo* ma anche *valore collettivo* in grado di guidare la città verso un nuovo *sistema urbano*, che «si modifichi costruendo risposte sociali, culturali, economiche e ambientali nuove che le permettano di resistere nel lungo periodo alle sollecitazioni dell'ambiente e della storia» (De Angelis, Izzo, 2013).

In questa direzione, è impossibile per la pianificazione non considerare l'attuale sperimentazione di un insieme di tattiche che sostanziano un nuovo rapporto tra cittadini e territorio. Una sperimentazione che si palesa nella proliferazione di una moltitudine di pratiche di riappropriazione collettiva condotte dalla cittadinanza attiva per dare risposta alle problematiche di abbandono, incuria e degrado ma anche alle istanze di valorizzazione sociale e culturale degli spazi pubblici (Poli, Ravagnan, 2016).

Il modello di gestione di tali pratiche assume particolare interesse laddove cominciano a diffondersi tattiche di coordinamento all'interno di *reti di soggetti economici e sociali* che, coinvolgendo attori privati e pubblici, innescano processi virtuosi di contaminazione tecnica e culturale, mettendo in relazione idee, persone, luoghi e progetti, anche attraverso forme di *sharing economy*. Particolare interesse, ai fini della pianificazione urbanistica, rivestono le pratiche di *collaborative mapping* avviate da operatori del settore, come nei casi romani di *City Hound* e *Zappata romana*¹³, da Università, come nel caso di *Bergamo Open Mapping* e *BGPublic Space*, da associazioni e comitati di cittadini.

Queste *reti* possono, da una parte, rappresentare un utile strumento per la pianificazione, sia nella fase di elaborazione sia in quella di approvazione. In particolare nelle fasi di *sensibilizzazione*, finalizzata alla

⁹ Si veda: <http://www.river-cities.net/>

¹⁰ Si veda: <http://www.tevereterno.it/it/arts/triumphs-and-laments/>

¹¹ Cfr. art. 83 “Servizi pubblici. Norme generali” delle NTA del PRG 2008 del Comune di Roma.

¹² Il Bando è stato approvato con D.D. n. 831/2014.

¹³ *City Hound* (<http://www.tspoon.org/cityhound/>) e *Zappata romana* (<http://www.zappataromana.net/>) sono state realizzate rispettivamente a partire da progetti degli studi di architettura TSPoon e UAP. In particolare, *City hound* è definito come un «*Social network* per la trasformazione temporanea degli spazi urbani sottoutilizzati».

presentazione del piano o del programma sul territorio; nella fase di *consultazione*, finalizzata a recepire i bisogni e i desideri dei cittadini relativi ai luoghi, così come le potenzialità di valorizzazione; nella fase di *concertazione*, finalizzata a recepire un riscontro degli abitanti e degli operatori sulle scelte progettuali¹⁴. Dall'altra, le Amministrazioni comunali stanno sperimentando queste piattaforme nelle fasi di *attuazione* e di *gestione* della pianificazione, al fine di individuare, attraverso la mappatura dei luoghi effettuata dalle differenti reti, i *punti di accumulazione* tra domanda e offerta, tra criticità e potenzialità di rigenerazione e valorizzazione. Questa modalità di individuazione 'dal basso' è risultata indispensabile per intraprendere un insieme di operazioni minute che consenta di perseguire concretamente una strategia di uscita dalla crisi, come avvenuto a Roma attraverso il riuso temporaneo, realizzato nell'ambito del Programma europeo TUTUR, di alcuni contesti degradati individuati dall'Amministrazione proprio tramite *City bound*.

4 | Il piano urbanistico. I percorsi di innovazione in una prospettiva ambientale

Le sperimentazioni più innovative muovono quindi dall'esigenza di dare una risposta integrata alle istanze di rigenerazione ambientale, di rivitalizzazione sociale, di valorizzazione economica e culturale della città secondo principi di sostenibilità e di resilienza ai cambiamenti ambientali e socio-economici, «intesi sia come *concetti operativi* (Toubin, Lhomme, Diab, Serre et Laganier, 2012), attraverso i quali fare avanzare ricerca e sperimentazione sui temi della tutela e della valorizzazione delle risorse ambientali, sia come *valori collettivi*, etici e estetici (Gasparrini, 2011), sui quale rifondare non solo le forme del paesaggio urbano ma anche il senso dell'uso collettivo degli spazi» (Poli, Ravagnan, 2016).

Ogni crisi stimola, infatti, l'emergere di nuove questioni e nuove soluzioni che individuano percorsi di ricerca e sperimentazione: in questa fase di grande vulnerabilità urbana si presenta per l'urbanistica l'opportunità di ridefinire strategie di pianificazione e tattiche per l'attuazione che possano rilanciare insieme sia il ruolo delle città rispetto al Paese sia quello della pianificazione rispetto alla città e ai suoi abitanti.

In linea con le esperienze già avviate, in Italia e all'estero, il nuovo ciclo di pianificazione deve operare un rafforzamento e un consolidamento delle componenti progettuali, procedurali e normative di una prospettiva ambientale, sperimentando l'attuazione per parti di chiari progetti urbani dalla spiccata flessibilità attuativa e partecipazione collettiva, in una logica di resilienza, e dalla dichiarata vocazione ambientale, in linea con il principio di sostenibilità, per supportare, insieme all'evoluzione della struttura urbana fisica, anche una evoluzione socio-economica della città verso attività *green* e stili di vita *smart*. In questo senso, non appare possibile, né utile, abbandonare la visione d'insieme ma al tempo stesso è necessario che le strategie complessive e i grandi progetti urbani contemplino l'attuazione per parti e il governo delle sperimentazioni minute, che danno forma alle aspettative e alle insostituibili risorse operative che i cittadini rappresentano, attraverso procedure e regole partecipative adeguate al nuovo contesto socio-economico, e attraverso l'aiuto di risorse straordinarie e *network*, anche a livello internazionale, indirizzati a migliorare la qualità ecologica delle aree urbane.

Attribuzioni

Il presente contributo dà conto di un percorso di ricerca e di sperimentazione svolto congiuntamente dalle due Autrici. La redazione dei § 1, 3, 4 è comunque attribuibile a Irene Poli e la redazione del § 2 a Chiara Ravagnan.

Riferimenti bibliografici

- Balbo P. (2013), "Il Progetto di paesaggio", in *Lectures#1. Design, Pianificazione, Tecnologia dell'Architettura*, Rdesignpress, Roma, pp. 102-120.
- Barbieri C.A. (2008), *Metropolizzazione e Nuovo Piano*, Relazione introduttiva alla seconda Sessione del XXVI Congresso INU "Il Nuovo Piano", Ancona, reperibile su: <http://www.inu.it/wp-content/uploads/Barbieri.pdf>
- Borja J., Muxi Z. (2001), *El espacio público. Ciudad y ciudadanía*, Electa, Barcellona.
- Cavagnis G., Della Mea G., Zambianchi M. (2010), "Strategie e progetti urbani per uno sviluppo sostenibile", in *Urbanistica*, n. 144, pp. 19-29.

¹⁴ *Bergamo Open Mapping* e *BGPublic Space* sono dei progetti del Laboratorio Cartografico *DiatheSis* del CST-Centro Studi sul Territorio dell'Università di Bergamo (<http://www.sigaponlus.org/bgopenmapping/?q=cose>).

- Colarossi P., Latini A. (a cura di, 2009), “La città del buon abitare e la progettazione urbana”, in *Urbanistica*, n. 140, pp. 41-74.
- Comune di Bologna, PSC, approvato con Del. CC 133/2008, *Relazione*.
- Comune di Roma, PRG, adottato con Del. CC 33/2003, *Relazione*. Comune di Roma, PRG, approvato con Del. CC 18/2008, *Norme Tecniche di Attuazione*.
- De Angelis A., Izzo M.V. (2013), “Lo spazio pubblico acceleratore e generatore del rinnovo della città resiliente”, in Sbetti F., Rossi F., Talia M., Trillo C. (a cura di), *Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo. Tema 1. La rigenerazione urbana come resilienza*, Urbanistica Dossier, n. 4, pp.149-151.
- Gasparri C. (2015), *In the city on the cities. Nella città sulle città*, List, Trento.
- Gasparri C. (2011), “Nuovi sguardi sulla città esistente”, in Toppetti F. (a cura di), *Paesaggi e città storica. Teorie e politiche del progetto*, Alinea, Città di Castello, pp. 79-86.
- Gasparri C., Savino M. (a cura di, 2016), “La città resiliente”, in *Sentieri urbani*, n. 20.
- Gasparri C., Gabellini P., Rossi F. (2014), Programma della *Commissione INU Paese Città resilienti e adattive, città di reti, città motori di sviluppo*, disponibile su: http://www.inu.it/wpcontent/uploads/Programma_commissione_INU_citta_resilienti_30_ottobre_2014.pdf
- Indovina F. (2005), “La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali”, in Indovina F., Fregolent L., Savino M. (a cura di), *L'esplosione della città*, Editrice compositori, Bologna, pp. 14-31.
- Oliva F. (a cura di, 2010), *Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica a Giuseppe Campos Venuti*, Laterza, Bari.
- Oliva F. (2008), “Il Nuovo piano”, in *Urbanistica*, n. 135, pp. 4-7.
- Oliva F. (2001), “Il Sistema ambientale”, in Ricci L. (a cura di), *Il Nuovo Piano di Roma*, in *Urbanistica*, n. 116, pp. 158-165.
- Poli I., Ravagnan C. (2016), “Roma. Percorsi di innovazione nella gestione dei beni comuni”, in Gasparri C., Savino M. (a cura di), *La città resiliente*, in *Sentieri urbani*, n. 20, pp. 47-48.
- Ricci L. (2014), “Governare il cambiamento: più urbanistica, più piani”, in Franceschini A. (a cura di), *Sulla città futura. Dal piano urbanistico tradizionale al progetto ecologico*, List, Trento, pp. 98-104.
- Ricci L. (a cura di, 2009), *Piano locale e... Nuove regole, nuovi strumenti, nuovi meccanismi attuativi*, FrancoAngeli, Roma.
- Ricci L. (2005), *Diffusione insediative, territorio e paesaggio. Un progetto per il governo delle trasformazioni territoriali contemporanee*, Carocci, Roma.
- Spagnolo R. (2007), *Note per un aggiornamento delle culture del recupero*, in Carullo S. (a cura di), *Spazi aperti nei contesti storici. Atti*, ANCSA, Bergamo, pp. 13-15.
- Talia M. (2012), “Gli interrogativi di una città in cambiamento”, in Talia M., Sargolini S., *Ri-conoscere e ri-progettare la città contemporanea*, Franco Angeli, Milano, pp. 13-25.
- Talia M., Sargolini S. (a cura di, 2012), *Ri-conoscere e ri-progettare la città contemporanea*, Franco Angeli, Milano.
- Terranova A. (2007), “Piazze che spiazzano e piazze che ricompongono”, in Carullo S. (a cura di), *Spazi aperti nei contesti storici. Atti*, ANCSA, Bergamo, pp. 51-53.
- Toppetti F. (a cura di, 2011), *Paesaggi e città storica. Teorie e politiche del progetto*, Alinea, , Città di Castello.
- Toubin M., Lhomme S., Diab Y., Serre D. et Laganier R. (2012), “La Résilience urbaine: un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine?”, in *Développement durable et territoires*, vol. 3 n.1, disponibile su: <https://developpementdurable.revues.org/9208>



Oltre il piano di tradizione. Il ricorso ad approcci interscalari e integrati e la contaminazione tra indirizzi strategici e tattiche urbanistiche

Promuovere l'azione tattica. La temporaneità nella pratica urbanistica |

Francesco Alberti, Matteo Scamporrino, Annalisa Rizzo

**La geografia socio-economica e i processi di trasformazione urbana:
il caso di San Giovanni Teatino |** Stefano Campanozzi

**Il commoning urbano: ambito di collaborazione tra tattiche urbanistiche e
indirizzi strategici |** Giuseppe Caridi

**L'incertezza del futuro e l'adattabilità/reversibilità delle scelte di piano alle
diverse scale: una esperienza olandese e una italiana |** Rosalba D'Onofrio,
Elio Trusiani

**Fare urbanistica per regioni in transizione: tradizione, strumenti, innovazione
per la produzione di luoghi |** Marco Facchinetti

**Conceiving the nocturnal city through strategical and tactical urban lighting
practices |** Helena Gentili, Daria Casciani

Questioning urban tactics | Camilla Guadalupi

**From tactics to strategies and back: regional design practices of
contamination |** Valeria Lingua

Dalla condivisione all'adesione: per una pianificazione diversamente strategica |
Valeria Monno

Politiche e pratiche urbane locali: nuovi approcci per nuove istanze |
Valentina Palermo, Viviana Pappalardo

Nuove tipologie di bandi per favorire l'integrazione tra strategie e tattiche |
Massimo Zupi

Promuovere l'azione tattica. La temporaneità nella pratica urbanistica

Francesco Alberti

Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: francesco.alberti@unifi.it

Matteo Scamporrino

Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: matteo.scamporrino@unifi.it

Annalisa Rizzo

Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: annalisarizzo@hotmail.it

Abstract

Nonostante la pianificazione si confronti ordinariamente con la rigenerazione, il recupero e il *redevelopment* di aree in disuso – forme d'intervento che richiedono strumenti capaci di integrare il fattore tempo nel processo di trasformazione – la possibilità di usi temporanei, secondo un approccio “tattico” alla riqualificazione dell'habitat urbano, resta ancora un'opzione solitamente non contemplata nell'orizzonte previsionale dei piani. Attraverso il riferimento a casi studio internazionali, riconducibili a quattro diverse modalità in cui si esplica il rapporto fra i promotori dell'azione tattica e le istituzioni locali, il contributo ripercorre l'evoluzione del fenomeno del *Temporary Urbanism* da categoria interpretativa ad approccio operativo, evidenziando come nel panorama italiano esso fatichi più che altrove a trovare una propria collocazione all'interno delle pratiche di rigenerazione urbana senza rischiare di uscire dai margini della legalità, definiti da norme di governo del territorio e settoriali del tutto impermeabili alle dinamiche sociali. Un'eccezione è rappresentata dall'involontaria temporaneità caratteristica delle ricostruzioni post-sisma, in cui le azioni tattiche trovano paradossalmente una condizione favorevole. Preso atto delle difficoltà a intervenire in modo sistematico sulla legislazione nazionale per favorire la diffusione del *Temporary Urbanism*, il contributo ne ipotizza l'integrazione negli strumenti operativi comunali, intervenendo “tatticamente”, in modo limitato, sulla disciplina dei piani vigenti.

Parole chiave: urban practices, urban regeneration, tools and techniques

1 | Temporary Urbanism: da categoria interpretativa ad approccio operativo

Guerrilla / Informal / Spontaneous / Temporary / Pop-up / Insurgent / Iterative / Everyday / Do-it-yourself / Adaptive / Tactical + Urbanism sono alcune delle espressioni utilizzate per descrivere interventi urbani caratterizzati dalla provvisorietà, da un costo e una scala limitata e dal coinvolgimento attivo degli attori locali. Sebbene ogni espressione ponga l'accento su un aspetto differente dell'azione, spesso mettendo in evidenza la volontà di comunicare un messaggio sociale o politico, si tratta comunque di definizioni per molti aspetti sovrapponibili. Al di là delle possibili declinazioni, il principio comune sotteso a questo approccio è che ciascun intervento faccia da innesco ad un processo di moltiplicazione degli effetti rigenerativi ben al di là del suo carattere puntuale e provvisorio: caratteristica che, a dispetto della sua “informalità”, lo ha imposto all'attenzione disciplinare come uno dei principali paradigmi di riferimento nel dibattito sulla città contemporanea (Kelabaugh, 2009).

L'espressione *Temporary Urbanism* è stata inizialmente applicata per descrivere l'uso *ad interim* di spazi urbani residuali, frequente in contesti soggetti a forti mutamenti socio-economici. Nell'interpretazione prevalente, almeno in ambito europeo (Bishop & Williams, 2012; Oswalt et al., 2013), l'uso temporaneo si affermerebbe come azione “tattica” di modificazione dell'habitat, laddove i processi di de-industrializzazione e contrazione demografica, all'origine del fenomeno delle cosiddette *shrinking cities*, determinano una sovrabbondanza di vuoti urbani, aree marginali e spazi “in attesa” privi di destinazioni d'uso definite. Numerosi autori riconoscono come fonte d'ispirazione di tali azioni le esperienze del

Movimento Situazionista, insieme ad opere come *Le droit à la ville* (Lefebvre, 1968) e *The Open City* (Sennet, 2008), che, in aperto conflitto con l'approccio deterministico e funzionalista della pianificazione, condividono la rivendicazione di un ruolo attivo del cittadino nel dare forma, significato e visibilità all'ambiente urbano. Su questa linea, la nozione di *tactical urbanism* fa riferimento all'accezione di "tattica" proposta dal sociologo Michel De Certeau: «procedure che valgono grazie alla pertinenza che conferiscono al tempo – alle circostanze che l'istante preciso di un intervento trasforma in situazione favorevole» (1980: 75). La tattica, come «arte del debole» che opera nello spazio altrui per tirarne fuori le potenzialità» (ibid.), è qui vista come alternativa, talvolta sovversiva, alla "strategia" – appannaggio esclusivo del livello istituzionale – in cui si esprime la «manipolazione delle relazioni di forza» in uno spazio determinato (ibid. pp. 5-6).

Nella letteratura più recente si è fatta però strada anche un'altra interpretazione, che riconduce all'approccio tattico, potenzialmente inserito nel quadro più ampio di una visione strategica (Blau, 2011), interventi di modificazione degli spazi urbani sia di tipo *bottom-up* che *top-down* (Lydon, 2011; Pfeifer, 2013), i cui promotori non sono quindi più soltanto i cittadini, ma anche le amministrazioni pubbliche e i pianificatori. In effetti, a fronte del manifestarsi sempre più marcato degli effetti di "ritrazione" dei modi d'uso del territorio (Boeri, 1990), assistiamo oggi a una transizione concettuale del *temporary urbanism* da categoria interpretativa di fenomeni spontanei a modalità d'intervento "istituzionalizzata", fatta propria da un numero crescente di amministrazioni locali per far fronte alla mutevolezza degli assetti socio-economici: una riattribuzione di dominio che comporta una ridefinizione dei soggetti in campo e dei rispettivi ruoli.

I confini sfumati che a livello concettuale contraddistinguono le nozioni di tattica e temporaneità riflettono la complessità e varietà di rapporti fra promotori dell'azione tattica e pianificazione a lungo termine osservabili nelle esperienze di urbanistica temporanea fiorite in tutta Europa. Senza alcuna pretesa di arrivare a una classificazione definitiva di situazioni che, per loro natura, presentano confini estremamente variabili, è possibile analizzare la relazione fra i due elementi attraverso quattro categorie.

La prima categoria raccoglie le azioni promosse da cittadini o associazioni, spesso al limite della legalità (se non palesemente illegali) che sono sanzionate o tutt'al più ignorate dalla pubblica amministrazione. Sono gli interventi più frequenti, ma proprio a causa della loro natura è difficile farne una ricognizione sistematica. Di questa categoria fanno parte le azioni volte a migliorare la fruibilità degli spazi pubblici – del tipo *guerrilla gardening*, *chair bombing*, ecc. – ma anche l'occupazione di edifici abbandonati per l'installazione di attività socio-culturali. Poiché l'obiettivo principale è provocare una discussione sulle esigenze della città che non trovano risposta attraverso i canali istituzionali (Peach, 2012), l'impatto dell'intervento si misura più nel movimento di opinione da esso generato, che non negli effetti a lungo termine sulla pianificazione urbana.

Quest'aspetto è ancora presente, ma in modo meno conflittuale, nella seconda categoria, costituita dalle azioni tattiche promosse da gruppi di cittadini o professionisti, di cui l'amministrazione arriva a riconoscere un'utilità a livello strategico, tanto da sostenere, e talvolta sollecitare, l'intervento; il quale potrà avere ora il carattere di un *happening* dimostrativo, ora quello di un progetto di riqualificazione vero e proprio, sebbene realizzato con materiali non duraturi. Un esempio rappresentativo del primo tipo sono i *Park(ing) days*, ovvero la trasformazione – nell'arco di un week-end – degli stalli riservati alla sosta dei veicoli in micro-spazi o attrezzature pubbliche: un evento, avviato nel 2005 a San Francisco da Rebar Group (<http://rebargroup.org>), che con cadenza annuale si ripete oggi in molte città grandi e medie di tutto il mondo con l'appoggio delle amministrazioni locali, che ne riconoscono le finalità «to promote creativity, civic engagement, critical thinking, unscripted social interactions, generosity and play» (<http://parkingday.org>). Gli interventi di riqualificazione temporanei sono invece una modalità d'intervento diffusa soprattutto in Francia, grazie alla proliferazione di collettivi multidisciplinari in prima fila nel dibattito sulla vivibilità degli spazi urbani (quali Exyzt, Etc, Saprophytes, Bellastock). Con il progetto *Détour de France* (2011-2012), nell'arco di un anno il collettivo Etc ha collezionato esperienze di «costruzione partecipata della città» in 12 centri urbani, attraverso un itinerario in bicicletta che ripercorre la rete di contatti esistenti fra associazioni. L'elemento costante è stato la partecipazione attiva della cittadinanza sia nelle trasformazioni materiali – costruzione di arredi urbani e installazioni – sia nelle attività di costruzione di un diverso modo di percepire la città attraverso "derive" o "eventi". Il rapporto con le amministrazioni ha assunto di volta in volta una forma diversa a seconda dei soggetti promotori – cittadini, associazioni, artisti, privati, persone impegnate nell'amministrazione stessa – ma sempre rimanendo nel confine della legalità (talvolta attraverso la concessione di deroghe *ad hoc* alle normative vigenti).

La terza categoria è rappresentata dagli interventi che, nati su iniziativa di cittadini o associazioni, spingono la pubblica amministrazione ad adattare ai nuovi usi il proprio piano o programma d'intervento per l'area interessata – situazione che ritroviamo ad esempio in alcune realtà inglesi ed olandesi.

Il caso più celebre è sicuramente rappresentato dal distretto creativo sorto nell'area portuale dismessa NDSM Werf di Amsterdam a seguito di un'occupazione abusiva dei suoi spazi da parte di un collettivo di giovani artisti (sull'esempio del Tacheles berlinese). La situazione è stata poi regolarizzata con un contratto di concessione dell'area per una durata di 25 anni all'associazione culturale formata dagli stessi artisti. Grazie anche ai contributi finanziari del comune, la grande banchina portuale si è progressivamente riempita di strutture temporanee, ospitando dentro e fuori un immenso cantiere navale attività culturali e artigianali, *start-ups*, negozi, locali pubblici e perfino uno studentato realizzato con *containers* assemblati.

Gli interventi della quarta categoria sono infine caratterizzati dall'inserimento di attività temporanee all'interno di programmi di sviluppo urbano concepiti secondo un classico approccio *top-down*. Sia che la loro presenza sia limitata alla fase iniziale della trasformazione, sia che se ne preveda la rotazione all'interno di uno spazio destinato permanentemente ad usi provvisori, la loro funzione è comunque quella di agire da catalizzatori, attraendo pubblico e attività, favorendo il ricambio degli operatori e quindi la tenuta complessiva dell'operazione rispetto a possibili periodi di stagnazione economica, contribuendo a dare una nuova identità al luogo mentre è in corso la trasformazione. Un esempio in questo senso è il progetto di *redevelopment* dell'area di King's Cross a Londra, la cui implementazione per fasi, affiancata da un cronoprogramma di usi temporanei, che variano da eventi e installazioni fino al mantenimento con funzioni provvisorie di edifici destinati a demolizione (una stazione di rifornimento carburanti trasformata in centro eventi e *pop-up restaurant*) e alla costruzione di nuove attrezzature (una piscina destinata a durare due anni) sta dimostrando le potenzialità di questo approccio.

Processi di transizione lunghi, come quelli legati alla rigenerazione di aree estese o alla modifica della mobilità urbana verso modelli più sostenibili, incontrano spesso ostacoli e rallentamenti nella mancata condivisione della *vision* da parte dell'opinione pubblica e dei diversi portatori d'interessi locali. L'azione tattica può allora essere usata dai pianificatori come strumento per misurare l'impatto di un intervento, incentivare il dibattito e la partecipazione civica e consolidare la fiducia degli investitori.

2 | Le esperienze in Italia: dalle ricostruzioni post-sisma alla rigenerazione “per punti”

Temporary e *Tactical Urbanism* trovano uno specifico, ancorché anomalo, campo di applicazione negli interventi che seguono il manifestarsi di eventi disastrosi. La capacità dell'azione tattica di sollecitare ed esercitare la resilienza della comunità incrementa e rafforza infatti la coesione sociale, che rappresenta «la chiave per il successo a lungo termine nei processi di ricostruzione» (Aldrich, 2010).

A livello internazionale, l'esempio più rappresentativo di approccio tattico-adattivo (si parla infatti, in questo caso, di *Adaptive Urbanism*) alla ricostruzione post-sisma di un centro urbano è quello di Christchurch, città della Nuova Zelanda che, a cavallo e all'indomani di due terribili terremoti verificatisi nel 2011-2012, ha visto all'opera associazioni di cittadini, architetti e artisti, supportati dall'amministrazione comunale, nella riprogettazione e realizzazione, con manufatti temporanei, di alcuni importanti servizi e spazi pubblici, compresa un'arena per spettacoli, spazi di produzione artistica e un centro commerciale, formato da *containers* colorati: una soluzione nata per coprire una fase transitoria e che ha finito per connotare uno dei luoghi urbani – il cosiddetto “Re:start City Mall” - tutt'oggi più vissuti dalla comunità.

Anche in Italia, la gestione della fase post-sisma ha in alcuni casi rappresentato una sorta di laboratorio di tattiche urbanistiche che, seppure indotte dall'emergenza, la comunità e i suoi attori sono stati capaci di mettere in campo in maniera efficace e veloce. È il caso in particolare de L'Aquila, dove la molteplicità degli interventi adottati copre quasi interamente il ventaglio delle possibili relazioni fra *stakeholders* e amministrazioni. Le soluzioni spontanee appartenenti alla prima categoria sopra individuata, quella delle azioni condotte al di fuori di qualsiasi controllo e norma, sono state le prime a manifestarsi dopo l'evento, non solo come risposta all'emergenza abitativa, con tende e accampamenti sorti in modo spontaneo in aree sicure, ma anche alla domanda di nuovi spazi collettivi e di socialità. Le soluzioni messe in atto, in parallelo alla macchina dei soccorsi della Protezione Civile, si sono indirizzate su un centro commerciale rimasto intatto dopo il sisma (“L'Aquilone”) diventato la “nuova piazza della città” e sull'area di Piazza d'Armi, non lontana dalla stazione, trasformata in un luogo di mercato, di discussione pubblica e di aggregazione sociale.

La seconda categoria (quella degli interventi spontanei, “accettati” dalle istituzioni) si è manifestata dopo poche settimane con l'installazione di strutture mobili all'interno di spazi destinati – nella normalità pre-

terremoto – a parco o piazza pubblica. Rientra in questo caso, l'esperienza portata avanti dal Collettivo 3.32 che, dopo una prima fase “nomade”, si è stabilito nel parco UNICEF adiacente alla “zona rossa” del centro storico. Qui è stato montato un grande tendone per lo svolgimento di attività collettive e organizzato un presidio costituito da tende più piccole per alloggiare i membri del Collettivo e per ospitare giornalisti, artisti o attivisti che altrimenti non avrebbero trovato posto nelle strutture ufficiali.

La terza categoria (interventi spontanei “istituzionalizzati”) è ben rappresentata infine dalla “strada della movida” organizzatasi in via della Croce Rossa dopo la chiusura per motivi di sicurezza del centro storico, che prima del sisma era molto frequentato la sera per la presenza di bar, ristoranti e locali notturni. Al fine di evitare la diaspora dei giovani e degli studenti universitari, primaria fonte di reddito per la città, ai gestori dei locali è stato concesso di stabilirsi lungo via della Croce Rossa con strutture temporanee su lotti in cui non era previsto tale uso né alcuna possibilità di edificazione.

Al di fuori di queste situazioni-limite, per altro purtroppo ricorrenti, le iniziative di riuso temporaneo con un approccio tattico degli spazi urbani dismessi trovano nel nostro paese, più che altrove, difficoltà a manifestarsi nella legalità a causa del carattere farraginoso e vessatorio delle norme e delle procedure.

Tanto è vero che persino un caso riuscito di rigenerazione di uno spazio ad uso collettivo, come la recente Piazza dell'Immaginario, ideata e realizzata – con l'appoggio del Comune – dalla cooperativa di giovani architetti Chi-Na in un interstizio del “quartiere cinese” di Prato e divenuta il luogo-simbolo di una possibile integrazione fra la comunità locale e quella degli immigrati, ha potuto concretizzarsi solo in un lotto che sotto il profilo giuridico è ancora privato: un pezzo di parcheggio ceduto gratuitamente dalla proprietà di un supermercato. In uno spazio a tutti gli effetti pubblico, in quella forma e con quelle modalità (autocostruzione, uso di materiali di recupero, arredi non omologati ecc.) l'intervento non sarebbe infatti stato possibile.

Tra le azioni del “quarto tipo” – promosse cioè da un'amministrazione pubblica – vale la pena segnalare l'esperienza avviata, sempre in Toscana, dall'ente regionale (e nella vicina Romagna dal Comune di Faenza) per favorire la nascita di negozi o attività socio-culturali *pop-up* all'interno di fondi commerciali abbandonati, attraverso una mediazione tra proprietari e possibili beneficiari e la fornitura delle necessarie garanzie finanziarie, con lo scopo di rivitalizzare i centri storici maggiormente colpiti dalla crisi economica. A differenza di un'iniziativa simile (progetto “Precare” – www.precare.org), portata avanti nel decennio 1999-2009 dalla rete internazionale City mine(d) per conto del Comune di Bruxelles, l'esperienza non ha prodotto gli esiti sperati di consolidamento nel tempo e di moltiplicazione degli effetti di rigenerazione, evidenziando la scarsa tenuta delle nostre amministrazioni locali di fronte a progetti che richiedono una forte e continuativa interazione con la base sociale. Resta comunque un significativo precedente per possibili iniziative future, che per poter funzionare dovranno contare su una più stabile collaborazione fra soggetti privati (cittadini o associazioni) e le stesse amministrazioni.

3 | Norma urbanistica e temporaneità: un approccio tattico

Nelle attuali perduranti condizioni di difficoltà d'investimento nel settore immobiliare e del recupero, non solo da parte dei soggetti pubblici, ma anche degli operatori privati, offrire la possibilità di utilizzare immobili – aree o fabbricati - in tutto o in parte abbandonati per attività temporanee, nell'attesa (spesso lunga) della loro destinazione definitiva, è un modo economico e intelligente:

- per prevenirne o limitarne il degrado, introducendo elementi di vitalità nei tessuti urbani interessati in luogo dei consueti “buchi neri”;
- per dare opportunità alle energie presenti sul territorio di esprimersi attraverso iniziative, culturali e/o imprenditoriali, a basso costo ed elevato spessore sociale, valorizzando al meglio (invece di congelare o lasciare che si deprezzi) il capitale fisso esistente;
- per dare, infine, visibilità e appetibilità alle stesse aree, che in questo modo non vengono estromesse dal circuito urbano, stimolando l'interesse per investimenti di più ampia portata.

La predeterminazione delle destinazioni d'uso, che caratterizza la disciplina dei piani urbanistici operativi nella loro pur ampia varietà di declinazioni locali, rappresenta però, il più delle volte, un forte limite alla possibilità di intervenire legalmente in modo “tattico” su aree non appetibili per il mercato, favorendone di fatto l'abbandono, il degrado fisico, l'utilizzo abusivo in condizioni di non sicurezza, ecc.. Fin tanto che le trasformazioni temporanee richiederanno procedure o adempimenti analoghi a quelli riservati alle trasformazioni permanenti, è del tutto evidente che la gamma delle azioni che anche le amministrazioni più volenterose saranno in grado di promuovere, senza dover procedere a onerose (e quindi ingiustificate, se legate a obiettivi a breve termine) varianti urbanistiche, si limiterà agli allestimenti provvisori di spazi pubblici, al riuso di fondi abbandonati per attività commerciali “a tempo” secondo la formula dei *pop-up*

shops, all'affidamento a soggetti esterni, tramite bando pubblico, di edifici comunali – ad es. scuole dismesse – per usi compatibili con la loro destinazione urbanistica.

L'ipotesi di modifiche alla disciplina urbanistica che consentano destinazioni d'uso flessibili non sembra al momento praticabile: al di là dei rischi che questo potrebbe comportare (la richiesta di norme flessibili è infatti da sempre il cavallo di battaglia delle forze del mercato più aggressive e può quindi aprire la strada a trasformazioni con finalità opposte a quelle desiderate), essa richiederebbe nel nostro paese una riforma di quello che resta della legge urbanistica nazionale 1142/1942 che, per quanto attesa da decenni e al di là delle proposte, più o meno presentabili, arrivate in Parlamento, sembra ancora lontana a venire. Occorre quindi, anche in questo caso, un approccio tattico, in grado di adattarsi alle situazioni più diverse con il minor impatto possibile sugli strumenti di pianificazione vigenti e sulle legislazioni regionali.

Una strada potrebbe essere quella di approvare una semplice variante normativa al piano comunale costituita da un solo articolo che, fatte salve le destinazioni finali e i parametri urbanistici delle aree di trasformazione previste (nuova edificazione e, soprattutto, recupero) e delle “aree bianche”, ammetta fino al momento dell'approvazione di un progetto di trasformazione definitivo (se non addirittura fino alla trasmissione agli uffici competenti dell'atto d'inizio lavori) usi transitori con destinazioni anche diverse, tanto degli edifici che delle aree scoperte.

Ovviamente la norma dovrebbe precisare le categorie d'intervento ammesse, compatibili con usi effettivamente temporanei degli immobili, quali ad esempio:

- per le parti interessate dei fabbricati, interventi di messa in sicurezza fino alla manutenzione straordinaria; eventuali nuovi impianti e allacciamenti alle reti tecnologiche dovrebbero invece essere di tipo temporaneo;
- per le parti scoperte, sistemazioni a terra, e realizzazione fuori terra di chioschi o altre strutture, purché reversibili e con una superficie coperta non superiore a una percentuale da definire della superficie totale.

Quanto alle destinazioni d'uso, saranno ovviamente da privilegiare attività socio-culturali o artistiche, spazi espositivi e ricreativi, spazi associativi, *start-ups*, *co-working*, “mercatini”, ovvero qualsiasi attività di promozione sociale, culturale, artistica, artigianale ed economica, che abbia come scopo sia l'agevolazione di forme di presidio dei luoghi abbandonati, sia la promozione di politiche partecipative tra le amministrazioni locali e i cittadini; ma potranno anche essere ammesse, se compatibili con il contesto, attività a scopo di lucro: dai parcheggi (un servizio che, in aree spesso carenti di posti auto a rotazione, può essere offerto su sedimi inutilizzati, riducendo al minimo le opere d'infrastrutturazione), agli esercizi nel campo della somministrazione/ristorazione – un esempio di questo genere sono i *ruins pubs*, divenuti uno dei maggiori richiami della vita notturna di Budapest: bar, caffè, *bistros*, talvolta associati ad altre attività quali rivendite di biciclette usate, gallerie d'arte, ecc., realizzati utilizzando spazi interni o cortili di immobili abbandonati. Da vietare tassativamente, invece, ogni forma di residenza, anche temporanea, e di attività ricettiva.

Una volta approvata la variante, il Comune dovrà poi provvedere – se l'intenzione non è solo quella di consentire, ma anche di favorire, le iniziative di uso temporaneo degli spazi urbani negletti – una procedura semplificata per l'autorizzazione dei progetti, nei quali occorrerà indicare, oltre alla descrizione delle attività e degli interventi che si intendono realizzare, la durata massima dell'iniziativa, con o meno possibilità di rinnovo.

Riferimenti bibliografici

- Aldrich D. (2010), “Fixing Recovery: Social Capital in Post-Crisis Resilience”, in *Journal of Homeland Security*, no. 6, pp. 1-10.
- Bishop P., Williams L. (2012), *The Temporary City*, Routledge, London.
- Blau E. (2011), “City as open work.” In Gupta and J. Williams (eds.), *Insidious Urbanism*, Pratt Institute Graduate Architecture and Urban Design, Canada, pp. 59-63.
- Boeri S. (1990), “Il ritrarsi dei modi d'uso del territorio”, in *Rassegna*, n. 42, pp. 6-7.
- Chase J.L., Crawford M., Kaliski J. (1999-2008), *Everyday Urbanism*, The Monticelli Press, New York.
- De Certeau M. (1980), *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma.
- Dovey K. (2012), “Informal urbanism and complex adaptive assemblage”, in *International Development Planning Review*, no. 34, vol. 4, pp. 349-367.
- Dovey K. (2014), “The temporary city”, in *Journal of Urban Design*, no. 19, vol. 2, pp. 261-263.
- Guidoni E. (1979), *Architettura primitiva*, Electa, Milano.

- Lefebvre H. (1968), *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris.
- Lydon M., Bartman D., Woudstra R., Khawarзад A. (2011), *Tactical Urbanism: Short-term Action Long-term Change, vol. 1*, The Street Plans Collaborative, New York City.
- Lydon M., Garcia A. (2015), *Tactical Urbanism. Short-term Action for Long-term Change*, Island press, Washington.
- Kelbaugh D. (2009), "Three Urbanisms and the Public Realm", in *Proceedings of the 3rd International Space Syntax Symposium*, Atlanta.
- Oswalt P., Overmeyer K., Misselwitz P. (2013), *Urban Catalyst: The Power of Temporary Use*, Dom Publishers, Berlin.
- Overmeyer K. (2007), *Urban Pioneers*, Jovis Verlag, Berlin.
- Pfeifer L. (2013), *The Planner's Guide to tactical urbanism*, Montreal, disponibile su: <https://reginaurbanecology.files.wordpress.com/2013/10/tuguide1.pdf>
- Sennett R. (2008), "The Open City", in Burdett R., Sudjic D. (eds.), *The Endless City*, Phaidon, London, pp. 290-297.

La geografia socio-economica e i processi di trasformazione urbana: il caso di San Giovanni Teatino

Stefano Campanozzi

Università G. d'Annunzio, Chieti - Pescara

DdA - Dipartimento di Architettura

Email: stefanocampanozzi@gmail.com

Tel: 3281624847

Abstract

La stagione delle politiche e dei programmi strategici di governo territoriale ha manifestato, in maniera evidente, la propria sostanziale inefficacia attuativa nella risoluzione delle contingenze legate alla gestione del territorio. Dal canto loro anche i modelli di partenariato pubblico privato, nella prospettiva di convogliare capitali privati nella pianificazione, hanno in generale mancato l'obiettivo atteso rivelandosi in alcuni casi dei fallimentari esempi di speculazione finanziaria. Lo scenario complessivo lasciatoci in eredità negli ultimi trent'anni è quello di aree deindustrializzate in attesa di rigenerazione; di infrastrutture della *slow mobility* irrealizzabili nel breve periodo; di periferie isolate dai centri urbani, teatro di esclusione sociale. Quale risposta dare, dunque, alla domanda di trasformazione concreta e qualitativa dello spazio urbano? I modelli urbanistici partecipativi rappresentano una risposta esaustiva al problema laddove supportati da adeguate politiche territoriali coadiuvate da un approfondito studio dei fenomeni socio-economici. Si può parlare oggi di una vera e propria missione delle amministrazioni locali nella redazione di nuovi strumenti di *governance* locale i quali, pur conservando i caratteri programmatici, riescano a far fronte in modo versatile alle problematiche urbane nel breve periodo. Assumendo questa prospettiva, il contributo si propone di approfondire gli indirizzi tattici e progettuali suggeriti dal nuovo PRG di San Giovanni Teatino (CH), un modello virtuoso di pianificazione territoriale a sostegno dei processi di trasformazione locale.

Parole chiave: Urban practices, public policies, local development

1 | L'insuccesso delle politiche strategiche nella conurbazione Chieti-Pescara

La conurbazione metropolitana Chieti-Pescara appartiene alla pendice sud del sistema insediativo lineare a pettine centro-adriatico. Quest'area si presenta come un cruciale snodo commerciale tra la matrice trasportistica adriatica e quella transappenninica in direzione Roma, con una conseguente struttura sociale e produttiva a forte vocazione commerciale e terziaria, soprattutto nel settore del terziario avanzato. Un territorio in forte crescita demografica dove, già a partire dagli anni '60, emergeva la necessità di elaborare delle politiche in grado di delineare scenari di sviluppo territoriale contenenti programmi di assetto e progettualità che, solo in pochi episodi hanno condotto a delle reali opportunità di trasformazione del territorio. Proprio in questo contesto si inserisce il Comune di San Giovanni Teatino, un insediamento che affonda le proprie origini sull'importante direttrice infrastrutturale della S.S. 5 Tiburtina Valeria e che ha vissuto un importante sviluppo insediativo lungo tutto il secolo scorso. Nel secondo dopoguerra soprattutto è stata teatro di una forte crescita legata alla realizzazione di un vero e proprio distretto del settore produttivo e commerciale collegato al tracciato infrastrutturale dell'Asse Attrezzato¹, la più importante dorsale infrastrutturale della conurbazione metropolitana. Lo sviluppo insediativo si è prolungato dagli anni '60 ad oggi presentando una realtà caratterizzata da un continuum insediativo che si estende tra i capoluoghi Pescara e Chieti, costituendo una cerniera urbana di collegamento vissuta perlopiù come un semplice attraversamento carente di servizi, attrezzature e di polarità attrattive. Dagli anni '80 in poi, conseguentemente al forte processo di urbanizzazione e di crescita demografica locale, diventa il baricentro di una grande area insediativa che si estende su tutta la fascia costiera della Provincia di Pescara protraendosi nel fondovalle fluviale fino a Chieti.

Questo territorio diventa oggetto di studio e di approfondimento su possibili scenari di sviluppo metropolitano da parte di Enti e Centri di Ricerca universitaria. Gli scenari emersi sono di tipo strategico e a mero carattere programmatico: vengono affrontate, infatti, tematiche relative alla riorganizzazione delle reti infrastrutturali di carattere locale ottimizzando il collegamento tra i due capoluoghi e il potenziamento strategico dell'offerta di servizi e dotazioni di valenza territoriale², escludendo di fatto le realtà suburbane e in questo modo stroncando

¹ Il raccordo autostradale Chieti-Pescara (RA12) viene denominato anche "Asse Attrezzato" e collega i capoluoghi provinciali di Chieti e Pescara alle barriere autostradali della A25 e della A14.

² In tale prospettiva vanno ricordate le esperienze del PTCP della Provincia di Pescara coordinato da Bernardo Secchi e Paola Viganò (1987-2002) e le diverse ricerche universitarie atte a proporre un disegno unitario del territorio raccolte nelle pubblicazioni

definitivamente la possibilità di trasformazione di questi centri. La ricerca sullo sviluppo delle politiche territoriali locali ha assicurato l'attuazione dei piani di potenziamento infrastrutturale e commerciale a livello regionale, ma non è stata affiancata nel tempo da strumenti attuativi capaci di costruire un dialogo propositivo tra la pianificazione urbanistica e le opportunità concrete di sviluppo e, quindi, determinare episodi importanti di trasformazione urbana, restituendo all'attualità un territorio con una adeguata organizzazione delle infrastrutture di tipo logistico, ma con pesanti lacune urbanistico-strutturali nelle aree di frangia urbana demandando gli sporadici episodi di trasformazione urbana alle capacità politiche, organizzative e soprattutto economiche delle singole realtà comunali.

La maggior parte degli insediamenti suburbani della conurbazione metropolitana, e nel particolar caso San Giovanni Teatino, manifesta la medesima morfologia urbana tipica dei centri di frangia urbana, caratterizzati da una disorganizzata localizzazione degli insediamenti sul territorio e concorrendo tra l'altro all'attuale problema globale del consumo di suolo. Oggi San Giovanni Teatino presenta un assetto insediativo fortemente eterogeneo (fig. 1), costituito in buona parte da un tessuto residenziale di frangia urbana e da grandi distretti produttivi e commerciali sorti in seguito alle imponenti politiche di infrastrutturazione nazionale degli anni '70. Gli anni 2000 hanno segnato una stagione caratterizzata da una forte speculazione imprenditoriale concentrando nel territorio comunale una filiera commerciale di enormi dimensioni. Di notevole importanza è la collocazione sul proprio territorio di arterie stradali di livello locale, regionale e nazionale³ lungo le quali non solo si articola in maniera lineare tutto l'assetto insediativo, percorrendo il fondovalle fluviale del Pescara, ma si collocano anche importanti attrezzature di valenza territoriale (fig. 2) quali il Centro Agroalimentare, punto di riferimento nella distribuzione ortofrutticola regionale e l'Aeroporto d'Abruzzo, il più importante terminal trasportistico regionale. In una micro rete locale di servizi ed attrezzature emergono due polarità aggregative quali il Centro Amministrativo e pubblico del Comune e il Centro sportivo comunale di recente realizzazione, l'unica polarità di servizi legati al terziario realmente in grado di confrontarsi con le dinamiche di crescita demografica assecondandone la richiesta di adeguamento delle attrezzature. Come in tutte le realtà urbane odierne, si ripropone l'attuale problematica dei vuoti urbani causati dalla cessazione delle attività produttive di tipo industriale. Anche sul territorio di San Giovanni Teatino, infatti, insistono alcuni episodi legati alla dismissione industriale, soprattutto di tipologie produttive relative ai processi di industrializzazione del secondo dopoguerra.



Figura 1 | Sistema insediativo di San Giovanni Teatino in relazione all'eterogeneità delle funzioni insediate.

Fonte: Elaborazione a cura dell'autore all'interno della Tesi di Laurea Magistrale in Architettura dal titolo "Un Ruolo per Sambuceto".

"Trasformazioni Metropolitane. Studi e proposte per l'area Chieti-Pescara" di Clementi A. e Mascarucci R, Palombi Editori, 1999. e "Infracity. Strategie infrastrutturali" di Clementi A. e Di Venosa M., List Editore, 2007.

³ Insiste sul territorio di San Giovanni Teatino l'infrastruttura autostradale della A14 con la barriera Pescara Ovest-Chieti, la S. S. 5 Tiburtina Valeria e il raccordo autostradale RA12 denominato Asse Attrezzato.

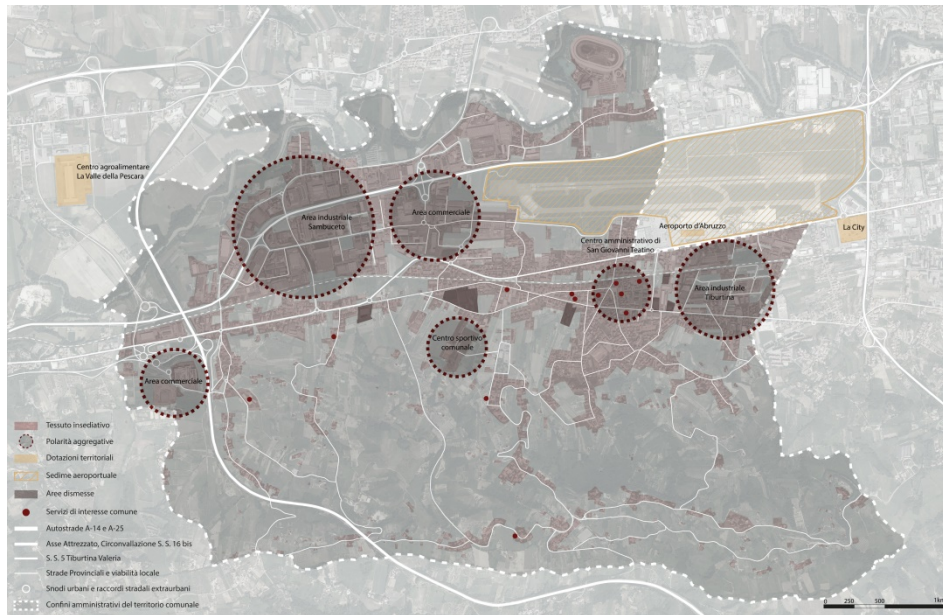


Figura 2 | San Giovanni Teatino, attuale assetto insediativo e infrastrutturale. Focus sulle polarità aggregative locali, sulle dotazioni di valenza territoriale e sulle aree di maggior interesse produttivo e commerciale.

Fonte: Elaborazione a cura dell'autore all'interno della Tesi di Laurea Magistrale in Architettura dal titolo "Un Ruolo per Sambuceto".

2 | Verso un nuovo approccio multidisciplinare alla pianificazione urbanistica

Per evitare un approccio settorializzato afferente alla mera pianificazione urbana e chiuso a quelle che sono le realtà sociali ed economiche globali declinate a livello locale, occorre adottare un approccio multidisciplinare alla pianificazione del territorio urbano. Proprio perché le città sono da sempre i centri dove le attività economiche e socio-culturali convergono e si alimentano a vicenda (Haddock, 2004), si propone una conoscenza adeguata degli strumenti di ricerca appropriati per comprendere le trasformazioni in atto attraverso un'approfondita analisi dei fenomeni socio-economici.

Per abbracciare la complessità delle dinamiche socio-economiche all'interno del territorio, occorre fare un passo indietro e, con una sensibilità multiscale, individuare quelle che sono le strutture minime territoriali entro le quali avvengono con maggiore intensità relazioni di tipo economico e funzionale.

Partendo dall'indagine sulle Strutture Locali del Lavoro situate nelle immediate vicinanze di San Giovanni Teatino⁴, è possibile ricostruire un quadro metropolitano attraverso una perimetrazione funzionale⁵ basata sui fenomeni di pendolarismo locale. La conurbazione oggetto dell'attuale indagine coinvolge la quasi totalità dei Comuni interessati dal PUMAV⁶, le aree servite dal Trasporto Pubblico Metropolitano e le aree industriali e logistiche della media Val Pescara. Questa formazione si caratterizza dall'integrazione delle funzioni e dall'intensità dei rapporti che si realizzano al suo interno, relativamente ad attività economiche e ai servizi essenziali alla vita sociale e alle relazioni culturali.

Per quanto riguarda l'analisi dei fenomeni demografici si assiste ad un trend tendenzialmente in crescita in quasi la totalità dei Comuni della conurbazione metropolitana. Nella prima fascia suburbana e particolarmente nelle realtà di San Giovanni Teatino e Montesilvano la crescita è molto accentuata a discapito dei capoluoghi Chieti e Pescara che registrano, nello stesso intervallo temporale, fasi alternate di stallo e di recessione demografica. La forte crescita demografica dei centri della corona suburbana è un chiaro sintomo dei processi di suburbanizzazione in atto, una fase dello sviluppo urbano in cui il polo metropolitano cresce, ma con un tasso inferiore rispetto al core suburbano (Haddock, 2004).

⁴ Si fa riferimento alle Strutture Locali del Lavoro di Chieti e di Pescara.

⁵ Per perimetrazione funzionale di un'Area Metropolitana si indica un approccio socioeconomico alla disciplina urbanistica basato sulle relazioni economiche e funzionali di un territorio e tiene conto dei flussi in entrata verso una località centrale. La procedura DMA (Dynamic Metropolitan Areas) è particolarmente indicata per definire e delimitare Aree Metropolitane policentriche come quella Pescara-Chieti. La metodologia consiste nel partire dai centri con oltre 50.000 abitanti e nell'aggregarvi i comuni contigui che abbiano almeno un tasso del 15% di pendolarismo per lavoro e studio verso di loro.

⁶ Il PUMAV è un Piano di coordinamento della mobilità di area vasta metropolitana condiviso da alcuni Comuni delle Province di Pescara, Teramo e Chieti in chiave strategica per il completamento e il potenziamento delle reti del territorio. Hanno aderito i Comuni di Città Sant'Angelo, Montesilvano, Spoltore, Pescara, Cepagatti, San Giovanni Teatino, Francavilla al Mare, Chieti, Manoppello, Ortona e Silvi

L'analisi dei fenomeni legati al pendolarismo mette in luce il carattere policentrico della conurbazione metropolitana, in virtù della pluridirezionalità dei flussi pendolari giornalieri per motivo di studio e di lavoro, dove emerge la forte capacità attrattiva dei due capoluoghi provinciali seguiti a distanza dai Comuni della cintura suburbana. I fenomeni di pendolarismo in ingresso e in uscita mettono in luce il primato dei capoluoghi Chieti e Pescara relativo all'offerta di servizi per la socialità e la cultura, di dotazioni di valenza territoriale e distretti scolastici. Sintomatico è l'episodio dei Comuni della prima fascia suburbana che detengono il primato di crescita demografica, ma registrano paradossalmente una qualità del lavoro interno scadente. Ciò denota che ad una crescita demografica non corrisponde un reale sviluppo del territorio e dei servizi offerti al cittadino.

San Giovanni Teatino è interessato in effetti da un forte fenomeno di crescita demografica aumentando di quasi 3500 unità la propria popolazione residente negli ultimi dieci anni. Il saldo più significativo non è tanto quello naturale, basti notare che la struttura della popolazione residente negli ultimi dieci anni è rimasta pressoché invariata, ma soprattutto quello migratorio in ingresso da altri Comuni. E' inoltre il centro della conurbazione metropolitana che presenta il maggiore tasso di crescita proporzionalmente al numero di abitanti, ciò è manifesto della potenziale capacità di questo territorio di interpretare un ruolo fondamentale di cerniera insediativa tra i capoluoghi Pescara e Chieti.

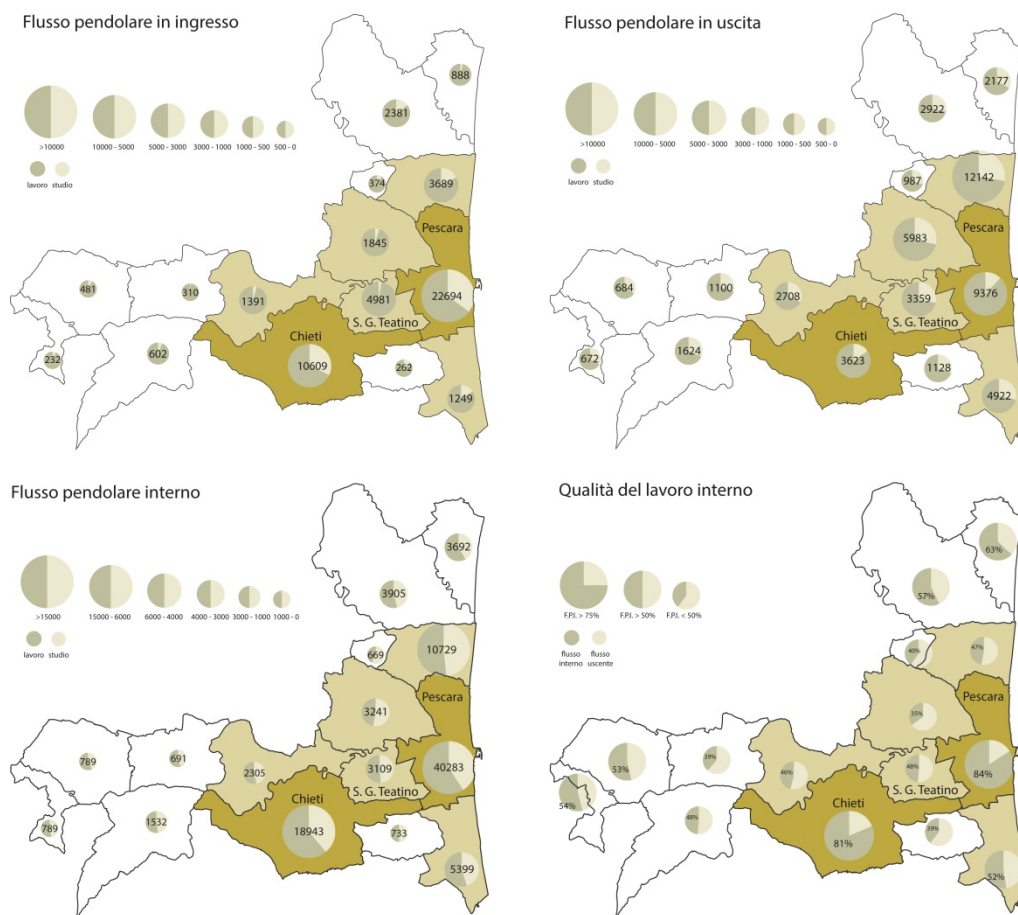


Figura 3 | Analisi dei flussi pendolari all'interno della conurbazione metropolitana Chieti-Pescara.
Fonte: Elaborazione a cura dell'autore all'interno della Tesi di Laurea Magistrale in Architettura dal titolo "Un Ruolo per Sambuceto".

3 | Strumentazione tattica nell'esperienza del PRG di San Giovanni Teatino

La volontà di ricollocare il territorio di San Giovanni Teatino in una posizione centrale rispetto allo scenario delle politiche di sviluppo metropolitano è il punto di partenza e allo stesso tempo il fondamentale obiettivo perseguito dalla variante al PRG del 2015 adottata dal Comune e attualmente in fase di approvazione definitiva. Il centro di San Giovanni Teatino, situato in una posizione baricentrica nella conurbazione metropolitana, merita altrettanta considerazione nella prospettiva di interpretare un ruolo centrale nello scenario delle future trasformazioni urbane legate allo sviluppo del territorio. I contenuti del Piano prevedono un rilancio del territorio (fig. 4) partendo dal rafforzamento strutturale e funzionale della cerniera di collegamento Chieti-Pescara attraverso una rigenerazione delle aree di connessione con i due capoluoghi a chiaro carattere

vocazionale legato al terziario avanzato e al commercio; giungendo all'attuazione di una serie di progettualità interne al tessuto urbano di Sambuceto⁷ rivolte alla crescita dell'offerta di servizi e dell'identità locale che avrà luogo proprio in aree caratterizzate dalla dismissione di attività produttive secondo una logica di rigenerazione del tessuto urbano e minimizzazione del consumo di suolo.

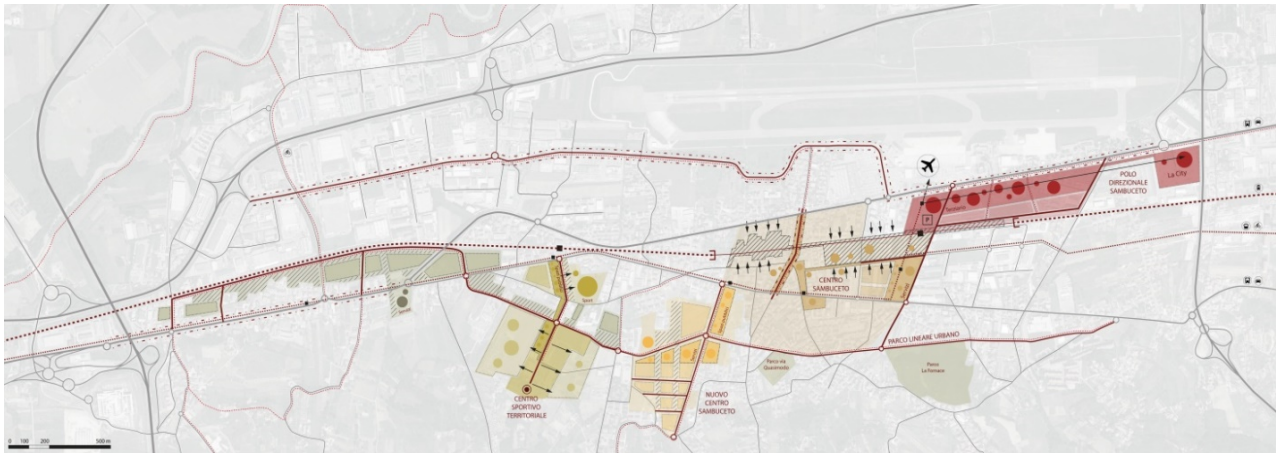


Figura 4 | Vision operativa degli interventi progettuali previsti dalla variante al PRG di San Giovanni Teatino.
Fonte: Elaborazione a cura dell'autore all'interno della Tesi di Laurea Magistrale in Architettura dal titolo "Un Ruolo per Sambuceto".

Il punto di partenza per un reale cambio di rotta verso strumenti e modelli di pianificazione tattica è rintracciabile nella volontà di declinare le politiche urbane attraverso un quadro interpretativo di quelli che sono i fenomeni socioculturali ed economici in atto unitamente alla conoscenza delle attuali vocazioni del territorio. Apprezzabile in tal senso è il contributo della variante al PRG di San Giovanni Teatino che si muove proprio in questa direzione, nella virtuosa ricerca di un dialogo tra le proiezioni socio-economiche e la collocazione territoriale degli interventi attraverso l'utilizzo di strumenti tattici per incentivare e rendere più veloci ed efficaci le dinamiche di trasformazione.

L'orientamento è quello di superare il carattere strategico tipico dell'approccio tradizionale alla pianificazione, promuovendo nuovi strumenti attuativi in grado di programmare e localizzare sul territorio urbano un sistema di progettualità specifiche realizzabili attraverso modelli perequativi e incentivate mediante pratiche premiali. Al fine di comprendere meglio tali modelli e strumenti attuativi è importante conoscere alcuni esempi virtuosi di trasformazione urbana attraverso programmi di perequazione urbanistica quali il "Progetto Declassata" a Prato e i "Programmi di Riqualificazione Urbana" di Ravenna. Il primo esempio consiste nell'applicazione sperimentale della perequazione urbanistica, all'interno di una variante al Regolamento Urbanistico approvata nel 2011, attraverso il trasferimento dei diritti edificatori tra comparti finalizzati alla riqualificazione del tessuto urbanistico esistente e all'aumento dell'offerta di spazi pubblici e di servizi. Il secondo esempio prevede l'impiego della perequazione urbanistica nei Programmi di Riqualificazione Urbana (PRU) della Darsena di Città con l'acquisizione di suoli da parte della Pubblica Amministrazione per la realizzazione di una cintura verde intorno al centro edificato attraverso il trasferimento dei diritti edificatori.

La variante al PRG di San Giovanni Teatino si propone non più come un modello normativo esclusivamente prescrittivo, ma come uno strumento indicativo riguardo le possibili trasformazioni urbane promosse dall'Amministrazione Pubblica, la quale coinvolge la cittadinanza attraverso pratiche premiali, incentivando interventi minimi attuabili a breve termine o programmi di trasformazione urbana operanti nel medio-lungo periodo. Si basa su una nuova idea di città più accessibile, verde e dotata di servizi; rispondente a quelle che sono le attuali vocazioni socio-culturali ed economiche del territorio declinate dalla variante in tematiche di progetto⁸.

Di seguito vengono elencati i principali modelli operativi attraverso cui il Piano intende agire sul territorio:

⁷ Sambuceto è una frazione di San Giovanni Teatino collocata nel fondovalle fluviale del Pescara e raccoglie una popolazione che risulta superiore a quella del borgo capoluogo.

⁸ Le tematiche progettuali individuate nella variante sono le seguenti: tutela delle aree vincolate; realizzazione di un polo direzionale e terziario mediante riconversione dei contenitori industriali nella zona nord-est; realizzazione di una città accessibile; realizzazione di centralità urbane.

- forme premiali legate alla delocalizzazione di attività produttive incompatibili con il tessuto urbano e rivolte, inoltre, all'adeguamento bioecologico ed energetico delle strutture produttive⁹;
- attuazione di processi perequativi nei suoli soggetti a trasformazione urbanistica attraverso la costituzione del comparto continuo;
- costituzione di comparti edificatori legati ad ambiti di riconversione delle attività produttive esistenti verso usi direzionali e terziari, privilegiando i processi di "ristrutturazione urbanistica" con riferimento all'Art. 3, comma 1, lettera "F" del DPR 380/2001¹⁰ (testo unico sull'edilizia) attraverso pratiche premiali¹¹;
- forme premiali legate alla riqualificazione di assi viari a chiara vocazione commerciale o pubblica attraverso interventi di demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti con premi di cubatura;
- pratiche di governance orizzontali attraverso un approccio dal basso, bottom up, basato sulla interazione tra gli attori interessati e sul confronto con la cittadinanza nella costruzione negoziale del consenso.

Analizzando alcuni casi esemplari di trasformazione urbana governati dai nuovi strumenti attuativi della variante, è possibile comprendere meglio gli effetti dei modelli operativi elencati precedentemente. Il primo esempio sintetizza i primi tre punti di cui sopra e riguarda la realizzazione di interventi di riconversione, attraverso pratiche premiali, di aree produttive verso usi commerciali, terziari e direzionali. Per incentivare la realizzazione di tali interventi, le aree produttive già indicate dalla variante al PRG 2010 come aree D0 vengono incluse in una nuova sottozona D4 (aree destinate alla riconversione degli insediamenti esistenti) in cui, in caso di ristrutturazione urbanistica, è possibile incrementare la SUL esistente del 50%. Nella sottozona D4 sono incluse, inoltre, tre aree occupate da attività indicate come "strutture industriali da delocalizzare" o "industrie insalubri." Per tali aree è prevista l'attuazione indiretta e per due di esse (figure 5 e 6) la variante ha redatto una scheda norma che individua le zone di cessione e le superfici fondiari.

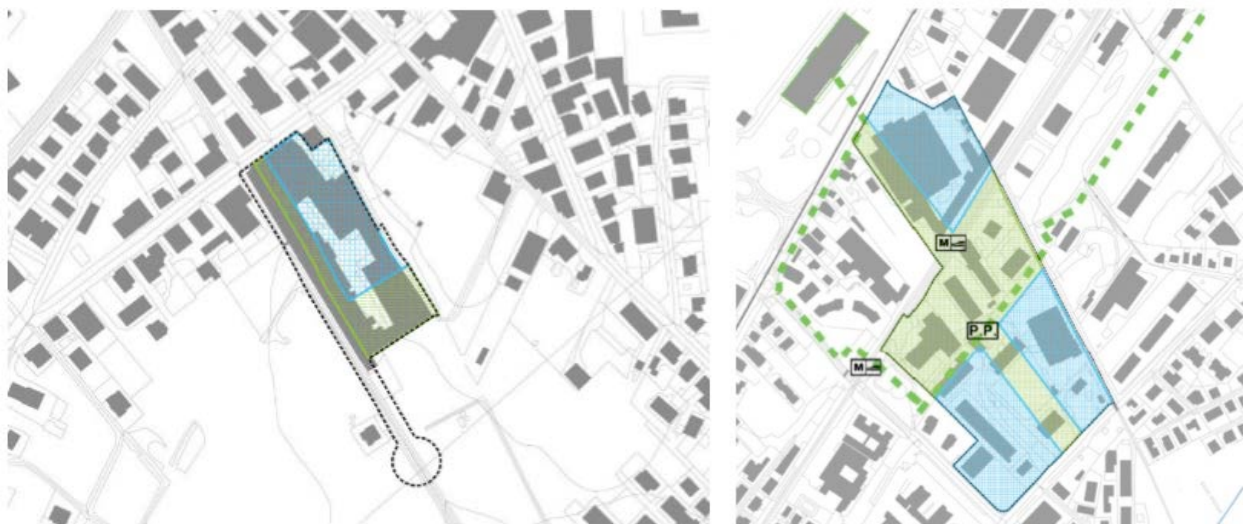


Figura 5 e 6 | Schede norma degli ambiti D4-1 e D4-2 con aree di cessione in verde e superfici fondiari in blu.
Fonte: Elaborazione a cura del Comune di San Giovanni Teatino all'interno della Relazione Generale della variante al PRG del 2015.

Il secondo esempio sintetizza gli ultimi due punti sopra elencati e si riferisce agli interventi di trasformazione di alcuni importanti assi viari finalizzati al miglioramento qualitativo della struttura urbana e degli spazi pubblici. In particolare attraverso la presente variante viene incentivata la riqualificazione di Corso Italia e di via Nenni che diverranno rispettivamente una piazza lineare ed un parco lineare. Per favorire tali realizzazioni su Corso Italia viene indicata l'attuazione di Programmi di Recupero Urbano attraverso incremento del 20% della SUL esistente in caso di demolizione e ricostruzione e la cessione all'Amministrazione Comunale di aree lungo l'asse viario per la realizzazione di spazi pedonali. Lungo via Nenni è prevista, invece, la realizzazione di un parco lineare e la caratterizzazione commerciale dell'asse viario. A tal fine la variante individua la possibilità di incrementare del

⁹ Agli interventi edilizi che prevedono il rispetto delle tecniche di costruzione secondo i principi della bioarchitettura si applicano incentivi economici mediante riduzione degli oneri di urbanizzazione pari all'10% dell'intero ammontare.

¹⁰ I processi di ristrutturazione urbanistica consistono nella sostituzione dell'esistente tessuto urbanistico-edilizio con altro diverso, mediante un insieme sistematico di interventi edilizi, anche con la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale".

¹¹ In caso di riconversione in una o più delle destinazioni previste, i fabbricati esistenti alla data di adozione del presente piano potranno usufruire di un incremento del 50% di Sul nel caso di ristrutturazione urbanistica.

20% la SUL esistente, senza oneri a carico dell'Amministrazione Comunale, mediante interventi di demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti e la cessione e sistemazione, lungo il tracciato viario, di una sezione di 3 metri, oltre che di una ulteriore fascia privata di uso pubblico di profondità 5 metri. I piani terra degli edifici posti lungo il fronte viario verranno destinati esclusivamente ad attività commerciali.

4 | Conclusioni

Il motivo che spinge ad abbracciare una tale prospettiva metodologica affonda le proprie radici nella consapevolezza che la multidisciplinarietà dell'approccio alla materia urbanistica sia un passaggio fondamentale per gestire lo sviluppo delle aree urbane nell'era della competizione globale tra territori. La conoscenza dei fenomeni socio-culturali ed economici che ci circondano rappresenta, così, un veicolo selettore di strategie e progetti adatti a riattivare cicli urbani nuovi, come cellule staminali che rigenerano il tessuto urbano in una soluzione di qualità, di identità e sensibilità (Carta, 2015). Il modello di urbanistica che si intende proporre vuole, quindi, basarsi su una nuova tipologia di pianificazione che riesca ad attuarsi attraverso interventi minimi, per ovviare alla dilatazione dei tempi di realizzazione degli indirizzi strategici, e secondo un piano flessibile che si avvicini metodologicamente alle peculiari esigenze del territorio e alle iniziative che proprio dalla cittadinanza coinvolgono la trasformazione dei luoghi urbani.

La flessibilità, in un clima di incertezza economica a livello globale, è senza dubbio un aspetto essenziale cui la pianificazione deve tener conto, conservando però il rigore nella capacità di delineare scenari di sviluppo ed in questo modo evitando di ricadere nella politica del "laissez-faire". Il presente contributo, nella volontà di assecondare il bisogno di trasformazione delle realtà urbane odierne, può essere letto come uno studio di base sul quale sarà possibile perfezionare modelli di lettura interpretativa dei fenomeni socio-economici di territori che di fatto costituiscono delle conurbazioni metropolitane. L'auspicio è che la collaborazione tra strumenti analitici di lettura dei fenomeni socio-economici e quelli di governance territoriale possano continuare questo dialogo costruttivo nella sincera ricerca di modelli di trasformazione urbana sempre più efficaci e adeguati a interpretare la missione dell'urbanistica contemporanea di proporre soluzioni spaziali coerenti con le dinamiche dell'economia (Mascarucci, 2014), superando la sostanziale inefficacia attuativa della stagione delle politiche e dei programmi strategici di governo territoriale.

Riferimenti bibliografici

- Adobati F, Ferri V., Pavese F. (2015), "Dentro e fuori le città metropolitane: un'analisi della domanda di governo urbano", in *Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU, Italia '45-'45, Venezia 11-13 giugno 2015*, Planum Publisher, Roma-Milano.
- Barbieri P. (2003), *Metropoli piccole*, Meltemi Editore, Roma.
- Carta M., Lino B. (2015), *Urban Hyper-Metabolism*, Aracne Editrice, Ariccia.
- Clementi A., Di Venosa M. (2015), *Infracity. Strategie infrastrutturali*, List Editore, Barcellona.
- Clementi A., Mascarucci R. (1999), *Trasformazioni Metropolitane. Studi e proposte per l'area Chieti-Pescara*, Palombi Editore, Roma.
- Comune di San Giovanni Teatino (2015), *Norme Tecniche di Attuazione della Variante al Piano Regolatore Generale*, disponibile su https://drive.google.com/open?id=0B_7g7ivFajKncXF4cT'Z4YktvdU0
- Comune di San Giovanni Teatino (2015), *Relazione Generale della Variante al Piano Regolatore Generale*, disponibile su https://drive.google.com/open?id=0B_7g7ivFajKnRGFmX25iY0Fxcnc
- Fusero P., Massimiano L. (2015), *Strategie di area metropolitana: SGT_1*, Sala Editori, Pescara.
- ISTAT (2014), *Matrice origine-destinazione degli spostamenti per motivi di lavoro o di studio riferita alla popolazione residente in famiglia o in convivenza rilevata al 15° Censimento generale della popolazione*, disponibile su http://www.istat.it/storage/cartografia/matrici_pendolarismo/matrici_pendolarismo_2011.zip
- Mascarucci R. (2014), *Serve ancora l'urbanistica?*, Sala Editori, Pescara.
- Pavia R. (2005), *Le paure dell'urbanistica*, Meltemi Editore, Roma.
- Pavia R. (2015), *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli Editore, Roma.
- Pozzer G. (2015), "Città, territori e servizi nell'economia della conoscenza: alcuni modelli interpretativi", in *Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU, Italia '45-'45, Venezia 11-13 giugno 2015*, Planum Publisher, Roma-Milano.
- Vicari Haddock S. (2004), *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna.

Il *commoning* urbano ambito di collaborazione tra tattiche urbanistiche e indirizzi strategici

Giuseppe Caridi

Università Mediterranea di Reggio Calabria
PAU – Dipartimento Patrimonio Architettura Urbanistica
Email: giuseppe.caridi@alice.it

Abstract

Nell'ambito delle elaborazioni maturate a seguito dell'ultima crisi finanziaria, ma anche e soprattutto crisi del consenso riguardo alla concezione dominante della razionalità neoliberista, sembra possibile evidenziare un segnato interesse verso il tema dei beni comuni urbani. Una tradizione di ricerca che non è nuova; ma su cui, tuttavia, negli ultimi anni si è sviluppato un interessante dibattito scientifico e culturale che ha ispirato sperimentazioni operative, proposte di definizione teorica e di inquadramento legislativo. Nelle note che seguono evidenzierò come le tattiche urbanistiche di riuso temporaneo dello spazio pubblico possono rappresentare una utile piattaforma tecnica e progettuale in relazione al *commoning* nei contesti urbani; ciò inteso come processo politico-sociale istitutivo dei beni comuni. Ad ogni modo per precisare il profilo di un quadro concettuale di riferimento delle modalità di governo del territorio all'altezza dei tempi e delle sfide che abbiamo davanti le tattiche urbanistiche di riuso temporaneo caratterizzate dalla piccola scala non possono sostituire gli indirizzi strategici a lungo termine e a grande scala che contraddistinguono gli approcci pianificatori più tradizionali. Come indicato da più parti è necessario, allora, lavorare per individuare le condizioni atte ad una loro ricomposizione. In quest'ottica il testo si conclude con la tesi secondo cui l'implementazione di processi di *commoning* urbano rappresenta un fertile ed inedito ambito di sperimentazione per favorire la contaminazione e la collaborazione tra indirizzi strategici e tattiche urbanistiche.

Parole chiave: Spazio pubblico, pratiche urbane, innovazione.

1 | Le tattiche urbanistiche di riuso temporaneo dello spazio pubblico urbano

Ad oggi è ormai consolidato e riconosciuto l'approccio secondo il quale, nella definizione delle forme del governo del territorio, diventano rilevanti gli aspetti connessi alla progettualità dell'agire urbano (Cellamare, 2011), vale a dire legati alle azioni che le comunità insediate promuovono nonché ai processi di carattere sociale, culturale e politico che sono prevalenti; il modo di essere di un luogo deriva, infatti, in buona parte da quello che i suoi abitanti e fruitori hanno, o non hanno, fatto per esso (D'Onofrio e Talia, 2015).

In questo quadro assumono un ruolo centrale le tattiche urbanistiche legate al riuso temporaneo dello spazio pubblico urbano che, con la loro valenza di «costrutti d'interazione» (Crosta, 2011), risultano capaci di favorire la definizione di un progetto collettivo in cui i membri della comunità sono attivamente impegnati nel definire lo sviluppo dei propri luoghi. Emerge, quindi, una particolare visione insorgente (Hou, 2010) dei rapporti fra spazio e cittadinanza (Mazza, 2015) che si esprime attraverso una dinamica frutto di consapevolezza e di partecipazione attiva in contesti aperti ed indeterminati (Tedesco, 2011; Galdini, 2015).

Cosicché dove, qualche volta, gli approcci pianificatori più tradizionali e regolativi hanno fallito le tattiche urbanistiche di riuso temporaneo dello spazio pubblico urbano hanno innescato buone pratiche di trasformazione urbana, anche impreviste (Inti, Inguaggiato, 2011).

Come testimonia anche l'installazione "Spontaneous Interventions: Design Actions for the Common Good" realizzata presso il padiglione degli Stati Uniti nell'ambito della XIII Mostra Internazionale di Architettura - la Biennale di Venezia (2012) curata da David Chipperfield. In cui sono state presentate 124 esperienze progettuali che attraverso delle agili tattiche urbanistiche di riuso temporaneo riescono a riqualificare *i*) piccole parti della città, a prescindere dalla loro appetibilità economico finanziaria; *ii*) in tempi brevi, superando la lentezza legata all'approvazione di piani e progetti o alle opposizioni politiche e alle proteste locali; *iii*) con interventi minimi, a basso impatto ambientale e dai costi contenuti.

In Italia, rispetto ad altri paesi, le tattiche urbanistiche di riuso temporaneo dello spazio pubblico urbano tendono ad assumere una connotazione molto circostanziata ed originale in quanto, una buona parte di esse, si focalizzano sulla filiera della cultura. A questo proposito sono indicative le esperienze del collettivo milanese Macao che nel maggio 2012 ha occupato la Torre Galfa trasformando un desolato palazzo ad uffici, abbandonato venti anni prima, in un centro per la produzione artistica. Esperienza che in un certo

sensu si relaziona, e per certi versi si sovrappone, a quella romana di Teatro Valle Occupato, iniziata dopo la chiusura dell'Ente Teatrale Italiano nel giugno 2011 e che dopo 27 mesi di occupazione ha portato alla costituzione della Fondazione Teatro Valle Bene Comune.

Più in generale sostenere la funzione delle pratiche legate al riuso temporaneo rimanda ad alcune questioni fondamentali come *i*) ridare forma e funzione al patrimonio in disuso, o sotto utilizzato, e rivitalizzare gli spazi aperti; *ii*) razionalizzare l'uso del suolo urbano; *iii*) attivare il capitale umano e sociale che è inattivo in questo periodo di crisi; *iv*) alimentare la riappropriazione e promuovere nuove identità dei luoghi; *v*) migliorare la percezione dell'ambiente e del paesaggio urbano; *vi*) ed infine, questo permette, di favorire il riconoscimento, l'espansione e la tutela dei beni comuni urbani.

Nel prossimo paragrafo farò qualche considerazione sull'ultima di queste ponendo l'attenzione sulle prospettive che le tattiche urbanistiche di riuso temporaneo dello spazio pubblico possono aprire in relazione al tema del *commoning* urbano. Ciò inteso come processo politico-sociale istitutivo dei beni comuni che, oggi, risulta oggetto di un crescente dibattito interdisciplinare in lingua inglese (Bresnihan e Byrne, 2014; Huron, 2015).

2 | La piattaforma tecnica e progettuale del *commoning* nei contesti urbani

Negli ultimi decenni abbiamo assistito ad una contrazione dello spazio pubblico urbano verso una sua diversa forma che, prendendo a prestito l'espressione *club goods* introdotta in ambito economico da J.M. Buchanan (1965), potremmo definire spazio urbano di club.

Ciò come esito di un sempre più massiccio dispiegamento di dispositivi di esclusione di carattere *i*) materiale, come barriere, controlli, sorveglianza ecc.; *ii*) immateriale, connessi ai processi di valorizzazione dell'urbano che comportano un innalzamento dei valori immobiliari e la *gentrification* (a questa logica non si sottraggono neanche le operazioni di dismissione del patrimonio pubblico); *iii*) culturale, che derivano dall'adesione a specifici modelli che hanno a che fare con l'individualismo e con la riconoscibilità sociale (come, ad esempio, le *gated communities*).

In sintesi, questi dispositivi di esclusione determinano una disuguaglianza nell'uso dello spazio pubblico urbano assoggettando le modalità di fruizione allo status sociale ed al reddito individuale. E, di conseguenza, ostacolano e diluiscono le forme della relazione comunitaria portando ad una completa espropriazione di ogni significato collettivo.

L'esigenza di esclusione sembra essere diventato il perno attorno al quale la nostra civiltà costruisce il suo rapporto con lo spazio urbano. Ma essa, se portata oltre una certa soglia, finisce per negare il carattere costitutivamente relazionale che caratterizza l'esperienza urbana. Questo processo, oggi, è pervasivo ed è prossimo a sfuggirci di mano.

A mio avviso la risposta a questo paradosso non deve essere trovata lavorando solo all'interno delle sfere pubblica e privata dello spazio urbano. Essa deve piuttosto porgersi anche e soprattutto sulla loro soglia, nella zona di confine che definisce, ma anche apre, l'esigenza di esclusione alla relazione con il suo rovescio inclusione.

Ma per tendere a ciò dobbiamo imparare a mutare la nostra visuale ed assumere un punto di vista che ancora non ci appartiene, quello dei beni comuni urbani. Un'entità che può permetterci di sperimentare la costruzione di una dimensione 'complementare' alla sfera pubblica e alla sfera privata, ossia di un 'terzo genere' che sia aperto ed in qualche modo partecipato.

Da questo punto di vista le tattiche di riuso temporaneo dello spazio pubblico urbano possono essere guardate come peculiari pratiche spaziali capaci di articolare complesse relazioni sociali e politiche al fine di produrre proposte importanti di modifiche strutturali del sistema che regola la nostra modalità di vita. In altri termini esse rappresentano la piattaforma tecnica e progettuale per il riconoscimento dei beni comuni nei contesti urbani e per l'organizzazione delle relazioni connesse alla loro gestione e tutela.

In questo discorso lo spazio urbano ritorna ad acquisire un ruolo centrale in quanto luogo di produzione di queste modalità (Harvey, 2013). E i processi di *commoning* che tradizionalmente, come nell'analisi di Ostrom (1990), si sono focalizzati sulle risorse fisiche ed il mondo rurale si ampliano fino ad includere le 'nuove frontiere' dello spazio pubblico urbano: gli orti e i giardini condivisi, i centri per la produzione artistica e culturale, la fornitura di servizi alla scala locale e, anche, il campo dell'abitare su base comunitaria (Blomley, 2004; Chatterton, 2010; Vasudevan *et al.*, 2012; Radywyl e Biggs, 2013).

A partire da queste considerazioni credo che un'esplorazione critica dei processi di *commoning* urbano dovrebbe procedere da un'attenta riflessione su almeno cinque fattori focali, uno analitico, uno valoriale, uno normativo, uno progettuale e uno istituzionale. Provo a svilupparne, in maniera stringata, ognuno dei fattori menzionati.

Il primo fattore (analitico) prevede che singoli individui e loro aggregazioni anche collegandosi in reti più ampie riconoscano alcuni aspetti dell'ambiente che li circonda (materiali, immateriali e digitali) per i quali ritengono sia essenziale una gestione comune.

Il secondo fattore (valoriale) consiste nella formalizzazione, attraverso l'obbligo donativo che caratterizza il mettere in comune, di un contesto di interazione fra i membri della comunità insediata (la formulazione latina *communitas* deriva da *munus* che significa dono).

Il terzo fattore (normativo) mette in campo la condivisione di precise regole (consuetudini e/o norme di carattere sociale) per la gestione e la tutela collettiva degli aspetti sopradetti.

Il quarto fattore (progettuale) concerne nel portare avanti un progetto di sviluppo (che può essere dichiarato o più semplicemente implicito) in cui assumono un ruolo centrale gli aspetti riconosciuti, gestiti e tutelati in comune.

Il quinto fattore (istituzionale) attiene alla necessità di una legittimazione ufficiale da parte delle istituzioni (stato, regioni, comuni ecc.) che accordano e promuovono il diritto di gestione comune.

È altresì importante considerare i beni comuni non come una categoria astratta all'interno del più ampio campo dei beni economici ma come un insieme di aspetti concreti esito della dinamica perenne, collaborativa o concorrente, fra le comunità insediate e l'ambiente che le circonda. In questo quadro la tematica dei beni comuni, sebbene tecnicamente amorfa in quanto priva di un chiaro statuto giuridico, dovrebbe costituire un nodo centrale per il dibattito sui nuovi paradigmi per una società autenticamente consapevole e autodeterminata (Cassano, 2004; Ricoveri, 2005 e 2010; Hardt e Negri, 2010; Cacciari, 2011; Lucarelli, 2011 e 2013; Mattei, 2011 e 2015; Arena e Ianone, 2012; Pennacchi, 2012; Settis, 2012; Ferrajoli, 2013a e 2013b; Harvey, 2013; Rodotà, 2013; Viale, 2013; Bollier, 2015; Breccia et al., 2015; Moroni, 2015; Somaini, 2015; Dardot e Laval, 2015; Quarta e Spanò, 2016; Bottino et. al., 2016).

E, più in generale, in campo urbanistico l'istanza dei beni comuni o meglio ciò che ha a che fare con alcune questioni strutturali come il loro riconoscimento, gestione e tutela dovrebbe diventare una linea di revisione concettuale delle modalità di governo del territorio; in altri termini il *corpus* su cui reimpostare il quadro concettuale di riferimento (Marcuse, 2009).

In accordo con questo presupposto, nelle note conclusive che seguono, faccio alcune considerazioni che delineano i primi elementi di una linea di revisione del quadro concettuale di riferimento delle modalità di governo del territorio che ha nella collaborazione fra tattiche urbanistiche e indirizzi strategici il suo presupposto e nel *commoning* urbano il suo cardine.

3 | (Ri)conoscere i beni comuni urbani per una collaborazione tra tattiche urbanistiche e indirizzi strategici

Le trasformazioni urbane e territoriali in Italia hanno avuto vicende altalenanti e incerte fortune. Se questa considerazione, per quanto schematica, è condivisa significa che se da una parte abbiamo avuto esperienze estremamente significative ed importanti, dall'altra abbiamo avuto una lunga serie di esperienze che hanno prodotto risultati inferiori alle attese o che si sono rivelate vere e proprie fallimenti.

Ciò ha alimentato lo scetticismo circa l'efficacia dell'attuale quadro concettuale di riferimento delle modalità di governo del territorio ed ha fatto emergere con forza l'esigenza di una sua revisione.

La tesi sostenuta è che esso può essere rinnovato e sviluppato attraverso la ricerca di una più stretta collaborazione tra tattiche urbanistiche e indirizzi strategici. E che, in questo quadro, il *commoning* urbano appare il processo adatto ad innescare sperimentazioni di queste nuove relazioni.

In sintesi, una revisione del quadro concettuale di riferimento delle modalità di governo del territorio può essere pienamente realizzata in associazione all'istanza di (ri)conoscere i beni comuni urbani. E più precisamente nel rapporto tra la prospettiva dell'auto-organizzazione, intesa come l'insieme delle tattiche urbanistiche cui sono affidate le attività di sviluppo di interventi specifici portati avanti dagli abitanti attraverso la concreta azione sul campo, e quella della regolazione, rappresentata dagli indirizzi strategici che caratterizzano gli approcci pianificatori più convenzionali cui sono affidate le attività di controllo dello spazio (a livello della piccola scala) e le politiche di settore, gli schemi spaziali ed i progetti specifici (a livello della grande scala). Questa distinzione scalare che caratterizza la prospettiva delle regolazione è chiaramente riferita ai lavori recenti di Luigi Mazza (2011) che si incentrano sulla 'dimensione urbana'.

A questo punto, ovviamente, si apre un dibattito notevole. Emergono tutta una serie di problemi che richiedono successive riflessioni e meritano un più ampio sviluppo.

Ad ogni modo sembra possibile evidenziare che se, da una parte, la crisi finanziaria ha prodotto conseguenze nefaste che sono ancora tangibili, dall'altra, ha aperto alcune opportunità per ripensare la concezione dominante della società e della politica, tra le quali si può collocare l'istanza dei beni comuni. Le tattiche urbanistiche di riuso temporaneo dello spazio pubblico urbano appaiono come una utile

piattaforma tecnica e progettuale per il riconoscimento dei beni comuni nei contesti urbani. Il *commoning* urbano appare inoltre il processo adatto ad avviare sperimentazioni di nuove relazioni di collaborazione tra indirizzi strategici e tattiche urbanistiche per rinnovare e sviluppare il profilo del quadro concettuale di riferimento delle modalità di governo del territorio.

Riferimenti bibliografici

- Arena G., Ianone C. (a cura di, 2012), *L'Italia dei beni comuni*, Carocci, Firenze.
- Blomley N. (2004), *Unsettling the city. Urban land and the politics of property*, Routledge, Abington-New York.
- Bollier D. (2015), *La rinascita dei commons*, Stampa Alternativa, Viterbo.
- Bottino G., Cafagno M., Minazzi F. (a cura di, 2016), *Contributi e riflessioni sui beni comuni*, Mimesis, Milano.
- Breccia U., Colombini G., Navaretta E., Romoli R. (a cura di, 2015), *I beni comuni*, Pisa University Press, Pisa.
- Bresnihan P., Byrne M. (2014), "Escape into the city. Everyday practices of commoning and the production of urban space in Dublin", in *Antipode*, vol. 47, no. 1, pp. 36-54.
- Buchanan J.M. (1965), "An Economic Theory of Clubs", in *Economica*, vol. 32, no. 125, pp. 1-14.
- Cacciari P. (2011), *La società dei beni comuni. Una rassegna*, Ediesse, Roma.
- Cassano F. (2004), *Homo civicus. La ragionevole follia dei beni comuni*, Dedalo, Bari.
- Cellamare C. (2011), *Progettualità dell'agire urbano. Processi e pratiche urbane*, Carocci, Roma.
- Chatterton P. (2010), "Seeking the urban common. Furthering the debate on spatial justice", in *City*, vol. 14, no. 6, pp. 625-628.
- Crosta P. (2011), "Riuso temporaneo, come pratica che 'apprende' la cittadinanza?", in *Territorio*, n. 56, pp. 82-83.
- Dardot P., Laval C. (2015), *Del Comune*, DeriveApprodi, Roma.
- D'Onofrio R., Talia M. (a cura di, 2015), *La rigenerazione urbana alla prova*, Franco Angeli, Milano.
- Ferrajoli L. (2013a), *Dei diritti e delle garanzie*, Il Mulino, Bologna.
- Ferrajoli L. (2013b), *La democrazia attraverso i diritti*, Laterza, Roma-Bari.
- Galdini R. (2015), "L'uso del temporaneo nei processi di rigenerazione urbana", in *Sociologia urbana e rurale*, pp. 20-34.
- Hardin G. (1968), "The tragedy of the commons", in *Science*, vol. 162, no. 3859, pp. 1243-1248.
- Hardt M., Negri A. (2010), *Comune*, Rizzoli, Milano.
- Harvey D. (2011), "The future of the commons", in *Radical history review*, no. 109, pp. 101-107.
- Harvey D. (2013), *Città ribelli*, Il Saggiatore, Milano.
- Haydn F., Temel R. (2007), *Temporary urban spaces*, Birkhauser, Berlin.
- Hou J. (a cura di, 2010), *Insurgent public space. Guerrilla urbanism and the remaking of contemporary cities*, Routledge, Abington-New York.
- Huron A. 2015, "Working with strangers in saturated space: reclaiming and maintaining the urban commons", in *Antipode*, vol.47, no. 4, pp. 963-979.
- Inti I., Inguaggiato V. (a cura di, 2011), "Riuso temporaneo", in *Territorio*, n. 56, pp. 14-68.
- Kunzmann K. (2004), "Culture, Creativity and Spatial Planning", in *Town planning review*, vol.75, no. 4, pp. 83-404.
- Lucarelli A. (2011), *Beni comuni. Dalla teoria all'azione*, Dissensi, Viareggio.
- Lucarelli A. (2013), *La democrazia dei beni comuni*, Roma-Bari, Laterza.
- Marcuse P. (2009), "From Justice Planning to Commons Planning", in Marcuse P., Connolly J., Novy J. (ed.), *Searching for the Just City: Debates in Urban Theory and Practice*, Routledge, Abington-New York, pp. 91-102.
- Mattei U. (2011), *Beni comuni. Un manifesto*, Roma-Bari, Laterza.
- Mattei U. (2015), *Il benecomunismo e i suoi nemici*, Einaudi, Torino.
- Mazza L. (2011), "Dimensione urbana e strumenti di governo del territorio", in Arcidiacono A., Pogliani L. (a cura di), *Milano al futuro. Riforma o crisi del governo urbano*, Et al. edizioni, Milano pp. 64-84.
- Mazza L. (2015), *Spazio e cittadinanza. Politica e governo del territorio*, Donzelli, Roma.
- Moroni S. (2015), "Beni di nessuno, beni di alcuni, beni di tutti: note critiche sull'incerto paradigma dei beni comuni", in *Scienze regionali*, vol. 14, n. 3, pp. 137-144.
- Ostrom E. (1990), *Governing the commons*, Cambridge University Press, Cambridge (ed. it. 2006).
- Pennacchi L. (2012), *Filosofia dei beni comuni*, Donzelli, Roma.
- Quarta A., Spanò M. (a cura di, 2016), *Beni comuni 2.0. Contro-egemonia e nuove istituzioni*, Mimesis, Milano.
- Radywyl N., Biggs C. (2013), "Reclaiming the commons for urban transformation", in *Journal of cleaner production*, no. 50, pp. 1159-1170.

- Ricoveri G. (2005), *Beni comuni fra tradizione e futuro*, EMI, Bologna.
- Ricoveri G. (2010), *Beni comuni vs merci*, Jaca Book, Milano.
- Rodotà S. (2013), *Il terribile diritto. Studi sulla proprietà e i beni comuni*, Il Mulino, Bologna.
- Settis S. (2012), *Azione comune*, Einaudi, Torino.
- Somaini E. (a cura di, 2015), *I beni comuni oltre i luoghi comuni*, IBL, Torino.
- Tedesco C. (2011), “Negli interstizi delle azioni ‘innovative’ di rigenerazione urbana”, in *Archivio di studi urbani e regionali*, n. 100, pp. 82-98.
- Vasudevan A., Jeffrey A., McFarlane C. (2012), “Re-thinking enclosure. Space, Subjectivity and the Commons”, in *Antipode*, vol. 44, no. 4, pp. 1247-1267.
- Viale G. (2013), *Virtù che cambiano il mondo. Partecipazione e conflitto per i beni comuni*, Feltrinelli, Milano.
- Vitale E. (2013), *Contro i beni comuni. Una critica illuminista*, Laterza, Roma-Bari.

L'incertezza del futuro e l'adattabilità/reversibilità delle scelte di piano alle diverse scale: un'esperienza olandese e una italiana

Rosalba D'Onofrio

SAAD - Scuola di Architettura e Design, Università di Camerino

Email: rosalba.donofrio@unicam.it

Elio Trusiani

SAAD - Scuola di Architettura e Design, Università di Camerino

Email: elio.trusiani@unicam.it

Abstract

In questo contributo si vuole porre l'attenzione sulla possibilità di introdurre nel processo di piano l'opzione di 'tornare indietro', di modificare e di adattare nel tempo le scelte della pianificazione e degli usi del suolo. Nelle esperienze presentate, il caso del quartiere Buiksloterham ad Amsterdam e della riclassificazione degli usi del suolo in alcuni comuni italiani, la sperimentazione dell'adattabilità e della reversibilità degli usi rappresenta una risposta ai tempi lunghi del piano, alla sua rigidità e fissità. Le scelte compiute in queste due diverse esperienze vanno nella direzione del rinnovamento della pianificazione, attraverso: la sperimentazione di una gamma di soluzioni o trasformazioni progressive nel caso di progettazioni di grande complessità o nel caso di importanti mutamenti nel panorama economico e sociale; la individuazione di una maggiore flessibilità nella collaborazione pubblico-privato; l'accettabilità sociale delle scelte di piano. Si sono evidenziate alcune criticità/sensibilità che rendono non semplice l'attuabilità di questo percorso di rinnovamento con riferimento alla capacità del piano di continuare a garantire una visione di insieme della città e del territorio, e della pubblica amministrazione di individuare di volta in volta possibili soluzioni tra la certezza del diritto e l'incertezza della pianificazione.

Parole chiave: incertezza, reversibilità degli usi, fluidità del piano.

Introduzione

Agire 'nell'incertezza' è una condizione perenne della pianificazione urbanistica che fa da sempre i conti con l'inevitabile relatività delle valutazioni e delle scelte che riguardano le trasformazioni del territorio (Camagni, 1999). Ci sono, però, periodi nella storia in cui il senso di incertezza è più accentuato. Il periodo storico che viviamo per effetto della crisi finanziaria globale, della ripresa 'anemica, fragile e piena di incertezze' delle economie occidentali e della inedita combinazione di turbolenze politiche, terrorismo globale, ansie sul clima, si caratterizza per livelli di incertezza sconosciuti che minano la nostra fiducia nei confronti del futuro. Anche l'attività che chiamiamo 'pianificazione' vive un periodo di grande difficoltà; anch'essa richiede un certo grado di fiducia nel futuro. Per gli economisti l'incertezza è spesso un prezzo del cambiamento o una condizione per ottenerlo; il cambiamento, a sua volta, è una dimensione del futuro che non è possibile eliminare e a cui non si è spesso disposti a rinunciare (Montefusco, 2010). Se accettiamo la sfida: incertezza = cambiamento e l'applichiamo all'urbanistica potremmo chiederci se è possibile ipotizzare il futuro delle città introiettando la dimensione dell'incertezza e del cambiamento all'interno della pianificazione.

Il modello storico dell'urbanistica europea è costituito da una mescolanza di scelte in parte rivolte a riconoscere e certificare i diritti d'uso del suolo esistenti, in parte a prospettare di nuovi. Secondo questo modello le previsioni del piano possono e devono essere mantenute nel tempo e i progetti devono conformarsi alle previsioni. La rigidità prodotta dal suo valore normativo è considerata come la condizione necessaria perché il piano possa essere attuato e l'interesse generale perseguito. Questo modello si basa su due principi non verificati: che il piano sappia prevedere quali progetti dovranno essere realizzati; che i mutamenti economici, sociali, politici che il contesto territoriale subisce nel tempo non influiscono in modo significativo sull'adeguatezza delle previsioni. Alla inconferibilità di questi due principi oggi si crede poco; per far fronte al cambiamento, si richiede da parte di molti una nuova forma di pianificazione, meno rigida e più fluida¹, più esplorativa e aperta al cambiamento; una forma di pianificazione che potrebbe essere più simile a un 'viaggio di scoperta' piuttosto che a una 'road map' (Balducci, 2011). Secondo questa scuola di pensiero sarebbero maturi i tempi per rifondare le basi teoriche della

¹ Nelle scienze sociali il termine fluidità è utilizzato principalmente come metafora per descrivere la turbolenza e l'instabilità. Anche nel campo della pianificazione, la fluidità è un concetto che prima di tutto viene utilizzato per descrivere condizioni di incertezza.

disciplina urbanistica, passando dalla tradizionale domanda *'what is'* a *'what if'* (Hillier, 2007). In questa attività di 'rifondazione' sarebbe necessario esplorare le potenzialità del concetto di 'divenire come sperimentazione creativa del piano', in cui i problemi non sono 'risolti' una volta per tutte, ma sono costantemente 'rimaneggiati' perché cambiano gli attori, le situazioni al contorno e le preferenze.

E' difficile pensare che in nome di questa spinta al rinnovamento le città potranno adottare una forma completamente fluida della pianificazione come parte fondante della loro programmazione quotidiana perché il rischio sarebbe la perdita del controllo delle trasformazioni e della loro gestione. Probabilmente fluidità e stabilità sono destinate a coesistere; le città opteranno per quello che viene definito *'a temporary resting'* (Healey, 2006), sforzandosi di ritrovare di volta in volta un 'ordine' e cercando possibili soluzioni su 'situazioni aperte', che richiedono necessariamente nuovi approcci. In questa prospettiva, fondamentale è il ruolo del decisore pubblico che dovrà essere capace di tradurre le occasioni di 'fluidità' del piano in strategie per promuovere lo sviluppo.

In questo contributo si vuole porre l'attenzione sul tema del cambiamento e della reversibilità degli usi del suolo come nuova sfida del piano urbanistico. Questa sfida consiste nel verificare se si riesce ad introdurre nel piano la possibilità di modificare e di adattare le scelte nel tempo (Pinson, 2003; Scherrer, 2013) e nell'individuare le modalità per rendere applicabile questa innovazione (La Fabrique de la Cité, 2011), fornendo una risposta efficace ai tempi lunghi delle trasformazioni urbane, costituite da sequenze successive ad elevata complessità (Jolivet, 2013).

Per iniziare a riflettere in tale direzione si sono prese in considerazione l'esperienza olandese e quella italiana: sono casi molto diversi tra loro ma che esprimono, entrambi, la necessità di scardinare alcuni dogmi della pianificazione di stampo razionalista alla luce dei cambiamenti sociali, economici e politici economici in atto.

L'esperienza olandese riguarda il progetto di rigenerazione urbana di un quartiere industriale di Amsterdam; l'esperienza italiana si focalizza intorno al tema della riclassificazione delle aree edificabili in aree agricole o in aree verdi all'interno dei piani locali.

L'esperienza di Buiksloterham ad Amsterdam

Questa esperienza rappresenta uno dei primi tentativi di superare il modello tradizionale dell'urbanistica olandese; gli interventi pubblici e privati realizzati negli anni '80 e '90, e di norma di buona qualità, non si sono adattati ai cambiamenti della società, rivelandosi a lungo andare poco 'resilienti' (Hajer e Zonneveld, 2000).

Buiksloterham è un'area industriale di Amsterdam-Noord in prossimità della stazione centrale ed è parte integrante di un più vasto programma di rigenerazione nel Northern IJ Banks a partire dagli inizi degli anni '90, quando si decise di operare un cambiamento rispetto il destino industriale del quartiere che già da tempo era interessato da un processo di dismissione di alcune attività legate all'industria navale. Nel 2001 il *Toekomstvisie Panorama Noord* (2001)², prevede la trasformazione di Amsterdam-Noord e la riqualificazione delle aree industriali di Overhoeks e di Buiksloterham. Nel 2003 venne presentato il Masterplan *'Noord aan het IJ'* (Stadsdeel Amsterdam-Noord, 2003), che individuò un quadro generale per lo sviluppo a lungo termine del quartiere, con la previsione di funzioni miste e il collegamento più agevole con il centro città. La prima area interessata dal progetto fu l'area conosciuta come 'Overhoeks', il cui progetto di rigenerazione prevede la trasformazione in un quartiere residenziale per la *upper middle class*. Nel 2005-2006 fu la volta di Buiksloterham. Fin dall'inizio fu chiaro che bisognava cambiare strategia: Buiksloterham era in gran parte un'area libera, con molte aziende in attività, anche innovative. Inoltre, il modello applicato ad Overshoeks cominciava ad essere criticato per il carattere monofunzionale e per l'estromissione dal processo di riqualificazione della popolazione e dei piccoli operatori privati. A Buiksloterham il Comune ha voluto sperimentare il modello del quartiere misto (industriale, residenziale, direzionale) con l'obiettivo di perseguire una qualità urbana migliore. Alla fine del 2006, il comune approvò uno schema di investimento per la riabilitazione del suolo. Questo schema include una mappa che definisce le regole del gioco: i principali usi del suolo, lo spazio pubblico e indicativamente le altezze degli edifici. Non prevede, volutamente, uno schema di assetto finale; solo un ordine minimo per consentire la realizzazione di alcuni interventi anche prima dell'approvazione del nuovo *Land-use Plan*³ che avverrà nel dicembre 2009. Questo piano autorizzò il comune e i privati investitori a realizzare edifici residenziali su un gran numero di piccoli lotti, dando inizio così alla fase di implementazione del piano. La superficie totale del Buiksloterham è complessivamente di 100 ha. L'area di investimento della municipalità è di 35 ha di cui 4,6 ha di aree verdi e 3,3 ha di spazio pubblico. L'investimento totale è di circa 157 milioni di € a partire dal 2009. Questa cifra include i costi per la riabilitazione del suolo, la realizzazione dello spazio pubblico, le infrastrutture e i costi di progettazione. Nel Buiksloterham il comune realizzerà 2.700 abitazioni (30% in locazione) e permetterà ai privati

² Si tratta del Piano Strategico del quartiere Amsterdam-Noord .

³ Il *Land-use Plan* è lo strumento più importante nella pianificazione locale olandese. Le componenti fisse del piano sono: le norme e i regolamenti per l'area in questione, una mappa che esplicita lo *zoning* .

la realizzazione di altre 2.000 abitazioni; il piano prevede, inoltre, di mantenere e riqualificare alcune aree industriali esistenti. Il progetto ipotizza, per il periodo 2005/2030, la creazione di 10.000 posti di lavoro e di 17.500 mq di servizi pubblici.

Gli effetti della crisi economica a partire dal 2008 hanno colpito duramente il modello di sviluppo promosso dalla municipalità. Nell'estate del 2010, molti piani e progetti sono stati ridimensionati: nel 2011 la nuova strategia comunale riduce di 85.000 mq di uffici quanto previsto nel programma di Buiksloterham. Ciò ha riguardato solo i terreni di proprietà pubblica al fine di evitare conflitti legali sui diritti acquisiti dai privati. A partire dal 2012 sono state predisposte le varianti parziali del Land-Use Plan che riguardano la riduzione delle aree destinate a parcheggio e l'aumento della quota di residenziale, la realizzazione di progetti di auto-costruzione e la riduzione degli usi commerciali. Con riferimento ai cambiamenti degli ultimi anni il piano, nonostante il grado di libertà concesso dal comune agli investitori nel tentativo di resistere alla crisi finanziaria, ha dovuto trovare ulteriori aggiustamenti, resi possibili dalla natura stessa del piano.

L'esperienza italiana della riclassificazione delle aree edificabili

In Italia, la questione della reversibilità degli usi ha investito di recente il dibattito sulla riclassificazione delle aree edificabili all'interno dei piani locali in aree ad uso agricolo e, in taluni casi, in aree a verde privato. Si tratta di un fenomeno ancora marginale nel panorama urbanistico nazionale ma sicuramente in forte aumento e dovuto, in parte, alla crisi economica e alla fiscalità immobiliare degli ultimi anni (D.L. 201/2011). Lo stato dell'arte ci restituisce un cambiamento in atto e un panorama regionale diversificato: il processo può essere attuato tramite prg, varianti generali, parziali e/o specifiche al prg e può interessare aree a destinazione residenziale, industriale o servizi. Si tratta, quasi sempre, di aree diffuse di modesta dimensione: la loro ridefinizione comporta una riduzione degli introiti del Comune e può suggerire modifiche alle logiche dell'assetto urbanistico.

Una delle esperienze già avviate è quella di Reggio Emilia che si pone, nel panorama nazionale, come una *inspiring practice* in itinere. Il comune ha avviato, nel febbraio 2015, la procedura di variante per la riduzione delle previsioni di espansione in territorio agricolo: si tratta di una variante finalizzata a stralciare le aree urbanizzabili programmate in territorio rurale. La procedura, è stata anticipata da una manifestazione di interesse che ha avuto lo scopo di raccogliere le domande di riclassificazione urbanistica di aree potenzialmente urbanizzabili in territorio agricolo. La variante in riduzione si inserisce a pieno titolo negli obiettivi, già previsti, di rigenerazione del territorio urbanizzato e di riduzione del consumo di suolo; i dati che provengono dal mercato indicano che circa il 70% dello stesso è già vocato al recupero dell'esistente e, in tal senso, la variante costituisce un'occasione importante "per liberare risorse ambientali ed economiche da reinvestire sul territorio"⁴.

In questo caso è evidente il ruolo cardine dell'amministrazione: proporre la rigenerazione del patrimonio edilizio come unica opportunità di rilancio del settore delle costruzioni, sostenendola con un'altra variante al RUE, approvata nel maggio 2015 dal Consiglio Comunale, finalizzata a semplificare le procedure edilizie/urbanistiche per gli interventi di rigenerazione del patrimonio esistente e ad introdurre la possibilità del riuso temporaneo dei luoghi negli ambiti di riqualificazione; di ciò trarrà beneficio anche il settore agricolo per il quale è prevista una specifica variante urbanistica che assegna all'agricoltura un ruolo fondamentale nell'economia locale.

Tra le esperienze in itinere si segnala quella della Regione Veneto che, nel febbraio 2016, ha approvato la circolare che fornisce chiarimenti ai fini della corretta applicazione dell'art. 7 della L.R. 16 /2015, n. 4, sulle cosiddette 'varianti verdi'. Il documento scioglie alcuni dubbi interpretativi per la corretta applicazione della normativa che, secondo gli intenti regionali, punta al contenimento del consumo di suolo e a invertire il processo di urbanizzazione del territorio. La circolare fornisce indicazioni in ordine alle possibili riclassificazioni delle aree, distinguendo tra Comuni già dotati di Piano di Assetto del Territorio e Piano degli Interventi e Comuni che operano ancora con il vecchio Piano Regolatore Generale.

Molti comuni veneti si sono attivati pubblicando i bandi per la richiesta di retrocessione dei diritti edificatori: la procedura è in corso ma già si registrano pareri contrastanti su questa iniziativa. Da un lato chi ne loda gli intenti per combattere il consumo di suolo e il recupero per le aree verdi e, dall'altro, chi riporta l'attenzione su alcuni aspetti critici⁵, come l'ultimo comma dell'art. 7 che recita: "La variante di cui al presente articolo non influisce sul dimensionamento del PAT⁶ e sul calcolo della superficie agricola utilizzata (SAU)".

Conclusioni

⁴ Intervista all'assessore Walter Pratelli; disponibile su: <http://www.salviamoilpaesaggio.it/blog/2015/06/reggio-emilia-la-rigenerazione-e-unopportunita-e-le-terre-tornano-agricole/>, 07.06.2015.

⁵ Si registrano la presa di posizione di alcune associazioni ambientaliste (Legambiente, Italia Nostra); si veda: <http://ecopolis.legambientepadova.it/?p=9427>.

⁶ Il Piano di assetto del territorio (PAT) è il nuovo strumento urbanistico che, insieme al Piano degli Interventi (PI), ha sostituito il vecchio Piano regolatore Generale (PRG).

Dalle esperienze presentate emergono alcuni primi tentativi di introdurre nel processo di piano la possibilità di modificare e di adattare le scelte di trasformazione nel tempo nel caso dell'esperienza olandese, o addirittura di renderle reversibili nel caso dell'esperienza italiana.

Nel primo caso, la ricerca dell'adattabilità del piano emerge dall'attenzione rivolta all'individuazione di una forma piano più flessibile per promuovere la trasformazione e più adatta a prendere decisioni tempestive. Si è così optato per un 'Global Land Plan' applicato a tutta l'area di Buiksloterham e non per un piano o più piani di dettaglio⁷. Si è preferito un piano ad attuazione graduale, dai tempi lunghi (10 anni), più leggero per quanto riguarda l'applicazione delle norme ambientali; un piano che offriva più garanzie per l'integrità territoriale della proposta di trasformazione, evitando problemi di coordinamento, possibili intoppi legali in mancanza di un progetto unitario e lasciando aperti molti margini di manovra per gli investitori finali (Dembski, 2013). La strategia dell'adattabilità è rintracciabile, inoltre, nella disponibilità dell'Amministrazione a cambiare modalità d'intervento sulla base dell'esperienza. E' sulla base delle esperienze passate che si è compreso che un piano di dettaglio non avrebbe favorito la tempestività delle operazioni di trasformazione, perché sarebbe risultato troppo definito e rigido, non in grado di rispondere adeguatamente alle aspettative assai variegiate del mercato (Young, 2012). La strategia dell'amministrazione ha scardinato la modalità tradizionale di operare dell'ente pubblico che ha scelto di svolgere il ruolo di facilitatore, supportando le transazioni tra le industrie e coloro che hanno realizzato gli interventi (anche singoli privati) in modo che le situazioni di difficoltà potessero essere superate ed affiancando le aziende nel trovare possibili compromessi con le norme ambientali nel comune obiettivo di conservare l'anima industriale del quartiere, ecc.

Dall'esperienza olandese emerge, nel perseguire la strategia dell'adattabilità e della trasformabilità degli usi, la necessità di garantire sempre e in ogni caso la certezza del diritto nelle trasformazioni. Nel caso analizzato, questa esigenza ha riguardato la scelta operata dal piano della *mixité* funzionale; questa scelta è spesso, in Olanda come nel resto d'Europa, in contrapposizione con la legislazione ambientale, che tende invece a pretendere la monofunzionalità degli insediamenti: questo richiede, volta per volta, di individuare possibili compromessi tra la certezza del diritto che esige il rispetto delle norme ambientali e dall'altra l'incertezza della pianificazione⁸.

Nel caso italiano si registra un cambiamento nell'impostazione tradizionale della pianificazione di scala locale e l'avvio di una riflessione sulla reversibilità degli usi dei suoli. Con riferimento ai casi esaminati, è lecito chiedersi: quale visione di insieme della città e del territorio può derivare dalle richieste di riclassificazione delle aree edificabili, rispetto alle dimensioni delle aree stesse? La 'variante verde' può bastare per combattere il consumo di suolo? E' sufficiente il solo incentivo economico per avviare i processi di retrocessione dei diritti edificatori? Possono esserci vere leve fiscali sulle quali operare? A queste domande dovrà darsi risposta, se si pensa che questa strategia possa efficacemente contrastare il mantenimento di usi non più compatibili con le dinamiche di sviluppo. Certo è che vanno chiariti alcuni dubbi come ad esempio quelli relativi all'opportunità di normare la riduzione della capacità edificatoria dei piani, a seguito della riclassificazione delle aree e se è possibile contemplare questa possibilità all'interno del piano e non tramite una variante urbanistica.

Riferimenti bibliografici

- Balducci, A. (2011), "Strategic planning as exploration", in *Town Planning Review*, vol. 82, no. 5, pp. 529-546.
- Camagni R., Lombardo S. (a cura di, 1999), *La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione*, Firenze Alinea.
- Dembsky S. (2013), *Case Study Amsterdam Buiksloterham, The Netherlands: The Challenge of Planning Organic Transformation*, CONTEXT Report 2, AISSR Programme Group Urban Planning, Amsterdam.
- Hajer M., Zonneveld W. (2000), "Spatial Planning in the Network Society. Rethinking the Principles of Planning in the Netherlands", in *European Planning Studies*, vol. 8, no.3, pp. 337-355.
- Healey P. (2006), *Urban complexity and spatial strategies. Towards a relational planning for our times*, London, Routledge.
- Hillier J. (2007), *Stretching beyond the horizon: A multiplanar theory of spatial planning and governance*, London, Ashgate.
- Jolivet D. (2012), *Maturité du Projet d'urbanisme et temporalités: détermination de la maturité du projet selon son épaisseur et sa transversalité temporelles. Architecture, aménagement de l'espace*, Université Francois Rabelais - Tours, disponibile su: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-00985753/document>.
- La Fabrique de la Cité (2011), *La Ville Réversible. Restitution du 15 Décembre 2011 Projet de Fin d'Études*, La Fabrique de la Cité École Nationale des Ponts et Chaussées, disponibile su:

⁷ Non esiste in Olanda una chiara distinzione tra piano di dettaglio e piano globale; si ha un piano di dettaglio che prescrive l'allineamento degli edifici e comporta il rispetto di molti vincoli, soprattutto di carattere ambientale. In un piano globale la normativa ambientale è meno stringente, pur permettendo in teoria la trasformazione immediata di ogni lotto.

⁸ Questa difficoltà è emersa chiaramente con l'apertura della procedura di VIA .

- http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/site/fr/publications/pages/la_ville_reversible.htm
- Montefusco A. (2010), *Change Management. Le regole per il governo del cambiamento*, Egea Milano
- Pinson G. (2006), “Projets de ville et gouvernance urbaine. Pluralisation des espaces politiques et recomposition d’une capacité d’action collective dans les villes européennes”, in *Revue Française de Science Politique*, vol. 56, no. 4, 2006.
- Pradel B. (2013), “Processus de réversibilité et rythmes des transformations urbaines: penser la ville à pile ou face?”, in Scherrer F., Vanier M. (a cura di), *Villes, Territoires, Réversibilités*, Paris, Hermann.
- Roodbol-Mekkes P.H., Valk van der A.J.J., Korthals Altes W.K. (2012), “The Netherlands spatial planning doctrine in disarray in the 21st century”, in *Environment and Planning A*, vol. 44, pp. 377-395.
- Scherrer F. (2013), “De Prométhée à Janus: L’acte aménagiste est-il réversible?”, in Scherrer F., Vanier M. (a cura di), *Villes, Territoires, Réversibilités*, Hermann, Paris.
- Young J. (2012), *Moving towards sustainable cities: An assessment of Dutch local authorities’ Strategic approach to achieving comprehensive sustainability in urban development*, Master’s Thesis-Faculty of Geosciences Utrecht University, disponible su: <http://dspace.library.uu.nl/handle/1874/220187>.

Fare urbanistica per regioni in transizione: tradizione, strumenti, innovazione per la produzione di luoghi

Marco Facchinetti

Politecnico di Milano

DASStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

marco.facchinetti@polimi.it

Abstract

Il contributo riconosce che molte città dopo aver subito gli effetti lunghi di una crisi più profonda, hanno messo già in campo processi di riprogrammazione e ridefinizione tali da farci parlare non più di crisi, ma di 'transizione', ancora in corso, come condizione costante del nostro essere in questo mondo. Per descriverla, una serie di contributi recenti sono stati capaci di comprendere il cambiamento della relazione tra città e regione, e di comprendere come si manifestino nuovi fenomeni di trasformazione e dinamismo. In che modo il fare urbanistica, soprattutto in Italia, è attrezzato per rispondere al divenire di nuove manifestazioni urbane, al modo nel quale sono descritte, al modo nel quale processi di innovazione stanno cambiando alcune parti o alcuni modi di vivere parti delle città? Il contributo evidenzia la scommessa sull'esistenza di strumenti e metodi già in nostro possesso e già forti, capaci, con un proprio rinnovamento interno, di strutturarsi efficacemente per il fare urbanistica per questa rinnovata geografia. Ponendo al centro la necessità di 'produrre luoghi', in condizioni sempre meno 'localizzanti', per armare strutturalmente agglomerati più rarefatti, allargati, spazialmente non necessariamente coesi, l'urbanistica riscopre strumenti quali la doppia scala, il mutare delle tecniche di composizione spaziale, il cambiamento dei comportamenti di chi usa spazi e contesti, il ragionare meglio e con più rispetto sull'architettura come alleata e non come antagonista per ragionare su alcuni 'superamenti' come azioni che investono sull'attuazione delle trasformazioni, passaggio chiave per riarticolare il nostro fare urbanistica. Il contributo propone così uno sguardo positivo, non spaesato di fronte al cambiamento, ma attrezzato per guidare l'innovazione che la transizione fa emergere, proponendo elementi di un metodo del fare urbanistica.

Parole chiave: city-region, tools and techniques, urban regeneration.

1 | Introduzione

Viviamo un mondo sempre più urbano; sapevamo che la popolazione si concentra sempre di più nelle città (Batty, 2012) e che la superficie terrestre è sempre più antropizzata, ma abbiamo scoperto che viviamo un periodo della storia della Terra la cui modificazione ad opera dell'uomo è talmente spinta da meritare il nome di 'antropocene'. Di cosa parliamo però oggi quando parliamo di città e di urbano? La città è ancora una risorsa determinante per il progresso umano? Al di là dell'aggiornamento delle descrizioni, che ci possono permettere di comprendere meglio cosa stia accadendo, ci interessa sapere se il nostro fare urbanistica possa e debba cambiare a fronte di queste domande. Domande che si innescano su una lunga retorica della crisi, economica prima, sociale, urbana infine per riflesso delle prime due e per il modo nel quale la crisi per il suo essere stata innescata da problematiche legate a fenomeni urbani, ha colpito le città. Retorica che ci ha spinto a giocare in difesa, a pensare che gli strumenti di cui siamo dotati non vadano più bene, che si debba riflettere, riformare, rifare, cambiare, mentre intorno a noi altri contesti urbani governano la transizione dalla città verso forme diverse (regioni, metropoli) aggiornando contemporaneamente il bagaglio culturale e tecnico della propria urbanistica facendo e alimentando, e non tradendo, le proprie tradizioni. Su quali fondamenti si basa questo diverso approccio? Siamo proprio convinti che anche noi, nel fare urbanistica in Italia, non possiamo fare lo stesso, fortissimi di un bagaglio tecnico e culturale largamente elaborato e forse non sempre del tutto esplorato?

2 | Dalla crisi alla transizione come condizione programmatica e paradigma descrittivo

La retorica della crisi, che vorrei immediatamente abbandonare, spinge a pensare che proprio gli effetti peggiori della rottura di un certo sistema economico si siano fatti sentire prima di tutto e per più tempo sulle città. Ma è vero che molte città hanno subito gli effetti lunghi di una crisi più profonda, di più antica data, che ha messo in discussione l'organizzazione delle città della Ricostruzione, al punto che molte hanno messo già in campo processi di riprogrammazione nati dalla capacità di rileggere proprio i fenomeni di una crisi più lunga, precedente, più profonda. Non parliamo più allora di crisi, ma di 'transizione', ancora in corso, da assumere come condizione costante del nostro essere in questo mondo. Per comprenderla, occorre fare riferimento ad una serie di contributi recenti capaci di farci scoprire che in realtà il deficit cognitivo, ossia quello spaesamento delle descrizioni tradizionali di fronte a oggetti urbani diversi, sembra non esistere, favorito proprio da una letteratura ormai capace di comprendere il cambiamento della relazione tra città e regione, e di comprendere come si manifestino nuovi fenomeni di trasformazione e dinamismo. Le trasformazioni non occorrono più solo nei confini tradizionali della città ma investono ambiti spaziali appartenenti alla regione che si è diffusa intorno, le stesse trasformazioni sembrano in grado di rinnovare alcuni temi dell'urbanistica, creando brandelli a forte ed innovativa urbanità (Facchinetti, 2016). Per cui, se da un lato la letteratura ha già cominciato a lavorare sulla lettura dei fenomeni in corso, dall'altro i processi in corso sono tutt'altro che frutto della crisi, o quanto meno tutt'altro che frutto di uno stato eccezionale di crisi, quanto piuttosto di un certo atteggiamento consolidato che non da più per scontato che la crisi non sia una condizione permanente, di fronte alla quale le città si trovano a vivere, ormai. La posizione che emerge per certi versi è estrema: vi è la spinta a superare definitivamente le "dicotomie meta-geografiche" (Brenner 2014), con la contrapposizione tra urbano e rurale, tra città e campagna, tra società e natura, ripensando la nostra stessa idea di città. Densissimi flussi globali/locali assemblano infatti oggi sistemi trans-territoriali che trascurano i confini amministrativi e fisici per connettere, non continuamente, territori anche molto distanti. Così, al posto delle città la letteratura più recente ci parla di territori 'agglomerazionali' (Brenner, 2014), in evoluzione rispetto alle *global cities* secondo un'immagine più statica (Sassen, 1991, 2013), o alle grandi regioni urbane (Scott, 2015), in forma di 'territori operazionali' (Brenner, 2014) e che garantiscono funzionamento ed esistenza degli agglomerati urbani contemporanei.

In Italia la traduzione di questo diverso modo di vedere ci permette di rileggere il tradizionale policentrismo su cui la nostra geografia si fonda, in chiave diversa, spostando l'attenzione dai singoli nodi memori degli insegnamenti di De Matteis ai *cluster* di città in cui poli metropolitani, città medie, sistemi manifatturieri, aree interne marginali interagiscono in forme diverse, nuove ma sistematiche.

Ci sono allora due aspetti da cui partire, operativamente. Il primo permette di rimettere a posto forse le carte nella descrizione della città, assunto che il modello storico è entrato in crisi; poiché di crisi non è giusto più parlare, occorre cambiare il modello descrittivo, e ci aiuta una nuova convergenza: tra filosofi sulle questioni etiche; tra economisti, sul senso della prossimità, della vicinanza, del milieu, delle interazioni e della loro capacità di produrre innovazione; tra sociologi, sul fatto che la grande sfida che viene consegnata dal superamento della crisi della città della modernità sia in sostanza da trovarsi nella capacità di 'costruire luoghi in situazioni sempre meno localizzate' (Facchinetti, 2016). Su questa tematica si interroga anche gran parte della geografia critica, e pur non vedendosi ancora grandi risposte dal punto di vista operativo, abbiamo assistito in questi ultimi anni al prendere spazio da parte di tentativi di costruzione dei luoghi non accettabili, se paragonati alle tradizioni e alle forme del passato. Il *New Urbanism*, con la produzione di simulacri di luoghi falsamente identitari, il carattere non innovativo di luoghi ispirati dalla resilienza, e in generale il basso profilo e l'adattamento generale non sono che da giudicarsi male, non certo come risposte accettabili da parte di una tradizione di pensiero e di azione urbanistica quale quella da cui arriviamo.

Il secondo aspetto è ancora più fisico e ci spinge a trovare i mezzi per leggere costantemente la carica di innovazione che la transizione, per come l'abbiamo definita, ci porta: ambiti urbani destinati alle nuove forme di produzione leggera (legati ai settori dell'informazione, delle tecnologie, della scienza medica) riportano la produzione nei contesti urbani più centrali, come da tempo non si vedevano; nuove forme dell'abitare (con la riduzione della dimensione degli spazi e con la commistione tra vita e lavoro) rinnovano interi distretti urbani, ancora una volta centrali; grandi trasformazioni accendono punti di aggregazione e densificazione capaci di attrarre, forti della propria infrastrutturazione, in ambiti lontani e appartenenti alla regione un tempo solo diffusa intorno ai nuclei più consolidati e più tradizionalmente strutturati. Di fronte a condizioni costanti di crisi, delle popolazioni, delle risorse, degli assetti messi in discussione sia alla grande che alla piccola scala

proprio dal mutare delle condizioni delle prime (le popolazioni) e delle seconde (le risorse), le città, e senza dubbio quelle che per prime si sono rilette e ripensate, hanno cessato di vedersi come organismi composti da struttura, ordine, posizionamenti, parti, insieme ed hanno cominciato a ripensarsi in forme più dinamiche, fluide secondo la visione contemporanea del come si deve stare al mondo nelle condizioni in cui la storia ha messo ora l'uomo occidentale, non necessariamente ordinate secondo i vecchi schemi, funzionanti nel loro insieme e nell'aggregazione di alcune parti, capaci di rispondere ad assetti a scale così macro che includono il mondo (e pertanto pronte ad abbandonare geografie solo nazionali per abbracciare gerarchie internazionali, se si pensa al ruolo che Londra potrebbe assumere relativamente al suo stato di città mondiale in un paese che abbandona l'Europa), e capaci di proporre costantemente assetti al proprio interno diversi, con parti più o meno dinamiche in rapido continuo mutamento.

3 | Gli strumenti per fare urbanistica oggi

Se questa è l'immagine che molta letteratura recente ci trasmette, se questa è la sintesi del modo nel quale le città presentano sé stesse sulle riviste, nelle manifestazioni, nelle esposizioni, qualcosa è cambiato davvero e non ha realmente più senso né parlare di crisi della città, né di dicotomie e divari, né di mancanza di risposte da parte del fare urbanistica. L'urbanistica, intesa come sapienza e tecnica preposte alla programmazione e pianificazione di qualsiasi contesto, urbano e non, produce in questo momento, nel mondo occidentale, in Europa e negli Stati Uniti, alcune manifestazioni riferibili facilmente al tipo di città che emerge e che ho descritto. Se i contesti urbani assumono 'forme non concluse nei propri confini', tali da cancellare la separazione tra città e campagna, questo significa che in contesti di forte urbanizzazione il fare urbanistica ha saputo rivedere in termini critici concetti e pratiche legate alla pianificazione delle cinture verdi e dei confini alla crescita ritrovando all'interno di regioni urbane a densità diverse la possibilità di ri-naturalizzare aree e contesti e aumentarne la connessione. C'è allora da fare, per noi: se la sfida alla transizione è la produzione di luoghi in contesti non localizzati, è il nostro mestiere ma con armi diverse, a condizione di saper ribaltare il nostro approccio. Abituati dai recenti maestri ad 'aggrappare' ogni luogo al contesto, è ora di cercare altri agganci, probabilmente dall'interno dei fenomeni, dalle forze che li producono, e partire da questi per produrre, disegnare, proporre luoghi. E al contempo, abituati per troppo tempo a pensare all'architettura e all'urbanistica come due 'sistemi' chiusi e paralleli, con simpatici tentativi da una parte all'altra di darsi spallate e imporre regole, è ora di considerarle insieme, di nuovo, chiedendo all'architettura di aiutare l'urbanistica a trovare gli spazi, costruire i servizi, forzare in una parola quella sottile linea tra pubblico e privato, anche fisicamente causa di tante mancanze e tanti problemi.

In relazione a questo panorama, è possibile ripensare all'atteggiamento ormai troppo scontato nei confronti del nostro modo di agire verso la crisi o in risposta alla crisi. Proprio grazie alla lettura del modo in cui alcune città hanno risposto al nuovo divenire della storia, non è forse vero che serve un modo nuovo di fare urbanistica; non è vero che la tradizione, il bagaglio di tecnica e cultura che il fare urbanistica in ogni paese rappresentano non sia adeguato al modo nel quale le città e i contesti urbani si siano disposti. E' vero che alcuni dei contesti di maggior dinamicità e più di altri capaci di produrre, in termini di funzionamento e risposta ai bisogni, contesti efficienti e soprattutto luoghi, hanno sfruttato il divenire della storia per cambiare prima di tutto la visione di fondo sulla città, le aspettative che il suo assetto complessivo deve poter dare, il modo nel quale l'insieme degli spazi costruiti e degli spazi aperti al suo interno e al suo intorno costituiscono la 'regione', intesa come nuova figura interpretativa più capace rispetto al termine 'città' di rappresentare ciò che c'è. Ma è vero che l'emergere da un lato di geografie che parlano di assetti diversi e dall'altro di temi (progettuali) che danno conto della produzione di particolari contesti/luoghi ci può trovare attrezzati del nostro più consolidato bagaglio culturale e tecnico, a condizione di saperlo rinnovare e adattare a quanto di nuovo ci viene. Per questa ragione, in termini di tattiche e di strategie, ossia in termini di nuovi modelli e nuove soluzioni, e sulla scorta di quanto affermato, ci sono le condizioni per affermare metodi operativi rinnovati dai contenuti che emergono proprio dai fenomeni osservati, e non più da un ordine prestabilito da inseguire, e che non esiste più.

La tradizione europea e la tradizione americana, da anni ormai alle prese con l'agglomerarsi conclamato di regioni di spazio connesse da flussi e relazioni diverse da quelle di un tempo, non hanno abbandonato l'approccio a 'doppia scala' della pianificazione. La dimensione regionale e la dimensione locale sopravvivono inalterate, pur rinnovate nei contenuti ma soprattutto diverse nel loro interconnettersi. Se un tempo la

dimensione regionale si dotava di un bagaglio di contenuti e di attrezzi tutti pertinenti proprio alla scala regionale (fatta pertanto di aree, corridoi, infrastrutture, poli e nodi) oggi per attuarsi si ‘appoggia’ al realizzarsi di specifici accadimenti. La regione stessa vi ci si riflette, trova appoggio come punti sui quali strutturare proprio la rete di quell’amalgama che costruisce oggi la regione urbana. Quei punti e non altri, in un atteggiamento strategico e selettivo che solo la dimensione regionale può fare, demandando è vero al contesto locale le strategie di disegno puntuale (sempre nel tentativo di produrre quei nuovi luoghi non per forza localizzati) ma richiedendo, nella tattica della scala regionale, che quegli stessi luoghi, quelle aree rappresentino la scala vasta contemporaneamente.

Certo, proprio nel rinnovare la fiducia alla doppia scala a patto di aumentarne l’interconnessione e gli scambi, occorre interrogarsi sulla capacità delle trasformazioni che localmente si assumono l’onere di rappresentare episodi sui quali si concentra la strategia regionale (piccola scala, con sulle spalle la grande scala), di riflettere la propria ‘bontà’ sugli intorni, e non concentrare su di sé tutto il bene, escludendo il resto. Ossia, occorre interrogarsi sulla capacità di questo nuovo modo di intendere la scala locale, come portatrice di pesi strategici alla scala regionale, di essere quanto più inclusivo, ed estendere i paradigmi della propria trasformazione (quali la riqualificazione, la diversificazione degli usi, l’aumento della densità e delle occasioni, la rivalorizzazione economica, la sostenibilità) al proprio intorno, alle aree, ai quartieri, alle zone non parte prima della trasformazione ma lì intorno, vicino, prossime.

Perché è ormai consolidato che le ‘trasformazioni investono la regione’. Si è esaurita la fase di trasformazione degli ambiti interni della città. Dopo le trasformazioni delle prime aree industriali dismesse e legate alla presenza delle infrastrutture, dopo il secondo ciclo allargato, alcuni contesti vivono la trasformazione come tipologia di esportazione del costruire episodi urbani anche in contesti e spazi non urbani, non consolidati, non tradizionalmente e geograficamente ‘vicini’ alla città storica. In questo le trasformazioni assumono l’onere di poter costruire spazi urbani, contesti disegnati sempre meno localizzati. Il fare urbanistica, il disegno del fare urbanistica deve essere capace di abbandonare forse il metodo tradizionale dell’agganciare all’intorno la composizione, di ricercare spunti, misure, connessioni, interazioni e al contrario far emergere un disegno nuovo dalle funzioni, dagli usi, dalle geografie umane, dalle stratificazioni che la trasformazione, se strategicamente regionale, deve essere in grado di portare con sé. E’ come se, su questo tema, dobbiamo imparare a non farci ispirare dall’intorno, perché può darsi che questo intorno non sia valido, sia malato, mal costruito, da sanare, da ripensare, e al contrario ispirare l’intorno, estendendo una logica e una geometria di articolazione del nuovo luogo generato dal contesto di trasformazione che nasca proprio dall’aggregazione del modo nel quale ‘la macchina della trasformazione’ funziona. Solo in questo modo è possibile pensare che esista la produzione di luoghi, di nuovi luoghi, dai forti connotati urbani, in contesti che urbani non sono.

In questo è evidente che, sotto sotto, si riscontra un ‘forte cambiamento dei comportamenti’ e per questo il nostro sguardo ‘giudice’ da urbanisti deve cambiare. Siamo ancora schiavi della lettura per cui i luoghi nobili funzionano se storici, in un supposto centro, e non funziona ancora la produzione dei luoghi negli ambiti nuovi, esterni, regionali. E’ vero, proprio per quel difetto nella risposta formale che evidenziavo in precedenza. Ma in questo sta una ricerca innovativa sulla quale investire: se i nuovi comportamenti spingono a vivere le agglomerazioni proprio a partire dall’articolazione dei flussi che ne definiscono la linfa vitale, e la nuova armatura, e sono stati capaci di produrre luoghi costruiti nuovi (ben oltre la costruzione degli shopping mall) ci si deve interrogare sul come estendere questa ‘novità’ alla costruzione anche dei luoghi aperti, quelli che pubblicamente da secoli rappresentano la civiltà che li ha costruiti.

Il cambiamento dei comportamenti e il fatto che le trasformazioni abbiano investito la regione permette di dire che si sono allora prodotti ‘temi nuovi’, capaci di mischiare categorie e modalità un tempo separate. Gli *innovation districts* per esempio sono episodi di costruzione di fenomeni urbani, in contesti non necessariamente già urbani, capaci di unire in forma nuova voci che tradizionalmente stavano separate (pensando per esempio allo *zoning* e a come cambia) e tipologie innovative di unione tra lavoro e residenza, in cui anche il concetto di spazio pubblico possa cambiare. Al contempo, molte di queste esperienze servono per far ripartire ambiti urbani fermi, in crisi. Riducendo le aspettative, dall’interno e non dall’esterno, anche ripensando al modo tradizionale di pensare ad uno sviluppo *bottom up*, sono alcune istituzioni e alcune aziende che si trasformano in attori capaci di definire un nuovo bottom up, forse con meno rigidità di categorie e di ruoli e con un atteggiamento senza dubbio inclusivo, non di opposizione.

Con questo sguardo positivo sulla possibilità che le attrezzature che abbiamo lavorino bene e nuovamente con entusiasmo, è centrale il ruolo dell'attuazione, con il coinvolgimento degli attori più propulsivi, come nodo metodologico fondamentale. Se sopravvive la doppia scala, se ci spostiamo verso una composizione capace di far nascere dall'interno le regole della costruzione dei luoghi perché il loro essere non localizzate sia una forza e non un difetto, se ci affidiamo a nuove forze propulsive non necessariamente pubbliche, se ritroviamo nella combinazione vita, produzione, svago un connubio di temi capaci di disegnare luoghi nuovi e di ridisegnarne le regole ben oltre lo zoning, bene, significa che stiamo parlando di 'fare' e di attuare, e stiamo centrando sulla produzione dei luoghi, sulla loro costruzione e sul passaggio dalla previsione all'attuazione il punto fondamentale del fare urbanistica e forse la sfida di maggior portata.

La base del nostro nuovo modo di fare urbanistica deve essere questa allora: la scala vasta deve poter ragionare su un modo dinamico di costruire reti di relazioni e di significati basati sui punti notevoli del sistema infrastrutturale e del sistema delle funzioni strategiche. Questa rete deve sapere esprimere la dimensione della regione e la dimensione della città come organismo capace di competere, di esprimersi come fenomeno in grado di sintetizzare in sé l'economia di un paese, o di uno spazio intorno a sé nel caso di città più piccole, di ospitare eventi, di reggere la scala delle *world cities*. Deve essere una maglia, che si estende a coprire il territorio, e che rende il territorio funzionante. Al suo interno, si struttura una geografia (e non più una gerarchia) di agglomerati di spazi di diversa ragione e natura. Alcuni sono punti forti, *hot spot* di aggancio della rete. Altri sono territori consolidati, correnti, funzionanti. Altri ancora sono luoghi volutamente fermi, sui quali non ci sono investimenti, non ci sono servizi e non devono costare. Altri infine sono luoghi problematici, privi di funzioni, svuotati, la cui strategicità, posizione e importanza deve spingere a non lasciarli fermare e a riprogrammarli in un costante atto di programmazione che regola la propria velocità a seconda del momento. In tutti, chiederemo all'architettura di aprire il proprio linguaggio tipologico, di aiutarci a 'trovare spazio' per le funzioni che non solo non possiamo più permetterci ma che non funzionano più come un tempo; chiederemo all'architettura di aprire i muri del proprio piano terra, entreranno abbandonando il pubblico/privato, l'interno/esterno e giocando con le modalità d'uso e il tempo, come nuovi paradigmi capaci di generare nuovi comportamenti per i quali costruire, finalmente, spazi innovativi. Avremo così un metodo nuovo, sulle spalle della nostra tradizione. E tanto, tanto da fare.

Riferimenti bibliografici

- Batty M., Axhausen W.A., Giannotti F., Pozdnoukhov A., Bazzani A., Wachowicz M., Ouzounis G., Portugali Y. (2012), "Smart Cities of the future", in *The European Physical Journal Special Topics*, no. 214, pp. 481-518.
- Bohl C. (2002), *Place Making. Developing town centers, main streets, and urban villages*, Washington D.C., Urban Land Institute.
- Bosselman P. (2008), *Urban Transformation. Understanding, city design and form*. Washington D.C., Island Press.
- Brenner N. (2014), *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*, Jovis
- Brenner N. (2011), "Urban governance and the production of new state spaces in Western Europe, 1960-2000", *Review of international political economy*, , no.3, vol.11, pp. 447-488.
- Brown D. (2006), *Noise Orders. Jazz, Improvisation and Architecture*, University of Minnesota Press, Minneapolis, London.
- Zellner, M., & Campbell, S. D. (2015). Planning for deep-rooted problems: What can we learn from aligning complex systems and wicked problems?. *Planning Theory & Practice*, vol 16, no.4, pp. 457-478.
- Burdett R., Cruz T., Harvey D., Gadanho P. (2014), *Uneven Growth: tactical urbanisms for expanding megacities*. New York.
- Colantonio A., Burdett R., Rode P. (2011), *Transforming urban economies. Policy lessons from European and Asian cities*, London and New York, Routledge.
- De Jong K.J. (2013), *New Suburbanisms*, London and New York, Routledge.
- De Matteis G., Lanza C. (2012), *Le città del mondo. Una geografia urbana*, Torino, Utet.
- Facchinetti M. (2016), *From City to Region. Transformations and the urbanization of the metropolis*, SilvanaEditoriale, Milano.
- Fainstein S., Campbell, S. (eds., 2011), *Readings in planning theory*, III edition, Oxford, Wiley Blackwell Publishing.

- Fainstein S., Child Hill R., Judd D., Smith M.P. (1983), *Restructuring the city. The political economy of urban redevelopment*. New York, Longman.
- Fogelson R.M. (1993), *The fragmented metropolis. Los Angeles, 1850-1930*, Berkeley, University of California Press.
- Hamel P., Keil R. (2015), *Suburban governance. A global view*, Toronto, University of Toronto Press.
- Haussermann H. (2005), *Social Innovation and Civil Society in Urban Governance: Strategies for an Inclusive City*, Urban Studies, vol. 42, no. 11, pp.2007-2021.
- Healey P., "The treatment of space and place in the new strategic spatial planning in Europe", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, no.1, pp.45-67.
- Indovina F. (2014), *La metropoli europea. Una prospettiva*, Milano, FrancoAngeli.
- Jouve B., Lefevre C. (eds., 2002), *Metropoles ingouvernables? Les villes europeennes entre globalization et decentralization*. Elsevier, Paris.
- Judd D.R., Simpson D. (eds., 2011), *The city revised: urban theory from Chicago, Los Angeles, New York*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Lyster C. (2016), *Learning from Logistics*, Birkhauser
- Phelps N.A. (2015), *Sequel to Suburbia. Glimpes of America's post-suburban future*, Cambridge, Massachusset-London, MIT Press.
- Salet W., Thornley A., Kreukels, (2003), *A Metropolitan governance and spatial planning: a comparative study of European city-regions*, London, Routledge-Spon.
- Salet W., Gualini E. (2007), *Framing strategic urban projects. Learning from current experiences in European urban regions*, London-New York, Routledge.
- Sassen S. (2013), *The Global City*, Princeton University Press.
- Vinci I. (2014), *The spatial strategies of Italian regions*, Milano, FrancoAngeli.

Conceiving the nocturnal city through strategical and tactical urban lighting practices

Helena Gentili

Politecnico di Milano
Dipartimento di Design
Email: helena.gentili@polimi.it

Daria Casciani

Politecnico di Milano
Dipartimento di Design
Email: daria.casciani@polimi.it

Abstract

The article reviews the importance of the nocturnal dimension of cities in the urban planning studies as a space-time condition capable of favoring the contamination between strategical and tactical lighting practices and the need to design the nocturnal landscape with a social approach that considers the luminous appearance of the city and active citizenship participation as a bottom up planning. Urban lighting is designed as a resource with enormous potential to improve nighttime identity, stimulate local economies, promote accessibility and mobility in the city after dark, improve the social interactions during the night and, in general, the quality of life in urban areas. The analysis highlights the strategic use of urban lighting in urban planning through the presentation and description of methods constituted by a lighting masterplans strategy and participative tactical tools developed with a multidisciplinary background. From the merge between urban planning, lighting design and social studies the nighttime city can be regenerated under a sustainable design process.

Keywords: urban regeneration, lighting masterplan, social practices.

Introduction

Since the Industrial Revolution, technological and scientific progresses have improved life in the cities, which have become contemporary poles of innovation and culture exchange. Although digital connections and worldwide mobility have increased as a great consequence of this progress, on the other hand, contemporary cities have become more complex due to multiple functional, social and cultural variants to take in consideration when planning and designing urban spaces.

The rise of electrical lights was fundamental for increasing the industrial production and for improving the nightlife both with commercial and leisure activities. Traditionally cities were conceived, designed and built for everyday life: as a result, the nocturnal dimension of urban spaces has been neglected from many urban studies (Amin & Thrift, 2005). Conversely, the expansion of human activities after dark requires designers, planners and researchers to focus on the nighttime of the city to re-define its territory, to assert quality and guarantee environment preservation after dark.

The phenomenon of active 24 hours' metropolis has extended the social and economic life, blurring the distinction between day and night conditions (Henckel et. al, 2013). Today, the nocturnal character of a city has strongly contributed to detonate its power of attraction or rejection. Thus, under these circumstances, this paper urges the question of the nocturnal city as a condition to foster the collaboration between strategic and tactical urban planning and the necessity to include this temporal dimension of human practices as an important design lever.

The city at night is a diverse and complex time-space dimension, which requires the analysis and the development of new forms of spatial programming and planning to assist the recovery of places with a multidisciplinary approach and fulfill the needs of the contemporary society. This transformation, in turn, requires a deep understanding of the problems but also the opportunities offered, especially in the field of urban lighting that is a resource with enormous potential to improve nighttime identity, stimulate local economies, promote accessibility and mobility in the city after dark, improve the social interactions during the night and, in general, the quality of life in urban areas (Brandi & Geissmar-Brandi, 2007).

This text aims to underline the strategic and tactical use of artificial lighting in urban planning, taking the social dimension and the time-spend perspectives (Ferguson, 2002) at night through the presentation and

description of large scale applications guidelines and small scale participation tools developed with a multidisciplinary background (Bordonaro & Aghemo, 2006; Casciani, 2014; Gentili, 2015).

The design of the nocturnal city through artificial lighting

The primary purpose of urban lighting is the provision of sufficient illumination for environment perception to facilitate orientation, safety and security (Pollard, 2008). Unfortunately, most contemporary cities result in chaotic environments due to misguided lighting interventions based only on functionality and energy efficiency standards for street lighting. In many cases, the multiplicity of artificial lighting interventions (e.g. street lighting, architectural lighting, media facades, commercial lighting, electronic information panels, backlit signs and so on) is disconnected from the city form, symbols and inhabitants (Lambertucci, 2001).

The confusing state in which the nocturnal city is perceived from the lighting point of view derives also from the difficulties of planning integrated lighting interventions due to a lack of lighting design culture and low investments for urban environmental and quality purposes. In addition to this, critics to the IESNA (Illuminating Engineering Society of North America) outdoor lighting codes highlight the absence of research about social and aesthetics oriented lighting design processes, with the aim of unifying the urban environments and reinforcing neighborhood's character with lighting (Brandston, 1994).

The recent technological advent of Solid State Lighting (SSL) and digital control systems is envisioning new possible intelligent applications for urban lighting. The technological improvements of lighting toward LEDification and Digitization can be useful for meaningfully transforming the contemporary character of the cities at night, when adding a social and qualitative value to the urban experience.

As described by Allan B. Jacobs, «A good street may be functional but a great street is superior in character and quality» (Jacobs, 1993). Urban lighting adds value to a public space by supporting the purposes of the area, such as the safe passage of users, but also by adding interest to attract users into the space by enhancing its architectural features.

In order to describe the modalities that urban lighting can be applied in the city, this paper has identified two approaches through artificial lighting in the public realm: the Lighting Masterplans conceived as a large-scale long-term strategy and small scale tactical interventions through bottom-up approaches by including citizens in the design analysis phase.

A strategic lighting approach: The Lighting Masterplans

The Lighting Masterplan is a programmatic planning strategy for urban lighting consisting of useful tools to analyze and design the illuminated public spaces and create the nocturnal image of a city based on previous urban planning developments (Hong, 2007). Its primary purpose is to ensure qualitative luminous ambiances, public safety at night and reduce public costs and energy consumption (LUCI, 2007). Lighting masterplans has the strategic aim of optimizing and programming both the immediate and future interventions to adjust the lighting levels in urban areas and to optimize the subsequent maintenance. This planning instrument with artificial lighting standards allows governments to plan ahead the necessary interventions, to identify areas that have higher demand for better lighting arrangement and to hypothesize the costs involved in such changes (Antico, 2008). Therefore, the strategic planning of the nocturnal landscape assumes an aesthetic, technical and economic value.

Those strategic guidelines derive from the need to provide Municipalities with a simple and clear handbook for the implementation of dedicated artificial lighting systems related to the city characteristics, existent lighting systems and future planning activities (Figure 1).

Since the 80's, after the fortune of the French pilot projects of Lyon and Nantes, Lighting Masterplans have been integrated with traditional spatial planning and their application has constantly increased in conjunction with the global flourishing of lighting institutions, professional associations and research centers on artificial light.

In fact, Lighting Masterplans are not projects but a series of instruments that allow a correct and global environmental management of the territory. They require a preliminarily deep analysis of the territory and its culture taking into consideration issues such as identity, livability, promotion, tourism, sustainability and energy saving. Consequently, the Lighting Masterplan shapes the proposal strategy to define the nocturnal image of the city through the definition of urban lighting interventions that ensure coherence and allow long-term planning activities.

LIGHTING MASTERPLAN STRUCTURE

ANALYTICAL PHASE			PROPOSAL PHASE				
URBAN CHARACTER		EXISTING LIGHTING SYSTEMS		ADJUSTMENTS PLANNING		INTEGRATED SOLUTION OF RESTRUCTURING LIGHTING	
Territorial framework	Geographic location	Lighting Census according to the typology of systems	Application types	Identification and registration	Potentially critical situations	Guidelines	Integration proposals to the Municipal Building Regulations
	Boundaries and historical centers		Types of lighting fixtures		Public installations in significant environmental and energy impact		Tools for checking and control of lighting designs ante and post-works
Morphological, environmental and climatic characteristics	Types of light sources		Existing systems do not comply with Lr. 17/00 and subsequent amendments	Deadlines for upgrading facilities	Declaration model of conformity to Lr. 17 / 00		
Population and development guidelines determined by the General Regulatory Plan (PRG)	Types of support		Private installations in significant environmental impact	Priority intervention	Defining criteria for future public and private lighting plants by types of plant and application areas		
Infrastructure and road system, assessments based on the Urban Traffic Plan (PUT)	Legislative conformity	Proposals for the historical and artistic evidence	Switchboards	Identification of historical / artistic / architectural value	Operative Plan	According to electrical parameters	Land-use planning interventions, in terms of light quality and energy saving
Allocation of productive activities, trade, etc.	Switchboards		General intervention guidelines compatible with the Lr. 17/00 and subsequent amendments				According to design parameters
Historical information	Urban development	Viability Classification	Illuminance and Luminance levels survey	Potential lighting criteria for determination of luminous atmospheres	According to design parameters	Specific operational interventions	Planning of actions on a determined schedule
	Evolution of the previous lighting systems		Road lighting class				Energy saving program: estimate of cost/ benefits
Significant urban routes	Flow of traffic	Urban and suburban areas particularly	Estimated life of the plant	Qualitative supplementary assessment	CO2 saved		
Identification of the heritage to be enhanced by the dedicated illumination and lighting analysis in place (if any)	Reference standards EN 13201	Homogeneous areas					
Evaluation of General Regulatory Plans (GRP)							
Residential							
Industrial and artisanal							
Agricultural							
Green urban areas							
Environmental protection							
Historical and citizens center							
Paths and pedestrian areas							
Parking areas							
Sports and recreation areas							
Light pollution	Protection zones in the presence of an astronomical observatory						
	Zones in the presence of protected areas of Community importance, national, regional, local						

Figure 1 | Table providing the tools and guidelines for the Lighting Masterplan, extracted from the Legge Regionale 27 marzo 2000, n.17, Lombardy, Italy.

Despite of the fact that Lighting Masterplan has attracted the interest of many cities and of the authorities towards the topic of the city luminous atmosphere and sustainability issues, to date, these programmatic projects have resulted in an extremely simplified way, often do not share similar design methodologies (Köhler & Sieber, 2012) or disregard the expectations of citizens. The problem with the current use of Lighting Masterplans resigns also on the difficulties to separate the plan guidelines to the actual design execution. There is a thin line, which divides lighting recommendations in the vast scale of the city territory, and specific design coordinates that will vary accordingly to the scale of the project (AIDI, 1998) and its relation to the main users of the space.

Urban Lighting Practices through Tactical Planning

The tactical planning of the nocturnal territory requires an inclusive approach of all stakeholders in the urban lighting project. Although not widely used in the practice of lighting design, this on-site approach (Tillet, 2006) helps to improve the nocturnal image of the city by balancing social, ecological, economic, cultural and environmental factors (Casciani & Rossi, 2012). Several lighting associations (CERTU¹ and LUCI²) claim the necessity of knowing deeply citizens expectations and by including them in all phases: therefore, lighting designers result committed by social and ethical issues (LUCI, 2007).

The social inclusion provides for the exploration of the uses, expectations, beliefs, perception, imagination and memory of users in order to map the evaluative nocturnal image of the city that can be extremely divergent from the physical reality (Amendola, 2009; Canter, 1977). Different levels of social inclusion

¹ CERTU Organisme d'gestion du Ministère franais de l'Énergie, <http://www.certu.fr/>

² LUCI, Lighting Community urban association, <http://www.luciasociation.org/>

require different bottom-up approaches, tools and techniques in different stages of the lighting design process, resulting in different contributions to the overall design.

During the preliminary design phases, the contextual-based analysis is defined by the investigation of the relation between the morphological urban layer (e.g. lighting elements, space topology and typology, functions, materials, structural and architectural volumes) and the social layer of the city in relation to user oriented activities and environmental subjective impressions of the space. Users' explorations are performed on-site through the direct observation (Bordonaro & Aghemo, 2007) or by remote sensing with video cameras (Köhler & Sieber, 2011) to acquire real-time data about urban rhythms, behaviors and patterns of use.

A deeper assessment of lighting expectations is reached with a more direct involvement of people being informally asked to give their opinion through the practice of public outreach or employing research techniques derived by the social sciences. People consultations, through on site evaluative questionnaires (Deleuil, 2009), lighting night-walks (NightSeeing) and PALETTE interviews (Fiori et al., 2004) or experimental online public platforms (SEETY, 2016) are aimed at defining a more grounded, polyphonic, social based understanding of the city after dark.

In addition to this, urban lighting impressions can be gathered through Net-nography studies (Kozinets, 2010) by virtually navigating the understanding of the nocturnal city on the web. These approaches provide useful insights about people's perception of the lit environment but are also important for motivating people to reflect in a more critical and active way about their surrounding environment.

Similar aims derive from the social inclusion of people in the propositive/performative phase of the lighting design of the city. Participative meetings are organized on site, through prototypes and mock-ups demonstrations and pilot installation in which a communication strategy is also implemented to invite local residents to express their impressions. In some temporary installation like Urban Guerrilla Lighting Initiatives, people can be enabled to co-create the renewal of their urban nightly territory.

In other cases, perceptive tests on certain experimental lighting performances can be organized for assessing innovative lighting technologies in situation like Urban Living Lighting Laboratories. Despite of the extensive resources required in economical and temporal terms, these tactical planning instruments have the prosthetic capacity of developing social relationship with the city and within the users of the city. They are functional to give a physical, visible on site idea of the lighting scenario to be, to gather comments, to improve the project at early stages (Brandi & Geissmar-Brandi, 2007) or to slightly change the perspectives, knowledge and culture of local people.

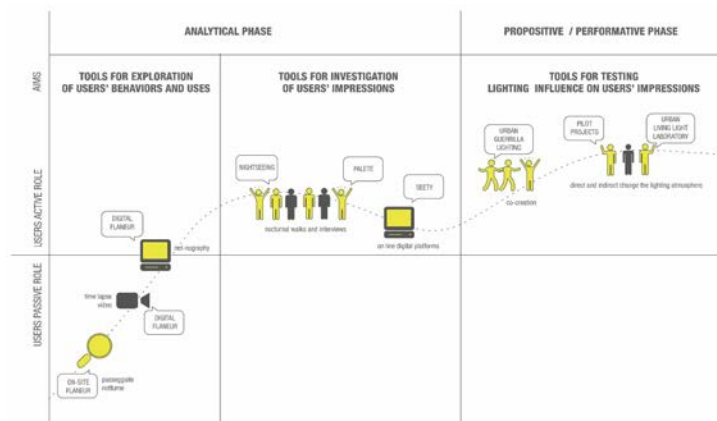


Figure 2 | SEQ Figure * ARABIC a physused for the social tactical approach both in the analytical and propositive/performative phase. Image courtesy by the authors.

A Case Study application: Genius Luci

Nowadays, the framework of many masterplans have replaced the uniformity and standardization of a 'scientific and rational design' of the street lighting tradition, with a variety of interpretations of the places and a multidisciplinary approach, in order to re-activate the reading of a forgotten city space, for instance, or to stimulate lighting acts as a connector of the nocturnal urban fabric. A case study of the application of the Lighting Masterplan augmented with the tactical practice of social inclusion is *Genius Luci*, the winning project of the International Competition of Ideas with the aim to develop a new lighting system of the Roman district of Eur. (Urban Lightscape - Landscapes of the contemporary city, 2015).

Genius Luci is a lighting masterplan proposal planned to stimulate the discussion among other disciplines in order to emphasize creative solutions for future urban lighting environments and urban developments. In order to define the guidelines for the urban nocturnal renewal of the district, a qualitative, multidisciplinary and experimental lighting approach has been used based on the integration of social and environmental tactical investigation to the Lighting Masterplan. The contamination between strategical and tactical lighting practices has led to the generation of a new and unique nocturnal experience of EUR, by connecting the old and the new architectural and contextual features, for the envisioning of the First Experimental Museum of lighting in the Urban Environment. (Casciani, Gentili & D'Alesio, 2016)

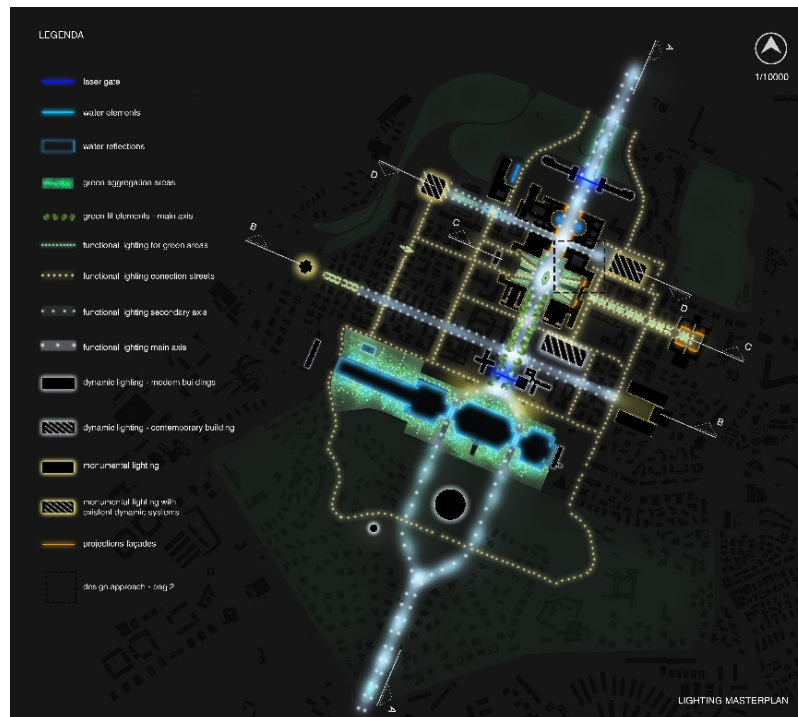


Figure 3 - Genius Luci for EUR Lighting Masterplan. Image courtesy by the authors.

The strategic vision of the Lighting Masterplan aided by social oriented analysis techniques was to improve the sustainability and quality of nightlife in public spaces for the inhabitants and visitors. Artificial lighting has the clear role of supporting social interaction in the urban context, taking into account the pedestrian experience and the creation of a light atmosphere that promotes quality and social involvement through the enhancement of users' feeling of safety.

Genius Luci Lighting Masterplan is based on a site-specific approach linking artificial lighting with historical, cultural, architectural, functional and visual characteristics to reveal the urban rhythms of EUR. This approach (Figure 3) comprised a combination of functional public lighting and architectural lighting to achieve an Urban Intelligent Infrastructure, which is a balanced lighting system based on perception, usability and the application of the latest lighting technologies for dynamic lighting scenarios.

Tactical planning integration in strategical planning

The importance of deepening the investigation of the relationship between man, the nocturnal urban environment and lighting is based on the understanding that light can, not only change the space and human behavior, but also defining expectations and values in relation to the urban space. Social participation was integrated in the analytical phase of Genius Luci in order to become effective in the expression of the community content to better ground the project and to include citizenship awareness in the preliminary phases of urban planning.

In order to explore local needs, perceptions and space interpretation of the EUR district seen through the eyes of inhabitants, tourists and workers, the analysis focused on implementing a brief online survey (36 participants) integrated with a net-nography in order to gather insights from influential social on-line forums. This analysis was useful to depict a human-oriented identity of the EUR district by night.

Participants to the survey (52.8% male, 47.3% female; 66.7% with an average age of 30 years old;) depicted an overall impression of the EUR district in need of a more qualitative lighting, showing their main concerns about safety perception and visibility in pedestrian areas but also desires for creating a more interesting and safe area by re-qualifying the neglected places.

Through the same tools, a map of people nighttime livelihood and of the social use of the EUR was defined (Figure 4) in order to evidence the correlation between urban nighttime functions and rhythms with the surrounding space. Advantages of this approach can be seen in the integration of dynamic/responsive lighting applied for specific aggregation areas, where the liveliness of the EUR district is detected in order to constantly change the lighting levels and distribution by following and representing the presence of people, the rhythm and the flows of the night in a flexible and sustainable way through the use of appropriate lighting technologies.

Aimed at city enjoyment, aggregation and engagement of people, this lighting language reveals the nighttime EUR vibe by representing the different shades of the night and the different identities of the city: a working – dynamic city at dusk, a happy expressive city from happy hours to night-time clubbing and events; a sustainable – sleepy city when no one is in the space (Figure 5).

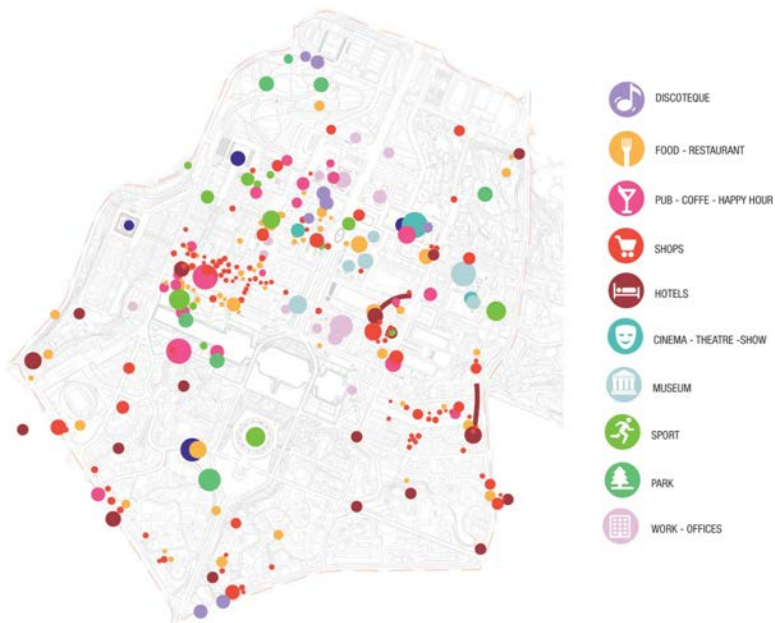


Figure 4 | Diagram mapping the many entertaining activities and functions related to the EUR “nightlife”. Image courtesy by the authors.

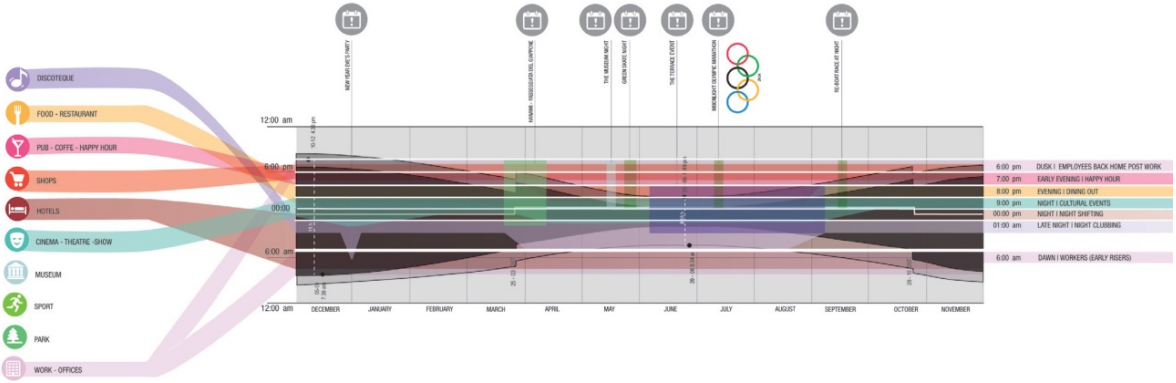


Figure 5 | Diagram mapping the Rhythm of nighttime and the rhythm of people flux in the EUR district in one year timeframe. Image courtesy by the authors.

Therefore, the Genius Luci lighting masterplan is conceived as an experimental– research project, testing new technologies with a strategical - tactical approach. The aim is to explore and access the opportunities

of emerging lighting technologies and to develop human oriented lighting design approaches in order to achieve the real sustainability through energy efficiency solutions and high quality luminous performances.

Discussion and Conclusion

This analysis was intended to provide significant insights and to imagine lighting for contemporary and future city, pointing to a number of useful tools to involve people in the definition of lighting in the micro and macro urban scale and, more simply, to rethink the luminous image of their town or their district in an inclusive manner with an interdisciplinary planning process. For these reasons, digital platforms seem to be interesting tools, innovative and effective for:

- Describing and designing urban night maps to represent the perceptual and evaluative image of the nocturnal urban landscape;
- Actively participating in the design and transformation of urban lighting;
- Increasing the awareness of citizens on the urban lighting of the city.

Although urban tactical tools constitute an important opportunity, it is important to highlight certain limits, which are the limited involvement by users, derived mainly from the technology gap, and the limited awareness about the artificial lighting theme from urban planning professionals and the public in general. For this reason, educational and storytelling tools are essential to expand the information and critical reflection on this subject.

The tactical instruments are much more effective when dealing with the micro-urban communities: citizens are motivated to consider the lighting theme and to externalize their perceptions about the environment in a more conscious and constructive way. Another important topic is the correct use of data derived from digital content. If social participation is a way to get a more reliable image of the city to translate it as a project, one of the main challenge is to make the entire process of participation clearly transparent and understandable and to process the data in an impartial manner in order to not influence decision makers whether they are institutions, companies, designers.

On the other hand, lighting masterplans and the overall urban lighting infrastructure should be conceived in a more dynamic way, in order to be flexible for future needs, to be reprogrammable for events and technological developments, to realize lighting interventions not only with functional goals but also to achieve quality through balanced lighting atmospheres. Therefore, a more diffuse application of lighting masterplans is required for the development of feasible policies, legal guidelines and coordinated instruments for municipalities to apply lighting strategies with a more integrated methodology between urban and lighting practices. Because lighting is a central element for planning the nocturnal city, social element for regeneration and a determinant factor for re-imaging the urban space.

References

- AIDI, Associazione Italiana di illuminazione (1998) *Guida per il Piano regolatore Comunale dell'Illuminazione pubblica*, Retrieved from website on 21 04 2015, from: http://www.aidiluce.it/?page_id=4490.
- Amendola G. (2009) *Il progettista riflessivo, Scienze sociali e progettazione architettonica*, Laterza, Bari.
- Amin A., Thrift N. (2005) *Città: ripensare la dimensioni urbana*, Il Mulino, Bologna.
- Antico S. (2008) *L'illuminazione pubblica*, in *L'Impianto Elettrico*, December, p.46.
- Brandi U. & Geissmar-Brandi, C. (2007) *Light for Cities, Lighting Design for Urban Spaces. A Handbook*, Birkhäuser Publishers for Architecture, Switzerland.
- Brandston, H. (1994). *Lighting in the urban environment - a dim view*, keynote address. Paper presented at the proceedings of the conference 'CityLights 94' in Toronto, United Press International.
- Bordonaro E. & Aghemo C. (2006) *An environmental psychology approach to urban lighting*. International Conference Proceedings, The Urban Nightscape International Conference, Athens, Greece.
- Bordonaro E. & Aghemo C., (2007) *Evoluzione del rapporto di luce e città*, from Convegno internazionale "Luce e Architettura", organizzato da AIDI.
- Canter D. (1977) *The Psychology of Place*, Architectural Press, London.
- Casciani D. & Rossi M (2012) *ELSE. Experience of Lighting Sustainability in the Environment*, in Cumulus Helsinki Conference, pp. 1–14.
- Casciani D. (2014) *Urban social lighting. Exploring the social dimension of urban lighting for more sustainable urban nightscapes*. Doctoral Thesis Unpublished.
- Deleuil, J.M. (2009) *Eclairer la ville autrement: Innovations et expérimentations en éclairage public*, Presses polytechniques et universitaires romandes.

- Ferguson S.J. (2002) *Mapping the social landscape*, McGraw Hill.
- Fiori S., Houdemont K., Leroux M. (2004) *Parcours nocturnes Étude sociologique sur l'ambiance et les usages nocturnes mail d'Empalot et cité Bordelongue (Toulouse)*, Cresson – Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain.
- Gentili H. (2015) *The artifice of Light. Interpretations of the Contemporary Nocturnal Landscape*. Doctoral Thesis Unpublished.
- Gentili H., Casciani D. & D'Alesio C. (2016), *Genius Luci – EUR in Rome. A world-first urban lighting museum*, in PLD Magazine n. 101, April-May.
- Henckel D., Thomaier S., Könecke B., Zedda R. & Stabilini S. (2013), *Space-Time Design of the Public City*, Springer Dordrecht Heidelberg, New York, London.
- Hong Ong Swee (2007) *Design Basis to quality lighting urban masterplan*, National University of Singapore, Singapore.
- Jacobs A.B. (1993), *Great Streets*, Cambridge, MIT Press, Boston.
- Köhler, D. & Sieber R. (2011). *The time factor in relation to the electric lighting in urban spaces*, in PLD magazine n.79, October.
- Köhler, D. & Sieber R. (2012) *The role of lighting masterplans*, in PLD magazine n.82, February /March.
- Kozinets, Robert V. (2010), “Netnography: The Marketer’s Secret Weapon”, White Paper, p. 64.
- Lambertucci F. (2001), *Luce: materiale del progetto contemporaneo*, Diagonale, Roma.
- LUCI (2007), *Charter on Urban Lighting, Promoting a culture of sustainability in lighting*, Retrieved from website on 16.03.2012, from <http://www.luciassociation.org/luci-charter-on-urban-lighting.html>.
- Pollard N. (2008), *Masterplanning Urban Lighting news*, in Commission Internationale De L’éclairage – CIE, number 86.
- Tillet L. (2006), *A social approach to urban lighting*, International Conference Proceedings, The Urban Nightscape 2006 International Conference, Athens, Greece.

Website

- Urban Lightscape - Landscapes of the contemporary city, Retrieved from website on 19 10 2016:
<http://www.urban-lightscape.com/?lang=en> and <http://www.urban-lightscape.com/i-vincitori-del-concorso-urban-lightscape/>.
- Guerrilla Lighting: <http://www.guerrillalighting.net/>.
- Living Lab: http://ec.europa.eu/information_society/activities/livinglabs/index_en.htm] and <http://www.openlivinglabs.eu/>
- NightSeeing: from www.nightseeing.net.
- SEETY Milano: <http://seety.altervista.org/>.

Questioning urban tactics

Camilla Guadalupi

Email: camilla.guadalupi@polito.it

Abstract

This work aims to contribute to the contemporary debate on the potential role of grassroots interventions, referred as ‘urban tactics’, in the innovation of the tools of urban governance. Crucially, while the concept of tactical urbanism is gaining an increasing popularity, the current scientific literature on the topic denounces a significant inaccuracy on its meaning. The purpose of this paper is to problematize the label *urban tactics* and to highlight the theoretical stances it implies, in order to better understand what is on stake regarding this way of impacting urban spaces. The meaning of the concept ‘tactic’ is deeply investigated and there is an attempt to locate such practices into a tradition. It is argued that urban tactics represent not a continuation, but a disruption to the participatory discourse and practice, while they have much more in common with the Situationists and the radical movements of the ‘60s. Finally, the controversial political power of such practices is investigated in light of their modest scale and of the ambiguous relationship between the individual and collective dimensions, mobilizing issues of self-entitlement and legitimacy. All these unresolved issues make the integration of such practices into the official planning policies a very slippery field.

Parole chiave: urban practices, governance, public space

Introduction

Many authors (between others: Hou, 2010; Boonstra and Boelens, 2011; Iveson, 2013; Oswalt, Overmeyer and Misselwitz, 2013; Douglas, 2014) highlighted a global trend: a do-it-yourself attitude within spatial transformation and urban welfare. To refer to this kind of urban initiatives, the term ‘urban tactics’ is gaining more and more popularity, even if its meaning is not always fully investigated. In light of its vagueness and its intrinsic ambiguity, this trend has been alternatively framed as an opportunity for a more liveable and dynamic city (Oswalt *et al.*, 2013; Hou, 2010) or as an expression of the neoliberal character of contemporary urban policies (Mould, 2014; Tonkiss, 2013). In this context, there remains a need for a reflection on the possibility of integrating a tactical approach into the official planning policies.

The purpose of this paper is to problematize the label ‘urban tactics’ and to highlight the theoretical stances behind it, in order to better understand what is on stake regarding this kind of way of impacting urban spaces.

The paper is organised as follows: the first paragraph focuses on the epithet ‘tactical’, searching his roots in the work of Michel De Certau and trying to infer some defining features. The second paragraph aims to integrate the phenomenon within a tradition, identifying a rupture with the communicative model, while putting it in contact with the Situationists. Finally, after defining and contextualizing the phenomenon, the third section highlight the ambiguity of urban tactics, investigating their double-faced essence.

In light of the unresolved issues unveiled by the paper, the conclusion stays open. The promotion of such initiatives by official planning policies is not excluded, but put into question and problematized, in the awareness of the mismatch between processes of endorsement and the oppositional stance of the practices referred as ‘urban tactics’.

Label ‘urban tactics’ into question

It is possible to attribute a global dimension to the spreading of small-scale and short-term initiatives shaping urban spaces. As reported by Iveson (2013), different efforts have been made in the scientific literature to find out a label to cluster such practices: from ‘insurgent’ or ‘guerrilla’ urbanism, which are term that suggest the antagonistic character of some of these practices, to ‘do-it-yourself’ or ‘grassroots’ urbanism, which reminds directly to their anti-professional nature. However, none of these terms is able to fully describe this emerging trend. The nomenclature that, above all, sounds most comprehensive is ‘urban tactics’. The vagueness and the flexibility of this banner are the reasons of the popularity, which the term is gaining in recent years, but also of the harsh critics it is receiving. The aim of this paragraph is to investigate the meaning of the label ‘urban tactics’ and to register the main unresolved questions interesting this phenomenon. Indeed, while the concept of tactical urbanism is gaining an increasing popularity, the current scientific literature on the topic denounces a significant inaccuracy on its meaning.

To give the idea of the variety of practices collected in the public discourse under this banner, it is worth to have a look at the work of Mark Lydon (2012). Mark Lydon is the editor of a series of online handbooks about tactical urbanism and is considered one of the founder of the so-called and self-identified Tactical Urbanism Movement. Under the same classification, he counts pop-up town halls, as the one proposed by the Guggenheim Lab Foundation, as well as the temporary camps placed by the Occupy Movement. Oli Mould (2014) already questioned “the unproblematic collectivisation of rather disparate activities” (2014: 531), with even opposite ideological and political stances, carried on by Mark Lydon. In Lydon’s work, the term seems just to refer to “a suite of rather disparate and, in some cases, ideologically opposed practices that are seen to improve the ‘liveability’ (however ill-defined) of the city” (Mould, O., 2014: 533). The thesis of Mark Lydon (2012) is that the short-term and low-cost interventions collected in the handbook are all “demonstrably leading to long-term change” (Lydon, 2012: v), even if it is not later stated how that could be demonstrated. This is a blatant example of the unclearness of the concept.

The generally recognised common features are a relatively short time horizon, a relatively circumscribed spatial scale, the mobilization of local resources to face a specific problem and a kind of open-endedness (Brenner, 2015). On the contrary, the nature of the tacticians and the legal condition of the interventions are not relevant. On one side, this vagueness gives the possibility to go beyond traditional dichotomies such as top-down/bottom-up or formal/informal, which result sometimes too rigid. On the other side, this terminology, being too generic, risks to lose any relevance.

In order to unveil, if any, the defining feature of tactical interventions, it is fruitful to start simply focusing on the epithet tactical. The term makes an explicit reference to Michel De Certeau’s (1984) definition of tactics as isolated and improvised actions, *micro-dispositifs*, by which hegemonic discourses are resisted in the everyday life. Tactics have “an innate power to react, to resist and to reclaim” (Mould, 2014: 532) and their strength consist in “the absence of own space” (Petrescu and Petcou, 2013: 60). De Certeau (1984) explored the differences between tactics and strategies, stating that “strategies pin their hopes on the resistance that the establishment of a place offers to the erosion of time; tactics on a clever utilization of time, of the opportunities it presents and also of the play that it introduces into the foundations of power” (De Certeau, 1984, p. 38-39). Therefore, tactics are based on time and they represent a response to the contingent circumstances in a pragmatic and opportunistic way. The subversive nature should therefore be included into the defining features of the interventions labelled as ‘urban tactics’. They are “anti-utopian projects” (Tonkiss, 2013: 321) not visioning a coherent radical change, rather promoting adaptation through parasitic dependence.

Tracing a *fil rouge*

Urban tactics remind to the everyday life and imply some kind of involvement of the inhabitants. Nevertheless, this paragraph aims to demonstrate that these practices represent not a continuation, but a disruption to the participatory discourse and practice, while they have much more in common with the situationists and the radical movements of the ’60s.

Indeed, urban tactics could be framed as a response to the disillusionment on the participatory approaches, which deceived their original ambition to represent a form of “progressive, power-challenging planning” (Healey, 1992: 239). The subversive practices referred as urban tactics and the participatory processes start from similar premises, but arrive at very different conclusions. The differences regard the conception of ‘conflict’ and ‘power’, two conceptual categories which have been used to harshly criticize the communicative turn in planning theory (Richardson and Connelly, 2005; Fainstein, 2015).

The common premise is represented by the crisis of the entire modernist epistemology, challenged by the reflexive turn, promoted by feminist, postmodernist and post positivist scholars (Yiftachel and Huxley, 2000; Fainstein, 2015). The existence of an identifiable objective reality was questioned, the post positivist thesis affirmed the possibility of no more than interpretations of the reality.

It is in this context that the communicative model established itself “as the normative standard” (Fainstein, 2015: 24) in the ’90s. It became clear that decisional procedures are not technical and neutral, rather they involve “a mix of value statements, empirical evidence, and subjective perceptions” (Fainstein, 2015: 25), in which communication and argumentation play a key role. Very briefly, the core of the communicative or collaborative turn is the conception of planning as the way to address common concerns “collectively and intersubjectively” (Haeley, 1992: 248). This conceptualization, informed by the Habermasian communicative rationality, implies a process of learning, listening and respectful argumentation among different voices, most of which had long remained excluded from the policy-making process. So the basic elements of the collaborative planning theory, beyond the differences among

the theorists, are the practice of deliberation, the continuous transformation of interests and “consensus as a possible and, in principle, desirable outcome” (Richardson, Connelly, 2005: 93). The idea is that participatory procedures could ensure unforced reasoning, which will naturally result into the achievement of consensus. Following Habermas and the communicative model, conflict has a negative connotation and should be avoided in the name of social cohesion. The result of a functioning open participation is expected to be consensus. This does not mean to refuse a pluralistic vision of society: Patsy Haeley (1992) recognizes that it would be just a temporary consensus, resulting from the “merely temporary accommodations of different, and differently adapting, perceptions” (1992: 239). Suppressing the conflict, even if temporary, seems to be the way to progress, according to the view of Habermas, by whom conflict is “dangerous, corrosive and potentially destructive of social order” (Habermas in Richardson, Connelly, 2005: 95).

This is not in line with the philosophy of urban tactics, which promote do-it-yourself appropriation, without avoiding to expose themselves to unresolved issues of self-entitlement and legitimacy. When these interventions interest public spaces, this opens up spaces for contestation, which can give rise to conflict, but “in a sense it is exactly that contestation which creates a public sphere” (Crawford in Oswalt *et al.*, 2013: 158). The relevance of conflict and contestation is directly connected to the conceptualization of power. In the communicative approach, power is seen as negative and oppressive and it has to be kept outside of the deliberative arenas. Urban tacticians, instead, do not think to act *beyond* power, rather *within*, in the interstices, convinced that power is omnipresent and ineradicable, following Foucault’s conception instead Habermas.

Especially looking at the provocative and playful character of most of the practices referred as urban tactics, some authors (Pinder, 2005; Schrijver, 2011; Stickells, 2011; Finn, 2014;) noted a revival of the work of the Situationist International (SI), a political and artistic collective based in Paris and alive from the 1957 to the 1972. I am going to recall some of the key elements of the Situationist thought in order to highlight the similarities with the tactical turn I tried to outline in the previous section. The SI took place in the context of the crises of the functional city and of the widespread of critiques towards the modernist movement. The modernist city was based on rationality, mechanical functionality and on an abstract idea of the user’s needs. The human, the subjective, the individuality (with its own differentiated desires, feelings, emotions) were totally missing. The claims for different representations of the city and the society, more specifically of the individuals, have been at the basis of the situationist ideas. Therefore, SI was born against, any acts were of protest and resistance, the stance they took have always been oppositional. They wanted to oppose the functionalist/modernist urbanism because the modernist city was conceived as repressive, being a rigid representation of dominant power structures. In this sense their action was explicitly political, against the pre-determined and oppressive use of space, they praised the unexpected, claiming for individual freedom and emancipation. Consequently, producing different representations of the city by remapping it and appropriating the space walking through it are political acts because they are a way of contesting powerful interests. These actions cannot be other than individual because it is the subjectivity to be central. The creative and active individual following his/her desires and needs for pleasure is the main and unique character of these actions. Pleasures and adventures are the other defining features of the situationist thought, that opposed them to the modernist values of rationality and efficiency. Enthusiasm and playfulness were essential to make urban space more liberating, open and liveable. The enjoyment of inefficiency and the focus on the free time were very provocative and resulted in small-scale and ephemeral and often individual interventions, nevertheless part of a larger socio-political project, deliberately left undefined. More than on theory, the importance was on *praxis*. This way of acting incorporates “the very presupposition of the failure of grand narratives” (Schrijver, 2011: 247), which is the very premise of post-modernism.

There are clear similarities with the ideas behind urban tactics, which result often into soft interventions aimed at transforming the space primarily symbolically. The playfulness and the provocative stance are other common features, which are at the basis of the occasional overlapping between urban tactics and public art. Urban tacticians want to challenge normativity and to lose control, creating the conditions for experimentation without the ambition to direct or foresee it.

An ambiguous phenomenon

The architectural establishment has always been ambiguous towards local self-managed practices, swinging from encouragement to annihilation and vice versa (Marrero-Guillamón, 2014). Nowadays, it could be recognized an attempt of endorsement of this kind of practices by the mainstream architectural establishment. Recent and especially well-known examples are the U.S. Pavilion at the 13th International

Venice Architecture Biennale in 2012 titled “Spontaneous Interventions: Design Actions for the Common Good”, awarded with a “Special Mention” from the jury, and the exhibition “Uneven Growth. Tactical Urbanism for Expanding Megacities” promoted in 2015 by the Museum of Modern Art (MoMA) of New York. It is not a coincidence that just in a period of economic restructuring and deregulatory policy, urban tactics and especially DIY urban design, as defined by Douglas (2014), are spreading around. These interventions “can be seen as both a reaction to and a product of the structures and processes that define the contemporary city - trends such as state disinvestment, commodification, gentrification, and a general intensification of uneven development” (Douglas, 2014: 10). That is the fear expressed by Oli Mould (2014), who is worried that tactical urbanism could become “the ‘quick fix’ that contemporary urban policy so craves” (Mould, 2014: 530), repeating the trajectory of the creative cities theory, entirely absorbed into the neoliberal agenda or the path of the participatory approaches through endorsement and de-politicization. On one side, it is true that getting inspiration and energies from self-organised associations operating on urban issues could give new impulse to the concepts and the practices of urban governance. At the same time, the inclusion of these practices into the planning system could undermine the subversive power of the interventions, reducing them to inoffensive practices within the institutional power. In this context, they can even become low-cost tools of urban regeneration and active tools of gentrification, perfectly fitting within the neoliberal urban policies. It is still an open question if such experiments are – or could strive to be – the expression of a “shared politics” (Iveson, 2013: 942) able to transform the city and to represent therefore an alternative to the neoliberal city (Brenner, 2015), or if their purer tactical nature forces them to be a-spatial, a-strategical and not systemic. The impression is that in the moment in which these practices reach a certain degree of stability, being unavoidably engaged in a broader movement, “they cease to be tactical and become part of the city’s strategy” (Mould, 2014: 533). That is the reason why Oli Mould (2014) sustains that the nomenclature ‘tactical urbanism’ is a paradox and it is preferable to use ‘urban tactics’, underling their fragmented essence. The concept had been already effectively synthesized by De Certeau, who predicted that “what it wins it cannot keep” (1984: 37). On the other side, maintaining a pure tactical approach means to resist and to reject any movement toward institutionalisation and it could remind a kind of situationist approach to the city. This guarantees a non-complicit relationship with urban neoliberalism, but it implies also to renounce to the upscaling of the impacts, aware of the unavoidable gap between the “modest scale of some [tactical] interventions” and the “dimensions of the worldwide urban and economic crisis that so urgently needs to be addressed” (Brenner, 2015). This dilemma could be framed as *the tragedy of urban tactics*.

Conclusion

The paper questioned the label ‘urban tactics’, a banner which is used – not always accurately – to cluster a great range of practices. The first section demonstrated that the oppositional and subversive stance is an unavoidable character of such practices. Later on, it is argued that urban tactics share some principle, as the involvement of unconventional actors in the processes, with the participatory planning, but pose themselves as a response to its failure, more than in continuity with it. It is sustained that urban tactics, in light of their mobility and a-spatiality, have much more in common with the Situationists and the radical architecture of the ‘60s. While the ambiguous relationship between individuality and collective – including issues of legitimacy and efficacy - is a fruitful analytical mean to further research and criticize these practices (Schrijver, 2011), I am convinced, following David Pinder (2005) that this sort of urban experimentations had a key role in the construction of critical approaches of urban spaces and they still suggest and inspire the possibility to challenge normativity in order to produce new *spaces of representation*, borrowing the Lefebvrian category.

It is relevant to note that, while participatory approaches have been easily absorbed into the official policies, situationists and the urban experimentations of the ‘60s resisted in the margins, refusing the endorsement. This does not mean that the integration between public policies and tactics is impossible, but that it is a very slippery field. The relationship between tactical interventions and the neoliberal city could assume a range of forms going from subversion to reinforcement, passing through entrenchment, neutrality or contingency (Brenner, 2015).

It is proposed here to conceive the integration of such practices into the official system as a range, with the endorsement at one extreme and the opposition at the other. The objective should be to discover what is in between. The ambition of control and defined social order is not compatible with such practices, with their incremental and experimental nature. In this sense, new mechanisms of promotion, beyond the instrument of the “best practices” (for a critique see Vettoretto, 2009), have to be discovered, keeping in mind that it is the experimentation and not the repetition to be promoted.

References

- Boonstra B., & Boelens L. (2011), "Self-organization in urban development: towards a new perspective on spatial planning", *Urban Research & Practice*, vol. 4, no.2, 99-122.
- Brenner N. (2015, Marzo 24), *Is "Tactical Urbanism" an Alternative to Neoliberal Urbanism?*, Retrieved Agosto 27, 2016, available at: http://post.at.moma.org/content_items/587-is-tactical-urbanism-an-alternative-to-neoliberal-urbanism.
- De Certau M. (1984), *The practice of everyday life*, University of California Press, Berkeley.
- Douglas G. (2014), "Do-It-Yourself Urban Design: The Social Practice of Informal 'Improvement' Through Unauthorized Alteration, in *City & Community*, vol. 13, no. 1, pp. 5-25.
- Fainstein S. S. (2015), *The Just City*, Cornell University Press, New York.
- Finn D. (2014), "DIY urbanism: implications for cities", *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, vol. 7, no. 4, pp. 381-398.
- Healey P. (1993), "Planning through debate: the communicative turn in planning theory", in F. Fisher & J. Forester, *The argumentative turn in policy analysis and planning*, Duke University Press, Durham, pp. 233-253.
- Hou, J. (2010), *Insurgent public space: guerrilla urbanism and the remaking of contemporary cities*, Routledge, London.
- Iveson K. (2013), "Cities within the City: Do-It-Yourself Urbanism and the Right to the City", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 37, no.3, 941-956.
- Lydon M. (2012), *Tactical Urbanism. Short-term Action for Long-term Change*, Retrieved from Island Press, available at: <http://islandpress.org/book/tactical-urbanism>
- Marrero-Guillamón I. (2014), "The makeshift city", *Wick Zine*, vol. 5, no. 3, available at: http://wickcuriosityshop.net/2014/09/22/140919_Wick-Zine5_-_digital_copy_lr.pdf
- Mould O. (2014), "Tactical Urbanism: The New Vernacular of the Creative City", *Geography Compass*, vol.8, no.8, pp. 529-539.
- Oswalt, P., Overmeyer, K., & Misselwitz, P. (2013), *Urban catalyst. The power of temporary use*, DOM publisher, Berlin.
- Petrescu, D., & Petcou, C. (2013), "Tactics for a transgressive practice", *Architectural Design*, vol. 83, no. 6, pp. 58-65.
- Pinder D. (2005), "Arts of urban exploration", *Cultural Geographies*, vol. 12, no. 4, pp. 383-411.
- Richardson T., & Connelly S. (2005), "Reinventing public participation: planning in the age of consensus", in P. B. Jones, D. Petrescu, & J. Till, *Architecture and Participation*, Spon Press, London and New York, pp. 87-110.
- Schrijver L. (2011), "Utopia and/or Spectacle? Rethinking Urban Interventions Through the Legacy of Modernism and the Situationist City", *Architectural Theory Review*, vol. 16, no.3, pp. 245-258.
- Stickells L. (2012), "The right to the city: Rethinking architecture's social significance", *Architectural Theory Review*, vol. 16, no.3, pp. 213-227.
- Swyngedouw E. (2005), "Governance Innovation and the Citizen: The Janus Face of Governance-beyond-the-State", *Urban Studies*, vol. 42, no. 11, pp. 1991-2006.
- Tonkiss F. (2013), "Austerity urbanism and the makeshift city", *City*, vol. 17, no. 3, pp. 312-324.
- Vettoretto L. (2009), "A preliminary critique of the best and good practices approach in European spatial planning and policy-making", *European Planning Studies*, vol. 17, no. 7, pp. 1067-1083.
- Yiftachel O. & Huxley M. (2000), "Debating dominance and relevance: notes on the 'communicative turn' in planning theory, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, no. 4, pp. 907-913.

From tactics to strategies and back: *regional design practices of contamination*

Valeria Lingua

Università degli Studi di Firenze
DiDA - Dipartimento di Architettura
Email: valeria.lingua@unifi.it

Abstract

Nella trasposizione in ambito urbanistico della dicotomia strategie/tattiche, l'originaria suggestione metaforica lascia il passo a una serie di riflessioni sulla valenza e sul rapporto tra tattiche e strategie nell'ambito dell'attuale contingenza e in rapporto alla pianificazione di sistema. Da un lato, infatti, le tattiche sono assurte a *deus ex machina* per risolvere la crisi della città e della pianificazione attraverso interventi estemporanei, low cost e di immediata fattibilità. Dall'altro lato, il carattere episodico, sporadico e localizzato dell'urbanismo tattico sembra incapace di riverberare i propri effetti sul contesto urbano complessivo e di incidere in modo costruttivo sulla pianificazione di sistema e, in generale, sulla prefigurazione di visioni strategiche. A partire da una esplorazione di questa contrapposizione a cavallo tra polemologia e sociologia, con riferimento a una concezione sociologica dei due termini che associa le strategie alle istituzioni e le tattiche agli individui, il paper propone di affrontare il tema del rapporto tra strategia e tattica in termini di complementarità, attraverso l'attivazione dell'immaginario complessivo come sintesi dell'immaginario individuale. A questo scopo, attraverso l'analisi di alcune pratiche in Italia e in Europa, l'autore propone il *regional design* come momento proattivo di superamento della dicotomia, per creare sinergia e contaminazione tra disegno strategico e operazioni tattiche anche estemporanee.

Parole chiave: Strategie, urbanismo tattico, Regional Design.

Potenzialità e limiti dell'urbanismo tattico

Alla fine del secolo scorso, le città del Nord del mondo hanno vissuto processi di progressivo abbandono di alcune loro parti (in Italia, i centri storici in primis) da parte di ampi strati della popolazione, la graduale riappropriazione di alcuni degli spazi precedentemente abbandonati e l'afflusso di numerose popolazioni immigrate, con un progressivo cambiamento della concezione della città stessa in quanto *civitas*, dei suoi luoghi a uso collettivo, dei beni comuni in generale.

In questo quadro, l'utilizzo del concetto di tattica matura dall'esigenza, comune a molte città, di individuare nuove modalità del vivere insieme, e di conseguenza di ripensare e rinnovare la pratica urbanistica affinché sia in grado di confrontarsi e affrontare questi fenomeni di trasformazione imprevisti.

Questo processo di rinnovamento della pratica urbanistica ha oggi abbandonato i grandi progetti urbani della fine del XX secolo, a favore di pratiche che appartengono per lo più a un livello micro e spesso temporaneo: la maggior parte della letteratura riferita al cosiddetto *tactical urbanism*, di matrice per lo più americana, si riferisce a micro-progetti auto-organizzati che riguardano principalmente spazi pubblici e che presentano un carattere estemporaneo e a basso costo (Lydon et al., 2012; Lydon & Garcia, 2015, Pfeifer, 2013).

Il principale protagonista di questi interventi e azioni è il cittadino, sia in quanto target di un intervento estemporaneo (proposto spesso da artisti, gruppi organizzati, associazioni, ma anche dai privati o dalle stesse amministrazioni comunali), sia in quanto promotore dell'azione (Paba, 2007).

In questo senso, il termine tattica è attinto da campi diversi dall'urbanistica per spiegare i comportamenti individuali e le loro interazioni con quelli collettivi. Derivato dall'ambito polemologico, è assunto a metafora di atteggiamenti temporanei e localizzati utili a destabilizzare la strategia del nemico (Sun Tzu, 2011; Von Clausewitz, 1197). Nell'ambito delle scienze sociali, le tattiche costituiscono i comportamenti individuali attraverso i quali i soggetti si misurano con le strategie definite dalle istituzioni. Gli spostamenti nella città, ad esempio, avvengono con modi tattici, mai pienamente determinati dalla pianificazione definita dalle istituzioni, operando scorciatoie o vagando senza meta in opposizione all'impostazione utilitaria delle griglie stradali (De Certeau, 2001).

In entrambi i casi, la contrapposizione tra strategie e tattiche esalta la dissimulazione e l'astuzia, quando non la frode, in quanto strumenti che permettono ai soggetti più deboli di prevalere su quelli più forti non con l'uso della forza o della superiorità numerica, ma attraverso l'intelligenza e la pro-attività.

Nella trasposizione in ambito urbanistico di questa dicotomia (Arieff, 2012) l'originaria suggestione metaforica lascia il passo a una serie di riflessioni sulla valenza e sul rapporto tra tattiche e strategie. Da un lato, infatti, le tattiche sono assurde a *deus ex machina* per risolvere la crisi della città e della pianificazione: un approccio tattico, finalizzato a intervenire in modo mirato e nell'immediato – senza aspettare i tempi lunghi della pianificazione urbana tradizionale – è ritenuto capace di innescare un processo di semplificazione dell'iter di approvazione delle trasformazioni urbane (Arras et al., 2015), in grado di dare voce alle crescenti istanze dal basso agendo alla piccola e piccolissima scala (Lydon, Garcia, 2015). Dall'altro lato, il carattere episodico, temporaneo, sporadico e localizzato dell'urbanismo tattico sembra incapace di riverberare i propri effetti sul contesto urbano complessivo e di incidere in modo costruttivo sulla pianificazione di sistema (Vazquez Pizzi, 2016).

L'Urbanismo tattico è considerato capace di semplificare le complessità attuali nella gestione delle trasformazioni urbane, in un contesto caratterizzato da scarse risorse economiche che rendono oggi difficoltosa l'attuazione di grandi progetti di trasformazione che avevano caratterizzato l'urbanistica per progetti degli anni Ottanta (Talia, 2016) e, rispetto agli ingenti investimenti di tempo e di capitale politico, sociale e finanziario richiesti dai grandi interventi, danno nuovo impulso all'attuazione di politiche pubbliche con impegni a breve termine e con aspettative realistiche di successo (Lydon et al., 2012).

Questo approccio assume come presupposto l'inefficienza delle procedure amministrative e del sistema di norme proprio della pianificazione urbana, ormai talmente complesso da costituire di per sé un ostacolo alla stessa attività pianificatoria (Moroni, 2015). Una inefficienza, se da un lato spiega l'impegno diretto dei cittadini nella riqualificazione del loro ambiente di vita, attraverso l'azione e la ricerca di possibilità nuove nell'ambito delle norme esistenti¹ (Pfeifer, 2013), dall'altro sembra legittimare azioni che vanno "oltre" il sistema di norme che regolano le trasformazioni della città, attraverso "scappatoie" o azioni tali da "aggirarle"².

Occorre tuttavia rilevare che la maggior parte degli esempi portati in letteratura agiscono alla scala micro urbana e in relazione a spazi pubblici ((Lydon et al., 2012; Lydon & Garcia, 2015, Pfeifer, 2013; Arras et al., 2016), per cui il loro ruolo di pratiche destabilizzanti rispetto alla regola urbanistica viene meno nel momento in cui se ne "riconosce" il valore in termini di riqualificazione auto-organizzata, ri-funzionalizzazione e ricostruzione di senso dello spazio pubblico. Questo momento rappresenta un punto di non ritorno, in cui le tattiche perdono il loro ruolo sovversivo per ottenere il consenso della società e delle istituzioni³.

Dalla dicotomia alla sinergia: teorie e pratiche di Regional design

Affinché la tattica non si risolva in un fuoco di paglia, ma abbia effetti e riverberi nel lungo periodo sull'intero assetto urbano in cui si svolge, occorrono due fattori determinanti: da un lato, l'appropriazione di queste pratiche da parte delle pubbliche amministrazioni; dall'altro, il passaggio dalla micro alla macro scala, per ricomporre le tattiche nel quadro della regione urbana di riferimento, attraverso la definizione di strategie, o la ri-calibrazione/riscrittura/ridefinizione di strategie esistenti.

In questo processo di reciproca contaminazione tra tattiche e strategie, assume una importanza fondamentale l'attivazione della capacità di prefigurazione o di *visioning*, sia da parte degli abitanti che da parte delle istituzioni.

¹ «Find opportunity in existing regulations: Examine whether current permits and bylaws can cover new uses and activities» (Pfeifer, 2013:55).

² «Agire in modo tattico significa precisamente trovare il modo di intervenire 'qui e ora', nonostante gli evidenti limiti imposti dalla macchina burocratica. [...] Per arrivare a quest'obiettivo bisogna andare oltre il sistema di norme che regolano le trasformazioni della città. Gli approcci possibili sono due: il primo consiste nel trovare delle scappatoie nel sistema da usare a proprio favore per raggiungere l'obiettivo preposto; quando questo non è possibile si può scegliere di agire ugualmente aggirando le norme, con la volontà esplicita di intervenire su contenuti e forma delle norme stesse, soprattutto nel caso di interventi particolarmente rilevanti e supportati da un ampio consenso, entrambe condizioni utili per aprire un canale di dialogo con i decisori» Arras et al., 2016:2).

³ È il momento in cui diventa chiaro che queste pratiche «invece di essere un problema di ordine pubblico hanno contribuito a fare delle città un luogo più desiderabile e ricco, quando è diventato chiaro che [...] lo spazio pubblico contemporaneo, finita la fase Indoor, si ripopolava pur se ancora in forme fragili, anche per il contributo determinante di tali pratiche, esse hanno cominciato a trovare un consenso generalizzato, tra gli abitanti e, in parte, nelle istituzioni» (Vasquez Pizzi, 2016:2)

I cittadini sono chiamati a esercitare le loro capacità di *visioning* rispetto all'esperienza di vita e allo spazio vissuto; le istituzioni a ricomporre questa capacità di prefigurazione alla scala micro in un disegno alla meso e macro scala. Un utile riferimento per questo processo di ricomposizione viene dall'utilizzo di metodi e tecniche di *visioning* riconducibili al concetto di *regional design*.

Se le tattiche, in alcuni casi, sono intese come processi estemporanei e sovversivi del piano, che ne mettono in discussione – e in alcuni casi bypassano – meccanismi e regole, mentre la pianificazione di sistema ha il fine di prefigurare un futuro possibile cui tendere, spesso percepito come lontano e irrealizzabile, il *regional design* rappresenta un momento intermedio che, nel passaggio tra agire proattivo e strategico, stimola e raccoglie le diverse progettualità locali e aggiunge forme di discrezionalità alla pianificazione (Balz et al., 2014).

Se la pianificazione ha a che fare con norme e regole verbo-disegnate, il *regional design* interviene in un momento immediatamente precedente il processo di pianificazione, ovvero modifica un sistema di regole già definito. Questa modifica avviene attraverso un approccio argomentativo, capace di attivare processi di interazione allargata, cui prendono parte gli attori sociali e istituzionali in gioco, volto a delineare la regione urbana e gli interventi estemporanei che la caratterizzano in una immagine unitaria.

Attraverso questo approccio 'argomentativo' (*discursive*), le rappresentazioni spaziali assistono il processo analitico di co-produzione della conoscenza e, allo stesso tempo, attribuiscono significato alla definizione delle politiche a lungo termine via azioni a breve termine, attraverso la loro trasposizione spaziale (Balz, Zonneveld, 2014). In questo senso, le strategie stanno al significante come le tattiche stanno al significato.

Il *Regional Design* non si sostituisce alla pianificazione di sistema, né ad ogni altro modello di pianificazione di tipo strategico, ma rappresenta il momento di costruzione, esplicitazione e condivisione della *vision*.

In questo senso, è inteso apportare discrezionalità nel processo di pianificazione (Balz et al., 2014) perché legato alla definizione di framework indicativi, immagini e visioni del territorio funzionali alla interazione tra le diverse istituzioni coinvolte in un progetto di territorio e tra queste e gli stakeholders.

Nell'ambito di questo processo, la creazione di rappresentazioni spaziali è ritenuta indispensabile non solo per costruire la strategia, verificarla e calibrarla, ma soprattutto per costruire le basi istituzionali utili a sostenerla e implementarla: «representations are used to indicate physical change, as well as to influence the organization of planning processes, the position and decisions of key actors in these process, and the deliberation of political norms and values» (Balz, Zonneveld, 2014:3); in questo senso, le immagini assumono un ruolo di «institution builders» (Neuman, 1996:293).

In questo senso, la attivazione di pratiche di *Regional Design* rappresenta una delle possibili condizioni atte a favorire la contaminazione /collaborazione tra indirizzi strategici e tattiche urbanistiche (e tra politiche a breve e a lungo periodo), come emerge da due esperienze paradigmatiche attivate in Europa e da un primo (timido) tentativo in corso sul territorio nazionale.

Il primo caso il metodo utilizzato dallo studio Secchi e Viganò per il Piano Strutturale di Anversa (Belgio), e che parte proprio dall'agire individuale come elemento fondante le strategie del piano «Le nostre esperienze nel campo della partecipazione ci hanno convinti che è fondamentale lavorare con le persone, coi cittadini e gli abitanti, ma che questo approccio è stato molto spesso banalizzato in modo inaccettabile. Molto più interessante è lavorare sul "non detto", su quello che abbiamo chiamato l'immaginario individuale e collettivo. Si tratta di un doppio sistema di immagini: le immagini che ci consentono di capire la città presente, come le persone rappresentano sé stesse nella città che esiste e i caratteri problematici di questa, ma anche come vorrebbero fosse la città futura» (Fini, Pezzoni, 2010:3). Alcune di queste immagini prefigurano un futuro possibile (Anversa città ecologica o accessibile via trasporto pubblico), mentre altre attivano elementi che sono parte della storia e della esperienza quotidiana, in modo più o meno consapevole (Anversa città d'acqua)⁴. In questo caso, l'attivazione dell'immaginario collettivo è dunque considerata come elemento imprescindibile della trasposizione dell'agire individuale in strategie collettive di lungo termine (Secchi, Viganò, 2010).

Il secondo caso richiede un notevole salto di scala, in quanto riguarda la progettazione del riassetto infrastrutturale nella *Zuidvleugel* (ala sud), la parte più urbanizzata della provincia *Zuid-Holland*, un'area

⁴ «Ad Anversa abbiamo cercato di isolare alcune immagini. Alcune di queste appartengono allo stato delle cose. "Anversa come città d'acqua" rivela quanta acqua c'era ed è stata nascosta ad Anversa - mettendola sottoterra, incanalandola, intubandola - e come questo nascondimento abbia provocato una serie di problemi. È quindi un modo di rivelare uno stato delle cose che non è del tutto presente alla coscienza del cittadino e soprattutto degli amministratori. Altre invece sono immagini proiettate nel futuro che vogliono essere guida per l'immaginario collettivo nei confronti del progetto della città. Per esempio si può sottolineare come Anversa potrebbe essere una città ecologica, o come si collochi dentro una regione che ha la più alta densità di trasporto pubblico in tutto il mondo» (Fini, Pezzoni, 2010:3).

densamente popolata (3.5 milioni di abitanti) costituita da un sistema policentrico di città dominato dai poli de L'Aia e di Rotterdam, attorno ai quali gravitano diverse città minori (Delft, Leida ecc.). Il progetto di potenziamento della rete ferroviaria attraverso la creazione di una linea urbana (*Stedenbaan*), elaborato nel 2003 da un Atelier inter-istituzionale comprendente membri della provincia e dei comuni principali, prevedeva inizialmente di incrementare la frequenza dei treni sulle tre linee esistenti (Leida - Dordrecht, L'Aia – Gouda e Rotterdam – Gouda). Sia il ministero delle infrastrutture, sia l'ente gestore delle ferrovie misero in discussione la fattibilità del progetto, affermando che il potenziamento della linea avrebbe richiesto un aumento del bacino d'utenza. Lo studio di fattibilità realizzato dall'Atelier dimostrava che le previsioni urbanistiche esistenti avrebbero coperto tale fabbisogno, ma venne messo in dubbio da alcuni dei comuni non coinvolti nel tavolo, alla ricerca di un ruolo. Il conflitto venne ricomposto attraverso la definizione delle diverse progettualità locali. A ciascuno dei 22 comuni coinvolti venne inviata una cartolina contenente le previsioni urbanistiche delle aree contigue alle stazioni, chiedendo alle amministrazioni di verificarne e correggerne i contenuti. Dopo un primo momento di destabilizzazione, le amministrazioni coinvolte hanno fatto proprio il progetto, con l'esito di arrivare alla definizione del progetto, alla firma dell'accordo tra i 22 comuni, lo stato e l'ente gestore nazionale, e anche con un esito, non secondario, di appropriazione del progetto da parte dei politici locali, che hanno utilizzato le rappresentazioni finali come strumenti per promuovere il progetto tra le loro politiche locali (Balz et al., 2014).

Infine, il processo di definizione del Piano strategico dell'area metropolitana di Firenze (PSM) si è mosso in una dimensione intermedia tra questi due esempi, mettendo a sistema le indicazioni provenienti non solo dal quadro conoscitivo, ma anche dal processo partecipativo attivato per il PSM in una serie di visioni di sintesi. Il processo di definizione dello scenario attuale e tendenziale, a partire dai macro-progetti strategici⁵ definiti dal Comitato Scientifico nel Documento di indirizzo per l'avvio del procedimento relativo al Piano Strategico Metropolitan, ha portato a considerare in modo sinergico e integrato due scale progettuali molto differenziate con i relativi progetti e pratiche: da un lato, le *macro-storie*, ovvero le progettualità istituzionali, semi-pubbliche e private inerenti funzioni sovralocali che insistono sull'area metropolitana (dal trasporto pubblico al progetto di un parco agricolo metropolitano, alle realtà di incubazione a accelerazione di impresa); dall'altro lato, le *micro-storie* emerse nell'ambito del processo partecipativo, riguardano progetti e pratiche già definite o in divenire che hanno interessato parti molto piccole e anche molto differenziate del territorio metropolitano (dalle reti della solidarietà attive in alcuni quartieri del comune di Firenze al condominio solidale di Montespertoli, dalle strade del latte del Mugello alla valorizzazione delle filiere di grano antico in alcune realtà dell'empolese e dell'area pratese).

Le *storie* sono state rappresentate in una serie di scenari di sintesi, contenenti al contempo le due dimensioni micro e macro, che rappresentano la base figurativa delle visioni che impronteranno lo scenario futuro⁶. Se le *macro-storie* derivano da un tipo di pianificazione tradizionale, le *micro-storie* sono invece afferenti al campo delle tattiche, assurte a elemento fondante la visione strategica del piano.

I casi citati evidenziano il ruolo di processi di tipo argomentativo improntati a metodi e tecniche di *Regional Design* per affrontare il cambio di scala dal livello micro a quello meso e macro, attraverso operazioni di ricomposizione di operazioni tattiche in strategie di lungo termine, capaci di ri-dare senso al governo della città, creare sinergia tra le progettualità, nonché connettere i diversi livelli di intervento.

Dalla tattica alla strategia e ritorno

Il piano di tradizione ha fallito nella prefigurazione di ambiziosi disegni strategici e nella progettazione di grandi progetti, che nella mutata congiuntura economica e a seguito del forte calo degli investimenti pubblici, sono rimasti sulla carta. In questo quadro a tinte fosche, il *tactical urbanism* sollecita, da un lato, un maggiore protagonismo dei cittadini e degli attivisti urbani e, dall'altro, la capacità di ascolto di queste iniziative da parte delle istituzioni. La condizione di base è sicuramente la scala ridotta degli interventi e il raggiungimento del consenso su queste pratiche, spesso sovversive. Consenso favorito dalle nuove tecnologie di comunicazione, che garantiscono la diffusione di buone pratiche e rendono conto degli effetti da esse determinate, oltre a raccogliere e ispirare cittadini e i leader civici nella ri-configurazione degli spazi urbani in vista della realizzazione di progetti anche di lungo periodo (Talia, 2016).

⁵ Nel Documento di Indirizzo i macroprogetti strategici sono articolati in quattro categorie: innovazione e sviluppo; inclusione, benessere e coesione sociale; ambiente, assetti urbani e mobilità; conoscenza, educazione e cultura.

⁶ Essendo il processo in corso, allo stato attuale sono state definite tre visioni, che rappresentano tre ampie macrotematiche all'interno delle quali verranno delineati gli obiettivi, le strategie e le azioni corrispondenti.

Tuttavia, se non avviene il suddetto processo di “riconoscimento” e condivisione del valore di queste pratiche da parte della comunità e delle istituzioni, si rischia che siano così circoscritte da non riuscire a riverberare i loro effetti a lungo termine.

Quando avviene questo riconoscimento, le tattiche perdono il loro carattere estemporaneo per diventare parte di una strategia di intervento più ampia e, spesso, confluire in atti formali di governo (accordi, protocolli, quando non assumono il carattere di vere e proprie prescrizioni per il governo del territorio, atte a replicare gli interventi). Rispetto alla dicotomia polemologica e alla concezione di tattica come pratica sovversiva di un insieme di norme date, in condizioni bellicose e ostili in cui i dominati tentano di reagire ai dominatori, in questo momento emerge la necessità di un rapporto di collaborazione tra cittadini e istituzioni per rapportare le tattiche in un quadro più ampio, per poterle diffondere e poterne amplificare gli esiti fino a farli diventare effetti di lungo termine.

Questa capacità di prefigurazione implica il passaggio dalla tattica alla strategia, ovvero il superamento della contrapposizione tra individui e istituzioni per agire sulle capacità di prefigurazione di entrambi. Un passaggio che non è da intendersi come superamento dell'uno a favore dell'altro, quanto piuttosto di contaminazione reciproca tra scale (dalla micro alla macro e viceversa) e tra politiche (dal breve al lungo termine e viceversa).

Se la tattica riguarda operazioni di ridisegno e gestione dello spazio pubblico dal carattere estemporaneo, non inteso nel senso classico del progetto urbano secondo i paradigmi dell'*urban design*, ma di una progettualità dinamica e di breve termine, il recepimento di queste operazioni da parte delle istituzioni è fondamentale per realizzare il passaggio da una visione temporanea, legata a un preciso spazio (pubblico) nella città, a un insieme di azioni che si inseriscono in una visione di più ampio respiro.

Proprio la definizione della visione⁷, attraverso strumenti e metodi del *Regional Design*, può rappresentare la condizione atta a favorire la contaminazione tra indirizzi strategici e tattiche urbanistiche, tra interventi a breve termine e politiche a lungo termine.

Riferimenti bibliografici

- Arras F., Bazzu P., Ghisu E., Idini P., Talu V., Cecchini A. (2016), *Urbanismo Tattico*, in AA. VV., *Atti della XIX Conferenza Nazionale SIU, Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del Paese*, Catania 16-18 giugno 2016, Planum Publisher, Roma Milano (in corso di pubblicazione).
- Balz V.E., Zonneveld W.A.M. (2014) “Regional Design in the Context of Fragmented Territorial Governance: South Wing Studio”, *European Planning Studies*, vol. 23, n.5, pp. 871-891
- Balz V.E., Zonneveld W.A.M., Nadin V. (2014), “Regional design: Discretionary approaches to regional planning in the Netherlands”, *Proceedings AESOP 2014 Annual Conference From control to co-evolution*, Utrecht/Delft, The Netherlands, 9-12 July
- De Luca G., Lingua V. (2015), “Programmare o pianificare i territori delle città metropolitane? Il caso di Firenze tra visioni spaziali e processi di trasformazione economico-produttiva”, in AA. VV., *Atti della XVIII Conferenza Nazionale SIU. Italia '45-'45. Radici, Condizioni, Prospettive*, Venezia 11-13 giugno 2015, Planum Publisher, Roma Milano, Vol 1, *Territori dell'Economia*, pp. 233-239.
- Lydon M., Bartman D., Woudstra R., Khawarзад A. (2012.) *Tactical Urbanism Beta. Short Term Action | Long Term Change*, Disponibile su:
<http://bettercities.net/sites/default/files/Tactical%20Urbanism%20Final.pdf>
- Lydon M., Garcia M., (2015), *Tactical Urbanism 2. Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington DC, Disponibile su:
https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final?backgroundColor=#222222&e=4528751/2585800
- Moroni S., (2015), *Libertà e innovazione nella città sostenibile. Ridurre lo spreco di energie umane*, Carocci Editore.
- G. Paba (2007) “Interazioni e pratiche sociali auto-organizzate nella trasformazione della città”, in A. Balducci, V. Fedeli, (a cura di), *I territori della città in trasformazione*, Franco Angeli, Milano, pp. 104-122.

⁷ Nella accezione di Secchi (2003), per cui «A vision is not a plan: it is, at the same time, a great deal less detailed and more complex; it does not define rights and specific duties, or construct executive procedures, but rather delineates a vanishing point, a horizon of meaning for an entire collectivity while specifying the appropriate strategies to reach it. A vision is open and flexible, but endowed with discriminating power: not every action is appropriate within a single vision. It can receive, change or refute not on a juridical basis, but on a logical basis of substantial and formal coherence. The stronger the power expressed - because absolute or shared - the more it lies within the realm of the unsaid». (Secchi, 2003).

- Pfeifer, L. (2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, Montreal, Disponibile su: <https://reginaurbanecology.files.wordpress.com/2013/10/tuguide1.pdf>.
- Sun Tzu, (2011). *L'arte della guerra*, Einaudi, Torino.
- Talia M. (2016), Tattica. Il contributo dell'urbanistica tattica alla nascita di un nuovo linguaggio tecnico, in AA. VV., *Atti della XIX Conferenza Nazionale SIU, Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del Paese*, Catania 16-18 giugno 2016, Planum Publisher, Roma Milano (in corso di pubblicazione).
- Vazquez Pizzi D. (2016), Il lemma "tattica" e le sue criticità, in AA. VV., *Atti della XIX Conferenza Nazionale SIU, Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del Paese*, Catania 16-18 giugno 2016, Planum Publisher, Roma Milano (in corso di pubblicazione).
- Von Clausewitz C., (1197). *Della guerra*, Einaudi, Torino.

Dalla condivisione all'adesione: per una pianificazione diversamente strategica

Valeria Monno

Politecnico di Bari

DICATECH - Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica

via Orabona, 4 – Bari, Italia

Email: valeria.monno@poliba.it

Abstract

La pianificazione strategica, nelle sue varie accezioni, si è via via affermata in ambienti scientifici, professionali, imprenditoriali e politico-amministrativi per una peculiarità: ovvero la sua capacità di cortocircuitare un rapporto usurato tra piano e progetto, normatività e operatività, politica e tecnica attraverso visioni condivise, contestuali e appropriate alle dinamiche incerte del cambiamento urbano e territoriale. Eppure, dopo anni di esperienze in Italia e Europa, questo cortocircuito, basato sulla condivisione tra attori, sull'integrazione dei progetti nella visione, non sembra avere prodotto gli esiti attesi. Al contrario, la pianificazione strategica oltre a non risolvere il rapporto piano/progetto ha indebolito la disciplina trasformandola in un qualcosa di non ben definito. Questo contributo riflette su altri modi di intendere la pianificazione strategica in relazione al Contratto di Sviluppo Istituzionale (CIS) per l'area di Taranto e sulle sue potenzialità di irrobustire le pratiche di pianificazione innovandole.

Parole chiave: pianificazione strategica; rapporto piano progetto; condivisione vs adesione.

1 | Strategia e dilemmi

La pianificazione strategica è diventata parte del dibattito e della pratica dell'urbanistica italiana e europea grazie al suo fuoco sull'azione politica e tecnica volontaria finalizzata alla costruzione di una coalizione intorno a linee strategiche ancorate a una visione di insieme durevole e selettiva, ma soprattutto condivisa (Pasqui, et al., 2013). In un mondo in rapido cambiamento dal punto di vista sociale, politico e economico, il metodo della pianificazione strategica (Balducci & Albrechts, 2013) ha rappresentato una possibile via d'uscita dalla staticità e conflittualità tipiche della pianificazione regolativa (Pasqui et. al, 2010). Il suo carattere pragmaticamente visionario che rifiuta ideologie e utopie e, dunque, orientato e motivato dall'implementazione del possibile condiviso; la sua natura volontaristica, il suo porsi, cioè, intenzionalmente al di fuori delle incrostazioni politico-burocratiche e amministrative rispettando, ma, allo stesso tempo, destabilizzando pratiche e routine non più corrispondenti alla dinamicità e pluralità di interessi e valori in campo nel processo di costruzione dell'urbano, hanno offerto un nuovo orizzonte di senso per una pianificazione percepita come, ormai, fuori dal tempo. Un orizzonte di senso quello offerto dalla pianificazione strategica che si fonda sullo smantellamento della paralizzante dicotomia tra piano e progetto (Palermo, 2016), tra volontà politica e dinamiche sociali e economiche offrendo finalmente un'alternativa operativa capace di rispondere ai bisogni esistenti e domande emergenti.

Entro questo macro orizzonte di senso, la pianificazione strategica ha declinato il dualismo piano progetto in differenti modi. Tra questi, quello basato sulle performance e quello collaborativo orientato all'innovazione o di carattere trasformativo (Bafarasat, 2015). Però, la pianificazione strategica, quando messa alla prova nella pratica, rivela criticità strutturali e ciò indipendentemente dall'approccio adottato. Non sempre questa riesce a tenere assieme visione e progetto perché non attrezzata per gestire “il rapporto tra sviluppo e territorio, tra *governance* e governo, tra interazione strutturata e partecipazione allargata, tra costruzione della visione e avvio dei progetti, tra dimensione fisica e dimensione socio economica, tra programmazione strategica e programmazione tradizionale, tra leadership del piano e leadership istituzionale” (Pasqui et. Al, 2013: 15).

Per molti studiosi queste criticità (si veda per esempio, Olesen, 2014) non sono frutto né di localismi di vario tipo, né di una particolare accezione di pianificazione strategica. Piuttosto, con gradi più o meno accentuati, la pianificazione strategica in tutte le sue versioni ha sostituito la sua ideologia, inizialmente incastonata nel keynesianismo, con un relativismo decisionale che ha contribuito a diffondere e supportare il neoliberalismo. Il passaggio dalla visione all'azione da essa operato in assenza di un approccio critico e

territoriale ha favorito la depoliticizzazione della pratica urbanistica e ne ha sostenuto la deregolamentazione favorendo, così, pratiche di rapida sostituzione delle attività ordinarie della pianificazione con l'etica di mercato.

Dal punto di vista disciplinare, la pianificazione strategica ha contribuito a indebolire l'identità disciplinare e del *planner* (Alexander, 2001). Invece di valorizzare la capacità "visionaria" (Mazza, 2016) o del progetto (Palermo, 2016) come "strumento formativo dello spazio"¹, o la tensione tra visione e azione, la pianificazione strategica si è sempre più associata a pratiche di generazione di accordi focalizzate prevalentemente su aspetti relazionali lontani dal corpus disciplinare ritenuto ormai desueto.

Questa stagione della pianificazione strategica sembra ormai essere giunta al suo tramonto, non solo per la non disponibilità di ingenti risorse finanziarie, la tendenza verso un nuovo centralismo politico, ma soprattutto per gli evidenti effetti polarizzanti, distruttivi e non diffusivi del benessere sociale e ambientale. Recependo queste critiche, la versione trasformativa della pianificazione strategica propone approcci più "radicali" riportando in campo le modalità di interazione tra visione e azione, tra piani e progetti. Si reintroduce la dimensione strutturale dei problemi nella costruzione di visioni; si ripropone il problema delle necessarie complementarità tra il piano normativo e procedurale; si ripropongono valori e regole di equità quali ancoraggi irrinunciabili per l'azione, infine, si smussano le tendenze post-politiche introducendo la co-produzione come metodo e etica democratica a guida delle interazioni tra attori (Albrechts, 2015).

All'ombra di questi dibattiti, tante sperimentazioni 'minori' nel campo della pianificazione strategica hanno cercato una prospettiva nuova nel tentativo di superare non solo le debolezze della pianificazione strategica legate alla ricerca di consenso attraverso la condivisione, ma anche quelle legate al rapporto piano-progetto. È questo il caso di del CIS² per l'area di Taranto, di cui si discute nel seguito di questo lavoro.

2 | Il Contratto di Sviluppo Istituzionale (CIS) per l'area di Taranto

Un primo passo necessario per comprendere la rilevanza del CIS-Taranto nel dibattito disciplinare sulla pianificazione strategica e sul rapporto piano-progetto, visione-azione è, dal mio punto di vista, ricostruire la storia urbanistica recente della città.

Taranto è una città ben nota nel panorama italiano per via delle controverse vicende legate alla incredibile resilienza di uno sviluppo industriale ritenuto "fallito". È invece meno nota per le sue vicende urbanistiche, la cui stasi o inefficacia è spesso attribuita all'apparente incapacità della politica di dare risposte adeguate a ciò che viene usualmente descritto come un fenomeno di deindustrializzazione incompiuto e conseguente *shrinkage*. Se osservata da questo punto di vista la città non si presta a celebrazioni di possibili innovazioni dell'urbanistica. Né, tanto meno, a riflessioni utili sulla pianificazione strategica e sulla crisi delle relazioni tra visione e azione, piano e progetto. E però, dietro le quinte dell'apparente stasi urbanistica e sotto i fumi dell'ILVA, la città non è ferma affatto, anzi è in fermento. In essa si scontrano per anni non solo visioni contrapposte sul futuro della città, ma anche visioni contrapposte di pianificazione urbana e di revisione del rapporto tra piano e progetto.

Piuttosto che in una vicenda di deindustrializzazione e *shrinkage*, questo fermento e conflittualità ha radici in un processo di ristrutturazione industriale tipico dell'epoca della globalizzazione, almeno per come descritto dal rapporto OECD (2002: pp. 9): "firm and industry restructuring takes a variety of forms. [...] The restructuring process is an ongoing one, with successful firms constantly adjusting to shifts in competitive conditions in their markets". Nel 1995, Taranto è attraversata pesantemente dai processi di privatizzazione dell'industria, alla fine del '900 e inclusa nelle reti di flusso con la costruzione del molo polisettoriale e a partire dal 2011 nuove ristrutturazioni la mettono al centro del mercato globale. Nel frattempo, il colosso industriale continua ad assicurare all'area tarantina un mercato del lavoro apparentemente stabile e all'Italia un secondo posto indiscusso in termini di produzione dell'acciaio a livello europeo. Analogamente lo *shrinkage*, come per altro evidenziato in letteratura (Bernt, 2015), appare inappropriato a descrivere spinte di decentramento politico-amministrativo e tendenze insediative che spesso derivano non solo dalle polveri dell'ILVA ma anche da un'urbanistica bloccata negli schemi

¹ Conversazione personale con Silvia Serreli.

² Il CIS (Contratto di Sviluppo Istituzionale) è uno strumento di pianificazione territoriale negoziale e concertativa istituito dall'art.6 del D.Lgs. 88/2011. Disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali destinati alla rimozione di squilibri economici finanziati da FSC; FESR; PAC e fonti e risorse finanziarie della programmazione L'obiettivo è accelerare la realizzazione degli interventi volti a promuovere lo sviluppo economico, coesione delle aree sottoutilizzate del Paese, la solidarietà sociale assicurando la qualità della spesa pubblica.

dell'espansione industriale. La città non si spopola in modo eclatante (meno di Bari, capoluogo di Regione). Piuttosto un quartiere si rende autonomo dalla città trasformandosi in comune (Statte) o, parte della popolazione, si insedia, spesso abusivamente, in zone ritenute più salubri, lontane dall'inquinamento e in luoghi dotati di qualità ambientale più rispondenti ai nuovi standard abitativi.

La storia urbanistica recente di Taranto riflette invece questo processo di ristrutturazione industriale continuo e inevitabilmente privo di esiti chiari e prevedibili in quanto soggetto alle regole del mercato globale. Non è dunque un caso che, in una situazione di simile incertezza, la pianificazione strategica abbia giocato un ruolo di primo piano nella città e nel sistema territoriale che la alimenta. Data l'incertezza sul futuro dell'industrializzazione, il piano strategico è ritenuto uno strumento capace di tracciare un sistema flessibile e integrato di azioni di sviluppo urbano coerenti con linee di indirizzo politico più appropriate a una città industriale nell'epoca della globalizzazione.

2.1 | Taranto tra pianificazione strategica e paralisi dell'urbanistica

A partire dal 2000 a Taranto si redigono ben tre piani strategici (l'ultimo in corso di redazione) che intercettano progetti imprenditoriali, sociali, culturali per la città e il territorio.

Il primo, avviato nel 2000 dall'Amministrazione Comunale, vuole rilanciare la competitività di Taranto. La visione promossa dal piano è quella di una città capace di adattarsi alla ristrutturazione industriale mediante l'attivazione di un processo di diversificazione/differenziazione del tessuto socio-economico in relazione ai capisaldi esistenti dell'economia urbana (siderurgia, arsenale e porto). In particolare, nel piano, la competitività urbana è ancorata alla promozione o al rilancio di una serie di progetti che sostengono il potenziamento del Porto quale simbolo di una nuova identità locale più adatta alla globalizzazione (Barbanente, Monno, 2004). Pur non essendo mai stata implementata, la visione del piano avrà un successo inaspettato. Anche supportata dai fondi Europei (ci si riferisce, in particolare, al programma Urban II e alla programmazione FESR 2000-2006), essa offre alle progettualità latente presente in città, ma fino a quel momento compressa dalla monocultura dell'acciaio, un orizzonte di senso entro il quale operare.

Questo piano strategico segnerà l'inizio di una nuova stagione dell'urbanistica Tarantina che cercherà di riscrivere lo sviluppo urbano a partire dalla logica della trasformazione urbana per progetti. Infatti, sebbene la strategia della diversificazione abbia impatti notevoli sui valori fondiari e immobiliari e generi aspettative di variazione dello strumento urbanistico generale, il piano urbanistico non sarà modificato. L'esito è la paralisi in tutti i campi dell'azione urbanistica. Sebbene spesso giustificata con riferimento all'incapacità istituzionale e amministrativa e all'illegalità diffusa nelle pratiche di governo, in effetti, la paralisi nasconde, sia resistenze e contrasti sui possibile futuri assetti e valori urbani sia conflitti tra differenti concezioni di pianificazione.

La redazione del Piano Strategico di Area Vasta avviata nel 2007 continua e rafforza questo trend. Nel piano, questa volta supportato da ingenti finanziamenti, si riafferma la visione della diversificazione economica e identitaria ancorata alle attività portuali, sebbene ampliata a quasi tutto il territorio provinciale e allargata ai settori economici emergenti come agricoltura e turismo. Analogamente al piano precedente esso mira a ridisegnare velocemente la città attraverso la selezione di progetti coerenti alla auspicata diversificazione e che puntano ad aprire aree strategiche della città al mercato turistico. Sebbene la selezione raccolga la vitalità progettuale del territorio emersa a partire dal 2000, il piano ne circoscrive il significato e l'efficacia piegandola a un'idea di riorganizzazione dello spazio urbano guidata da regole di attrattività e competizione che ignorano la questione ambientale e il declino fisico e sociale. Il piano strategico non riesce a risignificare i tanti progetti, interventi di bonifica o rigenerazione urbana necessari e/o finanziati nel corso degli anni. E non riesce nemmeno a coordinarli e attutarli. Così, mentre i piani strategici trasformano il volto di tante città in Europa e in Italia, Taranto continua a declinare.

Nel frattempo la paralisi dell'urbanistica continua, rimanendo la città paradossalmente indifferente al momento di cambiamento culturale e procedurale che a partire dal 2005 ha reso la Puglia un terreno di sperimentazione a azione di una pianificazione intesa come progetto di trasformazione del territorio (Barbanente, Calace, 2008).

2.2 | Il CIS per l'area di Taranto come alternativa alla paralisi

A partire dal 2011 le vicende legate al disastro ambientale prodotto dall'ILVA rimettono al centro del dibattito sul futuro della città il tema della ristrutturazione industriale. Ciò rende evidente la debolezza della visione legata alla diversificazione economica che per anni ha ignorato la complessità della ristrutturazione industriale, la realtà della crisi socio-ecologica e, dunque, le ragioni alla base del declino

urbano. In questo nuovo scenario, il salvataggio dell'ILVA (ovvero la sua modernizzazione ecologica e vendita sul mercato globale) deciso dal governo nazionale come nuovo orizzonte per il futuro di Taranto fa piovere sulla città nuovi finanziamenti anche finalizzati alla rigenerazione ambientale e urbana. Questi si sommano a quelli assegnati e mai spesi dal comune per una serie di ragioni che vanno dalle difficoltà operative acute dal dissesto finanziario alla mancanza di sufficiente aggregazione di interessi in attesa di "chiarire" il quadro dei valori immobiliari, aprendo concrete possibilità di rigenerazione urbana. Tuttavia nel clima di paralisi urbanistica vi è il rischio che questi non vengano utilizzati o adeguatamente impiegati per risolvere i problemi della città.

Nel un clima conflittuale, sospeso tra progettualità emergente e necessaria innovazione delle pratiche di pianificazione, nell'ambito della costituzione di un possibile "Patto per Taranto" nel 2014 la Regione Puglia avanza la proposta del Contratto di Sviluppo Istituzionale sulla base di un documento di pianificazione strategica per l'area di Taranto. La proposta siglata nel 2015, segna una svolta rispetto alle pratiche di pianificazione affermatesi nella città.

La proposta CIS riflette una diversa idea di pianificazione strategica. Invece di ricorrere agli approcci di *mainstream* e proporre una visione forte per la città centrata sullo sviluppo economico, a guidare il documento è una "visione politica". Questa, promuovendo la rigenerazione urbana in un contesto di ristrutturazione industriale che include la possibilità della deindustrializzazione, cerca di costruire un orizzonte futuro di trasformazione per Taranto a partire dalla pluralità dei progetti accumulatisi sul territorio. Innescando un processo di co-produzione basato su un movimento di adesione piuttosto che condivisione, la visione politica del governo regionale assembla la progettualità dispersa orientandola e ricucendola alle sue matrici territoriali. Così, la rigenerazione riannoda i tanti e diversi progetti che si sono sviluppati nel territorio dando loro senso e efficacia. L'obiettivo è rafforzare la capacità operativa locale e sottrarla a negoziazioni senza regole facendo perno sull'adesione tra visione politica e progettualità piuttosto che sulla condivisione di obiettivi. Inoltre, la proposta cerca di sbloccare la paralisi urbanistica rimettendo al centro della trasformazione urbana il piano urbanistico che diventa strumento per un'azione incisiva fortemente agganciata al territorio e volta a attivarne tutte le risorse. Infatti, la proposta assegna al nuovo piano urbanistico generale, nel frattempo avviato dal Comune, il compito di definire gli ambiti territoriali verso i quali la progettualità deve orientarsi e di organizzarla e verificarla in itinere.

Attraverso questo approccio che appare finalmente rivolto a invertire il trend di declino di Taranto la proposta catalizza la pluralità di punti di vista che si confrontano sul futuro della città, ricomponendo il conflitto tra le differenti posizioni disciplinari sull'urbanistica e convince tutti i decisori coinvolti nella proposta CIS, che come già detto la sigleranno nel 2015.

3 | Oltre i dilemmi: verso un'innovazione dalla pianificazione strategica lontana dal *mainstream*

L'esperienza di Taranto aiuta a evidenziare i tanti limiti della pianificazione strategica come connettore tra visione azione, piano-progetto. La pianificazione strategica quando orientata esclusivamente alla efficacia e efficienza delle *performances* di accordi o condivisioni non è in grado di rispondere all'incertezza e alla diversità delle visioni che riguardano il futuro della città. Essa riesce solo a costruire parziali e temporanee certezze rese collettive e credibili attraverso azioni/progetti selettivamente ritenuti urgenti ma spesso disancorati dai reali bisogni e risorse del territorio. Ciò rischia di spazzare via la pianificazione come azione di trasformazione del territorio aperta alla cittadinanza e al futuro e, parallelamente, di consolidarne, invece, un'idea come strumento di cristallizzazione di particolari interessi.

Comunque, dal punto di vista teorico, la storia urbanistica di Taranto suggerisce anche una nuova possibilità di declinare la pianificazione strategica come processo che permette di affrontare in modo innovativo l'annosa questione del rapporto visione-azione, piano-progetto valorizzando il patrimonio disciplinare. Infatti, la proposta CIS traccia un percorso inverso rispetto a quello ipotizzato dalla pianificazione strategica *mainstream*.

Alla costruzione della visione intesa come *frame* risultante dalla condivisione di obiettivi tra attori rilevanti e necessaria per una rigida selezione dei progetti, essa contrappone un percorso in cui la visione è esito di un processo di co-produzione basato sull'adesione tra visione politica e progettualità esistente. Un'adesione che si esplica sul piano politico e operativo. L'adesione è sul significato, il senso. Essa contempla l'imperfezione, gli scollamenti tra piano e progetto, visione e azione, ma in un contesto di apprendimento e cambiamento che è rappresentato dal piano. L'adesione dunque non è ancillare alle negoziazioni pubblico-privato ma si trasforma in pratica costitutiva di assetti urbani collettivi che guidano la negoziazione e la progettualità sperimentale.

Questo mutamento di prospettiva sulla costruzione della visione che privilegia l'adesione incide profondamente sui tre pilastri del rapporto piano/progetto 'cortocircuitato' dalla pianificazione strategica. In particolare, l'adesione, come declinata nella proposta CIS, ridefinisce il rapporto piano-progetto sostituendo all'interazione tra stakeholder l'interazione tra progettualità; declinando l'integrazione tra progetti in possibilità e opportunità di assemblaggio degli stessi calibrato sulle risorse del territorio; trasformando la sequenza visione-azione, piano-attuazione in realizzazione di progettualità sperimentali che ha nel piano comunale il suo strumento nevralgico.

Forse, per queste sue peculiarità, il processo sperimentato a Taranto attraverso la proposta CIS può fornire un utile punto di partenza per un dibattito disciplinare che voglia affrontare le inadeguatezze degli approcci e degli strumenti urbanistici generate dalle dinamiche di cambiamento urbano in una prospettiva di innovazione delle pratiche urbanistiche che puntino a valorizzare il patrimonio disciplinare, le progettualità e le risorse del territorio.

Riferimenti bibliografici

- Albrechts L. & Balducci A. (2013), "Practicing Strategic Planning: In Search of Critical Features to Explain the Strategic Character of Plans", in *disP*, no. 3, vol. 2, pp. 16-27.
- Albrechts L. (2015), "Ingredients for a more radical strategic spatial planning", in *Environment and Planning B*, no.3, vol. 42, pp. 511-525.
- Alexander E. R. (2001), "The Planner-Prince: Interdependence, Rationalities and Post-communicative Practice", in *Planning Theory & Practice*, no. 3, vol. 2, pp. 311-324.
- Barbanente A., Calace F. (2008), "Il governo del territorio in Puglia", *Contesti*.
- Barbanente A., Monno V. (2004), "Changing Images and Practices in A Declining Growth Pole, in Southern Italy: the 'Steel Town' of Taranto", in *Stadte Im Umbruch*, vol. 2, pp. 36-44.
- Bafarasat A. Z. (2015), "Reflections on the Three Schools of Thought on Strategic Spatial Planning", in *Journal of Planning Literature*, 2015, no. 2, vol. 30, pp. 132-148.
- Olesen K (2014), "The neoliberalisation of strategic spatial planning", in *Planning Theory*, no.3, vol. 13, pp. 288-303.
- OECD (2002), *Global Industrial Restructuring: Recent Trends and Policy Issues*, OECD, Paris.
- Bernt M. (2015), "The Limits of Shrinkage: Conceptual Pitfalls and Alternatives in the Discussion of Urban Population Loss", in *International Journal Of Urban And Regional Research*, DOI: 10.1111/1468-2427.12289
- Pasqui G, Armondi S., Fedeli V. (2010), "I piani strategici alla prova", in Florio F. (a cura di), *10 anni di pianificazione strategica in Italia*, Quaderno 3, ReCS, Firenze.
- Palermo, PC (2016), Per un'urbanistica che non sia un simulacro, disponibile online: <http://www.casadellacultura.it/viaborgogna3artic.php?id=271>
- Mazza, L. (2016), *Spazio e cittadinanza. Politiche e governo del territorio*, Donzelli, Roma.
- Regione Puglia (2014), Documento di trasmissione proposta CIS.

Ringraziamenti

Un particolare ringraziamento va alla professoressa Angela Barbanente per avere discusso a lungo con me i temi trattati in questo lavoro. Ringrazio inoltre i revisori i cui commenti hanno mi hanno permesso una più chiara focalizzazione del paper.

Politiche e pratiche urbane locali: nuovi approcci per nuove istanze

Valentina Palermo

Università degli Studi di Catania
DICAR - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura
Email: valentina.palermo@dar.unict.it
Tel: 09.57382500

Viviana Pappalardo

Università degli Studi di Catania
DICAR - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura
Email: viviana.pappalardo@dar.unict.it
Tel: 09.57382500

Abstract

La disciplina urbanistica è oggi soggetta a confrontarsi con istanze che l'obbligano ad un ampliamento di prospettive che attiene sia ai contenuti sia agli strumenti. Questi hanno contraddistinto sistemi di governo del territorio e culture della pianificazione che, nel panorama italiano, sono stati caratterizzati da notevole rigidità. Sorge, di conseguenza, la necessità di ridefinire tanto le modalità di controllo e gestione del territorio quanto gli strumenti, per renderli adeguati alle esigenze che si vanno configurando. In questo studio, dopo una breve disamina degli approcci che rappresentano gli sforzi profusi nella definizione e adozione delle politiche urbane ambientali, vengono riportate alcune esperienze italiane, in cui le pratiche, propedeutiche alla fase di attuazione delle trasformazioni territoriali, si trovano a cavallo tra scelte conformative e indirizzi performativi. I casi di Trieste, Reggio Emilia e Catania sono raccontati mettendo in luce le modalità in cui gli specifici strumenti rispondano alle istanze ambientali emergenti (energetica e di gestione delle acque in particolare), e, nel farlo, come essi assumano nuovi caratteri di flessibilità.

Parole chiave: Spatial planning, Urban policies, Urban practices.

Nuovi temi nelle culture della pianificazione

La prospettiva di una società *low carbon e water sensitive*, delineatasi preminentemente nel trentennio che ha seguito la definizione e divulgazione del concetto di sviluppo sostenibile, ha imposto una fase di continua riflessione portando all'ampliamento di temi tradizionalmente legati alla pratica urbanistica. In tal senso, la limitatezza delle risorse, la produzione di emissioni di anidride carbonica in ambito urbano, le forti spinte espansive ed il consumo di suolo, la ri-funzionalizzazione del patrimonio esistente, costituiscono temi che, non soltanto non possono essere ignorati dalla disciplina urbanistica contemporanea, ma che permeano e guidano il processo di pianificazione stesso. In tal senso, gli effetti dello sviluppo urbano sull'ambiente sono ben documentati, ma negli ultimi anni stanno emergendo, con sempre maggiore forza, quali siano gli impatti del consumo di suolo sui servizi eco-sistemici, determinando, ad esempio, l'inderogabile esigenza di approcciare, in modo più sostenibile, la questione del drenaggio delle acque meteoriche. Ancor più, in occasione di eventi di pioggia di notevole intensità, volumi e portate di scorrimento superficiale aumentano il rischio di allagamenti pluviali nelle città (Palermo & Pappalardo, 2016), chiamando la disciplina a confrontarsi con i temi dell'invarianza idraulica ed idrologica anche in termini di progetto urbano. Questo si allinea con la svolta culturale che ha interessato gli approcci alle strategie di drenaggio urbano, evidente nel passaggio dal potenziamento delle capacità di trasporto idraulico dei sistemi di convogliamento al controllo ed abbattimento a monte delle portate di piena (Becciu & Paoletti, 2014) mediante il ricorso ad infrastrutture e tecnologie verdi per il controllo, la laminazione e l'infiltrazione, diffusi alla scala del bacino urbano. Parallelamente, il rinnovato interesse per le questioni energetiche è ben rappresentato dagli orientamenti politici europei (Pacchetto clima energia¹², Energy Roadmap 2050, le direttive 2009/28/CE e 2010/31/UE), che mirano all'abbattimento delle emissioni antropiche in atmosfera, ritenute responsabili del cambiamento del clima, i cui effetti impattano le aree urbane rendendole più vulnerabili. Le necessità di ridurre i consumi energetici, di migliorare le prestazioni

¹ European Parliament, 17 December 2008 and Council of the European Union, 6 April 2009, 8434/09

² http://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2020/index_en.htm

energetiche degli edifici, di utilizzare fonti rinnovabili sono entrate prepotentemente nelle dinamiche quotidiane. Pertanto, sono state attuate disposizioni di tipo specialistico, contestualizzate cronologicamente e spazialmente, bypassando la potenziale costruzione di un ordinamento giuridico-normativo sistematizzato.

Mettendo in campo politiche urbane che riguardino il disegno, l'uso e la gestione delle aree urbane (Zanon & Veronesi, 2013), si declinano, quindi, una serie di istanze rispondendo ad una strategia complessiva, anche al fine di superare una pianificazione e programmazione di settore cui esse attecchivano.

Insieme a numerose altre, queste istanze contemporanee costituiscono quel complesso di fattori esogeni che può intervenire a determinare un cambiamento del modello socio-culturale. Tuttavia, nel momento in cui i valori alla base del modello sociale vengono interessati da mutamenti motivati e derivati dai più vari bisogni, obiettivi ed interessi, anche il sistema di governo è chiamato a rinnovare la propria struttura e la propria operatività (Gaeta et al., 2013). La varietà di pratiche che ne è la manifestazione, interessa soprattutto il livello locale, dove risponde concretamente allo stimolo del cambiamento (Gaeta et al., 2013). Alla frequente irreversibilità che caratterizza le trasformazioni (intrinseche o estrinseche al modello sociale), deve corrispondere una reversibilità delle azioni e dei processi di risposta. Tuttavia, la proprietà di reversibilità delle pratiche urbane non ha costituito una prerogativa del sistema di governo del territorio italiano, che ha mostrato caratteri di rigidità influenzati principalmente da una molteplicità di leggi e regolamenti in sistemi reali non definiti in maniera adeguata da poter dirigere la priorità politica ed il sostegno pubblico generale (CEC, 1997). Quanto detto se si assume il governo del territorio come quel processo decisionale complesso di “politiche tramite le quali i pubblici poteri disciplinano i molteplici usi del territorio, combinando tra loro i vari interessi rilevanti senza attribuire a taluni di essi un rilievo preminente” (Chiti, 2003) ed il cui esito è la trasformazione fisica (o non trasformazione) del territorio in ogni caso (Hall, 2002).

Le rigidità così presenti nel sistema di governo si palesano nel concetto della “cultura della pianificazione”, che rispetto ad esso, rappresenta meglio le diverse applicazioni ed i meccanismi concreti che possono esistere in pratica (Larsson, 2006). Tanto il sistema di governo, quanto la cultura della pianificazione rispecchiano il modello sociale ed i valori costituenti (sociali, economici, politici e culturali) da cui prendono forma e sono ad essi interrelati; ne consegue che le culture della pianificazione sono parte integrante e concorrono a plasmare il sistema di governo del territorio. A sua volta, il governo del territorio è regolato dal sistema legislativo. Quest'ultimo, nell'ordinamento costituzionale, ne definisce contenuti, procedure e relazioni che possono essere di tipo verticale nella gerarchia (tra livelli amministrativi diversi/diverse scale di piano) ed orizzontale tra sfere di influenza (tra settori di policy diversi e tra soggetti pubblici e privati) (Gaeta et al., 2013).

Dalle politiche urbane locali...

Assodata l'urgenza di (ri)definire il sistema di governo del territorio affinché l'attuazione delle trasformazioni urbane sia realmente efficace rispetto alla domanda sociale di sicurezza, occorre definire politiche urbane volte a ridurre il “consumo di ambiente” (Gabellini, 2015). Accade che, ogniqualvolta il livello auspicato di qualità ambientale non corrisponde al livello attuale, emerga un problema di politica pubblica urbana (Field e Field, 2009), rendendosi necessari opportuni cambiamenti nei comportamenti umani nel tentativo di assottigliare, o ancor meglio annullare, la discrepanza rilevata. Ne consegue che le comunità urbane si trovano a dover (ri)calibrare il loro modo di essere presenti ed agire sul territorio in funzione di decisioni strategiche di lungo periodo, coerenti con quei processi di trasformazione che la pianificazione territoriale avrà provveduto ad indirizzare. Esistono varie modalità di controllo e gestione che le autorità locali possono decidere di adottare e che possono abbinarsi efficacemente alla materia urbanistica influenzando, di fatto, l'iniziativa privata. Sino a questo momento, gli sforzi profusi nella definizione e adozione delle politiche urbane ambientali hanno seguito tre approcci diversi, pur integrabili. Il primo si basa sul principio del ‘divieto’, il secondo su quello dell’“incentivo”, il terzo sul quello della “educazione” (Pappalardo et al., 2016). Gli approcci di tipo regolativo, che rispondono al primo principio, hanno caratterizzato tradizionalmente i tentativi di raggiungere i più comuni obiettivi di pianificazione come, ad esempio, il ricorso allo strumento di zonizzazione per il controllo degli usi del suolo e dei processi di urbanizzazione (Clinch & O'Neill, 2010). Nonostante questo tipo di approccio sia ancora il più diffuso, politiche urbane rispondenti al secondo principio stanno catturando l'interesse dei ricercatori e dei *policy makers* nei più vari settori di interesse per il miglioramento della qualità urbana. Tali politiche urbane si basano su meccanismi di mercato, a loro volta dipendenti da variabili economiche e volti a fornire incentivi ai singoli privati e/o alle comunità, affinché esse riducano le esternalità negative prodotte dalle loro azioni sull'ambiente urbano. Sempre più frequentemente adottate, non soltanto a livello locale,

sembrano rappresentare un mezzo efficace per incoraggiare i soggetti ad intraprendere azioni di tipo volontario. Gli approcci che si basano sul terzo principio, pur non costituendo delle alternative autonome, assumono indispensabili funzioni di complementarità ai primi due, diventando condizione necessaria per riuscire nell'obiettivo di adozione e diffusione di pratiche virtuose. La ricerca e l'esperienza portano ad affermare che è spesso la combinazione di approcci di tipo regolativo ed approcci ad incentivi la strategia più efficace da mettere in campo. L'adattamento pianificato può raggiungersi anche attraverso la combinazione di politiche urbane che, per certi versi, possono dunque ritenersi complementari (Filatova, 2014). Questo significa che anche la pianificazione del territorio deve ricercare una sorta di equilibrio e la più opportuna combinazione tra forze coercitive e processi di adattamento, sì indotto ma sostanzialmente volontario (Pappalardo et al., 2016).

...alle pratiche

Considerando la pianificazione spaziale la cerniera tra il sistema di governo ed il sistema delle pratiche di trasformazioni fisiche del territorio (Mazza, 2003), il piano potrà intendersi come strumento omnicomprensivo di governo del territorio, forma di coordinamento di strumenti di diversa funzione e natura (meta-strumento) (Lascoumes & Le Gales, 2009). Infatti, le pratiche sono propedeutiche alla fase di attuazione delle trasformazioni territoriali che esso disciplina attraverso forme di controllo di tipo conformativo e performativo, dando forma alle relazioni di tipo orizzontale che si instaurano tra soggetti pubblici e privati. Ai fini dell'attuazione, quindi, il passaggio dal livello delle strategie di piano a quello delle forme di controllo può avvenire secondo due approcci diversi: da un lato quello derivante da un modello conformativo, dall'altro quello tipico di un modello performativo. Nel primo modello le strategie di piano "conformano" il territorio vincolando le modalità di trasformazione urbana attraverso l'assegnazione di regole e, proprio per i suoi caratteri di rigidità, ha potuto esprimere la sua validità nel periodo delle grandi trasformazioni urbane. Nel secondo modello le strategie di piano piuttosto che vincolare indirizzano i progetti di trasformazione del territorio che contengono le regole di attuazione (Gaeta et. al, 2013).

Con riferimento ai temi discussi il sistema di governo nel contesto nazionale italiano ha avviato un processo di adozione delle alternative di *policy* all'interno del piano, a cavallo tra scelte conformative e indirizzi performativi.

Emblematico è il caso del Piano Regolatore Generale Comunale di Trieste, approvato nel dicembre 2015 ed entrato in vigore nel maggio del 2016, che affronta, tra gli altri, in modo parallelo ed integrato, gli aspetti de "la risorsa acqua e le reti tecnologiche" e "le prestazioni energetiche della città esistente", nel quadro degli obiettivi più generali di sviluppo sostenibile (Comune di Trieste, 2015a). In particolare, le questioni complesse relative alla gestione della risorsa idrica vengono concretamente affrontate promuovendo il principio di "invarianza idraulica" e la richiesta di più elevati parametri di permeabilità dei suoli nelle aree edificate. La questione energetica è affrontata in modo trasversale in quanto elemento strutturale su cui modellare le strategie di piano sulle diverse configurazioni urbane definite (città compatta, città discontinua, città pubblica, città nuova). Gran parte delle azioni delineate dal nuovo PRGC mirano ad avviare una operazione complessiva di "manutenzione straordinaria" del territorio. La sicurezza e la conversione ecologica costituiscono in sostanza le due ipotesi di lavoro, attorno alle quali si struttura il progetto del nuovo piano della città di Trieste che si impegna ad avviare un processo di trasformazione, anche radicale, del suo funzionamento per rispondere alle istanze legate alla sostenibilità in chiave energetica ed ecologico/ambientale. Il miglioramento contestuale delle prestazioni energetiche e ambientali si concretizza in azioni relative alle reti tecnologiche (trattamento delle acque meteoriche), al limitare l'impermeabilizzazione del suolo; all'inserimento di tetti verdi; all'innalzamento della classe energetica degli edifici; all'incremento di spazi verdi con presenza di alberi e arbusti. Da questa breve presentazione emerge come la tematica energetica si riveli estremamente trasversale. Attraverso interventi afferenti la riduzione dei consumi energetici e il miglioramento dell'efficienza energetica nel settore edilizio, infatti, vengono interessati altri ambiti e si concorre al raggiungimento sincrono di ulteriori obiettivi urbanistici. In particolare, le azioni con finalità energetiche sul patrimonio edilizio esistente, inserite all'interno della strategia dei crediti edilizi per la riqualificazione energetica, oltre a rispondere alle esigenze derivanti dalle istanze dei cambiamenti climatici, contribuiscono alla rivalorizzazione immobiliare; si confrontano con la tendenza dell'abbandono del centro storico; assicurano un miglioramento della qualità insediativa oltre che energetica.

Anche con riferimento agli aspetti ambientali del consumo di suolo e del drenaggio delle acque meteoriche, il piano di Trieste propone strumenti di *policy* ed azioni costruiti in parte su principi regolativi (ad esempio l'individuazione e prescrizione di parametri ambientali da rispettare come il rapporto di permeabilità, la densità arborea e quella arbustiva; il contenimento del consumo di suolo attraverso la

ridefinizione del perimetro delle aree edificabili; la definizione del principio dell' "invarianza idraulica" e della sua applicazione alle zone di trasformazione) in parte prevedendo incentivi ai privati, per la realizzazione dei "tetti giardino" con finalità di miglioramento della regimazione delle acque ed introduzione di elementi dell'infrastruttura verde declinata alla scala urbana (Comune di Trieste, 2015b).

Al contrario di Trieste-dove gli indirizzi conformativi si accompagnano ad iniziative a carattere di incentivo- a Reggio Emilia, sono prevalenti pratiche ispirate ad approcci di natura regolativa.

In tal senso un esempio è l'introduzione del principio d'invarianza idraulica che subordina le trasformazioni urbanistiche in previsione alla compensazione degli effetti idraulici dell'impermeabilizzazione. L'idea di "equilibrio ambientale" è associata al tema del "limite dello sviluppo", già obiettivo dichiarato della politica strategica "Reggio città della sostenibilità ambientale". Il PSC attribuisce la gestione integrata del ciclo idrico, il mantenimento della permeabilità dei suoli e il riequilibrio ecologico dell'ambiente urbano alle dotazioni ecologiche ambientali da collocare all'interno di ogni ambito (Comune di Reggio Emilia, 2015a). Coerentemente, le NTA riprendono quanto previsto nel PSC entrando nel merito degli interventi da effettuare per compensare gli effetti idraulici dell'impermeabilizzazione del suolo e della conseguente riduzione del tempo di corrivazione e aumento delle portate dei corsi d'acqua, in linea con quanto disposto dall'Autorità di bacino del fiume Po (Comune di Reggio Emilia, 2015b). Le modalità di applicazione del criterio dell'invarianza e dell'attenuazione idraulica, prescrivono, per gli ambiti di nuovo insediamento e comunque per le aree non ancora urbanizzate e per le infrastrutture per la mobilità, oltre alla separazione delle reti di smaltimento, la realizzazione di sistemi di raccolta delle acque piovane, la cui localizzazione di massima viene definita in sede di pianificazione operativa. In particolare, poi, il Comune di Reggio Emilia si è dotato di linee guida per la gestione delle acque meteoriche in ambito urbano, come strumento tecnico, unico e condiviso, in grado di fornire un quadro normativo chiaro, di suggerire soluzioni progettuali da attuare coerentemente alle indicazioni degli strumenti attuativi e di favorire il lavoro interdisciplinare tra i servizi interni competenti (Comune di Reggio Emilia, 2015c). L'approccio di tipo regolativo è evidente anche nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità in una prospettiva energetica, i quali si concretizzano con il perseguimento dell'impatto zero, in termini di emissioni di CO₂, degli interventi di riqualificazione e nuovo insediamento previsti nella programmazione del POC. In particolare, con l'adozione della procedura *ValSat* (Comune di Reggio Emilia, 2015d) e del Progetto *CarbonZero* (Comune di Reggio Emilia, 2015e) si prevedono forme di mitigazione e compensazione delle emissioni per interventi di trasformazione urbana. È previsto un set di misure finalizzate alla riduzione dei consumi e, di conseguenza delle emissioni, legati alla vita e alla gestione degli edifici e orientate alla riduzione della domanda energetica e alla copertura del fabbisogno mediante fonti energetiche rinnovabili. Va evidenziato che tali misure non sono vincolanti nelle tecnologie o nelle metodologie, quanto piuttosto è il raggiungimento dell'obiettivo finale di impatto zero ad essere imprescindibile. Per ogni ambito inserito nel POC vengono previste azioni specifiche che spaziano dall'imposizione di alti standard di efficienza energetica nell'edificio, all'incremento della quota di fonti energetiche rinnovabili per la copertura del fabbisogno energetico e, infine, qualora le soluzioni tecniche introdotte non siano sufficienti, è prevista l'acquisizione di crediti volontari di Carbonio (VERs) in quantità prevista specificatamente in ogni scheda norma (Comune di Reggio Emilia, 2015f). Tali crediti, sono utilizzati dall'amministrazione comunale per la promozione di progetti mirati all'abbattimento di emissioni, richiamando lo strumento anglosassone del *Carbon Offset Fund* (Privitera et al. 2014; Comune di Reggio Emilia, 2015e). Nel caso in cui, attraverso le soluzioni tecniche adottate per l'intervento venga raggiunto il livello "impatto zero", i crediti volontari stimati in scheda norma sono assolti (Comune di Reggio Emilia, 2015b; Comune di Reggio Emilia, 2015f). La stima ed il calcolo delle emissioni derivanti dagli usi connessi alle nuove urbanizzazioni, sono contenute nella metodologia "CarbonZero" adottata dall'amministrazione comunale (Comune di Reggio Emilia, 2015e). A queste azioni, si aggiunge la possibilità di incremento dell'edificabilità del 15% nel caso di raggiungimento di un indice prestazionale inferiore ai limiti previsti da quanto disciplinato a livello regionale (Comune di Reggio Emilia, 2015g). Tali forme incentivanti hanno la parvenza di essere ancora in via di definizione, a contrario delle azioni di compensazione che dimostrano una procedura strutturata e più volte aggiornata nelle fasi urbanistiche della città.

Del tutto singolare il caso della città di Catania in cui si registra l'assenza di uno strumento di pianificazione da 50 anni. Questa condizione, pur nella sua peculiarità anche all'interno del contesto siciliano, deve ricercare le sue cause anche nell'inadeguatezza dell'assetto normativo della legislazione regionale e nel contesto politico che manca di una capacità di programmazione e pone aspettative elevate al piano regolatore (La Greca, 2015). Quasi a sopperire alla mancanza di uno strumento urbanistico, il cui processo di formazione svariate volte è stato intrapreso senza giungere a termine, l'amministrazione nel

2014 si è dotata di un regolamento edilizio dettagliato e inclusivo delle istanze contemporanee. La parte terza del RE, che affronta i temi della qualità urbana e ambientale, comprende un intero capitolo sul tema della gestione e del controllo delle acque in ambito urbano ed introduce norme specificamente indirizzate alla diminuzione del rischio di allagamenti pluviali. In particolare si prescrive per ogni intervento di nuova costruzione, ma anche per tutti gli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente, una percentuale di superficie del lotto da mantenere permeabile alle acque meteoriche, destinandola a verde privato o ad altra destinazione compatibile. Al contempo, è prescritto anche il rispetto del principio di invarianza idraulica per tutte le nuove trasformazioni del territorio che possano comportare l'aumento delle portate recapitate in fognatura. Il regolamento, tra l'altro, nelle more di pubblicazione di apposite linee guida, fornisce anche i riferimenti minimi sui criteri di progettazione e modalità di realizzazione delle opere di compensazione (Comune di Catania, 2014). Le linee guida "per l'efficienza energetica e la bioedilizia" mirano a rispondere, inoltre, ad esigenze di risparmio di risorse energetiche, a ridurre il consumo di energia non rinnovabile e al contenimento delle emissioni di CO₂ in atmosfera e a garantire alti livelli di efficienza energetica, tentando di offrire una più semplice regolamentazione e attuazione. Per rispondere a queste esigenze viene strutturato un sistema di incentivazione a punteggio per riconoscere i comportamenti virtuosi su edifici di nuova costruzione e/o ristrutturazione. L'incentivo consiste nella riduzione degli oneri concessori dovuti in funzione del punteggio ottenuto mediante interventi di sicurezza antisismica e di efficienza energetica dell'involucro edilizio, evidenziando come attraverso un unico meccanismo (a punti) si tengano in conto le tre principali istanze per la pratica urbanistica contemporanea (sismica, energetica e di gestione delle acque).

Conclusioni

Dalle esperienze portate ad esempio, emerge come lo strumento di piano si sia trasformato, in alcuni casi, in *meta-strumento*, cornice che contiene un insieme di strumenti di policy, organicamente correlati e definiti, tali da attribuirgli un carattere di nuova flessibilità. Infatti, il riferimento ad approcci che possono essere non più solo regolativi ma elastici ed adattabili alle esigenze specifiche e peculiari del contesto di applicazione, aiutano le strategie urbanistiche a raggiungere gli obiettivi ed attuare gli indirizzi progettuali in modo più semplice, anche e soprattutto con riferimento alla gestione e all'impiego delle risorse disponibili e nella disciplina dei rapporti tra pubblico e privato. Quando, invece, lo strumento rimane rigidamente ancorato ai cardini della "pianificazione tradizionale", il sistema di governo si trova a confrontarsi, come nel caso siciliano, con derive anomale che attribuiscono a strumenti come il regolamento edilizio il compito di intervenire dove e come dovrebbero le scelte di piano regolatore. A Catania, infatti, la complessa e travagliata storia della L.R. 71/78 altro non ha fatto che imbrigliare il governo del territorio tra attese, procedure e questioni urbanistiche mancando di cogliere gli aspetti più critici della realtà contemporanea legati, come abbiamo accennato, alle questioni ambientali ed energetiche, specchio di un rinnovato patto tra pianificazione e gestione dei rischi territoriali. Diversamente, a Trieste, attraverso la strategia di incentivazione mediante crediti edilizi per la riqualificazione energetica, e a Reggio Emilia, seppur con approcci prevalentemente regolativi e limitati alle nuove trasformazioni, si mettono in campo pratiche dalle forme flessibili nel tentativo di superare la rigidità prescrittiva degli strumenti di piano tradizionali.

Riferimenti bibliografici

- Becciu G., Paoletti A. (2010), *Fondamenti di Costruzioni Idrauliche*, UTET Scienze Tecniche, Torino.
- Gaeta L., Janin Rivolin, U., Mazza L. (2013), *Governo del territorio e pianificazione spaziale*, CittàStudi DeAgostini, Novara.
- CEC, Commission of the European Communities (1997), "The EU Compendium of spatial planning systems and policies", in *Regional Development Studies*, EU, Luxembourg.
- Chiti M.P. (2003), "Il ruolo della comunità europea nel governo del territorio", in *Rivista giuridica dell'edilizia*, n.3, pp. 91-107.
- Clinch P.J., O'Neill E. (2010), "Assessing the relative merits of development charges and transferable development rights in an uncertain world", in *Urban Studies*, n.47, vol.4, pp. 891-911.
- Commissione Europea (2012), *Roadmap 2050. Publications Office of the European Union*, Luxembourg.
- Comune di Catania (2014), *Regolamento edilizio*, Catania.
- Comune di Reggio Emilia (2015a), *PSC-Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia, Relazione Illustrativa*, Reggio Emilia.

- Comune di Reggio Emilia (2015b), *PSC-Piano Strutturale Comunale di Reggio Emilia, Norme di Attuazione*, Reggio Emilia.
- Comune di Reggio Emilia (2015c), *Linee Guida per la gestione delle acque meteoriche*, Reggio Emilia.
- Comune di Reggio Emilia (2015d), *ValsAT - Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale*, Reggio Emilia.
- Comune di Reggio Emilia (2015e), *CarbonZERO- Metodologia di calcolo delle emissioni di CO2 e, nel rispetto dei requisiti della norma UNI ISO 14064-1, applicabile alle nuove urbanizzazioni*, Reggio Emilia.
- Comune di Reggio Emilia (2015f), *POC-Piano Operativo Comunale, Relazione illustrativa; Norme tecniche di attuazione; Schede norma degli interventi*, Reggio Emilia.
- Comune di Reggio Emilia (2015g), *RUE-Regolamento urbanistico edilizio, Norme di attuazione*, Reggio Emilia.
- Comune di Trieste (2015a), *Area Città e Territorio Servizio Pianificazione Urbana, Relazione Generale al Piano Regolatore Generale Comunale*, Trieste.
- Comune di Trieste (2015b), *Area Città e Territorio Servizio Pianificazione Urbana, Norme tecniche di attuazione-Piano Regolatore Generale Comunale*, Trieste.
- Direttiva del parlamento europeo (2012/27/UE) sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (2012).
- Direttiva del parlamento europeo (2010/31/EU) sulla prestazione energetica in edilizia (2010).
- Field B.C., Field M.K. (2009), *Environmental Economics. An introduction*, Fifth edition, Singapore, McGraw Hill International Edition.
- Filatova T. (2014), "Market-based instruments for flood risk management: A review of theory, practice and perspectives for climate adaptation policy", in *Environmental Science and Policy*, no. 37, pp. 227-242.
- Gabellini P. (2015), "L'evoluzione della resilienza nei piani e nelle politiche urbane: introduzione" in *Città Metropolitane e resilienti. Messina progetta il futuro*, Conferenza, Messina 21-22 ottobre 2015.
- Hall (2002), *Urban and Regional Planning*, London NY Routledge, London.
- La Greca, P. (2015). "La proposta del nuovo Piano Urbanistico per Catania" in *La Pianificazione comunale nel Mezzogiorno*, INU Edizioni, Roma, pp. 252-279.
- Larsson G. (2006), *Spatial Planning Systems in Western Europe: an overview*, Amsterdam IOS press, Amsterdam.
- Lascoumes P., Le Gales P. (2009), *Gli strumenti per governare*, Mondadori, Milano.
- Mazza L. (2003), "Appunti sul disegno di un sistema di pianificazione", in *Critica della razionalità urbanistica*, n.14, pp. 51-66.
- L.R. Sicilia 27 dicembre 1978, n. 71, *Norme integrative e modificative della legislazione vigente nel territorio della Regione siciliana in materia urbanistica*.
- Palermo V., Pappalardo V. (2016), "Le città e i rischi territoriali. Nuovi temi e strumenti per la pianificazione delle aree urbane", in *Il Progetto sostenibile*, n. 38, pp. 24-31.
- Pappalardo V., La Rosa D., Martinico F., Campisano A. (2016), "Le Infrastrutture verdi nelle politiche urbane e nei loro strumenti: verso la gestione sostenibile delle acque meteoriche", in AA. VV., *Atti della XIX Conferenza Nazionale SIU, "Cambiamenti. Responsabilità e strumenti per l'urbanistica al servizio del paese," Catania, 16-18 giugno 2016*, Planum Publisher, Roma-Milano, prossima pubblicazione.
- Privitera, R., Palermo, V., Martinico, F., La Greca, P., (2014), "Il Carbon Offset Fund: un'opportunità per trasformazioni urbane Low Carbon", in *Urbanistica Informazioni*, n. 257, pp. 67-71.
- Zanon B., Verones S. (2013), "Climate change, urban energy and planning practices: Italian experiences of innovation in land management tools", in *Land Use Policy*, n. 32, pp. 343-355.

Nuove tipologie di bandi per favorire l'integrazione tra strategie e tattiche

Massimo Zupi

Università della Calabria

DIATIC – Dipartimento di Ingegneria per l'Ambiente e il Territorio e Ingegneria Chimica

Email: massimo.zupi@unical.it

Tel: 0984.496761

Abstract

A partire dall'approfondimento di alcune questioni chiave proposte dalla call e contenute nella relazione introduttiva al XXIX Congresso Nazionale INU, il contributo proposto intende svolgere una riflessione sull'inadeguatezza degli attuali bandi nazionali in materia di trasformazione urbana. Essi infatti restano ancorati a logiche progettuali rigide (spesso declinate secondo la formula preliminare-definitivo-esecutivo come se si trattasse di un'opera edilizia), ad una fattibilità di natura esclusivamente economica, ad un coinvolgimento delle comunità ridotto a formali assemblee e poco spontanee manifestazioni d'interesse. In queste condizioni appare assai improbabile che possano scaturire proposte innovative, in grado di contrastare la naturale tendenza delle Amministrazioni procedenti a tirare fuori dai propri cassetti progetti già pronti, predisposti per altre occasioni, da adattare alle nuove esigenze scrollando via la polvere che il tempo ha intanto depositato su di essi. Partendo da tale considerazione e muovendo dal caso esemplare rappresentato dal Bando per la riqualificazione sociale e culturale delle aree degradate del 2015, si intende esplorare la possibilità di costruire nuovi meccanismi di valutazione e selezione finalizzati a premiare non tanto progetti auto-conclusivi, quanto percorsi e processi virtuosi che coinvolgano tutti i soggetti in campo.

Parole chiave: collaborative urban design, tools and techniques, urban practices.

Introduzione

Nel recente dibattito disciplinare rivolto alla ricerca di strumenti in grado di interpretare in maniera efficace gli effetti combinati della crisi economico-finanziaria, del disagio urbano e del *climate change* si alternano il ragionamento sulla costruzione di nuovi itinerari metodologici e la tendenza a scivolare verso alcuni tradizionali vizi dell'urbanistica (l'amore per le parole chiave e il ricorso ossessivo alle antinomie).

Il documento di analisi e proposte presentato nell'ambito del XXIX Congresso di Cagliari offre una sintesi pregevole della necessità di ripartire da alcune questioni chiave. Particolarmente significativa appare la dichiarazione dell'inutilità di "modelli" previsivi¹ da affinare per l'urbanistica contemporanea ed il contestuale riferimento alla necessità di strumenti che siano in grado di gestire (governare) i processi. In analogia direzione sembra andare l'indicazione relativa alla necessità di costruire documenti strategici in funzione degli interessi pubblici che fissino obiettivi e priorità, ma che soprattutto, sfuggendo alla tentazione di generare previsioni conformative, si configurino come efficaci "vettori d'azione" (INU, 2015).

Peraltro la prassi operativa si arricchisce continuamente di esperienze *bottom up* basate sull'iniziativa, anche estemporanea, di cittadini attivi che rivendicando il diritto alla qualità dello spazio pubblico, dei servizi, delle attrezzature. Si stanno utilizzando nomi diversi (che rimandano ad approcci filosoficamente diversi, ma con una cospicua base comune) per incasellare tale esperienze: urbanistica *open source*, *tactical urbanism*, urbanistica collaborativa.

Ed è a questo punto che si affaccia il rischio di ricadere nei vizi tradizionali sopra rammentati. Tattica, collaborazione, rigenerazione, resilienza si trovano già ad un passo dal diventare le nuove *buzzword* della disciplina. Ne deriva il rischio di trovarsi molto spesso davanti a progetti ed interventi caratterizzati da una banale e inconsapevole sostituzione di termini (collaborazione al posto di partecipazione; tattica al posto di strategia; rigenerazione al posto di riqualificazione; resiliente al posto di sostenibile) che annulli il senso ed il significato profondo del potenziale innovativo che ciascuno di questi termini porta con sé, riducendolo ad una formula autoreferenziale (da declinare naturalmente secondo un approccio "smart").

Il tutto ulteriormente aggravato dalla tendenza, in particolar modo italiana (siamo ancora il paese dei guelfi e ghibellini, di Bartali e Coppi), di ragionare per contrapposizioni. Conseguentemente l'interesse a

¹ Sul tema "prevedere non si può (...) ma prevedere serve" si veda: Bleic e Cecchini, 2016, pp. 17-23.

sperimentare tattiche *local based* sembra escludere la possibilità anche solo di immaginare strategie di riferimento; l'attenzione rivolta alla scala del quartiere sembra dover negare a priori l'importanza di qualsivoglia piano di carattere generale; il fascino dell'azione estemporanea deve portare alla rimozione di qualsiasi approccio più convenzionale e regolativo.

Per mettere in guardia dalle possibili conseguenze negative prodotte da tali derive, nei successivi paragrafi, prima di arrivare all'argomento più specifico del contributo, si propone una lettura critica dei due movimenti maggiormente strutturati nell'ambito dei nuovi approcci non convenzionali.

Tactical Urbanism

Il termine "tactical urbanism" è spesso utilizzato con riferimento ad interventi temporanei ed a basso costo che agiscono alla scala del quartiere. Il termine è entrato nell'uso comune nel 2010-2011, quando un gruppo di giovani urbanisti ha presentato una serie di progetti temporanei di miglioramento dello spazio pubblico sparsi per tutto il Nord America. Sulla scorta di tali casi studio, l'urbanistica tattica viene identificata come un intervento di piccola scala e rapida realizzazione (quasi istantanea) in grado di ispirare cambiamenti di lungo periodo (Lydon, Bartman, Woudstra and Khawarзад, 2011). Nel 2012 è stato proposto come argomento centrale del padiglione statunitense alla Biennale di Venezia². Partendo da queste premesse, il campo d'azione del *tactical urbanism* si è progressivamente ampliato comprendendo azioni di natura diversa: rivitalizzazione economica, miglioramento della sicurezza pedonale, incremento delle opportunità di socializzazione tra i cittadini (Pfeifer, 2013). L'idea di una progettualità guidata dalla cittadinanza attiva ha ispirato una discussione diffusa sul tema della pianificazione incrementale tanto che gli interventi temporanei sono stati gradualmente inseriti nei processi di pianificazione di alcune città statunitensi. Tuttavia risulta utile mettere l'accento su alcune "forzature" contenute nei testi di riferimento sopra citati e su alcune affermazioni che appaiono eccessivamente ottimistiche.

Dal principio dell'efficacia secondo cui è necessario agire, fare, mettendo da parte parole e progetti che spesso rimangono sulla carta, deriva un'eccessiva fiducia sulla possibilità di semplificazione di dinamiche urbane complesse, completamente riducibili alla sommatoria di piccoli interventi, spesso informali e temporanei.

L'attenzione e l'entusiasmo nei confronti dei processi *bottom up* si traduce quasi automaticamente in un completo rifiuto delle istituzioni considerate nel migliore dei casi troppo rigide e ingessate e nel peggiore centri di corruzione e malaffare (si potrebbe parlare di populismo in campo urbanistico). Inoltre la centralità assegnata alle forme di associazionismo e attivismo sociale sembra escludere o trascurare l'evenienza di potenziali conflitti tra interessi diversi.

Infine l'affermazione (spesso solo di facciata), anch'essa riconducibile ad una sorta di approccio populista, che si ha a che fare con un'urbanistica civica, fatta di persone, che non ha bisogno di esperti e urbanisti. Si tratta di una posizione perfettamente in linea con il clima generale che si respira nella società contemporanea, tuttavia i pericoli connessi ad un atteggiamento di questo tipo non necessitano di ulteriori chiarimenti.

Urbanistica collaborativa

L'Urbanistica collaborativa si fonda sul concetto di bene comune. La città è un bene, non è una merce. Un bene è qualcosa che ha valore di per sé, per l'uso che ne fanno, o ne possono fare, le persone che lo utilizzano. Un bene è qualcosa che aiuta a soddisfare i bisogni elementari (nutrirsi, dissetarsi, coprirsi, curarsi), quelli della conoscenza (apprendere, informarsi e informare, comunicare), quelli dell'affetto e del piacere (l'amicizia, la solidarietà, l'amore, il godimento estetico). Un bene ha un'identità: ciascun bene è diverso da ogni altro. Un bene è qualcosa che si adopera senza cancellarlo o alienarlo, senza logorarlo né distruggerlo. Una merce è qualcosa che ha valore solo in quanto può essere scambiata con la moneta. Una merce è qualcosa che non ha valore in sé, ma solo per ciò che può aggiungere alla ricchezza materiale ovvero al potere sugli altri. Una merce è qualcosa che si può distruggere per formarne un'altra che ha un valore economico maggiore. Ogni merce è uguale a ogni altra merce perché tutte le merci sono misurate dalla moneta con cui possono essere scambiate (Salzano, 2008).

Aggiungere alla definizione di "bene" l'attributo "comune", serve a chiarire che stiamo parlando di una totalità di elementi materiali e immateriali che solo temporaneamente ed occasionalmente possono essere ad appannaggio di uno solo dei membri della comunità, ma che appartengono invece all'insieme della comunità stessa. Questa affermazione mette in capo ai componenti della comunità una serie di diritti, ma,

² Spontaneous Interventions: Design actions for the common good.

al tempo stesso altrettanti doveri: appartenere a una comunità mi rende responsabile di ciò che in quella comunità avviene.

L'elemento che meglio chiarisce il concetto di bene comune all'interno della città è il cosiddetto "spazio pubblico". Gli spazi urbani (pubblici o di uso pubblico) soddisfano numerosi bisogni del vivere in città perché sono funzionali al benessere delle comunità, come all'esercizio individuale dei diritti di cittadinanza: qualità della vita e del lavoro, socialità, cultura, mobilità, svago, condivisione, senso di comunità, possibilità di coltivare capacità e passioni. Essi vivono oggi un momento di profonda crisi, che sta determinando un progressivo deterioramento dell'assetto/aspetto fisico e una preoccupante perdita di funzionalità. In buona parte, tale degrado è riconducibile alla graduale disaffezione e disattenzione dei cittadini verso questi spazi e servizi di interesse comune che sono percepiti come luoghi o servizi di nessuno (o al più dell'ente pubblico locale), anziché luoghi e servizi di tutti in quanto funzionali al soddisfacimento di bisogni "comuni". Pertanto è necessario ritornare al concetto di spazio pubblico come risultato di un'azione sociale (Crosta, 2000). In quest'ottica, gli spazi pubblici possono restituirci cittadini non solo come utenti clienti, ma come citizenry, persone attive in grado di tematizzare la materia pubblica (Vitiello, 2005).

A partire da queste premesse, l'urbanistica collaborativa intende incidere sull'attuale sistema in cui l'amministrazione pubblica decide di cosa i cittadini hanno bisogno in un rapporto di comando e di controllo della società esercitato soprattutto attraverso l'allocazione di risorse, implementando una forma di dialogo con il territorio che produce processi di cambiamento sociale con l'obiettivo di attivare la responsabilità diffusa dei cittadini e moltiplicare le risorse latenti della comunità attraverso processi di auto generazione (Cocco et al, 2015). In quest'ottica i cittadini non sono solo portatori di bisogni, ma possono trasformarsi in portatori di soluzioni, se adeguatamente assistiti e incentivati, immettendo le proprie energie, il proprio tempo, le proprie idee e risorse nei processi di trasformazione (Arena, Iaione, 2015).

Rispetto all'approccio sopra descritto relativo al *tactical urbanism*, l'urbanistica collaborativa manifesta una maggiore capacità d'interazione con il livello istituzionale come testimoniano alcune esperienze di successo (il Regolamento sui beni comuni della città di Bologna; il processo di collaborazione per la redazione del PUC di Battipaglia). Permane però anche in questo caso un disinteresse, se non un rifiuto, nei confronti della possibilità di incardinare le azioni collaborative all'interno di un quadro di riferimento più ampio.

Inadeguatezza del contesto

L'obiettivo di incanalare queste nuove energie disponibili, queste nuove pratiche *local based*, questo rinnovato senso di appartenenza, può essere perseguito risolvendo la contrapposizione, del tutto irragionevole peraltro, tra strategia e tattica, tra programmazione di lungo periodo ed efficacia nel breve periodo, definendo nuovi strumenti e procedure adeguati allo scopo. Bisogna definire un nuovo spazio del progetto inteso come processo che «si svolge a molti livelli e coinvolge molti attori e non come il prodotto di una mente razionale che "disegna" in modo fermo e razionale la strada del futuro» attraverso il quale «si può operare concretamente per selezionare azioni e percorsi che "attraversano" i "futuri possibili" e li conducono verso "futuri desiderabili"» (Blecic, Cecchini, 2016). Questi progetti/processi dovranno essere, per quanto possibile, modulari, reversibili, modificabili e replicabili, muovendosi dentro i vincoli e in funzione di una grande visione condivisa non più espressa nelle forme di un *master plan* rigido e dirigitico che sostituisca grandi politiche alle politiche grandi e onnicomprensive.

Per favorire il raggiungimento di tali obiettivi è necessario innovare la strumentazione tecnica a tutti i livelli, compresi quelli più strettamente operativi. In particolare appare assai improbabile ottenere progettualità sperimentali da bandi compilati in maniera burocratica e standardizzata anche quando sono rivolti a finanziare interventi potenzialmente innovativi. Esempio in questo senso è il bando per la riqualificazione sociale e culturale delle aree degradate del 2015.³

Il bando viene concepito all'interno di un contesto culturale abbastanza avanzato che è quello del rammento delle periferie portato avanti dal gruppo g124 di Renzo Piano, cosicché l'oggetto del bando risulta assolutamente condivisibile nella sua intenzione di favorire interventi che rappresentino «un insieme coordinato di interventi diretti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità urbana e alla riqualificazione del tessuto sociale, alla riqualificazione ambientale, mediante attivazione di servizi e interventi di ristrutturazione edilizia, riqualificazione e rigenerazione urbana con particolare riferimento allo sviluppo dei servizi sociali ed educativi e alla promozione delle attività culturali, didattiche e sportive, senza ulteriore consumo di suolo».

³ "Interventi per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate" - Decreto Pres. Cons. Min. 15/10/2015

Il focus sulla rigenerazione sociale viene ulteriormente confermato dalla richiesta di una relazione specifica che descriva gli effetti di «miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale, mediante attivazione di servizi e/o interventi di ristrutturazione edilizia, con particolare riferimento allo sviluppo dei servizi sociali e/o educativi, alla promozione delle attività culturali, didattiche e sportive, e alla tutela di adulti e minori vittime di violenza, tratta, sfruttamento e abusi sessuali».

Tali apprezzabili premesse vengono completamente inficiate dalle modalità di presentazione e valutazione delle proposte: il primo colpo, non letale, viene assestato dalla richiesta di presentare il “progetto” (la proposta è diventata un progetto) «a livello di studio fattibilità, masterplan e progetto preliminare. Quest’ultimo, per gli interventi di riqualificazione urbanistica e infrastrutturale, costituisce il livello minimo»; il colpo fatale si annida nei 15 punti assegnati alla tempestiva esecutività degli interventi che vengono interamente assegnati in caso di «interventi con progetto esecutivo, approvato dall’amministrazione, ovvero progetti di servizi il cui inizio dell’attivazione o dello sviluppo è garantita entro 90 giorni dal finanziamento del progetto».

Se si combina questa richiesta con il tempo messo a disposizione per la redazione delle proposte (45 giorni) si ottiene un duplice effetto devastante nei confronti delle premesse sopra descritte: da un lato, passa il messaggio nei confronti delle Amministrazioni che il Bando sia alla ricerca di progetti (possibilmente pronti) il che solletta immediatamente la sensibilità della classe politica verso la possibilità di realizzare opere edili ed infrastrutture; dall’altro fornisce un assist difficile da rifiutare alla tentazione di riproporre vecchi progetti da “adattare” alle rinnovate esigenze, con la giustificazione che in questo modo è possibile ottenere la massima premialità.

Si tratta di un esempio abbastanza significativo di come l’aspetto procedurale può annullare e completamente ribaltare le aspettative culturali promosse da un’iniziativa finalizzata al raggiungimento di un obiettivo specifico (in questo caso la riqualificazione sociale e culturale delle aree degradate). È evidente che è possibile comunque presentare proposte “diverse”, ma è fuori discussione che la struttura del bando non le favorisce.

D’altra parte, l’esperienza del Bando sulle periferie (peraltro replicata con il bando dedicato alle periferie dei capoluoghi di provincia) non fa altro che riproporre situazioni già viste e sperimentate. Il Piano Città del 2012, rispetto agli esiti del quale, il responsabile della cabina di regia citava come risultato pregevole l’aver premiato progetti destinati a valorizzare città che hanno subito forti disagi: “a Taranto, una vasta area verde urbana aiuterà ad assorbire l’inquinamento della vicina Ilva; a L’Aquila sorgerà un parco urbano con auditorium, impianti sportivi, parcheggi interrati”. E non sembrano discostarsi molto da questa falsariga le prossime attività in cantiere come il progetto di prevenzione e messa in sicurezza del territorio “Casa Italia”⁴.

Conclusioni

Per valorizzare la grande quantità di piccole/grandi esperienze che stanno in questi ultimi anni sperimentando nuove modalità di trasformazione e gestione dello spazio urbano ed impedire che vengano rapidamente risucchiate nel campo delle mode buone per una sola stagione, non è sufficiente, per quanto necessario, mettere ordine tra i numerosi frammenti presenti nel discorso urbanistico ed individuare nuove forme di collaborazione tra approcci convenzionali e sperimentali. Risulta infatti altrettanto indispensabile aggiornare le modalità di predisposizione di quei bandi che possono dare concreta operatività agli interventi innovativi in ambito urbano. In particolare bisogna avere il coraggio di rinunciare alla richiesta di progetti (dimenticando una volta per sempre la sequenza preliminare, definitivo, esecutivo e restituendola al corretto ambito di competenza dei lavori pubblici), sostituendoli con programmi, con l’illustrazione dettagliata di processi da avviare, in ultima analisi semplicemente con idee. Tali programmi (o qualsiasi cosa essi siano) dovranno evidentemente chiarire obiettivi, risultati attesi, attori coinvolti, tempi di sviluppo, modalità di gestione, fattibilità economica. Il progetto (o i progetti di scala e portata estremamente variabile), a questo punto, rappresenterà l’esito finale (assolutamente non scontato in partenza) di questo processo (tattico, collaborativo, bottom up, il nome che gli vogliamo attribuire ha davvero poca importanza). L’efficacia e la fattibilità del progetto saranno tanto più garantite quanto più sarà stato rigoroso e condiviso il processo che lo ha generato (e che è stato oggetto della selezione effettuata dal bando).

⁴ Progetto nel quale il Premier Renzi immagina di inserire “non solo i provvedimenti per l’adeguamento antisismico ma anche gli investimenti che stiamo facendo e che continueremo a fare sulle scuole, sulle periferie, sul dissesto idrogeologico, sulle bonifiche e sui depuratori, sulle strade e sulle ferrovie, sulle dighe, sulle case popolari, sugli impianti sportivi e la banda larga, sull’efficientamento energetico, sulle manutenzioni, sui beni culturali e sui simboli della nostra comunità”.

Attraverso questa nuova generazione di bandi potranno aumentare le possibilità di ottenere strumenti in grado di perseguire obiettivi complessi superando logiche e approcci di tipo settoriale. Strumenti che consentano alla pianificazione di diventare finalmente azione, complessa per la varietà degli aspetti in gioco (fisici, finanziari, sociali), flessibile per difendersi dalle troppe complicazioni inutili e non necessarie, finalmente efficace nei confronti della rigenerazione urbana.

Un utile riferimento può essere fornito da alcuni recenti bandi europei. UIA (*Urban Innovation Actions*) è un'iniziativa della Comunità Europea che indirizza risorse alle aree urbane per sperimentare soluzioni innovative in diversi campi d'azione (integrazione dei migranti e rifugiati; povertà urbana, transizione energetica, sviluppo dell'economia locale, mobilità urbana, housing, adattamento climatico, ecc.). Le call per la sottomissione delle proposte premiano l'innovazione, la misurabilità e la trasferibilità dei risultati, il coinvolgimento di *stakeholders* chiave e specificano espressamente la possibilità di finanziare attività (non solo realizzazioni), richiedendo un approccio integrato non basato esclusivamente sulla rigenerazione fisica. Il programma URBACT favorisce la strutturazione di network di città europee per favorire lo scambio di esperienze finalizzato a formulare soluzioni innovative di sviluppo urbano in grado di integrare aspetti sociali, economici ed ambientali.

Le iniziative europee possono rappresentare un interessante punto di partenza per svolgere una riflessione ed una ricerca disciplinare che consenta di favorire la diffusione di pratiche urbanistiche innovative e innescare processi in grado di coinvolgere la comunità ad ogni livello.

Riferimenti bibliografici

AA.VV (2016), Appunti congressuali, XIX Congresso Nazionale INU, disponibile al link:

<http://www.inu.it/congressocagliari/index.html#>.

Arena G, Iaione C. (a cura di, 2015), *L'età della condivisione. La collaborazione tra cittadini e amministrazione per i beni comuni*, Carocci, Roma.

Blecic I, Cecchini A. (2016), *Verso una pianificazione antifragile. Come pensare al futuro senza prevederlo*, Franco Angeli, Milano.

Cocco F, Lecis Cocco-Ortu M, Fenu N. (a cura di, 2015), *Verso un'urbanistica della collaborazione*, LetteraVentidue, Siracusa.

Crosta P.L. (2000), "Società e territorio, al plurale. Lo spazio pubblico - quale bene pubblico - come esito eventuale dell'interazione sociale", *Foedus*, n. 1, pp. 42-43.

Lydon M, Bartman D, Khawarзад A, Woudstra R. (2011). *Tactical Urbanism Short-term Action Long-term Change Vol. 1 The Street Plans Collaborative*.

Pfeifer L. (2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, Montreal.

Salzano E. (2008), *Ma come vivi. La città raccontata*, Corte del Fontego, Venezia.

Vitellio I. (2005), "Spazi pubblici come beni comuni", in *Critica della razionalità urbanistica*, n. 17, pp. 9-20, part. 12.



Autori

Francesco Alberti

Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: francesco.alberti@unifi.it

Carlo Angelastro

Politecnico di Bari
DICAR - Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria
Civile e dell'Architettura
Email: arc.carlo@yahoo.it

Massimo Angrilli

Università G. d'Annunzio
DdA - Dipartimento di Architettura
Email: massimo.angrilli@yahoo.it

Elisabetta Antonucci

FISPPA - Padova, Scuola di Dottorato interazioni,
comunicazione, costruzioni culturali
Email: elisabetta.antonucci@libero.it

Dario Aureli

Università di Roma Tre
Dipartimento di Architettura
Email: dario.aureli@gmail.com

Lorenzo Barbieri

Università degli Studi Roma Tre
Dipartimento di Architettura
Email: lorenzo.barbieri@uniroma3.it

Umberto Baresi

The University of Queensland, Brisbane, Australia
Phd. Candidate, School of Geography, Planning,
and Environmental Management
Email: umbertobaresi84@gmail.com

Carmelina Bevilacqua

Università degli Studi Mediterranea di Reggio
Calabria
PAU – Patrimonio Architettura Urbanistica
Email: cbevilac@unirc.it

Francesca Calace

Politecnico di Bari
DICAR - Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria
Civile e dell'Architettura
Email: francesca.calace@poliba.it

Stefano Campanozzi

Università G. d'Annunzio, Chieti - Pescara
DdA - Dipartimento di Architettura
Email: stefanocampanozzi@gmail.com

Selena Candia

Università degli Studi di Genova
DICCA - Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica
e Ambientale
Email: selenacandia@hotmail.it

Paola Cannavò

Università della Calabria
UDLab - Dipartimento di ingegneria per l'Ambiente
e il Territorio e Ingegneria Chimica
Email: p.cannavo@unical .it

Giuseppe Caridi

Università Mediterranea di Reggio Calabria
PAU – Dipartimento Patrimonio Architettura
Urbanistica
Email: giuseppe.caridi@alice.it

Alessandro Francesco Cariello

Politecnico di Bari
DICAR - Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria
Civile e dell'Architettura
Email: alessandro.cariello@poliba.it

Massimo Carta

MHC, spin-off accademico Università degli Studi
di Firenze
Email: carta.massimo@gmail.com

Stefano Casagrande

Comune di Milano, Direzione Urbanistica,
Area Pianificazione Generale
Email: stefanocasagrande@hotmail.com

Daria Casciani

Politecnico di Milano
Dipartimento di Design
Email: daria.casciani@polimi.it

Emanuela Coppola

Università degli Studi di Napoli Federico II
DIARC - Dipartimento di Architettura
Email: ecoppola@unina.it

Silvia Dalzero

IUAV, Università di Architettura di Venezia
Dipartimento di culture del progetto
Email: silviadal@virgilio.it

Daniela De Ioris

Università degli Studi Roma Tre
Dipartimento di Architettura
Email: daniela@deioris.com

Roberto De Lotto

Università degli Studi di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e
Architettura
Email: roberto.delotto@unipv.it

Clare Devaney

PhD Scholar and Marie Curie H2020 Researcher
School of the Built Environment, Maxwell Building,
University of Salford
Salford, Greater Manchester, M5 4WT
Email: clare@claredevaney.com

Andrea Di Paolo

Dottore Agronomo, socio AIAPP
Email: dott.andreadipaolo@gmail.com

Rosalba D'Onofrio

Università di Camerino
SAAD - Scuola di Architettura e Design
Email: rosalba.donofrio@unicam.it

Giulia Esopi

Università degli Studi di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e
Architettura
Email: giulia.esopi01@universitadipavia.it

Sandro Fabbro

Università degli Studi di Udine
Dipartimento Politecnico di Ingegneria e
Architettura,
Email: sandro.fabbro@uniud.it

Marco Facchinetti

Politecnico di Milano
DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: marco.facchinetti@polimi.it

Paolo Galuzzi

Politecnico di Milano
DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: paolo.galuzzi@polimi.it

Leonardo Garsia

Università degli studi Mediterranea di Reggio
Calabria
DARte - Dipartimento di Architettura e Territorio
Email: lx81@hotmail.it

Veronica Gazzola

Università degli Studi di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e
Architettura
Email: veronica.gazzola01@universitadipavia.it

Helena Gentili

Politecnico di Milano
Dipartimento di Design
Email: helena.gentili@polimi.it

Maurizio Geusa

Link Campus University – Roma
Email: maurizio.geusa@icloud.com

Carolina Giaimo

Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze,
Progetto e Politiche del Territorio
Email: carolina.giaimo@polito.it

Massimo Giammusso

ADLM architetti. Studio di progettazione
architettonica e urbanistica
Email: massimo.giammusso.adlm@gmail.com

Federica Gobattoni

Università degli Studi della Tuscia, Viterbo
DAFNE - Dipartimento di Scienze Agrarie
e Forestali
Email: f.gobattoni@unitus.it

Camilla Guadalupi

Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze,
Progetto e Politiche del Territorio
Email: camilla.guadalupi@polito.it

Luigi La Riccia

Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze,
Progetto e Politiche del Territorio
Email: luigi.lariccia@gmail.com

Luca Lazzarini

Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze,
Progetto e Politiche del Territorio
Email: luca.lazzarini@polito.it

Maria Leonardi

Università IUAV Venezia
DCP - Dipartimento di Culture del progetto
Email: maria.leonardi.91@gmail.com

Antonio Leone

Università degli Studi della Tuscia, Viterbo
DAFNE - Dipartimento di Scienze Agrarie
e Forestali
Email: leone@unitus.it

Valeria Lingua

Università degli Studi di Firenze
DiDA - Dipartimento di Architettura
Email: valeria.lingua@unifi.it

Jesús López Baeza

University of Alicante
Building Science and Urbanism Department
Email: jlb25@alu.ua.es

Fabio Lucchesi

Università degli Studi di Firenze
DiDA - Dipartimento di Architettura
Email: fabio.lucchesi@unifi.it

Bruno Monardo

Sapienza Università di Roma
PDTA - Dipartimento di Pianificazione, Tecnologia
dell'Architettura e Design
Email: bruno.monardo@uniroma1.it

Valeria Monno

Politecnico di Bari
DICATECh - Dipartimento di Ingegneria Civile,
Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica
Email: valeria.monno@poliba.it

Cecilia Morelli di Popolo

Università di Pavia
Dipartimento di Ingegneria Civile ed Architettura
Email: cecilia.morellidipopolo@unipv.it

Maurizio Moretti

ADLM architetti. Studio di progettazione
architettonica e urbanistica
Email: mauri.moretti.adlm@gmail.com

Eduardo A. C. Nobre

Universidade de São Paulo
FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Email: eacnobre@usp.br

Valentina Palermo

Università degli Studi di Catania
DICAR - Dipartimento di Ingegneria Civile e
Architettura
Email: valentina.palermo@darci.unict.it

Viviana Pappalardo

Università degli Studi di Catania
DICAR - Dipartimento di Ingegneria Civile e
Architettura
Email: viviana.pappalardo@darci.unict.it

Raffaele Pelorosso

Università degli Studi della Tuscia, Viterbo
DAFNE - Dipartimento di Scienze Agrarie
e Forestali
Email: pelorosso@unitus.it

Ilenia Pierantoni

Università degli Studi di Camerino
SAAD Scuola di Architettura e Design di Ascoli
Piceno
Email: ilenia.pierantoni@unicam.it

Francesca Pirlone

Università degli Studi di Genova
DICCA - Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica
e Ambientale
Email: francesca.pirlone@unige.it

Carlo Pisano

Università degli Studi di Cagliari
DICAAR - Dipartimento di Ingegneria Civile,
Ambientale, Architettura
Email: carlo.pisano@unica.it

Pasquale Pizzimenti

Università degli Studi Mediterranea di Reggio
Calabria
Dipartimento PAU – Patrimonio Architettura
Urbanistica
Email: pasquale.pizzimenti@unirc.it

Irene Poli

Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Pianificazione, Design e Tecnologia
dell'Architettura
Email: irene.poli@uniroma1.it

Chiara Ravagnan

Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Pianificazione, Design e Tecnologia
dell'Architettura
Email: chiara.ravagnan@uniroma1.it

Annalisa Rizzo

Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: annalisarizzo@hotmail.it

Stefano Salata

Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze,
Progetto e Politiche del Territorio
Email: stefano.salata@polito.it

Massimo Sargolini

Università degli Studi di Camerino
SAAD Scuola di Architettura e Design di Ascoli
Piceno
Email: massimo.sargolini@unicam.it

Matteo Scamporrino

Università degli Studi di Firenze
DIDA - Dipartimento di Architettura
Email: matteo.scamporrino@unifi.it

Ilenia Spadaro

UNIGE-DICCA
Email: ilenia.spadaro@unige.it

Andrea Spinosa

Responsabile tecnico della rivista "Cityrailways.net"
Email: as@cityrailways.net

Susanna Sturla

Università degli Studi di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e
Architettura
Email: susanna.sturla@unipv.it

Michele Talia

Università di Camerino
SAD – Scuola di Architettura e Design di Ascoli
Piceno
Email: michele.talia@unicam.it

Claudia Trillo

University of Salford-Manchester, United Kingdom
SOBE - School of Built Environment
Email: C.Trillo2@salford.ac.uk

Elio Trusiani

Università di Camerino
SAAD - Scuola di Architettura e Design
Email: elio.trusiani@unicam.it

Gaia Turchetti

Università di Roma, Sapienza
PDTA - Dipartimento di Pianificazione, Design e
Tecnologia dell'Architettura
Email: gaia.turchetti@uniroma1.it

Valeria Vanella

Città Metropolitana di Napoli
Area Pianificazione Territoriale di Coordinamento -
Direzione Pianificazione Territoriale
Email: vavanella@cittametropolitana.na.it

Giovanni Vecchio

Politecnico di Milano
DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: giovanni.vecchio@polimi.it

Elisabetta Maria Venco

Università di Pavia
DICAr - Dipartimento di Ingegneria Civile e
Architettura
Email: elisabettamaria.venco@unipv.it

Diego Danilo Vitello

Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze,
Progetto e Politiche del Territorio
Email: diego.vitello@polito.it

Piergiorgio Vitillo

Politecnico di Milano
DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
Email: piergiorgio.vitillo@polimi.it

Massimo Zupi

Università della Calabria
DIATIC – Dipartimento di Ingegneria per l'Ambiente
e il Territorio e Ingegneria Chimica
Email: massimo.zupi@unical.it

urbanpromo

Un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica tra tattica e strategia

Convegno Internazionale / International Conference
XIII EDIZIONE PROGETTO PAESE / Triennale di Milano, 8-11 Novembre 2016

Planum Publisher 
www.planum.net

