

**W 2.1 | NUOVE MOBILITÀ E DIALETTICA
TRA LUOGHI E CORRIDOI NELLE CITTÀ
E NEI TERRITORI**

Coordinatori: Nicola Martinelli, Lidia Decandia

Discussant: Donatella Cialdea

Sintesi critica per l'instant booklet: Francesca Cognetti

Workshop 2 | Movimenti: flussi, attraversamenti

W 2.1 | NUOVE MOBILITÀ E DIALETTICA TRA LUOGHI E CORRIDOI

NELLE CITTÀ E NEI TERRITORI

Coordinatori: Nicola Martinelli, Lidia Decandia

Discussant: Donatella Cialdea

Sintesi critica per l'Instant Booklet: Francesca Cognetti

INTRODUZIONE

Lidia Decandia e Nicola Martinelli

Per cogliere la nuova fenomenologia delle dislocazioni materiali e virtuali delle persone e delle cose nelle società contemporanee è necessario un cambiamento di paradigma. I profondi mutamenti che stanno investendo i nostri modi di abitare nel mondo e l'emergere di una spazialità non euclidea, prodotta da flussi, dinamiche transcalari, network a più livelli e connessioni aggrovigliate, instabili e in continuo divenire, ci pone, infatti, sempre più dinanzi ad uno spazio in cui i luoghi non sembrano più determinati da ciò che ne occupa la scena, ma semmai prodotti da reti e relazioni che si stabiliscono tra località, politiche, progetti ed eventi collocati o messi in campo talvolta a migliaia di chilometri di distanza. I contributi dell'workshop, in particolare quelli che abbiamo incluso nella prima sessione - Flussi transnazionali e nuove politiche per la mobilità - hanno mostrato, da punti di vista differenti, l'estrema sfaccettatura di questa complessa fenomenologia che, per essere compresa e governata, richiede l'elaborazione di nuovi strumenti concettuali e operativi. Ciò che è emerso sono: le geografie dell'e-commerce, dipendenti sempre più dalla natura e dalle intensità dei flussi generati dalla rete delle piattaforme generaliste e specializzate che dalla localizzazione insediativa; i recenti flussi di rifugiati e richiedenti asilo che, con il loro passaggio, ricollocano piccoli centri delle aree interne lungo una inedita geografia di linee, nodi, soste e transiti che rimodella comunità e territori, delineando nuove rotte e facendo incontrare popolazioni differenti; le originali forme di turismo residenziale che consentono talvolta a piccoli centri, caratterizzati da particolari qualità ambientali,

di essere prescelti per la salubrità del loro stile di vita, da abitanti globali e metropolitani, che nel riabitarli in forme temporanee ma non solo, li ripopolano reinventandone una nuova funzione e un nuovo uso, facendoli entrare a far parte di veri e propri network transnazionali; ma anche le nuove maniere di progettare e pianificare che, anziché radicarsi nelle peculiarità dei contesti, traghettano da un luogo all'altro della terra modelli, piani e progetti nati nella mente disincarnata di attori che operano simultaneamente in diversi luoghi del mondo, producendo paesaggi urbani omologati e architetture spettacolarizzate. Tutto ci parla di una spazialità inedita che pone nuove sfide, impone limiti, apre opportunità, ma che diventa sempre più necessario imparare a governare. Una spazialità in cui sono sempre più le "interazioni e non i luoghi" a rappresentare la vera essenza dell'urbano e in cui dunque la mobilità e l'accessibilità allo spazio dei flussi rappresenta una condizione chiave per garantire non solo la vita urbana, ma la stessa inclusione sociale. E dove la questione dell'integrazione fra i diversi sistemi di comunicazione può diventare una occasione per rigenerare e riprogettare una intera città.

"Il paesaggio è passaggio" la immagine letteraria di Claudio Magris ci parla di un ulteriore aspetto del tema Nuove Mobilità: le andature nel paesaggio e le diverse percezioni che di questo ci vengono restituite dalle forme e i modi in cui lo si attraversa. La percezione e la fruizione dei beni patrimoniali e del paesaggio, infatti, possono variare al mutare della velocità di attraversamento; quelle aggregate delle andature veloci, quelle della scoperta di luoghi via via più appartati, delle andature lente. Nelle politiche europee di valorizzazione del cultural heritage e del Sustainable

Tourism Programme (2016) emerge una possibile declinazione molto caratterizzata delle mobilità e del loro rapporto con i luoghi; quella dei Cammini (religiosi, escursionistici, culturali), lungo i quali nuovi flussi turistici riscoprono e ridisegnano antichi e più recenti Corridoi di attraversamento del paesaggio europeo e sembrano inverare la dimensione narrativa dei Paesaggi – Passaggi.

In questo quadro, la seconda sessione del workshop, Nuove mobilità nelle politiche di valorizzazione e fruizione del cultural heritage, grazie alla presenza di due famiglie di contributi – una sull'attraversamento del paesaggio e una sulle forme di mobilità lenta per il turismo – ha fatto emergere la potenzialità che hanno i Cammini Culturali di ri-attivare territori naturali ed antropizzati, contesti di rilevante valore paesaggistico, di scoprire vecchi e nuovi significati dei luoghi percorsi, ridisegnando dorsali di attraversamento del paesaggio e di fruizione del patrimonio architettonico, ambientale, culturale di tipo materiale e immateriale. Contenuti questi che emergono da esperienze di implementazione di nuove politiche in corso, ad opera di istituzioni territoriali a diversi livelli. Ancora, che anche le reti dei Landscape Corridors, unendo alla loro fondamentale funzione di connettività ecologica, quella di connessione fisica, si prestano ad essere utilizzati come inedite forme di attraversamento del paesaggio. Nel secondo gruppo di contributi, invece, le esplorazioni erano incentrate sulla possibilità di costruire una visione integrata tra il ripristino funzionale in chiave infrastrutturale, agro-pastorale, economica di antichi Cammini, e la loro riconversione ad usi turistico-ricreativi, come risorse dal potenziale identitario evidentemente ancora inespresso. Di grande interesse anche l'osservazione del

dualismo tra luoghi e corridoi in taluni paesi in via di sviluppo, nei quali recenti fenomeni di migrazione e di loro incrocio con flussi turistici orientati verso i paradisi esotici, presentano l'intreccio di due forme di mobilità tradizionalmente viste come distinte, sovrapponendo la figura del migrante a quella del turista, aprendo spazi ancora inesplorati alle politiche territoriali.

•• [Miglior paper Workshop 2.1]

PAPER DISCUSSI

- Flavia Albanese
Sacche, soste e quote: tendenze e politiche di territorializzazione dei migranti
- Selena Candia, Francesca Pirlone
Nuovi cammini per antichi percorsi. Il caso di Nervi a Genova
- Letizia Chiapperino, Nicola La Macchia
I Cammini nuove strategie per la valorizzazione delle risorse paesaggistiche
- Francesco Curci, Luca Gaeta
Prospettive di recupero della transumanza e dei percorsi tratturali nell'Italia meridionale
- Vito D'Onghia, Silvana Milella, Porzia Pietrantonio
Corridoi ecologici nella Città Metropolitana di Bari: il Parco delle Lame San Giorgio e Giotta
- Antonio di Campoli
Residential tourism and rural gentrification processes. The case of Vilcabamba, Ecuador

•• Sergio Fortini
Metropoli di paesaggio

•• Alessandro Giacomel, Rossella Moscarelli
Ripensare la rete di infrastrutture turistiche leggere per rigenerare le aree interne. Il caso della dorsale cicloturistica VENTO

•• Federica Greco, Francesco Rotondo
Il sistema ionico della mobilità e della logistica: quale disegno territoriale?

•• Michele Montemurro
Fari del Tirreno. Questioni di metodo e sperimentazioni progettuali per la costruzione di un cammino

•• Fulvia Pinto, Andrea Fossati
Mobilità sostenibile per la valorizzazione del territorio: l'itinerario cicloturistico Adda

•• Davide Ponzini
Architettura e urbanistica transnazionali: forme, attori e questioni emergenti

•• Gianfranco Pozzer
Geografie del commercio ed equilibri analogico-digitali: verso un nuovo paradigma interpretativo

•• Paola Pucci, Giovanni Vecchio
Mobilità e inclusione sociale. Pianificare per vite sempre più mobili

Sacche, soste e quote: tendenze e politiche di territorializzazione dei migranti

Flavia Albanese

Università Iuav di Venezia

Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in ambienti complessi

Email: flavia.albanese86@gmail.com

Abstract

Le migrazioni, i movimenti di popolazioni e il loro insediamento, trasformano il territorio. Meritano dunque di essere studiate attraverso una lettura interdisciplinare, non solo sociologica, ma anche geografica, territoriale e urbanistica.

Il paper argomenta le forme della territorializzazione dei migranti in Italia. Attraversa il dibattito sulla concentrazione di popolazione straniera e fa il punto sullo stato della ricerca, per poi approfondire le nuove tendenze e politiche di diffusione territoriale. Tre aspetti emergenti caratterizzano il fenomeno di diffusione dei migranti: la suburbanizzazione e ruralizzazione dei processi insediativi degli stranieri; la sosta dei migranti in transito in località marginali; la redistribuzione di rifugiati e richiedenti asilo come obiettivo di politiche.

Si aprono dunque nuove sfide: sia nella ricerca, affinché gli studi sull'impatto del fenomeno migratorio si occupino anche di territori altri rispetto alle grandi città; sia nella costruzione di politiche pubbliche capaci di intercettare e accompagnare la territorializzazione dei migranti.

Parole chiave: immigration, social exclusion/integration, public policies

Introduzione

La presenza di stranieri in Italia arrivati principalmente a partire dagli anni novanta e la consistente crescita di flussi migratori di richiedenti asilo degli ultimi anni, sono fenomeni con profonde differenze. Ciononostante appare interessante come questi siano accomunati da un recente processo di diffusione territoriale che ha portato molte località minori a diventare protagoniste dell'inclusione degli stranieri e dell'accoglienza dei rifugiati.

I tradizionali riferimenti teorici relativi ai processi di insediamento dei migranti e, in generale, al loro impatto sui territori, entrano dunque in crisi di fronte a nuove tendenze e politiche di territorializzazione dei migranti.

Il paper muove da un'analisi del dibattito sulla concentrazione nel contesto italiano (§ 1) e dallo stato della ricerca in Italia, evidenziando come essa si sia soffermata sulle città maggiori e su alcuni specifici quartieri (§ 2). Approfondisce dunque il fenomeno di diffusione e distribuzione territoriale dei migranti attraverso la lettura di tre aspetti emergenti (§ 3) relativi alla stanzialità, al transito e alle politiche.

1 | Concentrazione

Dall'inizio del novecento, con i processi di inurbamento indotti dall'industrializzazione, la concentrazione di popolazione in specifiche aree rende manifesti i "mali" che affliggono la città (Calabi, 2004) e dunque fa problema.

In particolare, la concentrazione urbana di migranti fa paura, soprattutto per chi la guarda dall'esterno, perché rimanda all'immagine del ghetto violento. Figure urbane come quella del ghetto, o del più moderno ed europeo "banlieue", sono spesso usate in maniera superficiale o, peggio, sfruttate politicamente per fomentare discriminazioni verso qualunque forma di assembramento di persone provenienti dallo stesso paese (La Cecla, 1997).

Anche dal punto di vista dei migranti, la concentrazione territoriale è spesso considerata un ostacolo all'inclusione. Secondo la cosiddetta *social polarization theory* (Sassen, 1991), sviluppata a partire dagli anni novanta nel contesto statunitense, la divisione sempre più netta tra quartieri per benestanti e ghetti per gli "esclusi" è infatti espressione della crescente disuguaglianza tra classi sociali. La polarizzazione, anche spaziale, denoterebbe dunque processi di segregazione ed esclusione sociale.

Il tema della concentrazione è probabilmente il più dibattuto nelle ricerche che si sono occupate dell'intersezione tra aspetti sociali e urbani del fenomeno migratorio e in particolare dei processi di inclusione (o esclusione) spaziale degli immigrati. Il termine è utilizzato per descrivere fenomeni diversi: la

concentrazione di stranieri in quartieri “in crisi”, in grandi città o in alcune regioni; specifiche forme di insediamento in aree etnicamente connotate; l'alto numero (valore assoluto o incidenza) di stranieri in una certa area. Ma negli ultimi venti anni numerosi autori hanno affermato la scarsa corrispondenza tra gli effettivi processi di insediamento degli immigrati in Italia e le forme urbane proposte dal discorso pubblico e dal dibattito internazionale sulla concentrazione e sui rischi di segregazione territoriale. (Crosta, Mariotto, Tosi, 2000)

Le forme urbane tipicamente studiate dalla letteratura nordamericana - dalle “global cities” ai ghetti - mal si adattano al caso europeo e italiano, soprattutto se si considerano le forti differenze nelle strutture socio-spaziali delle città del vecchio e nuovo continente e le diversità del fenomeno migratorio in sé (Maloutas, 2004). La “convergenza” transoceanica delle immagini che descrivono gli spazi della segregazione e della marginalità urbana, appare dunque uno strumento puramente retorico, finalizzato ad alimentare una “stigmatizzazione territoriale” (Wacquant, 2008).

In particolare nell'Europa Meridionale, i modelli insediativi seguono logiche talvolta contrarie a quelle che siamo abituati a considerare - la (auto)segregazione, la formazione di quartieri etnici, la concentrazione in grandi città - e sono invece spesso caratterizzati da processi di de-segregazione e sub-urbanizzazione (Arbaci, Malheiros, 2010).

Che la concentrazione causi direttamente esiti negativi è un pregiudizio che ha generato forme di discriminazione anche nella costruzione di politiche urbane. Spesso, sotto forma di ordinanze comunali per la sicurezza urbana (Ambrosini, 2012). Alcuni autori evidenziano invece la debolezza, in particolare nel contesto europeo, di una relazione diretta tra segregazione spaziale ed esclusione sociale (Musterd, Ostendorf, 2005). Ma soprattutto va ricordato che la concentrazione etnica si verifica molto raramente in Italia e, anche quando la percentuale di immigrati è alta, sono pochi i casi in cui la struttura urbana e sociale giustificerebbe un'etichetta fortemente negativa come quella di ghetto (Briata, 2014).

2 | Città e quartieri

Si propone dunque di mettere in discussione il concetto di concentrazione, non solo al livello di quartiere, ma anche a una scala territoriale superiore.

La lunga tradizione di studi americani sul rapporto tra migrazioni e territorio, ha indirizzato l'attenzione prevalentemente sulle città. Oltre a essere il luogo in cui storicamente si concentra la maggior parte della popolazione straniera, la città è infatti il livello fondamentale per l'elaborazione di politiche locali di integrazione (Caponio, Borkert, 2014) e per l'analisi dei processi insediativi; è la forma sociale, spaziale ed economica che meglio permette di comprendere la complessità dei fenomeni migratori; è il luogo per antonomasia della convivenza con l'alterità e dove si ha la massima espressione della società delle differenze (Young, 1996). Influenzata dalla letteratura internazionale e dai numerosi approfondimenti su grandi metropoli come Londra, New York, Tokyo (Sassen, 1991), la ricerca in Italia si è dunque occupata quasi esclusivamente delle principali aree metropolitane come Roma, Milano, Bologna e Napoli (Caponio, 2006) ma anche Brescia, Torino, Genova, Padova, Prato, ecc.

Tali studi hanno rivolto l'attenzione prevalentemente ad alcuni quartieri, microcosmi compatti che permettono un maggiore approfondimento e una discesa di scala rispetto agli studi sulle città (Granata, 2001; Pastore, Ponzio, 2012). Ne risulta un insieme di ricerche che, per quanto frammentato, restituisce un quadro interessante ed evidenzia l'utilità di guardare all'immigrazione come una chiave di lettura delle trasformazioni spaziali e sociali in atto nei territori e nella società contemporanea. (Tarrius, 1993; Tosi, 1998; Lanzani, 2003). Numerosi sono i temi affrontati: la crucialità del passato, della storia dei quartieri e delle trasformazioni urbane (Agustoni, 2015; Ponzio, 2012); le scelte localizzative tra centri storici, quartieri di corona e ambiti prossimi alle stazioni ferroviarie (Bartolini, 2012; Mantovan, Ostanel, 2015); la questione casa e la carriera abitativa (Cordini, 2015; Tosi, 2004; Marconi, Marzadro, 2015); le politiche urbane e il ruolo dello spazio pubblico (Semprebon, 2014; Fioretti, 2013).

Città e quartieri hanno dunque monopolizzato la ricerca sui luoghi dell'immigrazione. Certo la presenza straniera è più consistente nei grandi centri rispetto ai piccoli comuni, alle aree suburbane e rurali. Tuttavia, seppure la concentrazione nelle città rappresenta la tendenza più comune, negli ultimi anni stiamo assistendo a una parziale ridefinizione dei fenomeni territoriali connessi ai processi migratori. Vedremo infatti come alcuni studi recenti abbiano evidenziato la necessità di guardare anche a quei territori minori e marginali che, con caratteristiche e cause diverse, si trovano oggi a confrontarsi con il transito, l'accoglienza e l'inclusione dei migranti.

3 | Tendenze e politiche di territorializzazione dei migranti

Nel presente paragrafo si tenterà di dare conto di una “nuova” tendenza di territorializzazione dei migranti. Un fenomeno che coinvolge in misura crescente territori altri rispetto ai grandi centri urbani e

che si definisce per cause e caratteristiche differenti: specificità del modello d'immigrazione italiano e recenti flussi, assetto territoriale nazionale, esplicite politiche di redistribuzione, ecc.

L'obiettivo è indicare il fenomeno di diffusione e distribuzione territoriale dei migranti come un tema di ricerca rilevante che merita di essere analizzato e approfondito.

Se è vero infatti che da quasi venti anni la letteratura sul rapporto tra migrazione e territorio ha affermato l'esistenza di un processo differente rispetto alla concentrazione nelle città, solo in tempi recenti alcune ricerche si sono effettivamente dedicate allo studio di quelle località minori diventate protagoniste dell'inclusione degli stranieri e dell'accoglienza dei rifugiati.

Nei paragrafi che seguono si tenterà dunque di descrivere il fenomeno, attraverso alcuni aspetti emergenti. Il primo riguarda prevalentemente la stanzialità nei piccoli comuni coinvolti dal processo di suburbanizzazione e ruralizzazione dei percorsi insediativi degli stranieri (§ 3.1); il secondo punta l'attenzione sul transito dei migranti e sull'impatto della loro sosta in località minori e marginali (§ 3.2); il terzo evidenzia come il processo di distribuzione e diffusione territoriale dei rifugiati e richiedenti asilo sia un esito intenzionale di politiche europee e nazionali (§ 3.3).

3.1 | Sacche. Comuni minori scelti dagli immigrati

La recente ricerca PRIN "Piccoli Comuni e Coesione Sociale. Politiche e pratiche urbane per l'inclusione sociale e spaziale degli immigrati" (Balbo, 2015) ha rappresentato un tentativo di colmare un vuoto di ricerca sul ruolo dei piccoli comuni nell'inclusione degli immigrati. Per comprendere la rilevanza dei centri minori, è utile notare che in Italia i comuni con meno di 20.000 abitanti rappresentano il 93% del totale dei comuni. Nelle dodici città che superano i 250.000 abitanti, l'incidenza media degli immigrati è dell'11,3%, mentre i comuni che registrano le incidenze maggiori sono prevalentemente quelli di dimensioni ridotte (Mattioli, Morettini, Zagaglia, 2015).

I motivi che portano più del 50% degli stranieri a vivere in comuni minori, sono legati alla specificità dell'assetto sociale, economico e territoriale italiano: una struttura urbana e territoriale composta da un grande numero di comuni di varie dimensioni, un sistema economico diffuso della piccola e media impresa, un maggiore accesso al mercato immobiliare e ad alcuni settori lavorativi (Marconi, 2016; Cristaldi, 2013)

La diffusione territoriale è da attribuirsi anche alle caratteristiche della presenza immigrata e al modello di inclusione che contraddistingue il caso italiano da quello di altri paesi dell'Europa con una storia di immigrazione molto più lunga (Pugliese, 2002). L'Italia è infatti caratterizzata da una grande varietà di nazionalità di provenienza e dunque da una scarsa presenza di grandi comunità etniche coese. Tale varietà si riflette nella territorializzazione dei percorsi insediativi e porta a una frammentazione e diversificazione delle scelte localizzative degli immigrati e a una maggiore diffusione su tutto il territorio. Una *super-diversity* (Vertovec, 2007) che riguarda dunque molti aspetti: le origini, la condizione sociale, le scelte abitative, i territori, etc.

La particolarità dell'immigrazione in Italia porta dunque a definire differenti modelli di inserimento, dovuti in parte a specifiche caratteristiche geografiche (Fioretti, 2014). Se la localizzazione degli immigrati coinvolge ancora le grandi città, sta diventando sempre più comune un secondo modello, che ha portato molti immigrati a scegliere i contesti urbani medio piccoli. Questa nuova geografia localizzativa dei migranti segue in parte un processo di suburbanizzazione che spinge una fetta della popolazione verso i comuni metropolitani minori (Albanese, 2017), in parte un processo di ruralizzazione che vede l'inserimento di molti stranieri nelle "aree fragili" (Osti, Ventura, 2012)

3.2 | Soste. Piccole località lungo le rotte

Un secondo aspetto delle nuove forme di territorializzazione dei migranti riguarda il transito: un fenomeno che coinvolge i territori in maniera diffusa, tocca aree marginali situate lungo le rotte migratorie e obbliga alcune località minori a mettersi in gioco.

A cavallo tra il 2014 e il 2015, con la cosiddetta crisi europea dei rifugiati, l'Europa ha assistito a una crescita consistente dei flussi migratori e un moltiplicarsi sia delle rotte seguite dai migranti nel tentativo di accedere alla "Fortezza Europa", sia delle rotte interne usate per raggiungere i paesi del nord. Le regioni e le aree urbane fanno dunque parte di una rete di mobilità migratoria e rappresentano, per periodi più o meno limitati e stabili, delle specifiche tappe lungo le rotte. Prendendo in prestito la distinzione tra *villes-frontières*, *villes-carrefours*, *villes-refuges* proposta dal programma di ricerca Babels (Agier, 2016) i territori coinvolti possono dunque essere distinti, a seconda del loro ruolo nell'accoglienza del transito, in: "nodi", luoghi che intercettano il transito; "rifugi", città e regioni che rappresentano il punto di arrivo desiderato (o obbligato) per i richiedenti asilo, "soglie", quei territori che si trovano a ridosso delle frontiere interne (tra Stati Membri) e esterne, comprese le aree di approdo lungo le coste. Con riferimento alle tipologie

regionali e urbane definite da ESPON (Böhme et al., 2009)¹, si può notare come i nodi, e solo in parte anche i rifugi, corrispondano ad alcune *urban/metropolitan areas*, mentre le soglie si trovano in aree geograficamente marginali, nelle *cross-border regions* e nelle *coastal regions*.

Le porte d'accesso all'Europa sono dunque località marginali come Lampedusa o Lesbo; ma, anche lungo le frontiere interne, le rotte migratorie hanno un impatto su località periferiche come Ventimiglia, Bardonecchia, il Brennero e Calais. Sono perlopiù località piccole chiamate ad affrontare a scala locale, non senza difficoltà, il fenomeno globale della crisi dei rifugiati. In queste realtà minori, le complessità legate all'accoglienza (istituzionale e non) innescano conflitti, mettono talvolta in crisi l'erogazione di servizi socio-sanitari e incidono in maniera trasversale sulla struttura territoriale (Cremaschi, 2017).

3.3 | Quote. Distribuzione e diffusione dell'accoglienza

Le due macro-categorie precedenti, danno conto di fenomeni complessi che - per quanto fortemente influenzati da politiche locali, nazionali ed europee - sono strettamente connessi al progetto migratorio delle singole persone. Si potrebbe dire che i territori coinvolti secondo queste due prime categorie sono territori "scelti" dalle persone (se di scelta si può parlare, di fronte a migrazioni forzate).

L'ultima categoria riferisce invece di quei territori scelti da politiche nazionali ed europee finalizzate, in forme differenti ma secondo un principio comune, a una redistribuzione dei migranti sul territorio.

Si veda ad esempio il programma di *relocation*, concepito nell'ambito dell'Agenda Europea sulla Migrazione del 2015, che prevedeva la ricollocazione di 160 mila richiedenti asilo in altri Paesi Membri rispetto a quelli di primo arrivo (Italia, Grecia e Ungheria), isolati dal sistema Dublino nel rispondere alla crisi umanitaria del Mediterraneo e nel gestire l'accoglienza dei richiedenti asilo.

Anche a scala nazionale, alcuni paesi, quali Francia e Germania, hanno impostato i propri sistemi di accoglienza secondo una logica di redistribuzione territoriale dei richiedenti asilo².

Il sistema di accoglienza italiano ha, tra le sue principali linee guida, proprio "l'accoglienza diffusa"³. La diffusione territoriale è finalizzata a evitare la concentrazione di immigrati, sia in specifiche regioni del Sud Italia particolarmente toccate dai flussi migratori, sia nelle grandi città dove eventualmente l'accoglienza può finire per sovrapporsi a contesti di disagio preesistenti (SPRAR, 2016).

Il coinvolgimento di realtà minori diffuse su tutto il territorio italiano ha mostrato spesso i suoi lati positivi, soprattutto nel caso dei tanti piccoli comuni che hanno aderito volontariamente alla rete SPRAR. In contesti in cui i numeri sono contenuti e c'è uno stretto legame tra amministrazioni e popolazione, la gestione dell'accoglienza può infatti risultare meno problematica. Inoltre la presenza di migranti può innescare processi virtuosi sia in termini di ripopolamento di quei piccoli centri che vivono una fase di abbandono, sia in termini di rivitalizzazione sociale, soprattutto grazie al ruolo delle associazioni e delle comunità locali.

4 | Conclusioni

I tre aspetti descritti nel paper sono accomunati da un forte elemento geografico e spaziale. Da un lato le politiche europee e nazionali sembrano fare affidamento a un modello spaziale, quello della distribuzione territoriale, per gestire l'accoglienza dei rifugiati e richiedenti asilo. D'altra parte però, in Italia la diffusione non è solo un esito di politiche. Nonostante una tendenza a concentrarsi nelle città, i migranti si muovono infatti verso le periferie metropolitane e le aree rurali, spinti anche da scelte individuali.

Si aprono dunque nuove sfide: sia nella ricerca, dove scarseggia una riflessione teorica sui fenomeni in atto, mancano i termini per descriverli e gli studi sull'impatto delle migrazioni in contesti minori; sia nella costruzione di politiche capaci di intercettare e accompagnare la territorializzazione dei migranti.

Che sia un dichiarato obiettivo di politiche di distribuzione o l'esito di un fenomeno sociale, il territorio diventa comunque uno strumento di governo (de Leonardis, 2008). La diffusione dei migranti rimodella infatti i territori e chiede alle realtà minori di mettere in gioco attori e risorse locali per rispondere a un bisogno di accoglienza e inclusione. La territorializzazione delle politiche dovrebbe però implicare, non solo una considerazione del territorio che le persone abitano e di cui sono parte, ma anche una presa in

¹ (1) Urban / metropolitan regions, (2) Rural regions, (3) Sparsely populated regions, (4) Regions in industrial transition, (5) Cross-border regions, (6) Mountainous regions, (7) Islands, (8) Coastal regions.

² In Germania il sistema di quote EASY (Initial Distribution of Asylum Seekers), sulla base del "Königstein Key", determina una giusta percentuale di richiedenti asilo per ogni stato federato. In Francia la distribuzione per ogni regione avviene attraverso lo SRADA (Schéma régional d'accueil des demandeurs d'asile).

³ L'accoglienza diffusa è uno dei principali obiettivi del sistema SPRAR (Sistema di Protezione Richiedenti Asilo e Rifugiati), teoricamente il sistema ordinario di accoglienza, diventato minoritario a partire dal 2014 con l'avvio di una gestione emergenziale e l'apertura dei CAS- Centri di accoglienza straordinaria.

carico del territorio stesso (Vitale, 2007). Al contrario, sembra mancare tale capacità da parte dell'attore pubblico di promuovere azioni che si prendano carico di quei territori che (per scelta o per forza) affrontano l'accoglienza e l'inclusione dei migranti.

In un contesto di crisi del welfare e di impoverimento dei territori marginali, occorre poi prestare attenzione a non utilizzare gli immigrati per "riempire i nostri vuoti". Troppo spesso infatti l'accoglienza e l'inclusione è affidata a contesti fragili (borghi rurali con uno strutturale deficit in termini di servizi) o "in crisi" (comuni delle periferie metropolitane, talvolta in degrado o con preesistenti conflitti sociali) senza prevedere parallelamente delle politiche di sviluppo e potenziamento dei servizi socio-sanitari locali.

In conclusione, l'arrivo di nuove popolazioni ha sicuramente un impatto sui territori, ma non è detto che si tratti solo di impatti negativi. Non si vuole qui argomentare la tesi dell'immigrazione come risorsa, quanto piuttosto sottolineare quanto la presenza dei migranti possa aprire delle finestre di opportunità che le politiche dovrebbero intercettare. Si pensi ad esempio ai fondi che, stanziati per progetti di accoglienza e di inclusione, portano nuovi servizi per tutti. Spesso, infatti, dei servizi di welfare attivati per i migranti può beneficiare tutta la popolazione, in particolare nei piccoli comuni dove c'è una minore specializzazione dei servizi rispetto alle città.

Si potrebbero fare altri esempi di impatti positivi: dal ripopolamento dei borghi in fase di abbandono, spesso accompagnato da una rivitalizzazione sociale e una rigenerazione urbana, all'attivazione di nuove opportunità lavorative nell'ambito dell'accoglienza, etc. Affinché tali opportunità non vadano perse, sono necessarie politiche capaci di intercettare le trasformazioni in atto e valorizzare gli *outcomes*, gli esiti imprevisi, sia delle stesse politiche di accoglienza diffusa, sia del fenomeno di suburbanizzazione, ruralizzazione e, in generale, diffusione territoriale dei migranti.

Riferimenti bibliografici

- Agier M. (2016), *Les migrants et nous, comprendre Babel*, CNRS Editions, Paris.
- Agustoni A. (2015), "New Towns in transition? Zingonia e il Satellite di Pioltello, tra retoriche politiche e pratiche di convivenza", in Agustoni A., Alietti A. (a cura di), *Territori e pratiche di convivenza interetnica*, FrancoAngeli, Milano.
- Albanese F. (2016), "Marcellina: l'inclusione dei migranti romeni in un comune in bilico", in Fioretti, C., (a cura di), *Inclusione fragile. Migrazioni nei piccoli comuni del Lazio*, UrbanisticaTre iQuaderni, n. 11, anno 4, pp. 34-41.
- Ambrosini M. (2012), "Separati in città. Le politiche di esclusione degli immigrati", in *La rivista delle politiche sociali*, n.1 pp. 69-88.
- Arbaci S., Malheiros J. (2010), "De-Segregation, Peripheralisation and the Social Exclusion of Immigrants: Southern European Cities in the 1990s", *Journal of Ethnic and Migration Studies*, Vol. 36, n. 2, pp. 227-255.
- Balbo M. (a cura di, 2015), *Migrazioni e piccoli comuni*, FrancoAngeli, Milano.
- Bartolini M. (2012), "La Maddalena. Un centro (storico) di immigrazione", in Pastore F. & Ponzio I. (a cura di), *Concordia discors. Integrazione e conflitto nei quartieri di immigrazione*, Carocci, Roma.
- Böhme K., Hanell T., Pflanz K., Zillmer S., Niemi P. (2009), *ESPON Typology Compilation, Scientific Platform and Tools 2013/3/022*, ESPON Interim Report, European Union Publications, Bruxelles.
- Briata P. (2014), *Spazio urbano e immigrazione in Italia. Esperienze di pianificazione in una prospettiva europea*, FrancoAngeli, Milano.
- Calabi D. (2004), *Storia dell'urbanistica europea*, Bruno Mondadori, Milano.
- Caponio T. (2006), *Città italiane e immigrazione: discorso pubblico e politiche a Milano, Bologna e Napoli*, Il Mulino, Bologna.
- Caponio T., Borkert M. (2014), *The Local Dimension of Migration Policymaking*, IMISCOE Reports, Amsterdam University Press.
- Cordini M. (2015), "Abitare lo Stadera: la casa attraverso le storie di vita degli immigrati nel quartiere", in Agustoni A., Alietti A. (a cura di), *Territori e pratiche di convivenza interetnica*, FrancoAngeli, Milano.
- Cremaschi M. (2017), "Luoghi e legami: cosa impariamo da Lampedusa", *Contesti. Città, territori, progetti*, n. 1, Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze, Firenze.
- Cristaldi F. (2013), *Immigrazione e territorio. Lo spazio con/diviso*, Patron, Bologna.
- Crosta P. L., Mariotto A., Tosi A. (2000), "Immigrati, territorio e politiche urbane. Il caso italiano", in Aa.Vv., *Migrazioni. Scenari per il XXI secolo*, vol II, Agenzia romana per la preparazione del Giubileo, Roma.
- De Leonardis O. (2008), "Una nuova questione sociale? Qualche interrogativo a proposito di territorializzazione delle politiche", in *Territorio*, n. 46, pp. 93-98.
- Donzelot J. (2008), "Il neoliberalismo sociale", in *Territorio*, n.46, pp. 89-92.

- Fioretti C. (2013), "Abaco degli spazi urbani dell'immigrazione", in *Crios. Critica degli ordinamenti spaziali*, n. 2, pp. 47-60.
- Fioretti C. (2014), "Immigrazione e diversità nell'agenda urbana. Dall'Italia all'Europa", in Calafati A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino, Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma.
- Granata E. (2001), "Arrivare, rimanere, andarsene : quartieri e migrazioni", in *Territorio*, n. 19, FrancoAngeli, Milano.
- La Cecla F. (1997), *Il malinteso antropologia dell'incontro*, Laterza, Roma.
- Lanzani A. (2003), *Metamorfosi urbane, i luoghi dell'immigrazione*, DAIP (Dipartimento di Architettura Infrastruttura e Paesaggio), Pescara.
- Maloutas T. (2004), "Urban Segregation and the European Context", *The Greek Review of Social Research*, 113, pp. 3-24.
- Mantovan C., Ostanel E. (2015), *Quartieri contesi. Convivenza, conflitti e governance nelle zone Stazione di Padova e Mestre*, FrancoAngeli, Milano.
- Marconi G., Marzadro M. (2015), "L'abitare urbano al plurale: immigrazione e questione casa", in Cancellieri A., Marconi G., Marzadro M., Ostanel E. (a cura di), *Pianificazione e città multiculturali*, Archivio di Studi urbani e regionali, III quadrimestre, FrancoAngeli, Milano.
- Marconi G. (2016), "Piccoli comuni, multiculturalità e governo delle differenze" in Cremaschi M. (a cura di) *Rapporto sulle città. Metropoli attraverso la crisi*, pp.61-76, Urban@it – Centro nazionale di studi per le politiche urbane, Il Mulino, Bologna
- Mattioli E., Morettini G., Zagaglia B. (2015), "L'evoluzione dell'immigrazione in Italia: il ruolo dei piccoli comuni", in Balbo M. (a cura di), *Migrazioni e piccoli comuni*, FrancoAngeli, Milano.
- Musterd, S., Ostendorf W. (2005), "Social Exclusion, Segregation and Neighbourhood Effects", in Kazepov Y. (a cura di), *Cities of Europe*, Blackwell Publishing, Oxford.
- Osti G. & Ventura F. (a cura di, 2012), *Vivere da stranieri in aree fragili. L'immigrazione internazionale nei comuni rurali italiani*, Liguori, Napoli.
- Pastore F., Ponzio I. (a cura di, 2012), *Concordia discors. Integrazione e conflitto nei quartieri di immigrazione*, Carocci, Roma.
- Ponzio I. (2012), "Barriera di Milano e Borgo San Paolo. Una storia (operaia) e due destini", in Pastore F. & Ponzio I. (a cura di), *Concordia discors. Integrazione e conflitto nei quartieri di immigrazione*, Carocci, Roma.
- Pugliese E. (2002), *L'Italia fra migrazioni internazionali e migrazioni interne*, Il Mulino, Bologna.
- Sassen S. (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton.
- Semprebon M. (2014), *Le politiche di inclusione degli immigrati in Lombardia: tra discorsi escludenti, ordinanze securitarie e sperimentazioni innovative*, Rapporto di Ricerca, www.unescochair-juav.it/blog/rapporti-di-ricerca/
- SPRAR (2016), *Rapporto sulla protezione internazionale in Italia, 2016*. ANCI, Caritas Italiana, Cittalia, Fondazione Migrantes, Servizio Centrale dello SPRAR and UNHCR, Digitalia Lab, Roma.
- Tarrius A. (1993) "Territoires circulatoires et espace urbains", in *les Annales de la recherche urbaine*, n 59-60.
- Tosi A. (1998), "Lo spazio urbano dell'immigrazione", in *Urbanistica*, n.111, pp 7-19.
- Tosi A. (2004), *Case, quartieri, abitanti, politiche*, Clup, Milano.
- Vertovec S. (2007), "Super-diversity and its implications", *Ethnic*
- Vitale T. (2007), "Integrazione e territorializzazione del welfare. Alcune implicazioni per i servizi sociali", *Voci di strada*, vol. 19 (3), pp. 91-113.
- Wacquant L. (2008), *Urban Outcasts: A Comparative Sociology of Advanced Marginality*, Polity Press, Cambridge
- Young I. M. (1996), *Le politiche della differenza*, Feltrinelli, Milano.

Nuovi cammini per antichi percorsi. Il caso di Nervi a Genova

Selena Candia

Università degli Studi di Genova
Dipartimento di Ingegneria Chimica, Civile e Ambientale
Email: selenacandia@hotmail.it
Tel: +39 (0)10 353 2820

Francesca Pirlone

Università degli Studi di Genova
Dipartimento di Ingegneria Chimica, Civile e Ambientale
Email: francesca.pirlone@unige.it
Tel: +39 (0)10 353 2820

Abstract

Il turismo rappresenta nell'economia contemporanea di molti Paesi un settore di primaria importanza capace di generare occupazione e di incidere significativamente sul PIL. Non tutte le forme di turismo hanno però portato benefici nei territori ospitanti. Il turismo di massa attraversa i luoghi senza comprenderli creando impatti negativi sia da un punto di vista ambientale che sociale. Il paper promuove un turismo sostenibile attraverso la riscoperta dei percorsi esistenti in Europa tra fine Ottocento e Novecento tra i Paesi nordici e il mite Mediterraneo. Solo immergendosi nella cultura di un luogo, comprendendone le caratteristiche peculiari, è possibile vivere una vera esperienza turistica destinata a perdurare negli anni. Il paper si inserisce all'interno del dibattito sul turismo sostenibile e culturale promuovendo azioni strategiche e concrete volte a definire nuovi cammini, caratterizzati dalla lentezza, alla scoperta di antichi percorsi. Nell'ambito di un progetto comunitario, è stata sviluppata una ricerca volta alla riscoperta nell'identità mediterranea per promuovere percorsi turistici sostenibili: itinerari culturali, enogastronomici e naturalistici. Caso studio della ricerca è Nervi a Genova caratterizzata da un passato che ha segnato la storia del turismo ligure. Grazie al suo clima mediterraneo, alla sua passeggiata lungomare, i suoi parchi e le sue ville, Nervi è stato per molti anni meta del Grand Tour. Il paper riporta alcune risultanze ottenute dalla ricerca che ha portato alla definizione di "nuovi cammini per antichi percorsi" attraverso la partecipazione attiva delle comunità ospitanti riconoscendone il ruolo centrale nella definizione dello sviluppo turistico del proprio territorio.

Parole chiave: tourism, sustainability, urban project

1 | Verso un turismo sostenibile lento

Il turismo rappresenta nell'economia contemporanea di molti Paesi un settore di primaria importanza capace di generare occupazione e di incidere significativamente sul PIL. Non tutte le forme di turismo hanno però portato benefici nei territori ospitanti, come dimostrano tristemente alcuni esempi celebri nel panorama internazionale ma anche italiano (basti pensare al caso emblematico di Venezia). Il turismo di massa o "predatorio" attraversa i luoghi senza comprenderli creando impatti negativi sia da un punto di vista ambientale che sociale. Ma come è possibile far coesistere l'esigenza di vivere di turismo con quella di vivere con il turismo preservando l'ambiente e la qualità della vita dei suoi abitanti? Una risposta è data dal turismo sostenibile.

La UNWTO (United Nation World Tourism Organisation) definisce il turismo sostenibile come "quella forma di turismo che soddisfa i bisogni dei viaggiatori e delle regioni ospitanti e allo stesso tempo protegge e migliora le opportunità per il futuro".

La AITR (Associazione Italiana Turismo Responsabile) afferma che "il turismo sostenibile è il turismo attuato secondo principi di giustizia sociale ed economica nel pieno rispetto dell'ambiente e delle culture. Riconosce la centralità delle comunità locale ospitante e il suo diritto ad essere protagonista nello sviluppo turistico sostenibile e socialmente responsabile del proprio territorio. Opera favorendo la positiva interazione tra industria del turismo, comunità locali e viaggiatori".

Per poter parlare di sostenibilità nel turismo è necessario, in primo luogo, analizzare gli impatti ad esso collegati sull'ambiente naturale e socio-culturale di una località e successivamente adottare le misure

necessarie per ridurre gli effetti negativi e valorizzare quelli positivi attraverso la promozione di soluzioni sostenibili. «Gli effetti prodotti dai fattori responsabili delle pressioni generate sull'ambiente presentano numerose costanti: alto numero di visitatori, concentrazioni stagionali, impiego dei mezzi di trasporto più inquinanti, ecc.» (Pirlone, Spadaro, 2017: 995–1005).

Parlare di turismo sostenibile vuol dire ripensare il turismo tradizionale considerando i tre aspetti della sostenibilità, ambientale, sociale ed economica, in una visione integrata e complessiva. Tre sono le azioni principali che questa nuova forma di viaggiare deve perseguire: accogliere, coinvolgere e soddisfare gli ospiti; proteggere e migliorare l'ambiente; sviluppare l'economia locale. Il turismo sostenibile, al contrario del turismo di massa, ascolta i bisogni del singolo viaggiatore proponendogli un'esperienza unica, riducendo nel contempo al minimo gli effetti negativi sull'ambiente, sull'economia e sulla società ospite. Punta a creare nuovi posti di lavoro e a migliorare l'economia locale valorizzando tradizioni e prodotti tipici.

In oggi però il turismo sostenibile deve essere anche caratterizzato da un altro aspetto fondamentale: la lentezza, ovvero il piacere di visitare un posto fermandosi, apprezzandone le bellezze architettoniche e paesaggistiche, a stretto contatto con la popolazione locale. Viaggiare lento è uno stile di viaggio che sensibilizza domanda e offerta verso valenze etiche e che consente di riappropriarsi del tempo, liberandosi dall'ansia e dallo stress provocati dai ritmi frenetici quotidiani. «Il turismo *slow* permette all'ospite di rientrare in sintonia con se stesso e con ciò che lo circonda, forma una nuova consapevolezza grazie ad un'esperienza più profonda e coinvolgente» (Dall'Aglio S., Nazzaruolo A., Zago M., 2011:17) dove contaminazione, autenticità, sostenibilità ed emozione si fondono.

2 | Nervi tra Ottocento e Novecento: dal Grand tour al turismo moderno

Nervi è un quartiere di Genova, situato all'estremo levante della città, noto fin dai tempi dei romani per il suo clima straordinariamente favorevole caratterizzato da inverni particolarmente miti. Ed è proprio questa caratteristica a fare di Nervi uno dei luoghi di soggiorno privilegiati dal Grand Tour e dai turisti inglesi, tedeschi e russi a fine Ottocento. Nervi rappresenta l'ingresso alla Riviera ligure di Levante e già nel 1863 compare come meta ideale nella guida *Handbook for travellers in Northern Italy* «per accogliere ospiti alla ricerca di un mite soggiorno invernale» (AA.VV, 1863: 106).

«Già intorno alla metà dell'Ottocento, Nervi disponeva di 70 posti letto distribuiti in alcune locande» (Rocca G., 2013: 217), ma è il «marchese Gaetano Gropallo a capire per primo le potenzialità di Nervi come località turistica: l'incredibile paesaggio, il clima e la vicinanza alla città di Genova» (Risso P., Rossi Patrone M., 2013:110). Nel 1863 apre la *Pensione anglaise*, diventata poi *Grand hotel*, un elegante albergo di quattro piani dotato delle più moderne comodità e circondato da un parco esotico affacciato sul mare. Nello stesso anno Gaetano Gropallo, diventato sindaco di Nervi, lancia il progetto (realizzato poi nel 1876 dal Genio Civile) di una passeggiata a mare capace di ripercorrere l'articolato litorale roccioso regalando una varietà di splendide vedute. Un vero e proprio lungomare panoramico, ancor oggi motivo di orgoglio nerviese, inizialmente ideato per il passaggio dei turisti e come luogo d'incontro e di svago per l'ascendente borghesia (Figura 1).



Figura 1 | Cartolina di fine Ottocento con raffigurata la passeggiata a mare di Nervi.

Nel 1870 il turismo si afferma definitivamente ed altre grandi strutture alberghiere vengono aperte, l'Hotel Eden, l'Hotel Vittoria e più tardi anche l'Hotel Savoia. Si tratta di strutture gestite da famiglie svizzere proprietarie di alberghi già popolari a Saint Moriz che proponevano ai loro clienti di soggiornare durante l'inverno a Nervi e in estate nelle Alpi. «Decollata per prima nel Levante costiero ligure, similmente a Pegli nel Ponente genovese, Nervi è stata senza alcuna riserva una località turistica internazionale pioniera, favorita dai collegamenti con il vicino capoluogo ligure» (Rocca G., 2013: 217). Fino all'inizio della prima guerra mondiale, Nervi deteneva il primato di strutture alberghiere su tutta la Riviera di Levante. Nel 1912, vi erano a Nervi ben 28 hotel, un numero decisamente alto se paragonato a Santa Margherita e a Rapallo dove vi erano rispettivamente 6 e 17 strutture adibite all'accoglienza dei turisti. Nell'arco di quasi un secolo e mezzo - tra gli anni Venti dell'Ottocento e la prima metà del Novecento - la fama di Nervi richiama anche moltissimi personaggi illustri tra scrittori, compositori, letterati e drammaturghi. Soggiornano a Nervi Lord Byron, la principessa Sissi, Alessandro Manzoni, Giuseppe Verdi, Richard Strauss, Eleonora Duse, Ernst Hemingway, Sigmund Freud, Rudolph Nureyev e Duke Ellington. Theodore Roosevelt la scelse come tappa durante il suo viaggio di Nozze in Italia. «Una delle caratteristiche più marcate di Nervi è l'intelligenza con cui le autorità locali hanno sfruttato le opportunità del luogo soddisfacendo i desideri dei visitatori» (Scott W., 1907: 210). Le antiche feste contadine sono adattate per intrattenere i turisti; durante il periodo di soggiorno invernale sono organizzati spettacoli ed eventi, come la cosiddetta "battaglia dei fiori" a carnevale, e lungo la passeggiata era possibile ascoltare la banda locale. Nel 1872 viene inaugurata la ferrovia costiera ligure da Massa a Ventimiglia, rendendo Nervi sempre più accessibile al turista straniero. Poco dopo un tram elettrico la collega in poco meno di un'ora a Piazza De Ferrari, in pieno centro a Genova. «Inizia l'era delle cartoline illustrate (Figura 2) e si aprono aziende di promozione turistica, che stampano riviste e originali manifesti, evocatori di soggiorni in cornici spettacolari» (Risso P., Rossi Patrone M., 2013: 118). L'associazione più famosa è la Pro Nervi responsabile anche della pubblicazione di un giornale quindicinale con il preciso intento di contribuire al miglioramento e alla promozione dell'offerta turistica locale.



Figura 2 | Cartolina dell'Hotel Eden.

Durante la prima guerra mondiale l'attività turistica nerviese, che aveva ormai conquistato un ruolo di rilievo nel contesto internazionale, si blocca improvvisamente: i grandi alberghi sono costretti a chiudere e vengono trasformati in ospedali militari. Alla fine degli anni 20 il turismo ha una leggera ripresa. La fine degli imperi Austro Ungarico, Russo e Germanico ha impoverito le vecchie aristocrazie europee e tutto il sistema economico ad esse collegato, sancendo di fatto la fine del Grand Tour e della Belle Epoque. D'altro canto però l'introduzione delle ferie pagate, stabilita nella Carta del Lavoro del 1927, costituisce un vero punto di svolta, capace di stravolgere completamente il turismo tradizionale. Il "viaggio" aristocratico

diventa la “vacanza” della famiglia borghese. Solo gli italiani abbienti possono però permettersi una vacanza e bisogna aspettare il boom economico degli anni Sessanta per poter parlare di un vero e proprio turismo di massa. In questo periodo crolla definitivamente il turismo a Nervi e il suo sistema alberghiero; le grandi strutture ricettive cominciano a soffrire la concorrenza dei club vacanza e delle mete esotiche e sempre più italiani preferiscono comprare una seconda casa nella Riviera ligure di Ponente, più vicina alle grandi metropoli di Milano e Torino.

3 | Nervi oggi e la proposta di nuovi itinerari turistici sostenibili

Nervi oggi è un quartiere residenziale all'interno della città di Genova che può vantare un buon livello di qualità della vita. Resta però ben poco della località turistica decantata dai viaggiatori stranieri a cavallo tra il XIX e il XX secolo. Oggi a Nervi sono presenti solo 3 hotel, un numero esiguo rispetto alle 28 strutture ricettive di inizio Novecento. Negli anni il turismo si è sempre più concentrato nel centro storico di Genova anche a seguito dei grandi progetti di recupero e valorizzazione avviati grazie alle Colombiadi del 1992¹ e ai finanziamenti per Genova 2004, Capitale Europea della Cultura.

Risulta dunque necessario intraprendere un percorso in grado di riscoprire e riconfermare l'identità economica e turistica tradizionale di Nervi. Per questo motivo il Comune di Genova ha deciso di scegliere Nervi come area pilota nell'ambito di un progetto europeo nato con lo scopo di creare un'offerta turistica di qualità, valorizzando le tradizioni e le bellezze delle città mediterranee. Tale progetto promuove la realizzazione di percorsi ed itinerari turistici “alternativi” per decongestionare le aree prese maggiormente d'assalto dai turisti grazie al lavoro congiunto di 11 partner² provenienti da 6 Stati nell'area del Mediterraneo: Spagna, Francia, Italia, Croazia, Grecia e Cipro. In particolare, il Comune di Genova, con la collaborazione dell'equipe di ricerca in pianificazione urbanistica e territoriale dell'Università di Genova³, ha dato il via ad un approccio partecipato a regia pubblica per la promozione di nuove forme di turismo sostenibile nel quartiere di Nervi. Nell'aprile 2017 è stato creato un gruppo di lavoro locale (*Living Lab*) comprendente membri del Comune e rappresentanti del territorio di Nervi e il DICCA dell'Università di Genova. Quest'ultimo ha avuto il ruolo di collaborare alla strategia generale e monitorare le diverse fasi del progetto.

Per inquadrare il contesto territoriale, l'equipe di ricerca ha realizzato un'analisi congiunta SWOT e PEST del quartiere di Nervi. Entrambe le analisi sono nate in campo economico ma ben si prestano ad analizzare ambiti territoriali. Come è noto l'analisi SWOT è uno strumento di pianificazione strategica volta ad individuare i punti di forza - *Strengths*, di debolezza - *Weaknesses*, le opportunità - *Opportunities* e le minacce - *Threats* di un'area o progetto. L'analisi PEST, più recente rispetto all'analisi SWOT, consente di identificare gli aspetti legati alla Politica, all'Economia, alla Società e alla Tecnologia che possono condizionare la riuscita di un'azione. Tale analisi può aiutare un'Amministrazione ad effettuare scelte di tipo strategico.

Per lo svolgimento di una corretta analisi nella realtà di Nervi, la ricerca ha proposto un approccio metodologico basato sull'integrazione delle due metodologie sopra descritte.

Pertanto l'analisi SWOT ha permesso di identificare i punti di forza e di debolezza di Nervi mettendoli a sistema con le opportunità e le minacce dovute al mercato del turismo globale (le principali risultanze sono riportate in Figura 3). L'analisi PEST ha individuato eventuali problemi connessi alla realtà politica, economica e sociale di Nervi e i possibili strumenti offerti dalla tecnologia attuale per superarli (la sintesi dell'analisi è riportata in Figura 4). I punti di forza e di debolezza sono stati valutati unitamente alla volontà o all'ostilità politica a sfruttare le potenzialità del territorio e risolvere le sue problematiche così come alla disponibilità economica. Allo stesso modo sono stati messi in relazione i risultati della SWOT con il contesto socio-culturale, disposto o meno ad accettare i cambiamenti apportati dal progetto, e le tecnologie disponibili.

La strategia generale, individuata dall'equipe di ricerca, promuove l'identità culturale tipicamente mediterranea di Nervi e favorisce la visita *slow* del territorio, come illustrato nella Figura 5.

¹ Expo organizzato a Genova per i 500 anni dalla scoperta dell'America.

² Trattasi del progetto ALTER ECO “Alternative tourist strategies to enhance the local sustainable development of tourism by promoting Mediterranean identity”, Interreg MED 2014-2020 (2016/2019). Capofila: IVE -Valencia Institute of building; Partner: Comune di Malaga, Università Aristotele di Tessalonica, Comune di Genova, Università Ca' Foscari di Venezia, Comune di Dubrovnik, Larnaca – Agenzia per lo sviluppo del turismo a Cipro, Regione del Sud Egeo, OTIE – Osservatorio turistico per le isole europee, Centro delle città europee per la cultura e il turismo.

³ DICCA – Dipartimento in Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale, Scuola Politecnica – Ingegneria. Responsabile scientifico: Pirlone F.; Gruppo di Ricerca: Spadaro I., Candia S.

Solo immergendosi nella cultura di un luogo, comprendendone le sue peculiarità, è possibile far vivere una vera esperienza turistica destinata a perdurare negli anni nell'immaginario dei visitatori. Pertanto il progetto ha portato all'identificazione di nuovi percorsi/prodotti turistici, caratterizzati dalla lentezza, capaci di riscoprire la Nervi tanto amata dal *Grand Tour*, attraverso un'esperienza culturale e sensoriale, ma soprattutto sostenibile.



Figura 3 | Analisi SWOT - Turismo a Nervi.



Figura 4 | Analisi PEST - Turismo a Nervi.

Questi percorsi sono nati a seguito di una serie di incontri a cui hanno partecipato, oltre alle Amministrazioni Pubbliche e all'Università, Associazioni, commercianti e residenti del quartiere di Nervi (riportati in Figura 6).

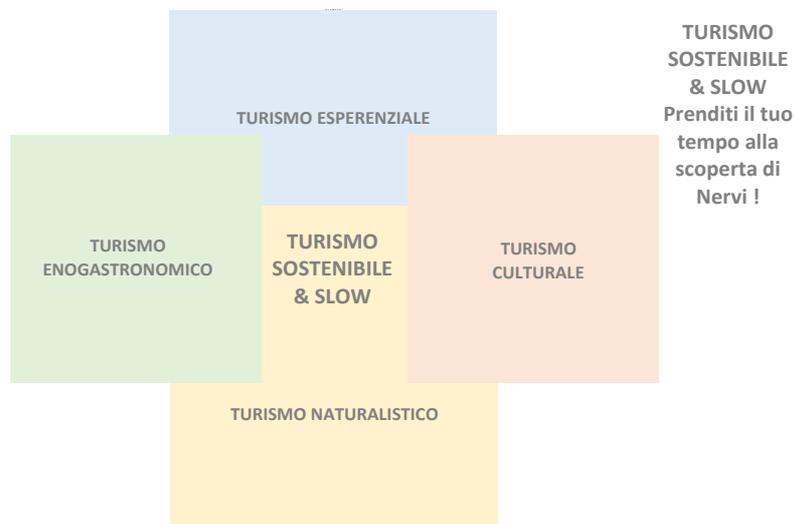


Figura 5 | Strategia individuata per la ri-scoperta di Nervi.

Percorsi storico/naturalistico
Un itinerario alla scoperta della storia di Nervi immersi nel suo paesaggio Mediterraneo.

Percorso culturale/sensoriale
Visita dei musei di Nervi inebriati dai profumi di rosa ed agrumi tipici del territorio.

Esperienza enogastronomica
Corso per imparare le tradizioni enogastronomiche locali.

Esperienza sport e salute
Scoperta attiva del territorio di Nervi grazie al diving e alla canoa.

Figura 6 | Nuovi prodotti turistici per Nervi.

Turisti e residenti potranno vivere il borgo di Nervi, attraverso itinerari che si snodano tra il porticciolo, la passeggiata, i Parchi storici, le ville e i Musei di arte moderna. Si tratta di visite olfattive, naturalistiche, sportive e laboratori esperienziali. Nuovi cammini volti a scoprire l'identità mediterranea, i sapori, gli odori, i profumi del mare, delle rose e degli agrumi. Una lenta immersione, nell'armonia del paesaggio di

Nervi; il ritmo giusto per gustare i piaceri della riviera. Un viaggio nel passato per riappropriarsi delle bellezze che avevano reso questo borgo all'estremo levante di Genova una meta tanto desiderata dai viaggiatori europei di fine Ottocento; un viaggio per conoscere a pieno la cultura di un luogo, verso una Europa senza confini e un turismo sostenibile.

Attribuzioni

Selena Candia ha approfondito il caso studio dal *Grand tour* al turismo moderno e ha contribuito all'applicazione dell'approccio metodologico (integrazione delle analisi SWOT e PEST) su Nervi per definire nuovi itinerari per un turismo sostenibile.

Francesca Pirlone ha approfondito il tema del turismo sostenibile, in particolare l'aspetto legato alla lentezza, proponendo un approccio di analisi volto ad individuare nuovi cammini per antichi percorsi alla riscoperta dell'identità mediterranea.

Riferimenti bibliografici

AA.VV (1863), *Handbook for travellers in Northern Italy*, John Murray and son, London.

Avallone P., Strangio D. (2015), *Turismo e turisti: politica, innovazione economica in Italia in età contemporanea*, Franco Angeli, Collana di storia economica, Milano.

Bishop, J (1999), *Community Participation in Sustainable Development: Local Agenda 21*.

Dall'Aglio S., Nazzaruolo A., Zago M. (2011), "Linee guida per la costruzione del prodotto Slow Tourism", atti del convegno del progetto Slow Tourism- Italia e Slovenia, Trieste.

Pirlone F, Spadaro I. (2017), "A Sustainable Tourism Action Plan in the Mediterranean coastal areas" *International Journal of Sustainable Development and Planning*, WIT Press, Vol. 12, N.6, ISSN 1743-7601 -print- ISSN 1743-761X -online-, UK, pp. 995-1005.

Local Government Management Board, Department of the Environment (1994), *Roundtable Guidance 1*, London.

Risso P., Rossi Patrone M. (2013), *Nervi, Sant'Ilario e Quinto – Ieri e oggi*, Nuova Editrice Genovese, Genova.

Rocca G. (2013), *Dal prototurismo al turismo globale: momenti, percorsi di ricerca, casi di studio*, G. Giappichelli Editore, Torino.

Scott W. (1907), *The Riviera painted & described by William Sott*, A. &C. Black, London.

United Nations General Assembly *International Year of Sustainable Tourism for Development (2015)*, Sustainable Tourism, Brussels.

I Cammini nuove strategie per la valorizzazione delle risorse paesaggistiche

Letizia Chiapperino

Politecnico di Bari

DICAR- Dipartimento di Ingegneria Civile e dell'Architettura

Email: letchiapperino@icloud.com

Tel: 342.5535353

Nicola La Macchia

Politecnico di Bari

DICAR- Dipartimento di Ingegneria Civile e dell'Architettura

Email: nicola_lamacchia@yahoo.it

Tel: 327.2970456

Abstract

La valorizzazione e il recupero dei Cammini Culturali, intesi come nuova forma di turismo sostenibile è incentrato sul concetto di slow mobility e di fruizione sostenibile del territorio. I tracciati delle antiche vie maestre definiscono un complesso reticolo infrastrutturale di collegamento tra nodi a scala regionale e transfrontaliera, offrendo l'occasione per la riscoperta del patrimonio naturalistico, paesaggistico e culturale, oltre che dell'arte del camminare, intesa come rinnovato strumento di narrazione dei luoghi e forma di loisir non superficiale. Grazie alle tracce materiali e immateriali del passato, in particolare nelle aree rurali e in quelle a ritardo di sviluppo, si possono conservare tradizioni e know-how produttivi locali, che possono offrire nuove forme di attrattività turistica, utili per la promozione di uno sviluppo locale centrato sul rapporto tra identità e innovazione. Un'occasione di riflessione ci è offerta dalla rete dei Cammini presenti nel territorio della Puglia, in particolare il Cammino della Via Francigena che a partire dal Tavoliere raggiunge la città di Brindisi attraverso l'antico percorso dell'Appia-Traiana che si snoda tra le campagne e i centri abitati dell'entroterra, con tappe salienti nei luoghi del pellegrinaggio cristiano. Avendo come situazione di contesto la disarmonicità dei livelli di sviluppo tra fasce costiere e aree interne della regione e della differente attrattività degli elementi che costituiscono la rete di Cammini, il paper intende proporre una Vision del tema dei Cammini Culturali che riesca a declinare la tutela dell'identità dei luoghi attraversati con una rete di fruizione paesaggistica e culturale di Land e di Coastal Routes, quest'ultima, in particolare, da strutturare lungo cordoni dunari, falesie e centri costieri per il collegamento tra fari, torri e monumenti posti sul litorale. Peraltro, tale strategia di sviluppo appare coerente 2 dei 5 Scenari Strategici Regionali del nuovo Piano Paesaggistico della Puglia (PPTR), rispettivamente; quello sul Sistema Infrastrutturale per la Mobilità Dolce e quello della Riqualificazione e Valorizzazione dei Paesaggi Costieri.

Parole chiave: Ecological network, Heritage, Planning

1 | Introduzione

Le antiche strade, oggi *Cammini* e sentieri *Tematici* o *Culturali* per il raggiungimento di luoghi storicamente cospicui e la riscoperta del territorio che li ospita, sono state per millenni percorse da pellegrini e viandanti, mercanti ed eserciti, santi e briganti... Motivo per il quale, la fatica e la gioia delle piccole scoperte di luoghi appartati e poco conosciuti, per chi fruisce oggi di questi luoghi, assume un particolare fascino di riappropriazione di valori identitari fortemente connessi ai territori attraversati. I *Cammini* rappresentano sin dalle originarie forme, elementi di omogeneità nei territori rurali d'Europa, capaci di connettere tra loro contesti con livelli di sviluppo socio-economico anche significativamente differenti tra loro.

Oggi il viaggio itinerante privilegia la componente culturale dello spostamento, che spesso si somma alle componenti originali dei pellegrinaggi o delle transumanze, divenendo in primo luogo uno strumento di fruizione di un *bene culturale diffuso* composto da un paesaggio che in quanto tale ricomponesse in un palinsesto complesso le tracce della storia e della natura secondo un processo assimilabile al modello formativo del *Grand Tour* settecentesco. Altre due componenti non trascurabili sono ascrivibili in prima istanza ad un concetto tipico della contemporaneità; quello degli *usi allargati* del territorio che unisce alla percezione come lettura sensoriale del paesaggio quella escursionistica di natura sportiva fortemente legata ai nuovi bisogni di salute e di cura del corpo in quel rapporto che Richard Sennet definisce di «flesh and stone» (Sennet, 1994). I *nuovi viandanti*, infatti, nell'azione del camminare sono ad un tempo coinvolti in un'esperienza estetica del paesaggio¹, percepita come sommatoria e combinazione di iconemi (Turri, 2008) strutturanti dell'apparato identitario dei luoghi, ma soprattutto coinvolti fisicamente in quella azione.

2 | I Cammini storici europei ed italiani

Gli Itinerari storici e di pellegrinaggio che attraversano il continente europeo, sono stati identificati e riconosciuti dal Consiglio d'Europa per la loro capacità di essere veicolo di comunicazione, di scambio culturale tra le nazioni e le culture europee quindi ulteriore strumento di consolidamento della stessa identità europea. Attraverso l'attivazione ufficiale del *Cultural Routes Program* nel 1987 con il Cammino di Santiago di Compostela, due anni prima della caduta del muro di Berlino, si evidenziava l'importanza del dialogo interculturale e dell'incontro delle tre *peregrinationes majores* cristiane del periodo medievale, e cioè Santiago di Compostela, Roma, Gerusalemme. La «Dichiarazione» approvata nella città spagnola il 23 ottobre 1987 insisteva su questi principi: «il senso dell'umano nella società, le idee di libertà e di giustizia e la fiducia nel progresso, sono i principi che storicamente hanno forgiato le differenti culture che creano l'identità europea. Questa idea culturale è, oggi come ieri, il frutto dell'esistenza di uno spazio europeo carico di memoria collettiva e percorso da cammini che superano le distanze, le frontiere e le incomprensioni». Ed inoltre «il Cammino di Santiago, altamente simbolico nel processo di costruzione dell'Europa, servirà di riferimento e di esempio per le azioni future» (Delegazione del Consiglio d'Europa, 1987).

Nel 2001 trentaquattro Enti Locali (trenta Comuni e quattro Province) situati lungo il percorso italiano dell'Itinerario di Sigerico firmarono l'atto costitutivo di quella che oggi è l'Associazione Europea delle Vie Francigene. AEVF, cui oggi aderiscono oltre cento Regioni ed Enti locali territoriali, svolge un'azione di impulso degli interlocutori del progetto di valorizzazione dell'Itinerario, integrando in forma interscalare i livelli istituzionali dal locale all'europeo passando da quello nazionale. Alla luce dell'Accordo di Valorizzazione siglato con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo², il risultato più evidente del lavoro di comunicazione e di coordinamento si constata nel portale europeo viefrancigene.org.

In Italia, inoltre, grazie all'«Atlante dei Cammini d'Italia» edito nel 2017 si è messa a punto una visione olistica di percorsi e vie pensato e realizzato sulle linee guida indicate dalla direttiva ministeriale e regolamentato nell'ambito del Comitato Cammini, coordinamento inter-istituzionale formato da MiBACT, Regioni e Province autonome. Al suo interno sono presenti oltre quaranta Cammini che attraversano la penisola italiana, mettendo in connessione evidenze storiche, artistiche e paesaggistiche.

Nel 2012 per la prima volta l'Associazione Europea delle Vie Francigene convoca gli Enti associati a sud di Roma, nella città d'arte di Lucera, nell'ambito della manifestazione «Vie Sacre Experience», premiando l'impegno di Regione Puglia e Provincia di Foggia per la valorizzazione della tratta verso Monte Sant'Angelo, Bari, Brindisi, Otranto, Leuca; evidenziando il ruolo strategico della Puglia per la fruizione e valorizzazione dei cammini³.

¹ La Convenzione Europea del Paesaggio descrive il paesaggio come «...una componente fondamentale del patrimonio culturale e naturale dell'Europa, contribuendo così al benessere e alla soddisfazione degli esseri umani e al consolidamento dell'identità europea. Art. 5 Il paesaggio è componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità».

² L'accordo è stato siglato in data 31 maggio 2014 dal Direttore Generale per le Biblioteche e gli Istituti culturali. AEVF è impegnata in una intensa attività di comunicazione con ciascuno dei 140 Comuni italiani del percorso di Sigerico, anche se non tutti associati.

³ Vie Francigene: www.viefrancigene.org

3 | Azioni politiche nazionali e comunitarie

Il MiBACT di recente si è fatto promotore, attraverso la direttiva ministeriale del 12 gennaio 2016, di azioni di valorizzazione dei *Cammini* dar vita ad una infrastruttura intermodale di sentieri storici, religiosi e naturalistici, promuovendo una forma di turismo sostenibile orientato alla lentezza e comunque alle diverse andature che la intermodalità consente. Questa nuova dimensione di turismo esperienziale, in linea con i *Goals* dell'Agenda 2030 della Sostenibilità⁴, è finalizzata ad una fruizione consapevole e sostenibile dei luoghi, attraverso la quale riscoprire i loro valori e le identità, con un coinvolgimento diretto del turista che, grazie alla possibilità di strutturare autonomamente percorso e andatura del Cammino lungo una filiera di tappe, sviluppa unicità e soggettività dell'esperienza turistica fuggendo dal processo di massificazione che negli ultimi decenni investe il turismo internazionale.

Il progetto di sviluppo dei Cammini Culturali, si è detto che ha preso forma con la redazione dell'Atlante digitale dei Cammini d'Italia, una raccolta di percorsi e vie rispondenti ai criteri e alle linee guida definite dal Comitato dei Cammini. Alla luce della definizione contenuta nella suddetta direttiva, sono considerati Cammini «gli itinerari culturali di particolare rilievo europeo e/o nazionale, percorribili a piedi o con altre forme di mobilità dolce sostenibile, e che rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale diffuso, nonché una occasione di valorizzazione degli attrattori naturali, culturali e dei territori interessati...si organizzano intorno a temi di interesse storico, culturale, artistico, religioso o sociale.»⁵. L'Atlante è concepito per essere costantemente incrementato attraverso segnalazioni avanzate da Regioni e Province, a seguito di un attento vaglio da parte del Comitato, chiamato a verificare la sussistenza degli 11 *Criteri di Valutazione*⁶ dei percorsi e delle vie del *turismo lento*.

D'altra parte con una finalità diversa il progetto a rete "Valore Paese. Cammini e Percorsi" dell'Agenzia del Demanio⁷, sostenuto dal MiBACT e dal MIT, ha avviato un programma incentrato sul concetto di *slow travel* e di fruizione cosciente del territorio con la concessione gratuita per nove mesi di immobili pubblici situati lungo i percorsi ciclo-pedonali e itinerari storico-religiosi da riqualificare e riutilizzare per contenere servizi per i viaggiatori.

L'impegno del governo centrale nella realizzazione della rete dei Cammini risponde all'esigenza, in un contesto di crescente competitività dei mercati turistici, di superamento del turismo nella sua dimensione locale in favore di una lunga rete territoriale, configurata come *trait d'union* tra segni tangibili ed intangibili di un patrimonio condiviso ed esito dello scambio culturale transfrontaliero che si attua per il tramite dei Cammini. Tale aspetto è evidenziato nella definizione formulata dalla Commissione UNESCO, secondo

⁴L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. Essa ingloba 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile - Sustainable Development Goals, SDGs - in un grande programma d'azione.

⁵ Direttiva del Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo "2016- Anno dei Cammini d'Italia", 12 Gennaio 2016, www.beniculturali.it

⁶ Si riportano di seguito gli 11 *Criteri di Valutazione*:

- Percorsi fisici lineari e fruibili per consentire forme di mobilità *slow* a piedi, in bici o a cavallo in totale sicurezza e garantire le condizioni di percorribilità;
- Presenza di segnaletica orizzontale e/o verticale per ogni tappa. La segnaletica, anche detta marchi "del pellegrino", è regolarmente approvata e registrata ed è identificativa di ciascun cammino, inoltre deve consentire alle varie tipologie di utenti che percorrono l'itinerario di orientarsi senza alcun dubbio e pertanto è necessario che sia di chiara leggibilità ed interpretazione.
- Percorso fruibile in sicurezza, attraverso *by-pass* capaci di evitare situazioni di rischio come l'attraversamento stradale e interventi migliorativi propedeutici a migliorare le condizioni del percorso;
- Percentuale di strade asfaltate non superiore al 40%, nell'ottica di preservare la fragilità paesaggistica e naturalistica dei contesti attraversati;
- Tappe dotate di tutti i servizi di supporto al camminatore, al fine di rendere la fruizione dei percorsi migliore, in una logica di turismo sostenibile;
- Descrizione on line sul Sito di riferimento di ogni tappa, consente al turista di personalizzare il proprio cammino attraverso la scelta delle tappe e di eventuali variazioni al percorso;
- Servizi di alloggio e ristorazione entro 5 km dal Cammino per il pernottamento, il ristoro e l'assistenza dei camminatori, ciclisti e cavalieri, oltre a spazi dedicati all'artigianato e alla tradizione enogastronomica dei luoghi;
- Presenza di un 'organo di governo del Cammino, preposto al monitoraggio continuo sulla base di indicatori del turismo;
- Garantire la vigilanza e la manutenzione del percorso
- Georeferenziazione del percorso attraverso la tracciatura delle tappe per una percorrenza in sicurezza;
- Sito del Cammino costantemente aggiornato, in grado di agevolare la pianificazione e promuovere una comunicazione efficace per la diffusione degli itinerari.

⁷ Agenzia del Demanio: www.agenziademanio.it

cui i Cammini sono il portato dell'interazione e del dialogo nel tempo e nello spazio tra i diversi territori⁸. Nell'ottica della cooperazione culturale, il Consiglio Europeo, in accordo con l'U.E., ha stabilito una strategia di sviluppo tesa a fornire sostegno politico ed economico a iniziative nazionali, regionali e locali al fine di accrescere dialogo interculturale e promuovere una miglior conoscenza e comprensione dell'identità culturale europea in chiave sostenibile. Il programma dovrebbe costruirsi sulla base di un vasto *network* di sinergie tra autorità nazionali, regionali e locali e del coinvolgimento di associazioni e attori economici, interessati periodicamente da uno scambio di strategie di sviluppo innovanti.

4 | Coerenza con gli strumenti di *governance* territoriale

«Vieni a prendere una boccata d'aria fresca e fai scorta di idee per le tue prossime vacanze in foresta!» questo lo slogan che ha invitato gli amanti delle vacanze-natura a partecipare nella recente e più importante manifestazione sui cammini a Parigi alla Porte de Versailles al Salon “Destination nature”, il rendez-vous dell'outdoor e dei camminatori zaino in spalla. Sul sito della fiera nella sezione destinazioni per l'Italia, la prima a comparire è la Puglia, “una regione sospesa fra natura, storia, tradizione, gusto e spiritualità, da visitare dodici mesi all'anno”. La Puglia a partire dal 2016 ha acceso un faro sulla mobilità lenta, concentrando particolare attenzione sul tema dei cammini e sulla coerenza con gli strumenti di *governance* territoriale.

Il nuovo Piano *Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia* ⁹ è infatti definito da tre componenti: l'*Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale*; le *Regole* e lo *Scenario Strategico*, quest'ultimo consente di prefigurare il futuro di medio e lungo periodo del sistema paesaggistico della Puglia. Lo *Scenario Strategico* contiene una serie di immagini, che rappresentano i tratti essenziali di prefigurazione degli assetti territoriali; questi elaborati non descrivono direttamente delle norme, ma servono come riferimento strategico per avviare processi di consultazione pubblica, azioni, progetti e politiche, indirizzati ad una concreta implementazione sul territorio. Vi sono inoltre le *Linee Guida*, di carattere prettamente tecnico, rivolte ai pianificatori e ai progettisti per orientare le attività di trasformazione del territorio che possono avere impatti sul paesaggio. Aspetto innovativo nello Scenario è una raccolta di *Progetti Sperimentali Integrati di Paesaggio* definiti in accordo con amministrazioni locali, associazioni ambientaliste e culturali. I Progetti riguardano aspetti di riproduzione e valorizzazione delle risorse territoriali relativi a diversi settori; tutti i progetti sono proposti come buoni esempi di azioni coerenti con gli obiettivi del PPTR.

A ben vedere il tema della Valorizzazione e Recupero dei Cammini Culturali è in asse con tutti e cinque gli Scenari Strategici per il Paesaggio Regionale, in particolare emerge una sua coerenza con:

- *Rete Ecologica Regionale*;
- *Sistema infrastrutturale per la Mobilità Dolce*;
- *Valorizzazione e Riqualificazione Integrata dei Paesaggi Costieri*;
- *Patto città-campagna*;
- *Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali*.

Un elemento rilevante per la costituzione del progetto territoriale “La Rete Ecologica Regionale” è la relazione prioritaria con il contesto. Nel suo campo di esistenza si individuano tratti prioritari lungo le direttrici di frammentazione ecologica in cui confermare e consolidare i varchi esistenti, ed attivare ove necessarie azioni specifiche di de-frammentazione. Altro elemento strategico per un progetto Cammini Regionali sono le linee di fruizione polivalente delle Rete Ecologica, individuate da direttrici che, consentono di integrare le differenti realtà ecologiche regionali attraverso contenuti multipli (simbolici, fruitivi, gestionali). In molteplici casi tratti della Via Francigena del Sud, la Via Micaelica, la Via Leucadense, la Via salentina e il cammino dei Sanniti sono coincidenti con molti degli assi/linee presenti nel Progetto Strategico Sistema Infrastrutturale per la Mobilità Dolce.

Infatti quest'ultimo «...nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova “geografia fruitivo percettiva” dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento»¹⁰. L'obiettivo generale di valorizzazione della fruizione lenta dei paesaggi e gli obiettivi specifici si attuano attraverso una serie di azioni e progetti tesi alla valorizzazione e al potenziamento e all'integrazione di ogni singola modalità di spostamento. Lo

⁸ A heritage route is composed of tangible elements of which the cultural significance comes from exchanges and a multi-dimensional dialogue across countries or regions, and that illustrate the interaction of movement, along the route, in space and time. ROUTES AS PART OF OUR CULTURAL HERITAGE. Report on the meeting of experts. Madrid 24-25 November 1994.

⁹ SIT Puglia: www.sit.puglia.it

¹⁰ Relazione 4.2 “Cinque progetti territoriali per il paesaggio regionale” Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), SIT Puglia.

scenario individua inoltre dei circuiti multimodali mediante collegamenti; ciclopedonali, interno-costa, nodi intermodali, ferroviari; per lunghi casi coincidenti con tratti della Via Francigena del Sud e dell'Appia. Il *Progetto Territoriale per la Valorizzazione e la Riqualificazione Integrata dei Paesaggi Costieri* di Puglia, invece, muove dall'assunto che un approccio efficace al problema della perdita di caratteri identitari e banalizzazione paesaggistica ed ecologica dei paesaggi costieri pugliesi (Mininni, 2010) debba basarsi su una vision "profonda" della costa, ben più ampia della fascia dei 300 m sancita dalla legge Galasso. In questo progetto strategico sono integrate molteplici azioni e progetti di mobilità dolce che consentono di scoprire percorrenze e paesaggi snodati lungo i litorali pugliesi. La messa a sistema dei tre scenari strategici del PPTR sopracitati, può costituire in definitiva una rilevante occasione di riflessione su quelle che sono le politiche di promozione e valorizzazione avviate nella rete dei Cammini Regionali, la quale non si può più limitare alle sole due direttive della Via Francigena e dell'Appia.

5| *Land and Coastal Route: un progetto territoriale per la Puglia*

La strutturazione di nuovi Cammini a scala regionale rappresenta un progetto paesistico-territoriale in grado di valorizzare e tutelare i luoghi, partendo dal riconoscimento della vocazione e potenzialità del territorio. Tale progetto richiede un approccio unitario al patrimonio oggetto di valorizzazione, attraverso la costruzione di un quadro conoscitivo, che faccia emergere le peculiarità e le fragilità e criticità del contesto. In tal modo si potrebbe garantire un attraversamento di differenti paesaggi in modo integrato e nel rispetto delle identità locali, oltre che la conformità agli scenari strategici descritti dal PPTR.

La progetto che si intende proporre, in queste note, interessa la creazione di una doppia rete di itinerari regionali *land and coastal* che, assecondando il dualismo del paesaggio pugliese, risultino complementari al contesto e al sistema complesso del patrimonio culturale. Entrambi gli itinerari si pongono come attraversamenti della Puglia, a partire dal territorio del Tavoliere sino al Capo di Leuca in Salento, ricalcando i tracciati della viabilità storica e, in molti casi, intercettando i cammini del Sud già noti come la via Francigena e la Micaelica, questi ultimi articolati intorno ai poli della cristianità. Il percorso *land* si potrebbe strutturare lungo i territori dell'entroterra dal sub-appennino dauno, scendendo per il Tavoliere fino al ponte romano di Canosa e attraverso l'ambito murgiano giungere sino alla piana brindisina, contesti in cui la forte vocazione rurale si rintraccia nei lasciti della tradizione agricola e pastorale come; tratturi¹¹ e jazzi¹², queste ultime viste quali infrastrutture green per la migrazione delle greggi dall'Abruzzo in Puglia.

La *coastal route*, invece, è concepita come un percorso che ha quale filo conduttore la costa adriatica. I nodi di questa rete potrebbero essere invece i fari e le lanterne più significative, sia per il ruolo storico che hanno avuto, nelle tratte commerciali del Mediterraneo, sia per la posizione geografica di apertura a rapporti transfrontalieri con altre regioni europee come i fari di Vieste, Manfredonia, Bari, Torre Canne, Otranto, Santa Maria di Leuca¹³.

Obiettivi comuni ai due cammini potrebbero essere:

- *sviluppare un modello di infrastruttura sostenibile che permetta di recuperare e riconvertire i segni materiali dell'identità regionale in poli attrattivi dotati di servizi,*
- *preservare il paesaggio con lo sviluppo di un turismo slow e arginare il degrado diffuso di particolari aree interne,*
- *coinvolgere le comunità e gli attori locali per innescare reazioni concrete al processo di sviluppo,*
- *accrescere la competitività dei luoghi con il loro inserimento in un network più vasto al fine di infrangere la durevole dimensione di isolamento,*
- *promuovere e diffondere l'esistenza di tale patrimonio attraverso piattaforme di condivisione e siti web aggiornati,*
- *offrire la possibilità all'utenza di operare scelte personalizzate anche sulla base delle proprie esigenze e motivazioni attraverso la progettazione di opportune applicazioni gestibili con smartphone e implementabili con ulteriori informazioni sia di tipo grafico che di tipo alfanumerico, grazie a software di georeferenziazione (GIS).*

Il progetto di *land and coastal routes* si configura, QUINDI, come catalizzatore di un processo olistico di crescita dell'organizzazione turistica e culturale della regione Puglia. Nella *vision* complessiva di sviluppo, la

¹¹Il *tratturo* è un largo sentiero erboso, pietroso o in terra battuta, sempre a fondo naturale, originatosi dal passaggio e dal calpestio degli armenti. La transumanza conduceva annualmente milioni di pecore dall'Abruzzo in Puglia, per tale motivo la migrazione aveva bisogno di larghe vie erbose che potessero fornire alimento al bestiame. Data l'importanza infrastrutturale, i tratturi divennero luoghi d'insediamento per opifici, chiese, taverne e centri abitati.

¹² Lo *jazzo* è un particolare recinto per pecore costruito lungo i tratturi e destinato al ricovero temporaneo delle pecore durante il lungo viaggio della transumanza.

¹³ Carlone G., Martinelli N. (2016), *Il faro di Leuca. 150 anni di luce e porta d'Oriente*, Adda Editore.

Carlone G., Martinelli N. (2017), *Bari. Il faro e il porto*, Adda Editore.

Carlone G., Martinelli N. (2017), *Vasto. Il faro di Punta Penna*, Adda Editore.

dimensione turistica ha un ruolo centrale per l'avvio di un processo virtuoso endogeno, avvalendosi della componente tradizionale e folkloristica insieme al *know-how* produttivo nel settore artigianale ed enogastronomico.

6| Conclusioni

La “mobilità lenta” è sempre più spesso intesa come forma di spostamento adatta a valorizzare le risorse territoriali, materiali, ambientali e, in particolare, culturali. Il concetto di *slow mobility*, infatti, non si riferisce esclusivamente ad una modalità di spostamento, ma può essere inteso come un approccio consapevole alla conoscenza di luoghi e delle tracce identitarie, storiche, paesaggistiche che caratterizzano un territorio. La realizzazione di un sistema di viabilità lenta, quindi, può rappresentare un'opportunità di sviluppo e di promozione di un territorio proponendo modalità di spostamento sostenibili che ne consentano la fruizione all'interno di un nuovo processo cognitivo ed esperienziale. Queste modalità di spostamento, tra l'altro, si integrano all'interno dell'articolazione dei 17 *Goals* dell'Agenda 2030 al paradigma contemporaneo della mobilità sostenibile, divenuto ormai centrale nelle nuove Agende Urbane. La Puglia come contesto regionale europeo che ha maturato processi di valorizzazione turistica integrati a quella di tutela e valorizzazione paesaggistica, è in grado di misurarsi con la sfida internazionale delle *Thematic Routes*¹⁴ dei camminatori e viandanti di questo secolo, non concentrando l'attenzione sulla sola valenza religiosa degli itinerari o sulle questioni, in corso di discussione circa il reale andamento dei Cammini. I nuovi Itinerari *land and coastal* pugliesi proposti in via preliminare in questo contributo, potrebbero tessere con i Cammini del Sud, una fitta rete di narrazioni e rilettura di un territorio all'interno della quale il viandante contemporaneo si costruisce il suo percorso, sceglie l'andatura più congeniale e struttura la sua esperienza di un cammino sul concetto di territorio come palinsesto che ha i suoi forti riferimenti culturali nelle posizioni che vanno da Magris a Rumiz nel campo della letteratura e da Corboz a Secchi in quello dell'urbanistica.

Attribuzioni

La redazione delle parti § 1, § 2, § 4 è di Nicola La Macchia, la redazione delle parti § 3, § 5, § 6 è di Letizia Chiapperino.

Riferimenti bibliografici

- Carlone G., Martinelli N. (a cura di, 2016), *Il faro di Leuca. 150 anni di luce e porta d'Oriente*, Adda Editore, Bari.
- Carlone G., Martinelli N. (a cura di, 2017), *Bari. Il faro e il porto*, Adda Editore, Bari.
- Carlone G., Martinelli N. (a cura di, 2017), Vasto. *Il faro di Puntapenna*, Adda Editore, Bari.
- Corboz A. (1985), “*Il territorio come palinsesto*”, in Casabella, n. 516, pp. 22-27.
- Magris C. (2008), *L'infinito viaggiare*, Mondadori, Milano.
- Magris C. (2009), *Microcosmi*, Garzanti Libri, Milano.
- Mininni M. (2010), *La costa obliqua. Un Atlante per la Puglia*, Donzelli Editore, Roma.
- Rumiz P. (2016), *Appia*, Ferltrinelli, Milano.
- Secchi B. (2007), *Prima lezione di Urbanistica*, Editori Laterza, Bari.
- Sennett R. (1994), *Flesh and Stone: the body and the city in Western civilization*, W.W. Norton, New York and London.
- Turri, E. (2008), *Antropologia del paesaggio*, Marsilio, Venezia.

Sitografia

“Atlanti dei Cammini d'Italia”, disponibile su MiBACT:

<http://www.turismo.beniculturali.it/home-cammini-ditalia/>

Convenzione Europea del Paesaggio, disponibile su Convenzione Europea del Paesaggio, sezione Convenzione:

<http://www.convenzioneeuropapaesaggio.beniculturali.it>

Dichiarazione di Santiago di Compostela 23 Ottobre 1987, disponibile su Coultural Routes

<https://rm.coe.int/>

¹⁴ In occasione della conferenza EUSAIR “*Sustainable tourism connected to the Integrated System of thematic routes in a macroregional framework*” sono stati presentati diversi Cammini tematici già strutturati come Vie Francigene, Olive Tree Routes, Phoenician's Route, Cammini Religiosi, Slow tourism e best practise sperimentate quali South cultural routes, Lighthouses route e Iter vitis Route.

Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa, disponibile su Coultural Routes, sezione Coultural Routes of the Council of Europe

<http://www.culture-routes.net>

Lo scenario strategico - CINQUE PROGETTI TERRITORIALI PER IL PAESAGGIO REGIONALE (PPTR), disponibile su: SIT Puglia http://www.paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2015

Piano Strategico del Turismo (PST), disponibile su sito MiBACT: <http://www.turismo.beniculturali.it/home-piano-strategico-del-turismo/piano-strategico-del-turismo-pst/>

Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013 Asse 4 - Cooperazione Progetto di cooperazione interterritoriale Cammini d'Europa Rete europea di storia, cultura e turismo, disponibile su Cammini Storici, Linee Guida:

http://www.camministorici.it/sites/default/files/linee_guida_itinerari_culturali.pdf

Relazione Generale, Piano paesaggistico territoriale (PPTR), disponibile su SIT Puglia http://paesaggio.regione.puglia.it/PPTR_2015

Routes as part of Our Cultural Heritage, Report on the meeting of expert, Madrid, 24-25 November, 1994, disponibile su UNESCO:

<https://whc.unesco.org/archive>

Prospettive di recupero della transumanza e dei percorsi tratturali nell'Italia meridionale

Francesco Curci

Politecnico di Milano

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: francesco.curci@polimi.it

Luca Gaeta

Politecnico di Milano

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: luca.gaeta@polimi.it

Abstract

L'antichissima pratica pastorale della transumanza, ancora vitale in alcune regioni mediterranee, può a certe condizioni dare impulso a un progetto di paesaggio nel quale diverse economie coesistano. La tutela della transumanza, in quanto pratica in movimento, non può tuttavia prescindere dal recupero funzionale dei tratturi, superando così la distinzione artificiosa tra patrimonio materiale e immateriale. Il paper esamina le principali ragioni che rendono difficile il recupero della pastorizia itinerante nei territori fragili del meridione d'Italia insieme ai principali benefici che essa potrebbe generare nel medio-lungo periodo. La strategia proposta è basata da un lato sulla sinergia tra economia pastorale e agrituristica; dall'altro sulla messa a disposizione di suoli demaniali come erbaggi a basso costo.

Parole chiave: patrimonio, transumanza, tratturi

Lo scorso 27 marzo il Ministero delle politiche agricole ha presentato all'Unesco la candidatura congiunta di Italia, Austria e Grecia per il riconoscimento della transumanza come patrimonio immateriale dell'umanità¹. La candidatura è stata promossa dall'azione di pastori transumanti del Molise ed è attualmente in fase di valutazione da parte di un comitato di esperti dell'Unesco.

Antichissima pratica pastorale, che conduce gli armenti da pascoli di montagna a pascoli di pianura e viceversa, secondo l'alternarsi delle stagioni calde e fredde, la transumanza è ancora presente in alcuni territori del bacino mediterraneo. Pur non avendo più la rilevanza economica che ha avuto in passato per intere regioni, la pratica della transumanza sopravvive con una parte residua del suo sistema territoriale fatto di percorsi tratturali, poste, riposi e con una parte della sua tradizione culturale.

La candidatura Unesco testimonia di un patrimonio in bilico tra la museificazione e la riattivazione di economie itineranti in aree particolarmente fragili del nostro paese. La scommessa per salvaguardare questo patrimonio sta, secondo noi, nel ripristino di una scena paesistica che permetta alla pastorizia di accompagnarsi positivamente alla presenza del turismo senza per questo ridursi a mero folklore; una scena paesistica digradante dagli appennini giù fino alle coste adriatica e tirrenica lungo una rete di tratturi, tratturelli e bracci.

La transumanza è praticata con tenacia dai discendenti di famiglie allevatrici oppure da giovani desiderosi di farsi pastori per scelta individuale. In paesi come Spagna e Francia esistono movimenti di difesa della transumanza e dei suoi percorsi storici. Consapevoli del fatto che molte iniziative analoghe a queste si attestano su posizioni di resistenza sociale e culturale in territori che sono ai margini dello sviluppo, intravediamo in esse una possibilità di recupero parziale della transumanza da sostenere e incentivare. Il paper delinea un quadro di concetti, ostacoli e risorse per immaginare una politica integrata di recupero dei tratturi e della transumanza, a monte di specifiche e indispensabili verifiche analitiche e progettuali.

¹ In precedenza il Ministero delle politiche agricole ha inserito la transumanza nel Registro nazionale dei paesaggi storici rurali e delle pratiche tradizionali: <https://www.reterurale.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/17434>

Patrimonio e pratica pastorale

Nessun discorso sul recupero dei percorsi tratturali dell'Italia meridionale può essere separato dalla pratica della transumanza. Questo lo si deve al fatto che i sentieri erbosi chiamati "tratturi" sono stati originati dal passaggio degli armenti e dei pastori. La pratica della pastorizia itinerante, soprattutto ovina, ha prodotto da sé per secoli il proprio spazio di movimento e di sosta. Il tratturo è l'esito del movimento periodico di migliaia di capi ovini che calpestanto il suolo, si cibano lungo il percorso, riposano quando è necessario. Il tratturo, inoltre, è un elemento imprescindibile della dialettica territoriale tra dislivelli altimetrici, ecosistemi naturali e condizioni climatiche da cui la transumanza trae vantaggio. Il tratturo è l'esito dell'*ingombro* di una pratica pastorale senza la quale perde, come scrive Duclos (2016: 93), la sua ragion d'essere.

Se è vero questo, è anche vero al contrario che la salvaguardia della transumanza non può avvenire a prescindere dal recupero funzionale dei suoi percorsi tradizionali. Candidando la transumanza come patrimonio immateriale dell'umanità sembra, tuttavia, che il Ministero delle politiche agricole prenda troppo alla lettera l'aggettivo "immateriale". Stando a quanto ci risulta², il documento di candidatura sottoposto all'Unesco non fa cenno ai tratturi.

Eppure nella *Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale*, approvata a Parigi nel 2003, si chiarisce molto bene che «per "patrimonio culturale immateriale" s'intendono le prassi, le rappresentazioni, le espressioni, le conoscenze, il know-how – come pure gli strumenti, gli oggetti, i manufatti e gli spazi culturali associati agli stessi – che le comunità, i gruppi e in alcuni casi gli individui riconoscono in quanto parte del loro patrimonio culturale» (Unesco, 2003, art. 2).

I tratturi sono indubbiamente degli spazi culturali associati alla transumanza, anche se usati per un tempo breve rispetto alla permanenza stagionale degli armenti nei luoghi di pascolo. Ciò dipende con evidenza dal carattere di *pratica in movimento* che è proprio della transumanza. La pratica transumante non è qualcosa che si può distinguere dal movimento: perché il movimento tra pascoli montani e pianeggianti è una *conditio sine qua non*, ma soprattutto per la piena circolarità che sussiste tra il cammino di armenti e pastori e il cammino tratturale, cioè tra l'atto del camminare e il tragitto stesso. I tratturi sono spazi culturali importanti alla stessa stregua dei pascoli per via della loro ampiezza, degli insediamenti che incontrano, degli artefatti che vi si trovano (cappelle, muretti a secco, cippi, ripari temporanei, alberature).

Quel che non funziona dal punto di vista concettuale, nel caso della transumanza, è la distinzione tra patrimonio materiale e immateriale. Se la transumanza è un patrimonio dell'umanità da salvaguardare, lo è nella sua integrità, senza fare distinzione tra gli aspetti materiali e immateriali di una pratica in movimento che li incorpora in maniera indissociabile. I tratturi non si possono salvaguardare senza la transumanza, né questa senza i tratturi, perché gli uni e l'altra sono una sola e medesima pratica pastorale.

Il concetto di pratica in movimento (Gaeta, in stampa), esemplificato dalla transumanza, è utile per una seconda ragione riconducibile al titolo della conferenza: confini, movimenti, luoghi. L'andirivieni degli armenti tra luoghi montani e pianeggianti, sfruttando i dislivelli e le stagioni, delimita il confine di una regione pastorale, l'ambito consuetudinario di una pratica in movimento, configurato dall'estensione dei tragitti, dalla morfologia del suolo, dalla resistenza degli armenti alla fatica del viaggio, dalla nostalgia dei pastori per il paese d'origine, dai mercati e dalle fiere, dalle interdizioni del potere agrario, dalle superstizioni e così via.

Il confine pastorale che si accompagna come un orizzonte alle pratiche transumanti mal si adatta al ritaglio amministrativo del territorio in comuni, province e regioni. Poiché l'Unesco raccomanda nella convenzione citata di «designare o istituire uno o più organismi competenti per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale presente sul suo territorio» (Unesco, 2003, art. 13, comma b), ci sembra necessario porre il problema di quale organismo sia più idoneo a questo scopo. In altri termini, crediamo che si debba soppesare l'alternativa tra un organismo inter-regionale, competente nei confini amministrativi esistenti, oppure un organismo di nuova istituzione, disegnato per corrispondere al territorio della transumanza, storica e attuale. Crediamo in ogni caso che una istituzione sia necessaria e non solo per svolgere attività di salvaguardia. Da quanto detto finora risulta che nessuna salvaguardia della transumanza sarebbe credibile senza un serio tentativo di recupero della sua economia armentizia.

Tutela e recupero

La consapevolezza della fine – attestabile ormai a circa un secolo fa – della transumanza, intesa come pratica diffusa e sistema socio-economico complesso ed esteso, rende oggi difficile ipotizzarne forme di recupero o ripristino funzionale tanto degli spazi quanto delle pratiche. Eppure, anche alla luce di quanto

² Corrispondenza personale degli autori con il prof. Pier Luigi Petrillo, presidente del gruppo di coordinamento della candidatura presso il MIPAAF.

accade tutt'oggi in altri contesti euro-mediterranei – pensiamo in particolare a Francia e Spagna³, dove non tutto sembra perduto – sarebbe importante immaginare politiche complementari a quelle volte esclusivamente alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio (materiale e immateriale) della transumanza. Tali iniziative, infatti, non mancano nel nostro Paese. Ciò è vero soprattutto in Molise (la regione italiana più attraversata dai tratturi, con molti di essi ancora ben riconoscibili), in Abruzzo (storica terra d'origine dei pastori e delle greggi e principale terminale estivo della transumanza) e in Puglia (sede delle antiche “locazioni” invernali, in particolare nel Tavoliere). In queste regioni, sulla spinta del trasferimento delle funzioni amministrative relative al demanio armentizio (D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616) e dell'apposizione sui suoli tratturali del vincolo di tutela quali “cose di interesse artistico e storico” (Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, decreti del 15/06/1977, 20/03/1980 e 22/12/1983), sono da tempo state approvate leggi che perseguono la tutela del patrimonio tratturale accompagnandole a forme di valorizzazione in chiave turistico-culturale⁴.

Un ruolo fondamentale in favore della valorizzazione dei tratturi e delle eredità materiali e immateriali della transumanza è stato giocato dall'UE e dall'OECD (2001) che a partire dagli anni '90 hanno promosso un nuovo approccio allo sviluppo rurale (e turistico) legato ai concetti di *multifunctional agriculture* e *rural amenities* (cfr. Di Martino, Di Marzio & Mastronardi, 2008). L'introduzione di questi concetti, unita alla crescente sensibilità ai temi della sostenibilità ambientale e alla riscoperta in chiave identitaria di territori a forte vocazione agro-silvo-pastorale e in via di spopolamento, ha fatto da propulsore per una serie di iniziative (pubbliche e private) e movimenti (civili e professionali) di difesa e riscoperta dei tratturi e della transumanza: da un lato secondo approcci nostalgico-commemorativi e ludico-celebrativi rivolti alle pratiche pastorali e alla figura stessa del pastore⁵; dall'altro favorendo in chiave storica, archeologica e culturale la nascita di luoghi di conoscenza, interpretazione e tramandamento della cosiddetta “civiltà della transumanza”⁶. A queste due tendenze, in anni più recenti, se ne è unita una terza imperniata sul concetto di turismo responsabile e orientata principalmente al riuso dei tratturi come infrastrutture della mobilità dolce (ciclovie, ippovie, cammini, itinerari escursionistici, enogastronomici, ecc.).

Come si evince, rispetto alle tendenze in atto resta marginale il tema del recupero funzionale dei tratturi, ovvero la questione del se e come sostenere un ritorno della/alla pastorizia transumante secondo modalità più o meno tradizionali. Sono molteplici le ragioni di questa marginalità, così come molteplici sono le ragioni della residualità che caratterizza ormai la pratica della transumanza nel contesto zootecnico del Mezzogiorno. Di tali ragioni almeno le principali vanno comprese a fondo prima di poter stabilire se nel prossimo futuro avrà senso investire, a livello nazionale e interregionale, in progetti, piani e programmi di recupero funzionale di quel che rimane della rete tratturale.

In primo luogo conta l'assenza in ambito agri-zootecnico di condizioni economiche tali da rappresentare una reale domanda di recupero funzionale dei tratturi e di tutti gli altri apparati materiali dell'industria armentizia (tratturelli, bracci, riposi, taverne). Storicamente è stata la domanda di lana – e il valore commerciale della stessa – a determinare il maggiore successo di questa pratica e a giustificare la sua istituzionalizzazione in forma doganale⁷. Oggi, invece, nonostante l'Italia rimanga ai vertici mondiali delle classifiche di produzione ed esportazione di tessuti di lana (puri e misti), la produzione laniera domestica è

³ In Francia, grazie a una politica di modernizzazione (e motorizzazione) avviata nel secondo dopoguerra dalle istituzioni in sinergia con le associazioni di allevatori, si continua a praticare lo spostamento stagionale delle greggi e delle mandrie dalla Provenza alle Alpi; mentre in Spagna, sebbene rare, resistono ancora pratiche pastorali transumanti attraverso le antiche *vías pecuarias* (cfr. Duclos, 2016).

⁴ L'istituzione, ai sensi della L.R. n. 29 del 2003, dell'Ufficio Parco Tratturi – avente sede a Foggia, città-snodò nonché capitale putativa della grande regione dei tratturi – e il percorso intrapreso a partire dell'entrata in vigore del *Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di demanio* (L.R. n. 4 del 2013) verso la costituzione del “Parco dei Tratturi di Puglia” (previsto dall'art. 8 del medesimo T.U.) sono tra i processi più rilevanti nel quadro delle politiche di valorizzazione del patrimonio demaniale armentizio delle regioni dell'Italia meridionale.

⁵ Figlio di questo paradigma è lo stereotipo della “festa della transumanza” quale simulacro temporaneo – talvolta al limite della mera messa in scena – di un fenomeno, che sebbene scomparso nei suoi tempi, forme e dimensioni originari, piccole realtà territoriali provano in vario modo a sfruttare secondo modalità turistico-commerciali (Duclos, 2016: 94-5).

⁶ È questo il caso dei musei, ecomusei, centri, case, ecc., della transumanza o della pastorizia (ivi: 95-8).

⁷ Secondo alcune fonti riportate da Russo e Salvemini (2007), alla fine del Settecento, nel contesto della Dogana di Foggia, la produzione e vendita della lana incideva per il 40% del reddito complessivo prodotto dal gregge e per il 55% del valore della produzione media doganale (ivi: 65). Nello stesso periodo il Regno di Napoli, con i suoi circa 2,5 milioni di capi ovini (ivi: 71), arriva a esportare – in particolare nella Repubblica di Venezia e a Marsiglia – circa 9000 quintali di lana, una quantità pari alla metà della produzione, col restante 50% trasformato all'interno del Regno (ivi: 68).

scarsa sia in termini quantitativi che qualitativi⁸ e la domanda di lana e di capi in lana è in progressiva riduzione in linea con i trend mondiali (cfr. Pagliarino, Cariola & Moiso, 2016). È evidente che, se l'Italia riesce a difendere i suoi storici primati, ciò lo si deve ai fattori di qualità, specializzazione e innovazione nei processi di trasformazione svolti in prevalenza nei distretti del Nord – con Biella che si conferma capitale mondiale dell'industria laniera – di una materia prima quasi completamente importata dall'estero (ivi: 81).

Un secondo aspetto da considerare, dal punto di vista culturale, riguarda la figura del pastore e l'immagine del lavoro pastorale che nel corso del Novecento hanno subito un processo di stereotipizzazione (tra il romantico e il rozzo), assumendo nell'immaginario collettivo una prevalente e pregiudiziale connotazione negativa. Il costante spopolamento delle aree montane e interne ha reso la pastorizia una pratica sempre più inconsueta, distante e legata a un passato inglorioso. Fortunatamente negli ultimi tempi, anche in virtù di un ritorno al settore primario di molti giovani con elevato livello di istruzione e ottime capacità di comunicazione attraverso i moderni strumenti digitali e web, si assiste a una graduale rivalutazione del mestiere e di coloro che lo praticano con ritrovato orgoglio. Anche la riscoperta della biodiversità italiana, a incominciare da quella delle razze autoctone delle specie da reddito, sta favorendo un processo di rivalutazione del *pastoralismo*.

Vi è in terzo luogo il grande problema dello stato dei luoghi, ovvero delle condizioni dei suoli della transumanza e in particolare di quelli demaniali. Solo una parte dell'infrastruttura armentizia formalmente definita dagli aragonesi nel 1447 (con l'ultima reintegra demaniale che risale al 1959 a cura del Commissario per la reintegra dei Tratturi di Foggia: vd. fig. 1) si presenta oggi in condizioni idonee al passaggio e alla sosta degli armenti e dei lavoratori al loro seguito. Tra le cause principali vi sono, oltre alla sdemanializzazione, la sostituzione legittima o illegittima degli usi del suolo originari con tipologie d'uso non compatibili con la pratica della transumanza. Da alcuni accurati studi di analisi catastale e fotointerpretazione condotti sui tratturi molisani – che rappresentano un campione significativo – è emerso che molti tratturi hanno perso, principalmente a causa delle attività agricole, la caratteristica copertura a prateria (Costa, 2011). Tuttavia, a fronte di un 12% del suolo tratturale andato completamente perso, vi è un 15% ancora in perfetto stato di conservazione e un ulteriore 12% in buono stato (ivi: 156-7)⁹.

⁸ Ciò si deve anche alla prevalenza su tutto il territorio nazionale di razze da latte e da carne.

⁹ Dagli studi condotti presso l'Unimol è emerso che il 27% del suolo tratturale molisano è caratterizzato da seminativi, il 18% da praterie e prati stabili (copertura originaria), il 15% da boschi (che tendono a invadere le residuali praterie), l'11% da strade, centri urbani e fiumi (Costa, 2011: 153).



Figura 1 | Carta dei Tratturi aggiornata a cura del Commissario per la reintegra dei Tratturi di Foggia nel 1959 sulla precedente edizione del 1911. Fonte: Regione Puglia, Ufficio Parco Tratturi. www.regione.puglia.it/web/demanio-patrimonio/la-carta-dei-tratturi.

Un ultimo aspetto problematico nella prospettiva di un recupero funzionale del sistema tratturale attiene al livello politico-istituzionale. La natura di pratica in movimento della transumanza richiederebbe oggi la creazione di un soggetto pubblico sovraregionale in grado non solo di gestire, mantenere, regolare e controllare i tratturi nel loro insieme, ma anche di mettere a disposizione delle masserie transumanti scorte di erbaggi di pianura assimilabili alle antiche locazioni e sufficientemente ampi e attrezzati da rappresentare per le aziende zootecniche un efficace incentivo a (ri)transumare. È facile immaginare i costi che una simile operazione riverserebbe sulla struttura e sulle casse dello Stato a fronte di una domanda tutta da costruire e incentivare. Le aree demaniali degli enti locali ancora presenti lungo la rete tratturale sono la prima risorsa da mobilitare a questo fine.

Alle molte difficoltà che abbiamo brevemente richiamato fa da contraltare una serie di possibili benefici che un ritorno pianificato e istituzionalizzato della transumanza potrebbe generare nel medio-lungo periodo.

Un primo vantaggio, in linea con gli obiettivi comunitari e nazionali¹⁰, è rappresentato dall'azione di contrasto e inversione di tendenza che il recupero della transumanza avrebbe nei confronti dello spopolamento appenninico sostenendo l'imprenditorialità giovanile e con essa lo sviluppo di nuove economie e mercati basati sulla specificità delle aree marginali e sulla qualità dei loro prodotti¹¹.

Benefici si avrebbero anche nella tutela della biodiversità e nel presidio del territorio in quanto, oltre a preservare la funzione di corridoio ecologico degli antichi tratturi, la transumanza, attraverso la circolazione del bestiame – ed in particolare attraverso quell'insostituibile vettore che è lana ovina – favorisce la diffusione e lo sviluppo di specie vegetali tipiche delle praterie che oggi sono minacciate

¹⁰ Pensiamo in particolar modo alla Strategia nazionale per le aree interne.

¹¹ Pensiamo soprattutto ai *nested market* intesi come segmenti di mercati più ampi costruiti attorno a beni e servizi di alta qualità capaci di sostenere e rimodulare le relazioni tra territori rurali e aree urbane (Oostindie, 2010).

(Costa, 2011)¹². Al tempo stesso, il passaggio degli animali e la loro attività pascolativa contribuirebbero a ridurre sia il rischio idrogeologico sia il rischio di incendi.

Il terzo vantaggio è costituito dall'effetto moltiplicativo e di destagionalizzazione che il ritorno ad una transumanza autentica, anche grazie al suo indotto artigianale e gastronomico, avrebbe sul comparto culturale, agrituristico ed enogastronomico dell'Italia meridionale. Essa potrebbe addirittura fungere da fulcro attorno a cui costruire un sistema turistico integrato esteso a tutta la macro-regione dei tratturi. È evidente inoltre quanto il recupero di questa pratica zootecnica possa in vario modo incidere sullo sviluppo e la crescita di pratiche turistiche incentrate sulla mobilità lenta e sull'esperienza diretta dell'utente (turismo esperienziale).

Possibili azioni preliminari e sperimentali

Una politica di recupero funzionale della transumanza, come si è visto, dovrebbe fare i conti con vari ostacoli, ma avrebbe alcuni importanti vantaggi. Proprio in ragione di tali vantaggi proviamo qui a ipotizzare alcune azioni preliminari e sperimentali che potrebbero essere avviate al fine di un graduale e innovativo ritorno alla transumanza.

In primo luogo, bisognerebbe avviare un'indagine accurata sul comparto zootecnico nella grande regione dei tratturi cercando di raccogliere e analizzare non solo dati quantitativi – come quelli comunque preziosi rilevati e rilasciati dall'Istat tramite il Censimento generale dell'agricoltura – ma anche le opinioni dei conduttori delle aziende e di altri stakeholder a proposito dello scenario ipotizzato. Una volta accertata la presenza di alcune indispensabili condizioni socio-economiche, la strada più indicata sarebbe quella della costituzione un consorzio – e un relativo marchio di qualità – di tipo ibrido, con finalità e funzioni di coordinamento e di servizio, che riunisca entro una comune cornice legale diverse realtà legate alla transumanza (ai suoi percorsi e paesaggi, alle sue razze e produzioni tipiche) appartenenti sia ai settori zootecnico, agroalimentare e artigianale, sia ai settori turistico-alberghiero e culturale. Il marchio di qualità della transumanza e delle filiere connesse a questa economia dovrebbe avere innanzitutto il compito di riconoscere e premiare il coraggio di chi nel terzo millennio intraprenda la pratica della transumanza, ma anche di chi in forma associata sostenga e favorisca in vario modo e a vario titolo la diffusione di tale pratica. La natura consortile del sistema ipotizzato, oltre a favorire un uso promiscuo (pastorale e turistico) dei tratturi, sarebbe necessaria per distribuirne equamente i benefici economici, ma anche per coordinarne le azioni e le filiere e consentire a pastori e turisti, animali e persone, popolazioni nomadi e comunità stanziali, di condividere in modo armonico e consapevole gli spazi e i tempi delle loro diverse pratiche.

Un aspetto a cui dedicare particolare attenzione è certamente quello della condivisione (e coesione) tra i proprietari e conduttori degli armenti e la messa a loro disposizione, almeno in via sperimentale, di riposi localizzati in aree non eccessivamente remote e desolate. Bisogna infatti evitare che il personale addetto alle mandrie e alle greggi trascorra lunghi periodi, in particolare durante gli inverni, in condizioni di forte isolamento. C'è quindi bisogno, da un lato, di ripristinare pascoli di destinazione su suoli demaniali (da concedere inizialmente a titolo gratuito ai consorziati, come forma temporanea di incentivazione) ubicati in contesti dotati di servizi essenziali e infrastrutture (anche digitali) efficienti e compatibili col paesaggio circostante; dall'altro di recuperare o realizzare ex novo, a ridosso dei percorsi tratturali e dei riposi demaniali, spazi di lavoro, residenza e ricettività dotati di buone qualità architettoniche e tecnologiche, in cui addetti ai lavori e utenti possano trovare tutte le comodità fondamentali per la buona riuscita dell'esperimento e tali da garantire il rinnovo della pratica nel corso del tempo. Trattandosi di spazi utilizzati temporaneamente o stagionalmente, è indispensabile che tanto i pascoli quanto le strutture accessorie siano sorvegliati e mantenuti anche durante i periodi di permanenza altrove degli armenti e del personale al loro seguito, questo perché specialmente in territori ad alta intensità agricola, come è innanzitutto quello del Tavoliere di Puglia, c'è il rischio concreto di occupazioni e usi indebiti e dannosi sia dei suoli che dei manufatti edilizi messi al servizio della transumanza.

Conclusioni

Una forma evoluta di pastorizia itinerante, che non abbia la pretesa di muovere milioni di capi come nel passato, può contribuire a un progetto di paesaggio in aree rurali a bassissima densità insediativa. Per fare ciò va superata la distinzione impropria tra patrimonio materiale e immateriale. La transumanza può essere recuperata come una attività zootecnica soltanto insieme alla rete tratturale e alle aree di pascolo. Mettere

¹² Questo è il motivo precipuo per cui lo spostamento attraverso mezzi motorizzati (su gomma o su ferro), sebbene offra rapidità e comodità maggiori, non può essere considerato una pratica virtuosa. A ciò si aggiungano gli effetti psico-fisici negativi cui è esposto il bestiame in seguito a improvvisi cambiamenti climatici e di habitat.

in sinergia piccole economie pastorali in un territorio povero come quello appenninico richiede tuttavia progetti situati, che costruiscano nessi proficui tra suoli demaniali, turisti, allevatori, armenti, paesaggi culturali e istituzioni. La sfida di questi progetti è quella di mettere insieme, dove è possibile, risorse tradizionali e innovative, movimenti e confini per contrastare un declino perdurante che non è un destino. Se la transumanza ritorna a percorrere i tratturi sperimentando la compagnia di altri viaggiatori; se ritorna a frequentare pascoli stagionali attrezzati per il soggiorno di allevatori e turisti; se restituisce dignità e fascino al difficile mestiere del pastore possiamo aspettarci che il suo andirivieni si faccia linfa di un territorio fragile.

Attribuzioni

L'impianto generale del paper è frutto del lavoro congiunto dei due autori. Tuttavia a Gaeta vanno attribuiti il primo e il secondo paragrafo, a Curci il terzo e il quarto, ai due autori insieme il paragrafo conclusivo.

Riferimenti bibliografici

Assalzo (2015), *Annuario 2015*, Aurograf, Roma.

Costa C. (2011), *La rete dei tratturi in Molise: analisi dello stato di conservazione e proposte di recupero e valorizzazione* (Tesi di dottorato, Università degli Studi del Molise, Relatore: P. Di Martino). Disponibile da: <http://road.unimol.it/handle/2192/140>

Di Martino P., Di Marzio P., Mastronardi L. (2008), "Il sistema dei tratturi e indirizzi per la valorizzazione storico-culturale del paesaggio", in P. Tassinari (a cura di), *Le trasformazioni dei paesaggi nel territorio rurale: le ragioni del cambiamento e possibili scenari futuri. Approfondimenti interdisciplinari per la salvaguardia, la gestione e la pianificazione*, Gangemi, Roma, pp. 146-50.

Duclos J-C. (2016), "Les lieux publics de médiation de la transhumance. Evaluation et perspectives", in S. Russo, S. Bourdin (a cura di), *I tratturi fra tutela e valorizzazione*, Claudio Grenzi, Foggia.

Gaeta L. (in stampa), *La civiltà dei confini. Pratiche quotidiane e forme di cittadinanza*, Carocci, Roma.

Marino J.A. (1992), *L'economia pastorale nel Regno di Napoli*, Guida Editori, Napoli (ed. orig. 1988, John Hopkins University Press).

Moavero V. (2004), "I tratturi come percorso di accesso alle risorse territoriali e culturali". in A. Savelli (a cura di), *Turismo, territorio, identità: ricerche ed esperienze nell'area mediterranea*, FrancoAngeli, Milano. pp. 147-58.

OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development (2001), *Multifunctionality: Towards an Analytical Framework*, Oecd Publications, Paris.

Oostindie H.A., Van der Ploeg J.D., Van Broekhuizen R., Milone P., Ventura F., Brunori G. (2010), "The central role of nested markets in rural development in Europe", *Rivista di Economia Agraria*, vol. LXV, n. 2, pp. 191- 224.

Pagliarino E., Cariola M., Moiso V. (2016), *Economia del tessile sostenibile: la lana italiana*. FrancoAngeli, Milano.

Russo S., Salvemini B. (2007), *Ragion pastorale, ragion di Stato. Spazi dell'allevamento e spazi dei poteri nell'Italia di età moderna*, Viella, Roma.

UNESCO - United Nations Organization for Education, Science and Culture (2003), *Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale*, Parigi, 17 ottobre, trad. it., <https://ich.unesco.org/doc/src/00009-IT-PDF.pdf>.

Corridoi ecologici nella Città Metropolitana di Bari: il Parco delle *Lame* San Giorgio e Giotta

Vito D'Onghia

Politecnico di Bari

Dipartimento di Ingegneria Civile e dell'Architettura (Dicar)

Email: vito.donghia@poliba.it

Silvana Milella

Politecnico di Bari

Dipartimento di Ingegneria Civile e dell'Architettura (Dicar)

Email: silvana.milella@poliba.it

Porzia Pietrantonio

Città Metropolitana di Bari

Email: pietrapor@gmail.com

Abstract

La tesi sostenuta è che le politiche territoriali della nuova “dimensione della città contemporanea”, associate alla Legge Del Rio n. 56 del 07 Aprile 2014 che ha previsto l'istituzione delle città metropolitane e delle loro pianificazioni strategiche, possano consentire un'utile integrazione tra la visione degli *Ecological Corridor* della *Landscape Ecology* (Forman T.T. R., Godron M., 1981) e quella degli *Itinerari Narrativi*, quale elementi fondamentali della nuova generazione della Pianificazione Paesaggistica, atti a promuovere il processo di fruizione lenta dei paesaggi per nuove forme di turismo sostenibile nelle città e nei territori.

Le funzioni di *Connessione* (fisica) e *Connettività* (ecologica) sottendono le visioni della teoria delle Reti Ecologiche che sono entrate prepotentemente negli ultimi vent'anni all'interno delle discipline della pianificazione urbana e territoriale di tanti Ptcp italiani (Legge n.142/1990) e Piani Paesaggistici (secondo i dettami del Codice Urbani DLgs n.42/2004) non senza fraintendimenti e taluni determinismi. Allo stesso tempo la diffusione di “usi allargati” del territorio in nuove forme di *loisir*, turismo esperienziale e attività sportive *an plein air* hanno importato nel nostro paese le pratiche progettuali delle *greenway* e della mobilità lenta intesa come contributo ad una profonda revisione delle reti infrastrutturali legate alla fruizione del *Cultural Heritage*. La riscoperta degli Itinerari Narrativi, già definita nel Piano Paesaggistico Territoriale della Puglia¹, associata al concetto di relazione e connettività tra paesaggi periurbani e testimonianze storiche insediative della cultura pugliese, pone una riflessione sul nostro caso di studio.

Il ruolo duale dell'istituendo Parco delle Lame San Giorgio e Giotta (LR n. 19/1997 della Regione Puglia) nel quadrante sud-est della Città Metropolitana di Bari, visto non solo come solco erosivo del carsismo pugliese e displuvio delle acque meteoriche dall'altopiano murgiano² verso il Mare Adriatico, ma anche da considerarsi quale asse di connessione tra la rete dei centri costieri e sub-costieri, con le aree interne della Città Metropolitana di Bari.³

Le *Lame*, quindi, come veri e propri elementi di Connettività ecologica e di Connessione territoriale, che riscoprono un ruolo secolare avuto come *penetranti* del territorio interno della Puglia dall'alto Medioevo, pendoli costieri ad elevata biodiversità in grado di connettere e mettere a sistema le risorse rurali-ambientali e storico-culturali attraverso la costituzione delle Rete dei Parchi Metropolitani in grado di definire una nuova “geografia fruitivo percettiva” del paesaggio regionale.

Pertanto, il recente riconoscimento del Parco delle Lame San Giorgio e Giotta (luglio 2017) riattivato dalla Città Metropolitana di Bari dopo un decennio di oblio si interseca con uno dei 5 Progetti Strategici del Pptr: il n.4 Il

¹ Il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia è adeguato al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs n.42 del 24/01/2004) approvato definitivamente con DGR n.176 del 16/02/2015. Esso prevede una visione strategica del paesaggio regionale esplicitata in Cinque Progetti, in particolare la Rete Ecologica Regionale (La Rete della biodiversità e lo Schema Direttore della Rete Polivalente), il Patto Città-Campagna, il Sistema Infrastrutturale per la mobilità dolce, la Valorizzazione e la Riqualificazione integrata dei paesaggi costieri e i Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali.

² Il Parco Nazionale dell'Alta Murgia istituito in Parco Nazionale dell'Alta Murgia con DPR del 10 Marzo 2004 e pubblicato in G.U. n.152 del 1 Luglio 2004.

³ La Città Metropolitana di Bari istituita a seguito della Legge Del Rio n.56 del 07/04/2014 sostituisce la soppressa Provincia di Bari e comprende 41 Comuni.

Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce, costruito su un modello di politica infrastrutturale regionale intesa come base di partenza per favorire una “nuova dialettica tra luoghi e corridoi” nelle città salvaguardando la riconoscibilità della struttura delle reti di collegamento tra di esse e definendo le giuste relazioni funzionali nei confronti del territorio circostante.

La sfida da perseguire per la promozione di una nuova rete di mobilità alternativa è rappresentata dalla riscoperta degli ecosistemi naturali che attraverso modelli ciclo-pedonali sostenibili, tecniche di progettazione di *land-art* possano garantire non solo una fruizione paesistica integrata dei luoghi ma anche un’adeguata implementazione multimodale di collegamento di rete al fine di attivare sinergie tra territori collinari e costieri, diversificando le forme di turismo balneare con quelle storico-culturale, naturalistico e rurale.

Parole chiave: Reti ecologiche, Progetti di miglioramento ambientale, Mobilità lenta

1 | Introduzione

L’istituzione delle Città Metropolitane italiane affronta, a distanza di quattro anni dalla loro origine, una pianificazione strategica in grado di perseguire nuovi paradigmi dello sviluppo sostenibile delineati negli obiettivi proposti nell’Agenda 2030⁴. (Asvis, 2018)

L’organizzazione dei centri minori della Città Metropolitana di Bari basata su modello reticolare e non banalmente policentrico, si associa a strategie di sviluppo legate verso una *vision* di idee guida riguardanti la qualità della vita e la valorizzazione delle dotazioni territoriali all’interno di traguardi di sviluppo locale rivolti a forme innovative e sostenibili del turismo.

La valorizzazione dei caratteri identitari di un territorio nasce dai processi di innovazione sociale e promozione culturale in grado di perseguire azioni rivolte a migliorare il welfare, le politiche per il lavoro e a potenziare il sistema della mobilità.

Un tema specifico è quello della connessione delle Reti Ecologiche e nei contesti urbani della Puglia questo è fortemente legato ai reticoli idrografici delle *Lame* nel versante Adriatico e alle *Gravine*⁵ lungo il versante Ionico, ovvero solchi erosivi di origine carsica che costituiscono valli che alla funzione idraulica sommano un rilevante patrimonio geomorfologico (grotte, gradinate carsiche, vore, ecc...) e alti valori di biodiversità.

Il presente contributo analizza le forme di mobilità lenta che si possono strutturare lungo queste Reti Ecologiche viste nel contesto metropolitano di Bari, in questo caso le *Lame*⁶, che connettono territori comunali, patrimoni storici diffusi consentendo così la promozione di forme di turismo associate alla sostenibilità.

La crescita del turismo lento ed esperienziale legato ai *Cammini* definiti degli itinerari culturali percorribili con una pluralità di andamenti rappresenta un’occasione per rilanciare e valorizzare gli attrattori naturali di un nuovo sviluppo territoriale associato alla riscoperta dei luoghi. (Direttiva Mibact, 2016)

I collegamenti fra città costiere ed entroterra, garantiti attraverso un sistema di pendoli multimodali di queste penetranti naturalistiche, come nel caso studio delle *Lame* San Giorgio e Giotta nel quadrante sudorientale della città metropolitana di Bari, suggeriscono nuovi paradigmi per la diffusione e organizzazione di attività turistiche fondate sulla valorizzazione di risorse locali in grado di proporre nuove *itineranze narrative*.

L’istituzione di Aree Protette riguardanti i bacini imbriferi di queste valli erosive consentono un riconoscimento di scala metropolitana dei Parchi delle *Lame* come peraltro previsto dal Documento Preliminare del Piano Strategico Metropolitano di Bari (Martinelli N., Milella S., D’Onghia V., Pietrantonio P., Piscitelli M., 2017)

⁴ Il 25 settembre 2015, le Nazioni Unite hanno approvato l’Agenda Globale per lo sviluppo sostenibile e i relativi 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals – SDGs), articolati in 169 Target da raggiungere entro il 2030.

⁵ Le Gravine sono una tipica morfologia carsica del territorio della Murgia. Esse sono site principalmente nel territorio dell’Arco Ionico Tarantino, rappresentate da incisioni profonde con sponde ripide, arrivano ad una profondità più di 100 metri simili ai grandi canyon scavati dalle acque meteoriche nella roccia calcarea (calcarenite).

⁶ In Regione Puglia si definiscono lame i solchi erosivi poco profondi, tipici del paesaggio pugliese, che convogliano le acque meteoriche dall’altopiano della Murgia verso il punto di chiusura del bacino idrografico cui appartengono.

2 | Una connessione lenta: il Parco Metropolitan delle Lame

L'innovazione culturale avviata in Puglia con il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale⁷ ha generato una nuova visione di paesaggio regionale fondata sulla valorizzazione dei beni patrimoniali e sulle risorse identitarie, riscoprendo l'esigenza di connettere paesaggi strutturati su modalità alternative di accesso e fruizione attraverso il sistema della mobilità lenta. In particolare, il *Progetto infrastrutturale per la mobilità dolce* uno dei cinque progetti territoriali regionali riproduce una pianificazione trasportistica strategica ed integrata con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti, con le pianificazioni d'Area Vasta e quelle settoriali a valenza ambientale-paesaggistica partendo dalla percorribilità territoriale e dall'infrastrutturazione già esistente. (PPTR, 2015)

Il progetto della Mobilità Dolce regionale si innesta sulla rete multimodale di percorsi di terra e di mare, prevedendo la realizzazione di una fruizione viaria di qualità, di connessione ai nuclei storici integrata con collegamenti ciclopedonali e *greenway*, capaci di connettere il sistema diffuso dei beni antropici e paesaggistici.

Ma non va dimenticato che i Parchi delle Lame si strutturano proprio lungo gli alvei allungati di *Corridoi Ecologici* che connettono fisicamente la costa con l'entroterra, come nel Parco Regionale delle Lame San Giorgio e Giotta⁸, fruendo dell'integrità paesaggistica dei solchi erosivi.

La riflessione posta in essere del presente contributo definisce la necessità di misurarsi con la sfida delle politiche per lo sviluppo locale fra i territori delle Lame come elementi di conoscenza della natura, usi allargati del paesaggio attraverso connessioni (fisiche) e connettività (ecologica). (Forman T.T. R., Gordon M., 1981)

L'istituzione del Parco metropolitano dell'Area Protetta delle Lame San Giorgio-Giotta offre alle comunità locali una ricchezza patrimoniale che potrebbe rappresentare un'importante occasione di valorizzazione del *cultural heritage* dell'area sudorientale della Città Metropolitana. (Martinelli, Milella, D'Onghia, 2017)

La pianificazione ecologica evidenzia come le politiche di salvaguardia degli ecosistemi risultano di estrema importanza ai fini di approcci multidisciplinari in contesti d'Area Vasta come quello della Città Metropolitana di Bari, indirizzando verso un'azione integrata capace di superare le politiche monosettoriali; da quelle agronomiche, a quelle urbanistiche, di difesa del suolo, economiche e sociali. (Mininni, 2013)

Gli effetti dell'istituzione dell'area protetta in esame si incardina nelle politiche regionali per gli ambienti naturali e le attività socio economiche promosse dalle Reti Ecologiche Nazionale e Regionale, nella conservazione e nel ripristino delle risorse naturali, nella mitigazione della pressione antropica e dei conseguenti detrattori ambientali e nell'incremento del controllo e monitoraggio del territorio. (Lamacchia, Martinelli, 2001).

Peraltro l'istituzione di un Parco Metropolitan delle Lame costituisce un'occasione per accedere ai finanziamenti comunitari, nazionali e regionali, una riconversione in un'ottica sostenibile dell'agricoltura, valorizzando il patrimonio storico-insediativo locale e le attività di produzioni tipiche, organizzando la fruizione dei beni, con l'attivazione dei collegamenti in rete con le aree protette diffondendo peraltro conoscenza sull'architettura rurale in pietra a secco.

3 | Un processo complesso: il riconoscimento istituzionale del Parco Metropolitan delle Lame

La recente banalizzazione degli ecosistemi extraurbani nel territorio delle Lame, dovuta principalmente all'espandersi dei tessuti insediativi nelle aree agricole periurbane, alla frammentazione delle aree naturali per la realizzazione di infrastrutture e a processi di industrializzazione dell'agricoltura hanno comportato un depauperamento delle risorse endogene con la drastica alterazione dei processi naturali degli habitat presenti lungo gli alvei delle due Lame, oggetto di studio, che da sempre garantiscono la biodiversità di questi ambiti territoriali.

A tali problematiche di modificazione del paesaggio che investono le Lame San Giorgio e Giotta si potrebbe dare una risposta attraverso l'istituzione dell'Area Protetta Parco Regionale ai sensi della L.R. n. 19 del 24/07/1997, all'interno della quale sotto la regia della Città Metropolitana di Bari comuni, associazionismo e stakeholders potrebbero operare in integrazione.

Questo processo istitutivo si è avviato nei primi anni 2000 con l'apertura della Conferenza dei Servizi nel 2007 che a distanza di un ventennio (Luglio 2017) le Amministrazioni pubbliche coinvolte di concerto

⁷ Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è stato approvato definitivamente con DGR n.176 del 16/02/2015, risulta adeguato al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (DLgs n.42/2004).

⁸ I territori sono siti nel quadrante sud-est della città di Bari e sono coinvolti nel processo di riconoscimento istituzionale (LR n. 19/1997 Regione Puglia) del Parco Naturale Regionale delle Lame di San Giorgio e Giotta, rappresentati rispettivamente dalle Amministrazioni Comunali di Gioia del Colle, Sammichele di Bari, Casamassima, Rutigliano, Noicattaro, Triggiano e Bari.

con la Città Metropolitana di Bari e la Regione Puglia hanno visto la sottoscrizione di una perimetrazione dell'area Protetta. (Martinelli, Milella, D'Onghia, 2017)

Il riconoscimento del Parco Metropolitan delle Lame rientra oggi nell'Agenda Urbana di Pianificazione Strategica Metropolitana di Bari, la quale prevede il raggiungimento di cinque assi prioritari:

- *la valorizzazione delle dotazioni territoriali,*
- *la promozione del capitale umano e sociale,*
- *i servizi e alle infrastrutture a rete per le smart cities,*
- *le infrastrutture per lo sviluppo delle aree logistiche e produttive,*
- *il potenziamento della mobilità.*

La valorizzazione ecologica e funzionale di elementi autoctoni e degli habitat presenti nel Parco delle Lame San Giorgio e Giotta associata alla valorizzazione del sistema urbano e allo sviluppo di una sostenibilità sul territorio metropolitano nel rispetto delle tradizioni e prodotti locali disegnano azioni prioritarie sulle quali il Piano Strategico Metropolitan di Bari dovrà confrontarsi elevando contemporaneamente valori storico-culturali, pianificazione di rete e rafforzamento delle politiche di coesione territoriale e di *governance* tra Enti. (Martinelli, Milella, D'Onghia, Pietrantonio, Piscitelli, 2017)

Il ruolo svolto dal Parco Metropolitan delle Lame, è di certo da considerarsi come vasto progetto di territorio, in grado di coniugare e integrare le forme della pianificazione urbana territoriale con quelle dello sviluppo rurale, elevando la qualità di vita e il benessere degli abitanti sia delle urbanizzazioni contemporanee sia del mondo rurale. (Magnaghi A., Fanfani D., 2010)

4 | La valorizzazione di forme di mobilità lenta nel paesaggio delle Lame

Il sistema infrastrutturale consolidato della Puglia propone importanti sinergie tra i luoghi naturali e la caratterizzazione dei valori storico-culturali del territorio. E' importante quindi partire da questa dotazione infrastrutturale consolidata, intesa come una risorsa da ricondurre alle politiche di valorizzazione della rete di mobilità lenta intesa anche come strumento di lettura e comprensione dell'articolato ecomosaico regionale.

I *Corridors* definiti tra le strutture ecopaesistiche dalla *Landscape Ecology* descrivono un equilibrato funzionamento della Rete Ecologica, garantendo la tutela della biodiversità e degli effetti positivi prodotti sugli habitat e sulle *patch* contermini oltre a svolgere la funzione di *approvvigionamento e connessione* tra ecosistemi. (Forman TT., Gordon, 1981)

Nello specifico caso del Parco Metropolitan delle Lame effettuare una rappresentazione del *grafo ecologico*, proposto da Forman significa individuare le tessere dell'eco-tessuto caratteristiche dell'ambito di paesaggio studiandone la produzione primaria netta (PN) e il grado di connettività (C) inteso, quest'ultimo come parte dinamica ovvero quale flusso indispensabile al mantenimento dell'equilibrio ecosistemico.⁹ (Forman TT., Gordon, 1981). Pensare ad una simulazione grafica della Rete Ecologica può fornire un valido contributo, non solo per l'istituendo Parco Metropolitan delle Lame ma per l'intera Rete Ecologica Metropolitana di Bari poiché fornisce informazioni utili sullo stato di salute del sistema connettivo naturale, verificando l'efficacia di specifici indicatori relativi alla frammentazione dei *Corridors*, alla densità degli spazi verdi e agli elementi di discontinuità del tessuto rurale e insediativo.

La *vision* trasversale delineata dal Parco Metropolitan delle Lame può essere assolta dal Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia in particolare dalla Rete Ecologica della biodiversità e dallo Schema Direttore della Rete Ecologica Polivalente attraverso un approccio guidato dalla *Landscape ecology*, mentre la valorizzazione del sistema infrastrutturale di mobilità, che interseca o si sovrappone ai corridoi vallivi delle Lame potrà essere strumento di connessione dei centri minori assicurando la fruizione dei beni patrimoniali¹⁰.

Il progetto di territorio complessivo proposto dall'innovazione culturale dal PPTR della Puglia prospetta l'attuazione di una rete multimodale multilivello capace di integrarsi in maniera ecocompatibile alla Rete Ecologica attraverso una lenta fruizione e valorizzazione dei paesaggi considerando ogni singolo potenziamento della modalità di spostamento (ferrovia, trasporto su gomma, percorso ciclabile, metrò-mare).

⁹ Il livello di metastabilità (MST), rappresenta il grado di sviluppo e di organizzazione del sistema dei biotopi che compongono una determinata unità di paesaggio, mentre la produzione primaria netta (PN) è individuata dalle risorse che costituiscono l'energia potenzialmente trasferibile tra le varie unità di paesaggio.

¹⁰ Il progetto strategico "I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali" del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia interessa, in particolare, l'attività di fruizione sia dei Contesti topografici stratificati, in quanto sistemi territoriali che ospitano i beni, sia delle aree di grande pregio e densità di beni culturali e ambientali a carattere monotematico (in via esemplificativa: sistemi di ville, di masserie, di uliveti monumentali).

Il ruolo dei parchi metropolitani delle Lama rappresenta, quindi, un tentativo di dialogo tra i contesti territoriali di attraversamento della Rete Ecologica, in quanto viene espressa la fruizione di uno spazio aperto accessibile identificato come “laboratorio di sviluppo di un’agricoltura multifunzionale, finalizzato non solo alla produzione di beni e servizi di qualità, ma strumento capace di generare un valore aggiunto territoriale”. (Magnaghi A., Fanfani D., 2010)

5 | Conclusioni

La ricerca innovativa di relazioni strategiche della dimensione del governo del territorio vede nelle politiche delle Città Metropolitane un’occasione per migliorare l’efficienza delle dotazioni territoriali e della Rete Ecologica nella nuova condizione dei Parchi Metropolitani.

La sfida da intraprendere per la creazione e l’avvio di nuovi paradigmi alternativi di connessione tra reti pur ambiziosa si lega alle logiche di coordinamento di decisioni e visioni comuni dei diversi attori promotori di iniziative di sviluppo ecologicamente orientato.

L’avvio di interventi necessari per rendere operativi sistemi che possano elevare funzioni e dialettica tra comunità diviene la base per avviare la vitalità culturale e la riscoperta dei luoghi attraverso passeggiate urbane e *street workout*, itinerari naturalistici e cammini di connessione tra luoghi cospicui, che possono consentire il potenziamento della mobilità lenta e della valorizzazione dei paesaggi. (IUAV, 2012)

Uno sviluppo possibile del territorio delle Lama nel contesto della Città Metropolitana di Bari è quello di identificare in un processo multiscalare una strategia di rilancio di questi reticoli idrografici ed *Ecological Corridors*; un disegno capace di ripensare una dialettica tra territori, supportare le azioni di *governance* dei contesti locali, promuovendo sistemi aperti di *greenway*, esperienze di agricoltura urbana, integrando la conservazione della biodiversità e la riqualificazione delle testimonianze storiche e insediative.

Una progettualità orientata alla trasformazione ecologica dei territori che trova in questo contesto regionale una possibilità di sinergie tra i *Progetti Strategici Territoriali* del Pptr – nello specifico *la Rete Ecologia della biodiversità, Lo Schema Direttore della Rete Regionale Polivalente e il Sistema Infrastrutturale per la mobilità dolce* – con le *vision* del Piano Strategico Metropolitano promosso dalla Legge Delrio in corso di attuazione nel contesto della Terra di Bari. La decisa ripresa del processo istitutivo del Parco Metropolitano delle Lama San Giorgio e Giotta fermo ormai da decenni, raccontato in queste note, costituisce un caso rilevante di questa nuova stagione di politiche urbane orientate alla Sostenibilità Urbana articolata nel Goal 11 dell’Agenda 2030 e nella Carta di Bologna (2017) che sarà interessante monitorare sul medio-lungo periodo.

Attribuzioni

Il contributo è frutto di una riflessione collettiva degli autori, ma sono da attribuire a V. D’Onghia la stesura del § 1 e § 4, a P. Pietrantonio e S. Milella la stesura del § 2 e del § 3, e la stesura delle conclusioni del § 5 a tutti gli autori.

Riferimenti bibliografici

- Forman T.T.R., *et alii* (2003), *Road Ecology, Science and Solutions*, Island Press, Washington DC.
- Forman T.T. R., Gordon M. (1981), *Patches and Structural Components for a Landscape Ecology* in *Bio-Science*, Vol. 31, n. 10, American Institute of Biological Sciences, pp. 733-740.
- IUAV (2012), *“On Mobility 2 - Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa”*, Marsilio Editori, Venezia.
- Lamacchia M.R., Martinelli N., (2001), *“La strutturazione delle conoscenze”*, in *“Integrazione tra pianificazione di Bacino e pianificazione di aree Protette: Il caso del parco Naturale di lama San Giorgio in Puglia”*, in Quaderni di Ingegneria Ambientale, pag. 34.
- Magnaghi A., Fanfani D., (2010), *Patto città-campagna. Un progetto di bioregione urbana per la Toscana centrale*, Alinea editrice, Firenze.
- Martinelli N., Milella S., D’Onghia V., (2017), *“Il Progetto “Le Fabbriche-Giardino di Lama San Giorgio e Lama Giotta: – tra conservazione e sviluppo”* In Sessione 7 *Infrastrutture verdi, blu e miste* in *Urbanistica Informazioni*, pag. 628-631
- Martinelli N., Milella S., D’Onghia V., Pietrantonio P., Piscitelli M., (2017), *“Una Rete ecologica nella Città Metropolitana di Bari: il Parco delle Lama San Giorgio e Giotta”*- in *“Territori competitivi e progetti di reti”* a cura di F.D. Moccia e M. Sepe, *Urbanistica Dossier* n.13.
- Mininni M.V. (2013), *“Approssimazioni alla Città- Urbano, Rurale, Ecologia”*, Donzelli Editore, Roma
- Pietrantonio P., Milella S., D’Onghia V., (2016), *“Il progetto territoriale per il paesaggio di Lama San Giorgio e Lama Giotta”* Rapporto sulle città 2016 - Le Agende Urbane delle Città Italiane Working papers, Rivista online di Urban@it - 2/2016

Sitografia

Asvis, Agenzia Italiana per lo sviluppo sostenibile, Agenda 2030

<http://asvis.it/agenda-2030/>

Direttiva Mibact, 2016

<http://www.turismo.beniculturali.it/home-cammini-ditalia/atlante-dei-cammini/>

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia, 2015

http://www.sit.puglia.it/portal/portale_pianificazione_regionale/Piano%20Paesaggistico%20Territoriale

Residential tourism and rural gentrification processes. The case of Vilcabamba, Ecuador

Antonio di Campli

Politecnico di Torino

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

Email: antonio.dicamplici@polito.it

Abstract

This research investigates how various forms of residential tourism or lifestyle migration, produced by subjects coming from the Global North, have triggered social and spatial change processes in the landscapes of Vilcabamba, Ecuador, a small Andean village located in the southern part of the canton of Loja. "Residential tourism" is a concept usually used to describe voluntary migratory movements and reterritorializations produced by a variety of subjects: expats, global nomads, counter-culture dropouts, weekend tourists and retired people, as well as the kind of experiences imagined and sought: bohemian lifestyles, rural idyll, or just a "place in the sun". In this process where two forms of mobility traditionally seen as distinct, the one related to tourism and the one linked to migratory movements, are intertwined and the figure of the migrant is superimposed on that of the tourist. In Vilcabamba, dwelling practices and economies related to residential tourism have reconfigured rural territories as ensembles of "nested spaces", situations that have the character of protected interiors placed within "colloidal landscapes". In this sense Vilcabamba can be seen as a particular "contact zone" where different tourism economies interact: extractive tourism, a concept describing processes of "extraction" and conversion of local characters and of indigenusness, in exchange values, and remittance urbanism, an expression used to describe those processes of spatial transformation triggered by "orbital" subjects and economies.

Keywords: tourism anthropology social exclusion/integration

0 | Contact Zones. Lifestyle Migrations

This essay looks at how various forms of residential tourism or lifestyle migration, produced by people arriving from the cities and territories of the so-called Global North, have triggered complex processes of social-spatial modification in the landscapes and rural environments of Vilcabamba, Ecuador, a small Andean village of approximately 5,000 inhabitants in the southern part of the canton of Loja.¹

The concept of "residential tourism" has been used since the late '70s (Jurdao 1979) to analyse, more than anything else, the spatial characteristics of processes of urbanisation linked to the construction of holidays homes, especially in seaside settings. In recent years, however, this concept has been used to refer to a complex set of processes, voluntary migratory movements and reterritorialisation produced by a variety of subjects: expats, global nomads, counter-culture dropouts, qualified professionals, weekend tourists and retired people, as well as the kind of experiences imagined and sought: bohemian lifestyles, rural idyllic, exclusive or more simply those looking for a quiet "place in the sun". The search for different transnational spaces and lifestyles adopting multiple tactics and forms of dwelling, pursued according to strategies that can be individualistic (Janoschka 2013), communitarian (di Campli 2013) or a hybrid between the two, is what holds these different subjects together. In this process, two forms of mobility traditionally considered distinct – one linked to tourism and the other to migratory movements – are intertwined and the migrant is superimposed on the tourist.

¹ The article is divided into four parts. The first presents Vilcabamba as a tourist destination by positioning it within disciplinary literature; the second describes the characteristics of new inhabitants; the third part describes their settlement strategies and analyses the processes of spatial modification produced by interactions between local society and residential tourists; the fourth and final part presents a critical analysis of these processes. Data is provided by spatial analysis, field research conducted from the end of 2014 to November 2017 and a series of qualitative interviews addressed to local administrators, local economic operators, tourists and local inhabitants. In addition to the work of the author, this research also benefits from the collaboration of Maria de los Angeles Cuenca, Patricio Cuadrado, researchers and professors at the Universidad Tecnica Particular de Loja, Facultad de Arquitectura y Artes and of Nubia Rámirez and Pablo Cuenca, employees of the Municipality of Loja.

In the Ecuadorian Andean territories, the phenomenon of residential tourism was first presented in the early 2000s, triggered in large part by the retirement of the so-called Baby Boom generation in the United States. In particular, the economic crisis that began in 2007 made it difficult for many North American retirees to maintain their previous standards of living and the need to define new strategies to maximise retirement incomes began to emerge. (Bucks and Bricker 2013). Economic insecurity has always been one of the main triggers of emigration toward destinations where better standards of life are pursued. In this sense, migration from North America to the Andes overlaps desires linked to exotic imaginations and the pursuit of greater purchasing power (Hayes, 2013).

The speed and strength with which these phenomena have manifest themselves in recent years in Ecuador does not correspond with an adequate number of studies that, in any case, have focused primarily on the analysis of changes in land ownership or so-called processes of *descampesinización* or *desagrarización*. These two terms describe a decline in the reproduction of traditional rural spatial conditions and societies due to global economic processes, including residential tourism, taking place in these contexts.

Residential tourism in rural areas is a phenomenon that can be investigated by combining socio-economic studies with spatial analyses to define the specific characteristics of territories and environments affected by this phenomenon.

In the case of Vilcabamba, the relationships and conflicts between imaginations, spaces, ecologies and desires have taken the form of a complex "implicit project", a "palimpsest-project" intended as a set of territorial descriptions, interpretations and transformation actions triggered by a plot featuring migrant tourists, activists, eco-institutions, schools, artisans, intellectuals and artists. Though weakly connected to one another, these subjects nonetheless produce substantially coherent actions.

These considerations are used to support two main hypotheses.

The first is that in particular rural contexts, such as the Andean area around Vilcabamba, dwelling practices and economies related to residential tourism have triggered processes through which these areas have progressively become peripheries to distant metropolitan territories and are reconfigured as sets of specialised places. These "nested spaces" are situations that, from time to time, manifest themselves as introverted spaces or protected interiors within "colloidal landscapes", in which other urban elements and socio-environmental ecologies coexist. This condition seems to be result of the territorial application of strategies of "interior urbanism". The relationships between these systems of interiors are regulated by specific spatial devices that, operating as thresholds between multiple environments, subjects and economies, allow them to function and coexist.

The second hypothesis is that Vilcabamba and its rural surroundings can be viewed as a particular "contact zone" in which different types of residential tourists and local dwellers interact, together with different economies of tourism. In this case the reference is, on the one hand, to the logics and discourses of so-called extractive tourism, a concept that describes the processes of "extracting" and converting local cultural characteristics, and 'indigenusness' in particular, into an exchange value. On the other hand, it refers to forms of so-called remittance urbanism, a locution used to describe particular processes of spatial transformation triggered by "orbital" subjects and economies linking a country of origin with one of arrival, characterised by precise images and languages. To support these hypotheses, the concepts of the "extractive zone" and of "remittance urbanism", as defined respectively by Macarena Gómez-Barris and Sarah Lynn Lopez, are made operational in spatial forms of investigation.² The result is the construction of a spatial representation of the ways in which specific practices of residential tourism are territorialised, and how they modify the meaning and functioning of rural spaces.

1 | Place

Vilcabamba is a small Andean village located between 1,400 and 1,760 metres above sea level, of approximately 158.1 km², in the south-eastern part of the Loja Canton, in southern of Ecuador. This urban settlement consists of a system of closed blocks with a central square defined by the classic colonial grid. The historic centre resembles a 19-block chessboard. The entire town consists of 50 blocks measuring roughly 60 m per side, with a total area of 33.10 hectares.

The rural landscape, at the highest elevations, is characterised by typical Andean mountain features marked by a mix of eucalyptus woods, shrubs woods and natural and cultivated pastures. In the foothills,

² Main references are: Gómez-Barris M., 2017, *The Extractive Zone: Social Ecologies and Decolonial Perspectives*, Duke University Press, Durham; Lynn Lopez S., 2015, *The Remittance Landscape: Spaces of Migration in Rural Mexico and Urban USA*, University of Chicago Press, Chicago. Other references are: Correa F., 2017, *Beyond the City: Resource Extraction Urbanism in South America*, University of Texas Press, Austin and Barajas D., García C., 2016, *Urbanismos de Remesas. Viviendas (re) productivas de la dispersión*, Caniche, Madrid.

cultivated areas appear rather dense, with overlapping tree crops (fruit and banana orchards) and vegetable gardens in the same fields. Valley areas are dominated largely by sugar cane or banana orchards.

As argued by Pietri-Levy, the altitude of Vilcabamba and the geography of this portion of the Andes is characterised by a drier and warmer microclimate than other areas of the sierra (Pietri-Levy, 1993).

The village was described for the first time in a 1973 article in National Geographic magazine (Leaf 1973) that attracted the first tourists in the early '80s. They were largely hippies or exponents of so-called counter-culture, attracted by the energies of the towering "Mandango", a geological formation characterised by an unusual shape that connotes the landscape of the area. Others were attracted by the supposedly healthy lifestyle that permitted inhabitants to live a very long life. More recently, the village has become a destination for wealthy Ecuadorian retirees from Quito or Guayaquil who build their second homes here, transforming the rural landscapes and village of Vilcabamba into an important tourist and leisure hotspot.

In 2010 Vilcabamba was home to 4,700 people. By 2017 this number had reached 5,200. However, this growth has been accompanied over the last 7 years by a loss of about 500 inhabitants who emigrated mainly to the United States or Europe. Of the approximately 1,200 foreigners, 50% hail from the United States, and the rest from Europe.

2 | The Subjects

About 60% of foreigners residing in Vilcabamba are US or Canadian retirees. Of these, the majority is composed of inactive subjects, almost exclusively dedicated to restful or recreational activities. There is a smaller portion of retired people who dedicate themselves to such activities as organic farming or gardening. Finally, there are also involved in the production of banana bread, jams, organic vegetables and fresh bread.

Retirees promote local economies related primarily to the construction sector or personal services, such as home maintenance, health care and restaurant activities.

The remaining 40% are hippies, between the ages of 20 and 35. They are predominantly Chilean, Argentinian or Colombian and choose to settle in Vilcabamba for periods of time ranging from three months to 3/4 years, in some cases, forever. Many are artisans, manufacturers of necklaces, bracelets or other types of jewellery made with materials such as stones, seeds and animal bones.

Hippies tend to spend time in the centre of the village, organising a weekend crafts market that occupies part of the arcades near the central square and occasionally occupying part of the square in front of the main church.

In general terms, retirees and hippies are extroverted subjects, who can come into conflict with local inhabitants, characterised by a more introverted nature. In interviews with local administrators and economic operators, there are contrasting voices regarding the presence of retired foreigners. According to some, their presence is considered positive and relations with the locals are declared as almost always good. Some local inhabitants, on the contrary, highlight a few *malo costumbres* or "bad habits" that characterize these tourists. Some, fighting addictions to alcohol and drugs, are considered too extroverted, their public speaking too loud and deemed to be defying public decency with manners that disturb local inhabitants and especially children.

2.1 | Expressive Expatriates. The various types of residential tourists settled in Vilcabamba share some common features

All reject the lifestyles and productive styles of their countries of origin and try to circumvent, in particular, regimes of morality by participating in a cosmopolitan culture marked by an expressive individualism pursued mainly through neo-rural or meditative practices. Young migrants or long-term tourists often engage in small activities related to agriculture, permaculture, crafts or yoga. Many become farmers, others reinvent themselves as artisans, food producers or gardeners, New Age entrepreneurs, traders, musicians, masseurs, healers or drug users. Some, finally, are dedicated to the construction of Mongolian-style yurts, adobe or *guanua* cane buildings (a local variant of bamboo), or domes inspired by the geodesic architecture of Buckminster Fuller.

In Vilcabamba, the prevalence of activities related to agriculture or to spirituality represents an innovation if compared to traditional counter-cultural experiences where craft activities prevail. Through this set of activities, migrants try to offer an image of themselves that is far from that of the traditional tourist.

The integration of work, free time and spirituality is defined within an approach that realises visions, lifestyles and practices of non-Western cultures, in particular that of the local Andean Indians or an idealised version of those from distant Asian contexts, for example India.³

This search for counter-cultural lifestyles is dominated by intense work on oneself. In this sense, these subjects can be referred to as 'expressive expatriates', as subjects marked by precise desires of self-modelling and the search for an ethics of the self in opposition to dominant regimes of bio-power.

In the context of flexible capitalism, these expressive expatriates have learned to explore and colonize interstitial, residual or peripheral spaces by redefining themselves as self-employed, seasonal or part-time workers, hybridising new sources of income with those from their own countries such as pensions, unemployment benefits or inheritances. In Vilcabamba, the typical sites of these economies include weekend hippie craft and rural markets, bio-dynamic agriculture laboratories, meditative and New Age centres, a few restaurants, the sales of traditional fabrics or handicrafts, and educational institutions such as the "La Calandria" primary school, attended by the children of both foreigners and Ecuadorians.

2.2 | “As idéias fora do lugar”

The expressive expatriate is a subject seeking to evade dominant political and economic regimes through the adoption of strategies of spatial mobility and manifestations of social commitment and self-construction, placing him/herself in a condition of being permanently "on the road". Most of the expressive expatriates who live in Vilcabamba and its rural surroundings, travel more or less intermittently, dwelling in one or two places at the same time. They define geographical triangulations through Vilcabamba and their countries of origin, both of which are considered a reference or "mooring point" where they can dock and disengage. In their search for new landscapes, environments and lifestyles, the world acquires a fragmented vision and mobility becomes not only a means for reproducing their lifestyle, but a true practice of counter-hegemony.⁴

This research into the self that assembles geographic research, environmental explorations and mental introspection is the result of the intersection between two apparently opposite but simultaneous phenomena that had already manifest themselves in the West in the eighteenth century: the first is the definition of a structure of knowledge of the material world, of the 'exterior', through the concept of landscape, a concept in which space is read through its socio-cultural and environmental dimensions. The second phenomena corresponds with a focus on the exploration and 'definition' of the internal territories of the psyche. It is through this interweaving that 'expressive expatriates' define their subjectivity.

Production and neo-rural dwelling practices, meditative activities, ecological and environmental protection. These are the main ideas imported from the 'metropolis' that, once they spread to the 'periphery' became what the literary critic Roberto Schwarz defined as *as idéias fora do lugar*, 'ideas out of place' (Schwarz 1992). It is a cultural situation marked by implicitly neo-colonial characteristics that sees immigrants seeking to affirm the respect and importance of norms generated elsewhere that, at least in principle, local inhabitants cannot refuse. In this exchange, locals become second-class members of a club in which membership is not an option.

Stories and interviews with the different types of tourists residing in Vilcabamba reveal a definition of the expatriate as a subject who has almost completely abandoned the idea or desire for fixity, replacing it with an identity made of transitions, successive movements and changes, all more or less planned. This utopian image is particularly seductive for sedentary societies, as indicated by media, advertising and leisure spaces. As a result, two paradoxical consequences of these processes of movement-colonisation emerge.

In the migration toward Vilcabamba, subjects who chose to leave and impose a self-marginalisation from their countries of origin end up assuming a central role in the life of the pueblo, giving a new image to a rural territory that is indirectly redefined as a destination for intense flows of 'ordinary tourism'. The gradual commercialisation of alternative, counter-cultural spaces, practices and images questions their original sense and meaning. Despite fleeing the 'mainstream', expressive expatriates are in fact soon followed by ordinary tourists and local elites, triggering more traditional forms of tourism. In this way, the dialectic between liberation and opposition is permanently put back into action, periodically renewing itself through the search for different spaces, places and times, in a paradoxical consonance with the capitalist logic of consumption and reproduction. From a certain point of view, the more counter-cultures

³ Some of these migrants and their bohemian lifestyle recall similar phenomena that appeared in the past along the shores of the Mediterranean (di Campli, 2013, D'Andrea, 2007).

⁴ Such a scheme confirms the reflections of John Urry on mobility as a lifestyle and the importance of the "moorings" that permit such movements. (Urry, 2003).

capture the feeling of alienation and anomie of modernity, the more indirectly they place themselves at the service of capital.

3 | Processes

In recent years, the emergence of tourism economies has introduced a general fragmentation of rural properties and a decline in activities related to agriculture. Examples include the closure of panela factories linked to the production of sugar cane, or the abandonment of traditional crops such as coffee or vegetables, now relocated far from Vilcabamba, for example in Quinara. In general terms, the arrival of tourists has changed labour conditions. Construction-related jobs have become one of the main sources of income for the majority of workers in the area. These are often precarious jobs related to the time required to construct individual buildings. At the same time, the emergence of new jobs supported by the tourism industry is generally related to the provision of low-cost services.

The growth of the construction sector is accompanied by the growth in value of rural land and the decline of traditional agricultural activities. Local farmers often maintain rural lots in a state of abandonment as the mere possession of land is considered more profitable than its use for productive purposes. Lots once considered marginal, for their position on hillsides and therefore difficult to work, have acquired a higher value than those located in flat and fertile areas. A panoramic view has become one of the leading qualities of a rural lot. In general terms, the exchange value of land now prevails over its use value.⁵

The growth of rural land prices is not as uniform. Elements such as proximity to or distance from the urban centre, the presence of services like energy or water and accessibility play an important role in defining economic value. The nature of the rural land market has changed and owners prefer to sell their lots to foreigners rather than to locals, as the former tend to pay more money.

Farmers tend to invest the proceeds from the sale of rural plots in different ways. The first is in the purchase of apartments and building units in the centre of Loja to be rented as residences or commercial spaces.

The second is in the construction of second homes in Vilcabamba to be rented to foreigners. A third way involves to use funds obtained from the sale of rural soils to financially support family members who have emigrated to Europe or the United States in search of work. An interesting element in this sense is that money earned abroad is often reinvested in Vilcabamba in the construction of buildings to be rented to tourists or to host restaurants or commercial activities. It is this system of exchanges and relations between short-term speculation, emigration and rural decline that establishes links between residential tourism and the phenomenon of emigration.

3.1 | Nested spaces

In Vilcabamba, the expat community, consisting of inactive retirees, hippies and active retirees, manifests very specific settlement choices, which are almost always linked to the definition of introverted and isolated dwelling spaces. This tends to trigger processes through which rural portions of Vilcabamba, as well as urban areas, are redefined as a composition of particular landscapes of tourism and devices to foster interaction between residential tourists and local inhabitants.

These landscapes correspond to systems or archipelagos of 'nested spaces', hidden, introverted interiors, corresponding to landscapes that, respectively, can be referred to as 'landscapes of remittances' and 'counter-cultural landscapes'. These situations, expressions of an implicit project of 'interior urbanism', are immersed in viscous, 'colloidal' landscapes in which a host of subjects, narrations, and ecologies coexist.

3.1.1 | *Landscapes of Remittances*

A remittance is an economic transaction that connects two people (sender and recipient) and two places (origin and destination of money). In the case of North American retirees, the sender is a public or private North American pension institution, in the case of Ecuadorian emigrants, the senders are sons and daughters, husbands, wives who have chosen to move abroad. The recipients are often elderly mothers and fathers, children or wives who have remained at home. In these exchanges, 'home' becomes at the same time the main reference point for migrants and the priority destination for their investments.

⁵ Over the course of 15 years, the average cost of one hectare of land in Vilcabamba rose from \$1,000 per hectare to \$6,700 / ha. In some cases, up to \$80,000 have been paid for one hectare and there are cases in which \$35,000 are required for little over 700 square meters. Such amounts of money are unattainable for local farmers perceiving an average monthly salary of \$467 (Reyes-Bueno F., Tubío-Sánchez, 2018).

In Vilcabamba, relationships and exchanges between inactive retirees and local society produce landscapes of remittances that manifest themselves according to two different logics and spatialities, which are functionally related to one another. The first corresponds to the places of elite tourism, to closed and protected residential settlements, located in rural areas, created to accommodate mostly inactive North American retirees and bought with the remittances of their pensions. They are low-density settlements, such as the Hacienda San Joaquin, a 270-acre foreign-owned gated community of 94 lots, ranging from 0.7 to 2 hectares, with gardens and private riding trails.⁶ The houses, arranged for the most part along scenic rural routes, are characterised by a neo-rural or faux bucolic architectural language, accompanied by large natural areas, stables, swimming pools, orchards, gardens and cafes. Similarly, the Club Hacienda El Atillo is now a large gated community.

This type of settlement corresponds to an introverted system of interiors, simultaneously in opposition to, but protected by surrounding rural areas.

Inactive retirees tend to establish close relationships within their community and almost exclusively functional relationships with the outside world. The necessity to enclose oneself in such 'coarse' housing arrangements, clearly identifiable and composed of more consistent architectural 'objects' when compared to surrounding rural buildings, arises from the need expressed by retired foreigners to dwell among those with a similar cultural and linguistic background.

This real estate phenomenon is intertwined with the construction of enclosed developments for local tourists arriving mainly from the nearby city of Loja. These developments consist of sequences of smaller lots than those available to foreigners. Most of the time, local elites choose to invest outside Vilcabamba, especially around the nearby village of Malacatos, creating urban filaments that unite the two centres.

Malacatos can be seen as the double of Vilcabamba, a place subject to the same processes observed in Vilcabamba, though practically free of any foreigners. It is a transformation that does not produce images. Malacatos is basically a weekend residential neighbourhood located in tierra caliente. In this doubling it is possible to grasp the persistence of modes of spatial production rooted in the colonial tradition. There is a tendency to conceive of dual urban spaces, places for settlers and places for natives, which has always characterised urban processes in Latin America (di Campli, 2016).

The second landscape of remittances is the result of building and spatial transformations triggered by economic flows maintained by villagers who emigrated abroad. These transformations, which take the form of the construction of second homes and restaurants, are evident both in the suburbs of Vilcabamba and in some of the urban filaments along the main roads to the village. This second landscape of remittances is characterised by buildings, sometimes incomplete, which are simultaneously introverted and showy. The use of bright colours, decorative elements and architectural solutions in deliberate contrast with traditional languages, produces a fragmentation of spaces and images.

Around Vilcabamba, and more generally in southern Ecuador, the most common building material was raw or adobe earth, a mixture of earth, grass and sometimes horse manure. The vulnerability of adobe construction to the elements, in particular to water, wind and parasites, required constant maintenance that involved the entire community. In urban areas, the most popular building typology is the terraced house, built using adobe techniques, incremental processes and almost always provided with an external wooden porch. Until the 1990s, the limited disposable income of local inhabitants defined the scope and quality of constructions. Starting from the 2000s, small capital flows triggered initial small-scale housing refurbishments, such as the simple replacement of old window frames. Subsequently, more ambitious initiatives were started, such as the demolition of old houses and the construction of new buildings on land possessions. In both cases, migrants preferred to build rather than invest in existing building stock. Old materials – earth, brick and wood – were abandoned in favour of more solid industrial materials. New and unusual decorative motifs were applied to creating eye-catching homes. The focus shifted from devices mediating between interior-exterior and from the configuration of traditional shared internal spaces to the definition of more individual spaces inside the home, reflecting the dissolution of the traditional cohabitation between several generations of the same family. New rules and social customs accompanied the construction of these buildings. By adopting new languages and spatial characteristics, migrants' families tend to isolate themselves behind courtyards and fences, indirectly creating animosity in the community. The main actors in "landscape of remittances" are foreign tourists and investors with high purchasing power and local migrants. Dominant processes include the ruptures, aestheticisation and rural gentrification produced by the creation of luxury second homes, upscale hotels and the dwellings of local migrants.

⁶ These settlements often occupy the land of previous large farms inherited from families who no longer live in the area.

In Vilcabamba, retired immigrants or farmers who have emigrated abroad and finance real estate developments in their native territories represent their migration experiences using powerful symbols, undertaking precise projects and defining a field of bi-national cultural relations and cultural infrastructures that reformulate the social and spatial borders of places.

Images play a fundamental role in defining the space of remittances: they are the reasons why people leave and are what allows people to sustain a life marked by a psychological and geographical distance. In the case of rural migrants, aspirations are oriented towards their hometown, the place where economic and social progress can be made manifest. In the pueblo, migrants find a public, the community they support, and it is here that they are recognised as full members of society, regardless of their acquisition of a new citizenship in Europe or in the United States.⁷ The result of these processes triggers a doubling of the self into parallel identities in two places and in two languages. A form of “thinking through mobility” emerges and calls into question a permanent condition of dwelling that never needed to be named. The emigrant, “*el viajero*”, generates a double, “*el quedado*”, the one who remains.

In the case of farmers who have emigrated abroad from Vilcabamba, remittance houses are emblematic of a new economic and social status. However, the high symbolic value associated with houses often corresponds to a low use value, since migrants living outside the country are unable to occupy them. Likewise, architectural languages adopted in their buildings allude to lifestyles that remain unattainable for many inhabitants of the pueblo. In this sense, the remittance house can be investigated both from an architectural and an allegorical point of view: it is simultaneously an architectural prototype and a crystallisation of the paradoxes and inequalities marking local societies since improvements to a house can be accompanied by its abandonment and investments in the community can generate new social and spatial divisions within it.

Remitting is at once an action and a postponement. It is a particular practice of economic exchange and spatial transformation necessarily associated with maintaining a distance. Depending on the situation of individual migrants, postponement may also involve the assumption of different attitudes towards the project they are carrying out in their native cities. For some migrants, distance and deferment lead to the idealisation of the family home, which becomes a symbol into which to pour an irrational quantity of investments compared to real needs. For others, a desire for “enviable distinction” prevails, through which to describe the condition of one's own existence (Veblen 1918). Projects created by an individual or a group through remittance tell a story about the relationship between two distinct though mutually constitutive worlds: one of accumulation and one of aspiration.

3.1.2 | ‘*Extractive landscapes*’

The second type of nested spaces, can be defined as ‘counter-cultural landscapes’ or ‘extractive landscapes’. These are two distant concepts that, in this case, can be superimposed to investigate the characteristics of a space marked by processes of spatial production, agricultural, artisanal or meditative practices that, in an extractive manner, trace local spirituality and ancestral cultures. At the same time, they are landscapes populated prevalently by subjects that express visions and values antagonistic to the dominant mainstream.

These places can be identified in rural contexts such as Mollepamba, Yamburara Alto, Yamburara Bajo and Rumihuilco, situated only a few kilometres from the centre of Vilcabamba. In these places, marked by the presence of tropical crops, pastures and woods and houses of local farmers, we can observe a process of fine-grained sprawling settlement, produced in large part by active retirees who choose to devote themselves to agricultural or meditative practices. These subjects choose to build new isolated homes in contexts that are at once idyllic and introverted, wooded, referring to the languages and characters of local rural architecture and adopting the constructive technologies of adobe or bahareque.⁸ The homes of active retirees, preferably located in panoramic positions, are surrounded by small plots of land, ranging from 0.5 to 1 hectare, where they can practice farming, gardening or meditation. In some cases, large rural lots, preferably located in panoramic positions and crossed by canals or creeks for irrigation, are purchased, sometimes up to 10 hectares for a single family. These homes may be constructed in earth and wood, and in some cases they are even built as Mongolian yurts or domes. In some cases, productive agricultural areas are preserved and cultivated by previous owners.

⁷ David Harvey calls these places “spaces of hope” for the communities and families of emigrants (Harvey, 2000).

⁸ The term *Bahareque*, *bajareque*, *bareque* or *fajina* indicates a construction system based on the weaving of reeds and mud. This technique was already widespread in the area in pre-Columbian times.

This strategy of territorial sprawl is also adopted by hippies, albeit in a more precarious way, who rent wooden cabañas, huts on stilts, immersed in the woods, in accommodation facilities located a short distance from the centre or by planting tents along the banks of the Yambala river. The configuration of these small introverted enclaves, or opaque 'possessed' landscapes⁹, is an expression of a 'search for the truth', the realisation of the 'real life'¹⁰, through the implementation of meditative practices, craft or through organic agricultural activities.

Within these counter-cultural situations and landscapes, the eco-village of Chambalabamba represents a particular spatial device that condenses the three dwelling situations described above. Chambalabamba is an isolated eco-village located along the banks of the Yambala River, founded in 2012 by Mowfoofoo, an American citizen who first bought the land and then invited other subjects, Ecuadorians and foreigners, to settle there. Starting in 2014, six families and three singles from Argentina, Germany, Colombia and Peru, progressively settled here.¹¹ Chambalabamba can be considered a particular contact zone between retirees, hippies and local inhabitants.

The main actors in these counter-cultural landscapes are active retirees, hippies or migrants with low purchasing power. The dominant process is that of rural gentrification produced through the celebration of the characteristics of traditional rural architecture and culture, the definition of public spaces and shared facilities or through the construction of shared residences configured as technological objects or nomadic architecture typical of Asian or North American territories. At the same time it is possible to witness the triggering of economies that evoke spirituality and local ancestral cultural characteristics through agricultural, craft or meditative practices.

In Vilcabamba the ambiguous process of accumulation that occurs in the landscapes of remittances is accompanied by one of subtraction or extraction.

Counter-cultural building practices aimed at recreating traditional indigenous building languages and technologies, such as *babareque* or *adobe*, tourism economies they recall, through the production of typical fabrics or objects reminiscent of local traditions, the sale of meditative experiences of shamanistic inspiration that evoke spirituality and local ancestral practices, such as that of *San Pedrillo*, correspond to different strategies for converting indigenosity into exchange value.¹²

The use of local intellectual, material and spiritual resources aimed at producing new forms of colonial currency recalls the paradigms of the so-called notion of 'playing Indian', of an '*indio* game' in which the uses of Indian-ness are connected to processes of conquest and cultural appropriation.¹³ The '*indio* game' is a symptom of an 'extractivism', as extractive capitalism is known in Latin America, intended as a model of territorial appropriation and an economic system marked by processes of appropriating material and immaterial resources. Such a process reorganises styles and forms of inhabiting the territories affected by these phenomena, and perpetuates dramatic social and economic inequalities limiting local sovereignty.¹⁴

The material and emotional production of extractive capitalism observes the vernacular life by redefining it through levelling technologies. It is a form of 'extractive tourism' associated with 'extractive urban phenomena' that manifests itself through a series of rhetorical, economic and spatial contortions that originate with and indirectly alienate indigenous peoples from their territories or trigger conflicts between local populations and residential tourists.

3.2 | Threshold-space

As part of the migration process, the sense of belonging, integration with local society and the redefinition of one's own identity become elements to be negotiated in the context of arrival. In this sense, mobility marks a transition from a more or less structured existence towards a more unstable lifestyle in which one seeks protection amidst familiar subjects. In this sense, the residential tourist is essentially an inhabitant of interiors. In this passage, migrants place themselves in a liminal condition, in a

⁹ The reference is to the expression of André Gide "All the things I want to possess, become opaque to me", repurposed by Walter Benjamin in a text entitled "Experience and Poverty" (Benjamin, 2012).

¹⁰ Expressions by Roshni and Zia Parker.

¹¹ Source: Sorange Aranda, Colombian woman, inhabitant of Chambalabamba.

¹² The *San Pedrillo* is a hallucinogenic liquid produced by boiling the San Pedro, a columnar cactus transformed by local shamans who prepare and serve drugs to tourists and hippies. It is a pre-Columbian tradition that today is offered as a properly Indian experience and a meditative practice.

¹³ The reference is to the text *Playing Indian* by Phillip De Loria (1998).

¹⁴ Extractivism works within what Anibal Quijano first coined as the colonial matrix of power (Quijano, 2007).

'threshold' between discontinuous worlds. 'Threshold-subjects' tend to make themselves publicly visible in specific 'threshold-spaces', liminal places that simultaneously represent a condition of freedom, the manifestation of self-expression and order, in the sense that apparent freedom is just a different organisation of space-time.

3.2.1 | *Parque central*

The main threshold-space in Vilcabamba is the central square or *parque central*. It is the staging area for the identities of migrant tourists, for the hippies and their markets, for local tourists and for the natives. The square is a spatial device that permits interactions and negotiations between socio-spatial practices, the images and forms of dwelling adopted by residential and ordinary tourists and local society.

The central square is a quadrangular space of measuring roughly 70 m per side. The ground is sloping and the south side, the highest, is occupied by the main church. The other three sides are surrounded by arcades about 2.5 m in depth. In section, the floor of the arcades is not level, but presents important differences in height that are used by tourists or natives as seats. The centre of the square is occupied, according to colonial tradition, by a square garden of about 45 m per side, characterised by rather dense vegetation and centripetal paths. Bars and restaurants are located along the two sides of the square perpendicular to the church. They are frequented almost exclusively by American retirees and other foreigners. There is also a series of craft shops run by hippies settled more or less permanently in Vilcabamba. The north side of the square presents a few small craft stores and basic shops frequented largely by locals. The streets converging toward the square are lined by other shops and restaurants patronised by tourists and foreigners. The arcades along the continuation of the east side of the square host the weekend hippie market.

In terms of social exchanges, this space can be described, in plan, as a sequence of layers: foreigners tend to occupy almost exclusively the space of the arcades, the streets located between the arcades and the square are crossed by local commuter tourists, while locals prefer to use the central park.

This situation triggers a 'game of looks'. Locals at the centre of the square observe the foreigners standing at its edges. They, in turn, observe the natives as subjects that are part of the landscape. Local tourists mainly cross the spaces of mediation between the arcades and the park.

This theatrical space of interaction is functionally connected to the system of nested landscapes of residential tourism, balancing their introversion and selectivity.

3.2.2 | *Camino del Gringo*

In Latin America, and especially in Peru, *Camino del Gringo* or *Ruta del Gringo* are locutions used to indicate tourist itineraries frequented mainly by independent travellers, almost always foreigners. This expression can be used to indicate a second threshold-space, identifiable this time at the territorial scale, and corresponding to the approximately 39 km-long route connecting the city of Loja, the administrative capital of the canton, with Vilcabamba. This route, which takes roughly 45 minutes by car, crosses very different environments and drops down from a height of about 2,200 metres to 1,500 m above sea level. Along the way it is possible to encounter consolidated urbanised filaments, pastures, tropical gardens, sugarcane cultivations, unstable soils, isolated villas, bananas and the huts of fruit vendors. In addition to these activities there are also filaments of informal restaurants specialised in typical food or drink, consisting of canopies with kitchens or private houses whose ground floor has been dedicated to restaurant activities. Constantly growing in number, these activities are almost always run by locals.

This route operates as a device that fosters economic and social interaction mainly between local tourists and local people, passing through and functionally connecting all the landscapes of residential tourism, just like the *parque central*.

As a place of both immigration and emigration, Vilcabamba presents itself as a territory defined by tortuous internal partitions that, only in a few limited cases become spongy and porous. It is a situation marked by the coexistence of tolerance and indifference.

In the traditions of urban planning, the discussion of 'threshold-spaces' or 'membranes' is connected to the design of the so-called 'open city', the dwelling space of an 'open society', in which various social groups develop flexible mechanisms to resolve issues related to their interaction using specific spatial devices. This set of issues was already addressed by authors such as Jane Jacobs, Albert Pope and, above all, by Richard Sennett. In an important essay entitled "The Open City", Sennett insisted on the importance of configuring membranes for spatial interaction in the borders between territories inhabited

by different social classes or ethnic groups.¹⁵ Within such discourses, Vilcabamba demonstrates how such thresholds or membranes of interaction do not necessarily have to coincide with the borders between territories inhabited by different social groups, but can also be located in distant third places.

4 | Contact Zone. Anti-conquest Practices

'Landscapes of remittances', 'counter-cultural' or 'extractive' landscapes and 'threshold-spaces' are all outputs of the interaction between two urban and territorial phenomena, often analysed separately as remittance urbanism and extractive urbanism. The two terms at the centre of these forms of investigation and territorial planning, extraction and remittance, belong to a rather archaic productive language of colonial origin. A language that looks at the territory as a field to be exploited or, in opposing terms, as a space of symbolic accumulation.

Between extraction and accumulation, the processes of interaction and friction between the various landscapes of residential tourism define the characteristics of a particular 'contact zone' between subjects, economies, desires and images. The reference is to the studies of Mary Louise Pratt who uses this locution to refer to the place where different cultures confront one another through relationships of coexistence and interaction, practices often placed within asymmetric power relations that recall forms of colonial power.¹⁶ The term 'contact' highlights the interactive dimensions of the encounter, the ways in which the life trajectories of subjects previously separated by geography and history intersect.

In this 'contact area', the meanings and symbols of local culture are appropriated through what Pratt defines 'anti-conquest' practices, i.e. representation strategies employed by newcomers in an attempt to ensure their innocence at the very moment they affirm a cultural hegemony by spreading new discourses and lifestyles aimed at an alleged 'search for the truth'. In Vilcabamba, the ideas and culture of new inhabitants pretend to have a greater specific weight. The newcomers, as intellectuals of the modern age, feel they have a mission, that of transforming local inhabitants into subjects able to care for the environment, ecology and their own local ancestral cultures.

This vision of 'anti-conquest' is the same that characterised the natural scientists who visited the Americas in the eighteenth and nineteenth centuries. While not explicitly adhering to conquering designs, they manifested a Western conscience with the planetary vocation whose European moralism attempted to conceal the intention to affirm its hegemony over the rest of the world. This predominance was to be achieved through a better knowledge of space and environments obtained through classification systems based on the direct observation of reality, applied indifferently to men, plants and animals. This is the case, for example, of the descriptions of Latin America and Ecuador, in particular by such geographers as Alexander von Humboldt, for example.

The protagonist of the anti-conquest is a figure that Pratt defines as the 'seeing-man', whose eyes observe, possess and plan all at once.

In a territory that has now become the object of desire for different subjects, foreigners, locals and nomads, the question that local inhabitants try to answer is: 'how to make a place that became a destination for others a home for oneself?' In this sense, the contact area is configured as a productive space, not only a reflective one, where at the same time new possibilities of social exchanges, misunderstandings and equivocation are generated assuming an heterogeneity of meanings.

The lives of residential tourists are conducted in one or more diasporas. Their ways of life move in various directions, they come into contact, separate from, approach and distance themselves from the lives of inhabitants in territories of arrival, generating conflicts or initiating a mutual exchange of experiences and services. What place do you belong to when you live in a place like this? How are we to reflect on the relationship between public and private when for many of these subjects, private life is nothing but a public life in miniature?

Between "living at a distance" and "living with", how are we to live with difference? This is the main problem to be addressed in any project for territories in which weakly connected actors realise projects and visions focused on dwelling, on living intended as a definition of lifestyle. Proximity between strangers is not a transitory condition, but requires the acquisition and development of adequate design skills capable of reflecting on the coexistence between different lifestyles and different ways of inhabiting a specific place.

¹⁵ See: R. Sennett, 2006, "The Open City", in: <https://www.richardsennett.com/site/senn/UploadedResources/The%20Open%20City.pdf> (accessed on 22 September 2014).

¹⁶ Using the locution 'contact zone', the reference is to the asymmetric interaction spaces that dominated colonial territories from the fifteenth century onward. Mary Louise Pratt, in *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation* (1992), recalls the imperial periods of European and American expansionism in South America through scientific, military and tourist expeditions.

References

- Banks S. P. (2004), *Identity narratives by American and Canadian retirees in Mexico*, *Journal of Cross-Cultural Gerontology* 19, no. 4, Springer, New York, pp. 361-81.
- Barajas D., García C. (2016), *Urbanismos de Remesas. Viviendas (re)productivas de la dispersión*, Caniche, Madrid.
- Benjamin W. (2012), *Aura e choc*, Einaudi, Torino.
- Bucks B. K., Bricker J. (2013), *Household mobility over the great recession: Evidence from the U.S. 2007-09 survey of consumer finances panel*. In: *Finance and Economics Discussion Series*, 2013- 53, Divisions of Research and Statistics and Monetary Affairs - Federal Reserve Board, Washington DC, pp. 1-26.
- Correa F. (2017), *Beyond the City: Resource Extraction Urbanism in South America*, University of Texas Press, Austin.
- D'Andrea A. (2007), *Global Nomads: Techno and New Age as Transnational Countercultures in Ibiza and Goa*, Routledge, Abingdon-on-Thames.
- Deloria P. J. (1998), *Playing Indian*, Yale University Press, New Haven.
- di Campli A. (2013), *Forme di comunità. L'abitare condiviso a Ibiza, Skopje, Hiroshima*, Carocci, Roma.
- di Campli A. (2016), *Densificar la ciudad. Cuestiones, problemas y diseño urbano en Ecuador*, Abya-Yala, Quito.
- Gómez-Barris M. (2017), *The Extractive Zone: Social Ecologies and Decolonial Perspectives*, Duke University Press, Durham.
- Hayes M. (2013), *Una nueva migración económica: El arbitraje geográfico de los jubilados estadounidenses hacia los países Andinos*. In: *Andina Migrante*, Boletín del Sistema de Información sobre Migraciones Andinas 15, Flasco, Quito, pp. 2-13.
- Harvey D. (2000), *Spaces of Hope*, University of California Press, Berkeley.
- Lynn Lopez S., (2015), *The Remittance Landscape: Spaces of Migration in Rural Mexico and Urban USA*, University of Chicago Press, Chicago.
- Leaf A. (1973), *Every Day Is a Gift When You Are Over 100*. In: *National Geographic*, no.1 vol. 143, National Geographic Society, Washington, pp. 92-119.
- Janoschka M., Haas H. (2013), *Contested Spatialities, Lifestyle Migration and Residential Tourism*, Routledge, Abingdon-on-Thames.
- Pietri-Levy A. (1993), *Loja, una provincia del Ecuador*, Biblioteca de Geografía Ecuatoriana 4, Ediciones del Banco Central del Ecuador, Quito.
- Pratt M. L. (1992), *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*, Routledge, London and New York.
- Quijano A. (2007), *Coloniality and Modernity / Rationality*. In: *Cultural Studies*, 21 n. 2, Routledge, Abingdon-on-Thames, pp.168 - 178.
- Reyes-Bueno F., Tubío-Sánchez J. M., *Reflexiones del efecto de la plusvalía sobre la oportunidad de acceso a la tierra* in: <https://planoss.github.io/conferenciariigtig/page3.html> (accessed on 11 January 2108).
- Schwarz R. (1992), *Misplaced Ideas*, Verso, London.
- Urry J. (2003), *Global Complexity*, Polity, Malden.
- Veblen T. (1918), *The Theory of the Leisure Class. An Economic Study of Institutions*, Huebesch, New York.

Metropoli di Paesaggio¹

Sergio Fortini

Città della Cultura | Cultura della Città
società cooperativa – start up innovativa
Email: s.fortini@culturadellacitta.it

Abstract

La strategia di una mobilità intermodale fondata sull'infrastruttura-paesaggio diventa la premessa per una rigenerazione territoriale della moltitudine di volumi e spazi addormentati che da tempo campeggiano su tutta la provincia ferrarese, così come all'interno di svariate aree rur-urbane del Paese. Il paesaggio, senza dubbio risorsa da tutelare e contemplare, può in molti casi rappresentare anche la nostra migliore infrastruttura. In quella vece, esso può di fatto costituire la trama orografica e narrativa di un sistema a grana fina, in grado di raggiungere anche i luoghi più marginali o emarginati. Nel caso ferrarese, peraltro replicabile in diversi contesti italiani ed europei, il territorio conserva, in filigrana e per proprie caratteristiche, i presupposti per un cambio di guardia sotto il profilo della strategia trasportistica, con l'opportunità di utilizzare un sistema intermodale terra-acqua sulla scorta delle potenzialità insite nei percorsi già esistenti e in quelli riattivabili con economie contenute. Si concretizza in tal modo una "Metropoli di paesaggio", modello di conurbazione di grandi dimensioni entro il quale, a parità di servizi erogabili in una metropoli di analoghe dimensioni, il paesaggio supera per estensione le porzioni antropizzate. Il 'recupero di senso' delle aree più marginali, ottenibile attraverso simile strategia, diviene a sua volta pre-condizione per nuovi investimenti in assenza di consumo di suolo, attraverso cui una molteplicità di immobili dimenticati si trasformano in nodi nevralgici (*hub*) da riqualificare fisicamente e rigenerare in chiave sociale e funzionale.

Parole chiave: mobility, landscape, local development

Antefatto

C'è un sistema di paesaggi disteso su una orografia mite e blandamente mutevole. Ci sono trame di campi e nuvole di alberi che geometrizzano spazi in bilico tra terra e acqua, puntellati da fragili presidi popolati da case crepate e villette d'ordinanza, figlie di un equivoco storico tra disciplina architettonica e industria del mattone. Ci sono persone, poche, che gradualmente, senza quasi accorgersene, hanno perso l'uso del verbo "abitare" e, con esso, un senso di complicità verso luoghi cui pretendevano di appartenere. C'è, in generale, una anestetica sonnolenza che si estende orizzontale e gassosa come nebbia in palude. Poi, guardando sotto, si riesce a scorgere una tessitura fitta e inaspettata di passaggi, percorsi, segni tutt'altro che trapassati, che, letti come unica impronta, regalano il presagio di una planimetria metropolitana.

Paesaggio come infrastruttura

Ogni ragionamento sui tessuti urbani non può prescindere da una impostazione strategica sui tempi e sui modi di spostamento sostenibili, per affrancarsi in modo più o meno graduale dalla supremazia dell'automobile e dai suoi costi ambientali e sociali, orientandosi invece alla (ri)organizzazione di una rete di mobilità alternativa. La visione strategica che si vuole descrivere parte dal presupposto di valorizzare il paesaggio come infrastruttura e prende le mosse da un processo di analisi e conoscenza (a tutt'oggi ancora in corso) del territorio provinciale ferrarese, delle sue conclamate criticità, delle potenzialità inesprese, dei germi d'innovazione. Si può affermare, senza tema di smentita, che la quasi totalità di questo territorio rientra a pieno titolo nei caratteri di «area interna» (Barca et al., 2014): un processo di spopolamento costante ha di fatto spento, una dopo l'altra, le "centralità periferiche" di un sistema sociale ed economico fondato, da un secolo a questa parte, sull'agricoltura delle bonifiche: i presidi contadini e commerciali che sostenevano, al di fuori del polo urbano, una rete sociale coesa sono stati in tal modo smantellati, manifestando in breve tempo la propria assenza di resilienza. Nel venir meno, quell'ipotesi di mondo ha lasciato sul campo (e sui campi) una moltitudine di tracce fisiche che si prestano a una nuova lettura.

¹ Il presente articolo costituisce una rivisitazione e un approfondimento dell'articolo omonimo, pubblicato dall'autore nell'anno corrente all'interno dell'"Annuario socio-economico ferrarese 2018 - Ricerche, analisi, commenti sull'economia e la società in provincia di Ferrara".

Piste ciclabili, corsi d'acqua navigabili, percorsi nel paesaggio, tratti ferroviari prossimi al disuso sono gli elementi ricorrenti del territorio e ne costituiscono il fil di ferro portante per una trama ancestrale e nuova al tempo stesso, entro la quale muoversi sfruttando tecnologie innovative per il trasporto e ottimizzazione dei tempi di spostamento: biciclette, imbarcazioni, bus elettrici, treni di superficie sono i mezzi necessariamente ripensabili per movimenti frequenti, comodi e capillari, in grado di trasformare le distanze chilometriche in tempi di percorrenza. Il paesaggio si offre come rete infrastrutturale articolata e pervasiva, ponendo le condizioni per accorciare le distanze tra i centri e viaggiare comodamente minimizzando l'impatto ambientale. Sotto tale profilo, la "Ferrara Idropolitana" e il proprio territorio conservano caratteristiche rare all'interno del panorama nazionale ed europeo. Tale rarità è sostanzialmente dovuta a quattro fattori:

- la vasta estensione territoriale
- l'orografia prettamente orizzontale del suolo
- la presenza di un vasto sistema irrorante e navigabile (almeno 260 km) di fiumi e canali
- la presenza di ampie porzioni di territorio tutelate sia sotto il profilo paesaggistico che sotto quello storico-culturale (dalle zone Rete Natura 2000 agli ambiti Unesco)

All'interno di un paesaggio in buona parte *heritage* si cela dunque una filigrana infrastrutturale capiente e facilmente accessibile che può essere messa a sistema e, con una moltitudine di contenuti interventi, resa operativa.

Metropoli di Paesaggio: una infrastruttura sociale

Il principio di utilizzo del paesaggio come infrastruttura permette di disegnare sui territori le regole logistiche per un "modello re-insediativo", ponendo le basi per una ri-significazione delle tante aree fragili da cui è composto il territorio ferrarese. Tale modello è originariamente caratterizzato dalla costante compresenza di urbanità e valore paesaggistico diffuso.

"Metropoli di paesaggio" è locuzione che individua un modello di conurbazione di grandi dimensioni (in questo caso delle dimensioni dell'intera provincia) nella quale, a parità di servizi erogabili in metropoli di analoghe dimensioni, il paesaggio supera sensibilmente per estensione le porzioni antropizzate. Il presupposto fondamentale per la costituzione di una Metropoli di Paesaggio ferrarese è individuabile nella articolazione ragionata che quest'ultimo offre per disegnare sull'intera provincia un sistema infrastrutturale intermodale e sostenibile - su terra e su acqua - che preveda la presenza di un'arteria principale est-ovest; una serie di nodi di scambio tra mezzi di trasporto diversi (bicicletta, imbarcazione, bus elettrico, treno di superficie) disseminati su tutto il sistema; una "tangenziale di paesaggio" nel fulcro del sistema (la centralità di Ferrara) con tragitto circolare - anch'esso lento, 'da fiume a fiume' - Po di Volano/circuito Mura/Parco Urbano/fiume Po/canale Boicelli/Po di Volano; una rete di percorsi che dall'arteria principale si dirama in tutto il territorio metropolitano. In un ribaltamento di prospettiva, l'intermodalità sostenibile non risulta più appendice dovuta di dinamiche rigenerative, bensì telaio portante e strategia necessaria per tali processi, fissando le condizioni per una ripartenza sociale ed economica, presupposto per nuovi investimenti e servizi alle collettività che torneranno ad abitare luoghi ora inanimati. La strategia di una mobilità intermodale e *on demand* fondata sull'infrastruttura-paesaggio diventa la premessa per una rigenerazione territoriale della pletera di volumi e spazi addormentati e depauperati della propria socialità che ormai da tempo campeggiano su tutta la provincia.

Sotto il profilo geo-politico, lo scenario cui mirare è quello di un policentrismo di grana fina entro il quale il paesaggio non è più soltanto vuoto da preservare tra pieni, bensì metro e regola di funzionamento dei pieni stessi, rivestendosi della capacità di trasportare flussi a velocità diverse: adeguate alle urgenze, per quanto riguarda gli abitanti; consone alla lentezza del viaggiare, per ciò che attiene ai turisti: «*Individuals are empowered instead by a broad "transportation portfolio", a menu of options based on real-time information platforms that will ultimately enable a new regime of "ambient mobility"*» (Ratti & Claudel, 2016; 102-103). La continuità infrastrutturale che il paesaggio può garantire diventa condizione per l'inverarsi di una nuova forma di urbanità, attraverso un processo di riuso degli spazi e riabilitazione delle dinamiche di coesione sociale necessarie alla ripartenza dei luoghi. "Infrastruttura sociale" è un concetto che raccoglie un insieme di azioni sostenibili che implicano collegamenti fisici tra luoghi così come connessioni tra reti e servizi a vantaggio della collettività. Tali azioni sono frutto di scelte strategiche, sistematizzate a disegnare geograficamente precise traiettorie di senso all'interno del territorio, reso in questo modo più accessibile, fruibile, coeso. Sotto questo aspetto, non sembra inappropriato assimilare l'infrastruttura sociale allo scheletro costituzionale: al pari di cosa rappresenta la costituzione per ogni forma civile di governo, l'infrastruttura sociale incarna la «colonna vertebrale» (Bobbit, 1991; Bin, 2002) di un sistema territoriale,

rappresentando la concretizzazione (o meno) di scelte politiche rinnovabili, sintesi di principi e valori aventi per obiettivo il miglioramento del benessere collettivo. Ogni infrastruttura, sotto tale aspetto, non rappresenta tanto un dato di fatto, un *quantum* statistico, quanto un documento qualitativo in divenire sulla capacità e sulle modalità di funzionamento di un sistema civile.

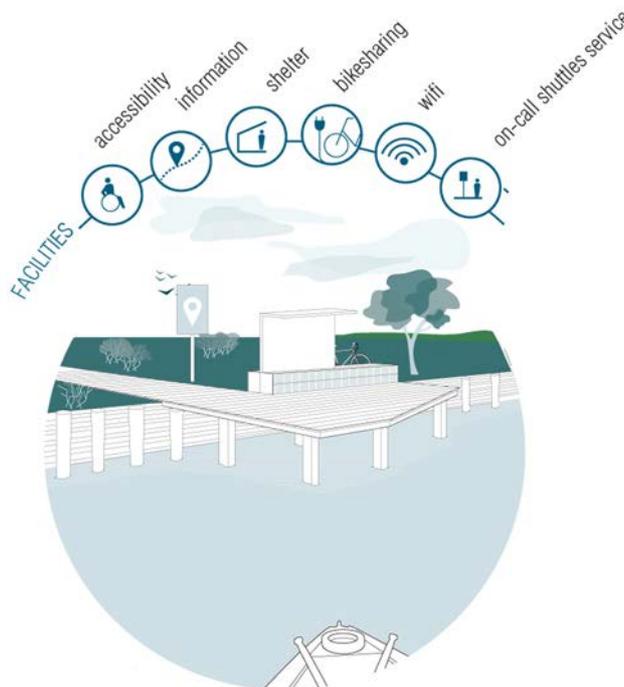


Figura 1 | intermodalità terra-acqua. Fonte: Città della Cultura | Cultura della Città.

Benefici di costo

Muoversi in auto costa. Tale assioma rimane vero, in generale, non solo per questioni relative alle personali economie del singolo individuo (carburante, usura, assicurazioni, parcheggi, contravvenzioni), bensì anche e in taluni casi soprattutto ai costi sociali, sanitari, ambientali di un'intera collettività. Nel caso del territorio ferrarese, i dati inerenti al tasso di incidentalità automobilistica raggiungono da tempo numeri severi²: pensare di canalizzare una pur minima percentuale degli spostamenti in auto su un siffatto sistema significherebbe abbassare il livello di pericolosità delle strade e i relativi costi sociali, intesi come oneri economici che, a diverso titolo, gravano sulla comunità a seguito delle conseguenze di un incidente stradale. In secondo luogo, per quanto concerne l'aspetto sanitario e dell'igiene psico-fisico, è appurato come, in maggior misura all'interno di una collettività detentrica di un'età media sensibilmente elevata – come appunto quella ferrarese – l'incremento della motilità quotidiana attraverso la possibilità di utilizzo capillare della bicicletta (con una diffusione estesa del *bike-sharing*) rappresenti un indicatore sensibile di sostenibilità. Non ultimo, lo sforzo finalizzato a ridurre la quantità di CO₂ nell'aria (caldeggiato da tempo a livello europeo) trova nella visione esplicitata un supporto esponenziale. A fronte di tali prospettive sui costi, rimane l'indotto potenziale di un sistema costruito per i cittadini che presenta, come esternalità positiva, l'utilizzo a fini turistici, con la certezza di una completezza nella copertura spaziale – da Cento a Comacchio – e temporale, a coprire l'annualità intera, mai precedentemente ottenuta; le ulteriori ricadute, in termini di marketing territoriale, di una simile flessibilità intersecherebbero con tempismo l'incremento di interesse manifestato soprattutto da flussi nord-europei nei confronti di questi territori lenti.

² Nel 2016 il costo dell'incidentalità con danni alle persone è stimato in oltre 17 miliardi di euro per l'intero territorio nazionale (286,8 euro pro capite) e in poco più di 1,6 miliardi di euro (370,7 euro pro capite) in Emilia-Romagna; la regione incide per il 9,5% sul totale nazionale (Istat, 2017).

Condizioni (e condizionamenti) al contorno

Un valore aggiunto della visione strategica di Metropoli di Paesaggio è costituito dalla posizione nevralgica che essa può rivestire all'interno di un sistema territoriale già denso di infrastrutture *in itinere*. Il rimando più diretto va al progetto riguardante l'Idrovia Ferrarese, pendente da anni sui destini della mobilità urbana e rur-urbana della provincia. La fase di stallo progettuale, l'alto costo dei lavori, il livello di difficoltà dei cantieri spingono a ipotizzare una tempistica notevolmente allungata e di incerta predicibilità. A livello operativo, la strategia di Metropoli di Paesaggio può dunque permettere una ottimizzazione dei percorsi d'acqua, provvedendo sul breve periodo alla loro fruibilità come assi portanti di trasporto urbano, nell'attesa del concretizzarsi della macro-scala infrastrutturale finalizzata ai flussi mercantili. Sempre nell'ottica di una interazione con infrastrutture "pesanti", Metropoli di Paesaggio può rappresentare un modello interagente anche con la futura Cispadana, infrastruttura di 67 chilometri destinata a collegare su direttrice est-ovest la provincia reggiana e la bassa modenese con il versante occidentale della provincia ferrarese. Non meno importante – e del tutto consequenziale in logica di mobilità sostenibile – appaiono infine i collegamenti con due dorsali di capitale importanza nella rete europea: a nord il percorso ciclabile della Destra Po (in buona parte coincidente con la Ciclovía VenTo, EuroVelo 8); ancora a ovest la connessione con l'asse nord-sud della Ciclovía del Sole (EuroVelo 7). Metropoli di Paesaggio disegna in tal modo un sistema integrato e integrabile, una unica continua soglia di accesso alla rete europea, potenzialmente capace di assorbire un indotto di grande portata sotto il profilo dei turismi lenti verso i territori interni.

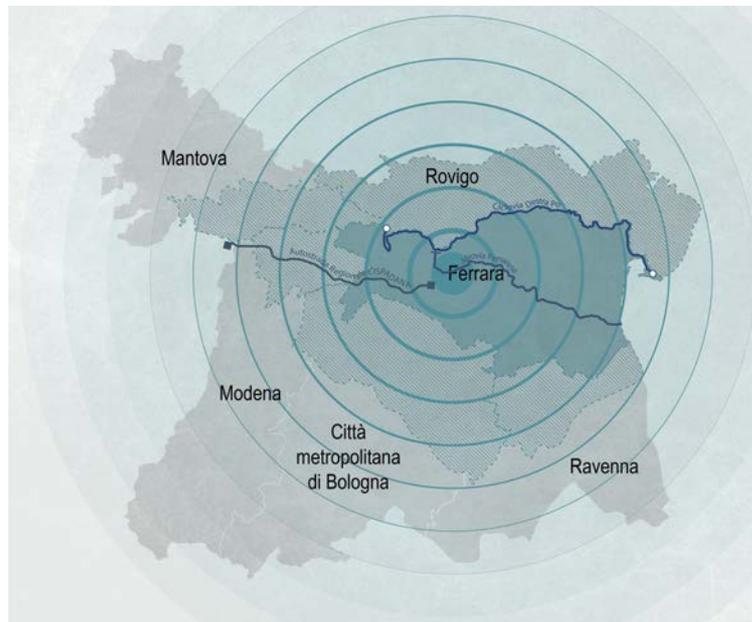


Figura 2 | Potenziale espandibilità di Metropoli di Paesaggio. Fonte: Città della Cultura | Cultura della Città.

Nessi in luogo di confini: espansione e replicabilità

Sebbene la scala della provincia ferrarese abbia rappresentato l'unità di misura di partenza di un ragionamento articolato, Metropoli di Paesaggio non prevede confini geo-politici e anzi si estende e si replica sui territori in ragione della disponibilità di percorsi e dove l'orografia del suolo lo permette. Proprio in virtù della sua estendibilità, questa visione strategica disegna uno scenario tanto suggestivo quanto concretizzabile: un allargamento verso tre dei quattro punti cardinali disponibili (il Mare Adriatico segna il limite orientale), a investire di nuovo senso altrettanti territori con caratteristiche di spopolamento e sradicamento del tutto assimilabili a quelle descritte in premessa. La pianura ravennate a sud, il Polesine a nord e l'ambito conchiuso tra Bassa Modenese e Bassa Mantovana a ovest costituiscono orizzonti naturali del sistema, con identiche potenzialità di riattivazione infrastrutturale, per quanto concerne i percorsi di terra, di acqua e su ferro. In logica di ripartenza sociale ed economica, giova ricordare come i territori citati abbiano in comune la storica distorsione spaziale di un petrolchimico (Mantova, Ravenna, Ferrara) o di una centrale termoelettrica in un contesto di alto valore paesaggistico (Porto Tolle, Polesine di Rovigo). Ripartire da una infrastruttura intermodale sostenibile laddove scelte industriali non lontane nel tempo

hanno inciso ferite ancora da rimarginare conserva un valore culturale non trascurabile e indica una direzione da percorrere.

Appunti di processo

Metropoli di Paesaggio è anche un protocollo d'intesa. Dopo circa un anno e mezzo di costruzione della rete – elaborazione teorica e incontri di condivisione sul campo – il gruppo di lavoro costituito da Agenzia Mobilità Impianti della provincia di Ferrara, da Sipro Agenzia per lo Sviluppo, dal consorzio interuniversitario ICOOR e dalla società cooperativa Città della Cultura|Cultura della Città ha redatto un documento, sottoscritto da quasi tutti i comuni della Provincia di Ferrara nonché da alcuni importanti enti provinciali (a titolo esemplificativo e non esaustivo: Confederazione Nazionale Artigianato e Piccola Media Impresa, Confederazione Nazionale Agricoltori, Associazione Nazionale Costruttori Edili), in cui i firmatari assumono un impegno, trasversale ai colori politici e superiore agli interessi localistici, finalizzato al coordinamento trasparente tra le varie micro-progettualità e al reperimento di finanziamenti di varia natura. Come in ogni visione di macroscala, il gruppo di lavoro si sta impegnando a intercettare le opportunità di finanziamento. In termini infrastrutturali, la trama che si ha in mente e che coinvolge l'intero territorio ferrarese da est a ovest appare molto diversa da una realizzazione infrastrutturale canonica (ad esempio una autostrada): mentre quest'ultima si presenta come opera puntuale e fonte di guadagno per una ristretta cerchia di investitori e portatori d'interesse, la prima prevede la realizzazione capillare ed estensiva di opere di piccole e medie dimensioni (attracchi, ricuciture di piste ciclabili, riorganizzazioni spondali, rinnovamento del parco bus e acquisto flotta di piccole imbarcazioni) e solo in rari casi di scala più impegnativa (rinnovamento del parco mezzi ferroviari). In tal senso, lo stesso utilizzo delle vie d'acqua navigabili (*in primis* i tratti del Po di Volano già all'interno del Progetto Idrovia) si configura come strategia ottimizzante in termini temporali, ancor prima che spaziali, del lasso che separa dalla eventuale concretizzazione dell'Idrovia stessa, con le problematiche che quest'ultima operazione si porta appresso. Non ultima, rimane la considerazione di come il sistema proposto, coinvolgendo fiumi e canali, comporti un modello gestionale che non può prescindere da monitoraggio e pulizia di fondali e sponde, contribuendo in modo determinante alla sicurezza idraulica. La struttura di lavoro, in parte già affrontata, si configura con la sequenza di seguito elencata:

- redazione dell'apparato teorico
- condivisione della visione strategica con comuni e enti
- realizzazione di una piattaforma informatica (www.metropolidipaesaggio.it) per la trasmissione e l'aggiornamento orizzontale delle informazioni e delle progettualità tra gli attori pubblici coinvolti
- reperimento, attraverso risposta capillare a bandi, delle economie finalizzate al *business modeling/planning* dell'intera infrastruttura sostenibile (già ottenuto un finanziamento per *business plan* su porzione del sistema)
- reperimento, attraverso gli enti provinciali e il coinvolgimento dei privati, delle economie per progetti pilota su "ambiti frattali" dell'estensione complessiva e sui modelli applicativi per il funzionamento *on demand* del sistema
- presentazione di *business plan* complessivo alle principali istituzioni finanziarie e fondazioni
- reperimento dei finanziamenti per la realizzazione dell'infrastruttura nella sua completezza
- innesco delle dinamiche di rigenerazione dei principali volumi localizzati sugli *hub* potenziali della rete

Oltre ai necessari passaggi istituzionali, il nucleo portante di un simile processo non può prescindere dal coinvolgimento diretto delle collettività, prima e fondamentale attrice di un cambio di paradigma.

Comunicazione per comunicazione

La trasformazione culturale sottesa da Metropoli di Paesaggio può essere sintetizzata nella definizione di un nuovo *imprinting*: ciò che la visione richiede è un cambio graduale di prospettiva nei confronti delle dinamiche di mobilità quotidiana, non facile da introiettare per chi da sempre è abituato all'utilizzo smodato dell'automobile. Per tale motivo diventa necessario prevedere un processo, contestuale a quello istituzionale, di coinvolgimento delle molteplici comunità cui questa strategia fa appello. È stato dimostrato come nella provincia ferrarese esista una pesante disconnessione tra abitanti e luoghi: il silente e progressivo sradicamento ha portato con sé un analfabetismo di ritorno nei confronti del capitale tangibile e intangibile dei propri luoghi, di cui gli abitanti arrivano a dimenticare (quando non addirittura a ignorare) anche l'evidenza di eccellenze paesaggistiche e artistiche presenti. Riorganizzare le vie di comunicazione di un territorio presuppone dunque cambiare i codici di comunicazione con coloro che lo abitano e lo attraversano giorno dopo giorno. Il coinvolgimento delle comunità dovrà avvenire attraverso

dinamiche partecipative non retoriche, finalizzate alla descrizione dell'utilità dell'infrastruttura e dell'incidenza giornaliera di un siffatto sistema in termini di risparmio economico, efficacia temporale e qualità della vita (allorquando la sostenibilità in termini ambientali viene sovente percepita come irrilevante o non determinante ai fini di un cambio nelle abitudini). Sotto questo aspetto, si potrà mirare anche al coinvolgimento di alcuni segmenti delle comunità in forme contemporanee di investimento come il *crowd-funding* e i consorzi pubblico-privati, anche valutando – con i rappresentanti delle aziende sul territorio, in primo luogo delle piccole e medie imprese agricole e artigianali – scenari plausibili di generazione di micro-economie.

Capitale futuribile³

Metropoli di Paesaggio si proietta verso due scenari: a medio termine, l'obiettivo di consolidare il capitale tangibile e intangibile dei territori, ricucendo il senso identitario e quelle che si potrebbero definire le “corrispondenze affettive dirette” tra abitanti e luoghi; nel lungo periodo, la costruzione dei presupposti per un “capitale futuribile”, ciò che, oltre l'identità, è in grado di generare senso di appartenenza ai luoghi. Sotto il profilo pratico, il capitale futuribile corrisponde alla rigenerazione dei volumi nevralgici – quelli situati in prossimità degli *hub* di scambio intermodale – nei vari “quartieri” della metropoli, ciò che darà l'avvio a una seconda fase di economie di scala dopo quella relativa alla realizzazione dell'infrastruttura sostenibile. Da una prospettiva culturale, lo stimolo di un senso di appartenenza⁴ porterà con sé una rinnovata sensibilità per gli spazi della collettività, presupposto per uno spostamento graduale dal concetto classico di “bene pubblico” a quello di bene comune (*commons*): a quel punto, il processo di ri-significazione del singolo luogo sarà completato e, con esso, il rammendo di quel legame, fisico e relazionale, tra persona e spazio, fondamento per una società che vuole chiamarsi civile, potente antidoto nei confronti dei fenomeni di degrado e disagio sociale, fonte inesauribile di nuove epifanie spaziali.

Riferimenti bibliografici

- Barca F., Casavola P., Lucatelli S. (a cura di, 2014), “Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance”, in *Collana Materiali Uval*, n. 31.
- Bin R. (2002), *Capire la costituzione*, Editori Laterza, Bari.
- Bobbitt P. (1991), *Constitutional interpretation*, Blackwell, Oxford-Cambridge (Mass.).
- Focus Istat: *Incidenti stradali in Emilia Romagna - Anno 2016*
https://www.istat.it/it/files/2017/10/Focus-Incidenti-stradali-Emilia-Romagna_2016.pdf?title=Incidenti+stradali+in+Emilia+Romagna+-+27%2Fott%2F2017+-+Testo+integrale+e+nota+metodologica.pdf
- Fortini S. (2018), “Metropoli di Paesaggio”, in AA.VV., *Annuario socio-economico ferrarese - Ricerche, analisi, commenti sull'economia e la società in provincia di Ferrara*, CDS, Ferrara, pp. 29-36.
- Murgia M. (2016), *Futuro interiore*, Einaudi, Torino.
- Ratti C., Claudel M. (2016), *The city of tomorrow*, Yale University Press, New Haven and London.

³ Si intende per “capitale futuribile” il lavoro (concettuale e fisico) mirato non solo alla tutela e alla valorizzazione dei capitali esistenti, bensì volto alla costruzione delle condizioni per nuovo capitale (di idee, di luoghi, di beni e prodotti) finalizzato a rinnovare ed estendere il sistema di valori che contraddistingue il territorio.

⁴ Nel libro “Futuro interiore”, la scrittrice Michela Murgia spiega la differenza tra “identità” e “senso di appartenenza”, individuando per la prima un ruolo statico, acquisito con la nascita in un determinato luogo; per la seconda, un ruolo dinamico, dipendente da una scelta soggettiva.

Ripensare la rete di infrastrutture turistiche leggere per rigenerare le aree interne. Il caso della dorsale cicloturistica VENTO

Alessandro Giacomel

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: alessandro.giacomel@polimi.it

Rossella Moscarelli

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: rossella.moscarelli@polimi.it

Abstract

Il paper prende le mosse dalle strategie a scala nazionale sul tema della mobilità turistica extraurbana. All'interno del quadro programmatico Connettere l'Italia (2017) del MIT si trovano il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (2016) e la proposta di legge per l'istituzione delle ferrovie turistiche (2017) a cui si affianca l'Atlante dei Cammini d'Italia (2016) promosso dal MIBACT. Tre importanti strategie incluse nel Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022 (2017) che mostra le reti, esistenti e programmate, di ciclabili, cammini e ferrovie storico-turistiche. Oltre a queste strategie, vanno considerate quelle promosse dalle singole Regioni o da altri soggetti, e quelle di scala europea come la rete Eurovelo. Esistono quindi in Italia numerose strategie; ciò che manca è una visione unitaria che tenga insieme tutti questi tasselli, capace di fare ordine tra le numerose proposte di itinerari, di progettare l'integrazione tra le diverse reti leggere e di intrecciare a doppio filo questa rete con i territori attraversati, soprattutto con le aree interne. La tesi viene sperimentata sul caso della ciclovia VENTO, da Venezia a Torino lungo il fiume Po, inserita all'interno del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche. Il filo ciclabile di VENTO viene intersecato e sovrapposto prima con le altre reti della mobilità lenta\leggera e poi con i territori delle aree interne. Attraverso il caso studio si intende restituire una visione sinottica del quadro articolato a scala nazionale in tema di mobilità turistica extraurbana, volendo dimostrare come un progetto di rigenerazione, a partire da una rete di turismo lento, sia possibile solo se nasce da una visione chiara e organica.

Parole chiave: Tourism, Public policies, Infrastructures

1 | Italia territorio di reti lente?

Le ciclovie, i cammini, le ferrovie storiche e turistiche sono state negli ultimi anni oggetto di piani di programmazione promossi in concerto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT). Infrastrutture e turismo sembrano viaggiare lungo la stessa lunghezza d'onda, mostrando così intenti comuni e diventando uno il sostegno dell'altro. Non è un caso che la mobilità leggera extraurbana, ovvero quella mobilità lenta fatta di viaggi a piedi o in bici, lungo tratte ferroviarie secondarie o fluviali, non sia solo un tema strettamente infrastrutturale, ma diventi anche un argomento di interesse culturale e quindi turistico.

La rete infrastrutturale lenta si muove leggera nel territorio, rappresentando un'occasione di progetto sostenibile e allo stesso tempo abilitante. Non si tratta infatti di infrastrutture veloci il cui disegno è indifferente ai luoghi attraversati e che non tiene in considerazione ciò che c'è tra partenza e arrivo. Al

contrario, queste vie lente si muovono dentro il territorio, ne seguono il suo andamento, sia esso naturale (l'orografia di una montagna o l'ansa di un fiume) o artificiale (l'argine di un canale di bonifica o il sedime di una vecchia ferrovia dismessa). Cammini, ciclovie, ippovie, ferrovie storiche e turistiche sono quindi infrastrutture che entrano nei luoghi, e rimettono in relazione il viaggiatore con la geografia umana, sociale e culturale che vi si è sedimentata.

E da qui deriva la natura abilitante di questi progetti attenti a ciò che si attraversa e che permettono, mentre si viaggia, un «paziente inoltrarsi nei luoghi» (Zavattini, 1958). Irrorare i territori di turismo lento genera, inoltre, una richiesta di servizi (vitto, alloggio, vendita prodotti tipici, etc.) che a loro volta implicano una riattivazione in chiave sociale, culturale, ed economica: una vera e propria rigenerazione del territorio (AA. VV, 2014; Cope, Doxford, Hill, 1998; CC 1995).

La progettazione di reti lente di lunga distanza¹, diventa quindi un tema chiave nella pianificazione territoriale. Se davvero queste reti lente possono diventare dei fili a cui si agganciano processi di rigenerazione, non si può progettarle senza considerare il territorio che attraversano. In questo senso è necessario immaginare come questi processi di rete possano avere ricadute positive anche in quei territori per definizione poco accessibili, ovvero quelli delle aree interne. In Italia l'attenzione su questi luoghi al margine si riaccende a partire dal 2014 con la Strategia Nazionale delle Aree Interne (SNAI), che classifica come "area interna" circa il 60% del territorio nazionale (UVAL, 2014)². La SNAI da una parte identifica le aree che risultano periferiche rispetto ai centri erogatori di servizi, dall'altra, propone delle strategie di sviluppo locale per poter immaginare un futuro nuovo per queste aree che stanno subendo una continua perdita di popolazione, di giovani e di lavoro. A questo proposito, la Strategia suggerisce di elaborare progetti che puntino su quello che viene definito "capitale territoriale" (Fratesi, Perucca, 2017). Il capitale territoriale rappresenta il valore disponibile di un luogo, un valore derivante dalle sue risorse naturali (foreste, acqua, aria pulita, etc.) e dalle sue risorse umane (cultura, tradizioni, artigianato, etc.). Viene proposto di immaginare uno strumento capace di mettere a sistema questo patrimonio, di renderlo visibile e godibile, non solo da chi vive quei luoghi, ma anche da chi vuole visitarli. Un mezzo possibile per riattivare le aree interne è quindi un turismo sostenibile solo se inteso come esperienza di territorio in cui si gode delle risorse presenti, senza comprometterne la qualità e la quantità e in cui si attivi un meccanismo di economia virtuosa e locale. Le reti turistiche lente sembrano quindi essere una risposta convincente per il riscatto di questi territori. L'importanza delle lunghe infrastrutture leggere per il rilancio delle aree interne viene anche chiaramente dichiarato nell'ambito della stessa SNAI (AA.VV, 2016: 74).

L'analisi proposta in questo paper nasce dalla volontà di capire in che direzione stanno andando le politiche nazionali rispetto al tema della mobilità turistica extraurbana (cfr. paragrafo 2), e se queste vengano legate o meno alla rigenerazione delle aree interne. Infatti, affinché reti lente di lunga distanza possano diventare un'occasione vera in termini economici, è necessario che le politiche muovano dei passi chiari verso due principali direzioni: da una parte, è necessario un progetto di infrastrutturazione "leggera" del Paese, capace di proporre una rete funzionante e fatta di percorsi destinati esclusivamente all'uso pedonale e/o ciclabile; d'altra parte, la rete di mobilità leggera deve essere immaginata anche attraverso una visione unitaria che vada oltre il progetto infrastrutturale delle linee e sappia da subito legarsi al territorio che attraversa.

Solo in questo modo le lunghe dorsali turistiche possono diventare un progetto di reale riattivazione economica, sociale e culturale delle aree interne, e non solo, del nostro Paese.

2 | Reti scucite, la rete leggera che non c'è

Le numerose iniziative in tema di mobilità dolce/lenta/leggera extraurbana, sviluppate nel corso degli anni da diversi soggetti (amministrazioni, università, associazioni, etc.), solo recentemente sono divenute oggetto di politiche nazionali, promosse sia dal MIT che dal MIBACT. Una svolta importante che ha permesso di fare ordine e innescare un cambio di marcia in grado di traguardare gli obiettivi che da anni indirizzano le politiche in tema di mobilità turistica in paesi come la Germania, la Svizzera, l'Olanda, etc.

¹ Secondo gli standard europei (AA. VV., 2009; Ritchie, 1998) 150 km è la lunghezza minima che deve avere una ciclabile di lunga distanza, che equivale al dormire almeno una notte fuori.

² La classificazione è legata a un criterio di distanza dal principale centro che fornisce i servizi ritenuti essenziali per garantire un adeguato livello di cittadinanza: scuola, sanità e trasporto ferroviario.

Tre sono i principali strumenti di pianificazione e programmazione messi in campo dai due Ministeri per riordinare e valorizzare le tante progettualità:

1. Connettere l'Italia. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica (2017), promosso dal MIT, nel quale si è posto tra gli obiettivi e le strategie per le politiche infrastrutturali nazionali, al pari di quelle "tradizionali" (strade, autostrade, ferrovie, navigazione marittima), la rete di mobilità leggera del Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali (SCTN);
2. Il Piano Strategico di sviluppo del Turismo 2017-2022 (PST, 2016) promosso dal MIBACT, nel quale si favorisce «una nuova modalità di fruizione turistica del patrimonio del nostro Paese» (PST, 2016: 8), in particolare «aprendo alla valorizzazione di nuovi territori» (PST, 2016: 48) come quelli delle aree interne, attraverso la mobilità lenta e sostenibile, come nel caso dei cammini, delle ciclabili, dei percorsi ferroviari;
3. Viaggiare in Italia. Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022 (PSMT, 2017) promosso dal MIT attraverso il quale si intende garantire l'accessibilità nazionale e locale ai poli turistici valorizzando il patrimonio infrastrutturale, in un'ottica integrata tra trasporti e turismo.

Dei tre strumenti, il PSMT rappresenta il «punto di incontro di un duplice percorso istituzionale di natura multidisciplinare che, da un lato, parte dalla nuova visione del MIT del sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto (Connettere l'Italia) e, dall'altro lato, dal Piano Strategico del Turismo» (PSMT, 2016: 10) del MIBACT. Un «quadro unitario nazionale strategico e di metodo, per lo sviluppo della mobilità e dell'accessibilità dell'offerta turistica a scala nazionale e locale» (PSMT, 2017: 81).

Per quanto riguarda le azioni e le progettualità già in corso legate alla mobilità lenta, il PSMT fa una ricognizione a livello nazionale ordinandole in quattro ambiti tematici: ciclovie, cammini, ferrovie storiche-turistiche e marine turistiche. Alcune progettualità sono rivolte alla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale dei beni esistenti, altre alla mobilità turistica sostenibile e sicura.

Nel caso delle ciclovie l'azione principale è la creazione del SCTN promosso dal MIT e MIBACT: una rete di circa 20.000 km che prende spunto dalla rete Bicalia della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB). Le 10 ciclovie prioritarie individuate usufruiscono dei finanziamenti delle Leggi di Bilancio 2016 e 2017.



Figura 1 | Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche.

Le 4 ciclovie inserite nel Sistema nel 2016: - Ciclovio VENTO, 680 km, da Venezia a Torino; - Ciclovio del Sole, 300 km, da Verona a Firenze; - Ciclovio dell'Acquedotto Pugliese, 500 km, da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE); - GRAB, Grande Raccordo Anulare delle Biciclette, 44 km, a Roma.

Le 6 ciclovie inserite nel Sistema nel 2017: - Ciclovio del Garda, 140 km, lungo il lago di Garda; - Ciclovio della Magna Grecia, 1000 km, da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR); - Ciclovio della Sardegna, 1230 km, da S.Teresa di Gallura (OT) a Sassari; - Ciclovio Adriatica, 820 km, da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano; - Ciclovio Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, 150 km, from Venezia a Trieste; - Ciclovio Tirrenica, 870 km, dal confine con la Francia a Roma

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti and Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo

Per i cammini il progetto principale è l'Atlante dei Cammini d'Italia promosso dal MIBACT: una rete di 44 cammini che innerva tutta la penisola e in alcuni tratti si sovrappone alla rete del SCTN.

Nel caso delle ferrovie storiche-turistiche è stata invece promulgata la legge 128 del 2017 che individua un primo elenco di 18 tratte ferroviarie da riconvertire in chiave turistica per un totale di circa 1.191 km.

Infine, per le marine turistiche la principale azione in chiave di sostenibilità è Signa Maris promosso dal MIBACT e rivolto alla messa in rete delle portualità turistiche con l'entroterra.

Oltre a queste progettualità ne esistono altre non inquadrabili all'interno dei precedenti quattro ambiti tematici. Alcune di queste sono rivolte alla riqualificazione/riuso dei beni immobili puntuali: il progetto Valore Paese – Cammini e Percorsi dell'Agenzia del Demanio con MIT e MIBACT; il progetto di riqualificazione turistica del patrimonio dismesso delle Case Cantoniere promosso dall'ANAS attraverso i bandi 2016 e 2017; e il progetto di riuso degli spazi "non strumentali" lungo la rete ferroviaria di Ferrovie dello Stato. Altre, invece, sono legate al riuso della rete ferroviaria dismessa in un'ottica di riconversione del tracciato in pista ciclabile e/o cammini, oppure di ripristino della rete ferroviaria in chiave storico-turistica: l'Atlante delle ferrovie dismesse della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e il progetto Ferrovie abbandonate dell'Associazione Italiana Greenways Onlus.

Questo lungo elenco di progetti contenuto nel PSMT rappresenta per il MIT un «punto di partenza per lo sviluppo di ulteriori iniziative nell'ambito della mobilità turistica» (PSMT, 2017: 81), e quindi un elemento di pregio che fa ordine tra le tante iniziative in corso. D'altra parte, però, il PSMT si è limitato a "collezionare" tante singole reti tra loro "scucite" senza aver predisposto le condizioni per una visione più strutturata e articolata delle interazioni tra le stesse.

A riguardo manca una, anche semplice, sovrapposizione delle singole reti tematiche (ciclovie, cammini, ferrovie storico-turistiche, autostrade, etc.). Certamente un'operazione facile nell'idea, ma complessa nella

sua fattibilità, come si avrà modo di appurare nel caso studio (cfr. paragrafo 3), in quanto implica la necessità di uniformare linguaggi differenti attraverso una visione critica della rete stessa. Infatti, le progettualità delle singole reti provengono da soggetti con sensibilità tecniche ed esperienze di pianificazione diverse.

3 | Il caso della ciclovia VENTO, un'occasione per ricucire le reti

Le potenzialità di una rete di linee lente connesse tra loro e strettamente legate al territorio che attraversano è stata sperimentata nel caso studio di VENTO, ciclovia del SCTN che corre lungo il Po, da VENEZIA a TORINO, con una diramazione che da Pavia arriva fino a Milano. Il progetto, ideato dal Politecnico di Milano, da sempre ha cercato di tenere insieme la dimensione puramente tecnica, l'infrastruttura della ciclabile in sé, e una dimensione culturale, in cui la ciclabile diventa uno strumento privilegiato per entrare nei territori del Po.

L'analisi svolta ha preso in considerazione il tracciato di VENTO e le principali reti lente³ che lo intersecano, nel seguente modo: (1) intersezione tra VENTO e le altre ciclovie del SCTN e i tracciati Eurovelo; (2) intersezione tra VENTO e i cammini dell'Atlante dei Cammini d'Italia; (3) intersezione tra VENTO e le progettualità delle quattro Regioni del Po; (4) intersezione tra VENTO e la rete minore di itinerari e sentieri. Questa operazione di sovrapposizione permette di restituire da una parte le potenzialità di una visione sinottica di un progetto a grande scala e dall'altra le criticità degli strumenti e delle politiche messe finora in campo che dialogano difficilmente tra loro.

3.1 | Il tracciato della ciclovia VENTO⁴

VENTO è lunga 679 km e segue per lo più il corso del fiume Po, fatta eccezione per il tratto nella provincia di Venezia e per quello verso Milano in cui il tracciato si affianca al Naviglio Pavese. La ciclovia attraversa 4 Regioni, Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, 12 province e 121 comuni.

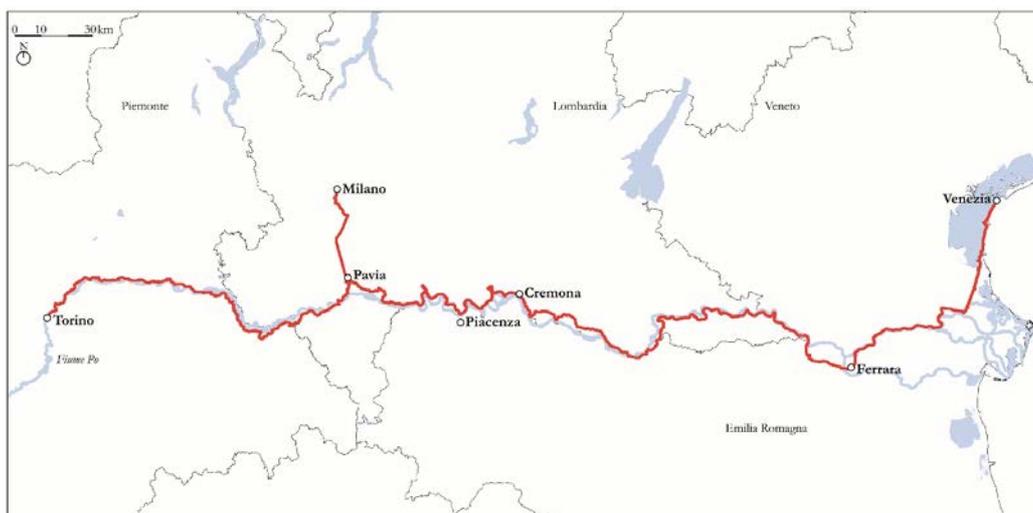


Figura 2 | Il tracciato della ciclovia VENTO (in rosso).
Fonte: Elaborazione propria.

³ Sono state considerate nell'analisi solo le reti lente citate e raccolte nei piani nazionali sopra indicati (cfr. paragrafo 2). Non sono stati considerate le ferrovie turistiche o i tratti di navigazione fluviale poiché non esiste una cartografia ufficiale a cui riferirsi. Non c'è quindi la possibilità di ottenere i tracciati editabili di queste reti lente.

⁴ Il tracciato di VENTO preso in considerazione in questa analisi è quello dello studio di fattibilità realizzato dal gruppo di ricerca VENTO, Politecnico di Milano (2012). Il tracciato più aggiornato dovrebbe invece far riferimento a quello derivante dai 4 workshop regionali svoltisi nel 2017 (per maggiori approfondimenti, <http://www.progetto.vento.polimi.it/progetto.html>)

3.2 | VENTO e le altre ciclovie turistiche

La prima fase dell'analisi riguarda la sovrapposizione tra VENTO e gli altri percorsi ciclabili di lunga distanza, cioè la rete dei corridoi ciclabili europei Eurovelo, e le altre ciclovie inserite all'interno del SCTN.

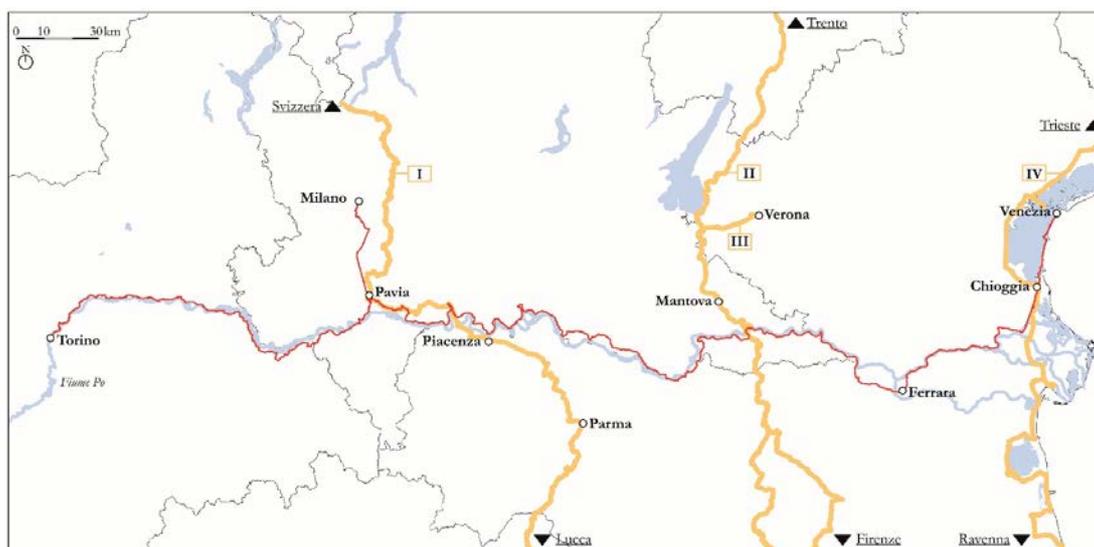


Figura 3 | VENTO (in rosso) e le altre ciclovie turistiche (in giallo).
Fonte: Elaborazione propria.

Tabella 1 | La lunghezza dei tracciati delle ciclovie turistiche in sovrapposizione con il tracciato della ciclovia VENTO.

Riferimento in Figura 3	Ciclovia	Tracciato in sovrapposizione con VENTO
I	Eurovelo 5	24,2 km
II	Eurovelo 7	5 km
III	Ciclovia del Sole Verona - Firenze	5 km
IV	Ciclovia Adriatica	0,6 km

La ciclovia VENTO si sviluppa a partire dal tracciato del corridoio Eurovelo 8. Di conseguenza non viene considerata la sovrapposizione con questo progetto perché, in prospettiva, dovrebbe essere sostituito da quello di VENTO. Sono stati invece considerati gli altri due tracciati Eurovelo che attraversano l'Italia: l'Eurovelo 7, da Capo Nord all'isola di Malta, e l'Eurovelo 5, da Londra a Brindisi.

Per quanto riguarda le altre ciclovie inserite nel SCTN, si considerano la Ciclovia del Sole, da Verona a Firenze, e la Ciclovia Adriatica, da Lignano Sabbiadoro al Gargano. La prima, nel tratto che interseca VENTO, corrisponde al tracciato dell'Eurovelo 7. La seconda invece condivide con VENTO il percorso a Chioggia.

Si ottiene quindi che il tracciato di VENTO si sovrappone per circa 30 km⁵, ovvero il 4% della sua lunghezza totale, ad altri tracciati di dorsali cicloturistiche considerate prioritarie a scala europea e nazionale.

⁵ È da notare che la somma dei singoli tratti in sovrapposizione con VENTO non è pari alla cifra riportata. Questo perché alcuni tracciati si sovrappongono tra loro.

3.3 | VENTO e i cammini

Altra intersezione rilevante riguarda i principali cammini religiosi. In questo caso si considerano quelli mappati nel progetto Atlante dei Cammini d'Italia, ovvero la Via Francigena, la Romea, il Cammino di Sant'Antonio e il Cammino degli Abati.

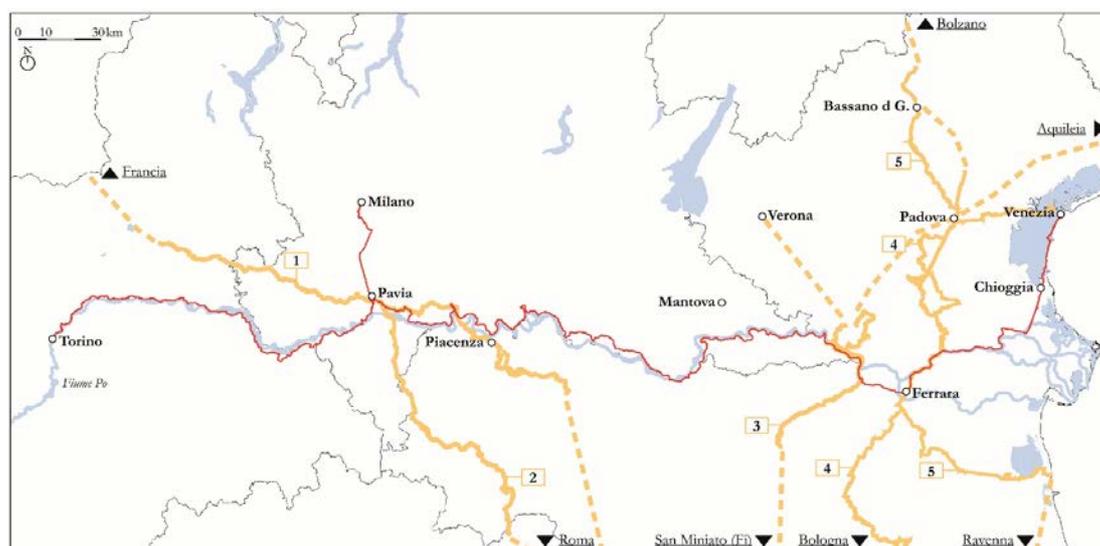


Figura 4 | VENTO (in rosso) e i cammini (in giallo). Fonte: Elaborazione propria.

Tabella 2 | La lunghezza dei tracciati dei cammini in sovrapposizione con il tracciato della ciclovía VENTO.

Riferimento in Figura 4	Cammino	Tracciato in sovrapposizione con VENTO
1	Via Francigena	19,6 km
2	Via degli Abati	2,8 km
3	Romea Longobarda	21,9 km
4	Cammino di Sant'Antonio	21,7 km
5	Romea Germanica	22,8 km

La più importante e frequentata è la Via Francigena, da Canterbury a Roma, che incrocia il percorso di VENTO per circa 20 km, nella provincia di Pavia e di Lodi.

La Via Romea si scompone in diversi rami, di cui alcuni condividono in parte il loro percorso con VENTO, come la Romea Germanica e la Romea Longobarda.

In totale è possibile vedere come il percorso di VENTO si sovrappone per circa 88 km⁵, ovvero per il 13% del totale, con cammini di lunga distanza.

3.4 | VENTO e la pianificazione regionale

Passando dalla scala nazionale a quella regionale, è possibile individuare quanto della pianificazione regionale si sovrappone o intercetta il tracciato di VENTO. La situazione non risulta omogenea per le 4 Regioni considerate. Infatti, nel caso della Lombardia è possibile scaricare i tracciati inseriti nelle cartografie ufficiali. Nel caso del Veneto i tracciati scaricabili dal Geoportale regionale non corrispondono

a quelli riportati nella cartografia ufficiale. Mentre per Piemonte ed Emilia Romagna si ritrovano le cartografie, ma non i tracciati⁶ con cui sarebbe possibile l'effettivo confronto. Di seguito si riportano le tavole per ciascuna Regione che illustrano i principali percorsi cicloturistici (esistenti e in progetto).

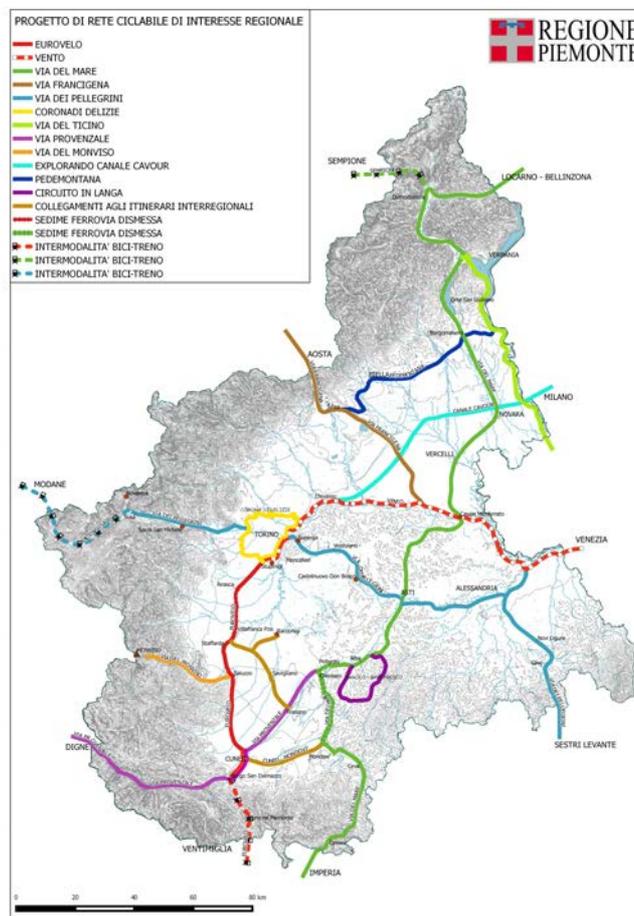


Figura 5 | Estratto dal “Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale. Una proposta per il Piemonte” (2015).
 Fonte: http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/images/files/dgr_01903_990_27072015%20rete%20ciclabile.pdf.

⁶ Si noti che l'unico tracciato preso in considerazione della Regione Piemonte è quello riferito al Canale Cavour, scaricato dal sito del progetto stesso, e non dal sito della regione (cfr. Sitografia)

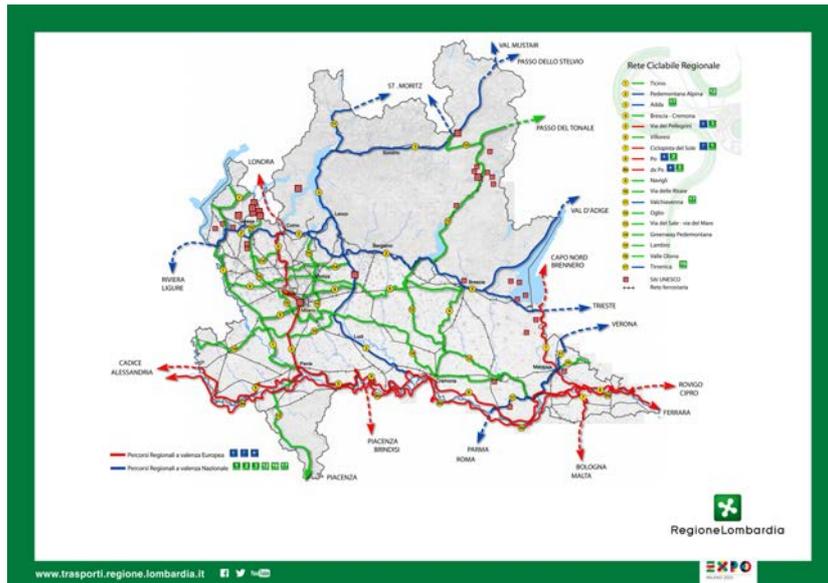


Figura 6 | Estratto della Rete ciclabile Regionale di Regione Lombardia, dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) (2014). Fonte: <http://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/direzioni-generalis/direzione-generale-infrastrutture-e-mobilita/piano-regionale-mobilita-ciclistica>.

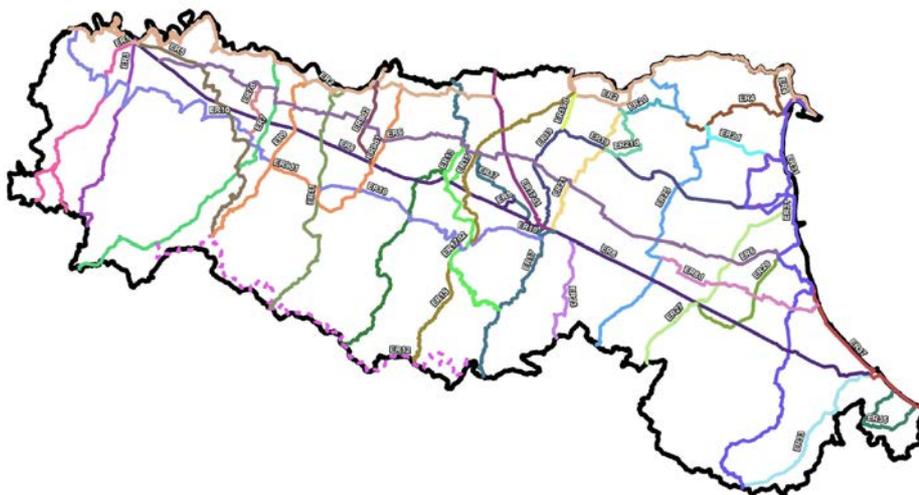


Figura 7 | Estratto dalla Rete previsionale delle ciclovie regionali di Regione Emilia Romagna (2014). Fonte: <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/mobilita-sostenibile/sezioni/mobilita-ciclopedonale-1/ciclovie>.

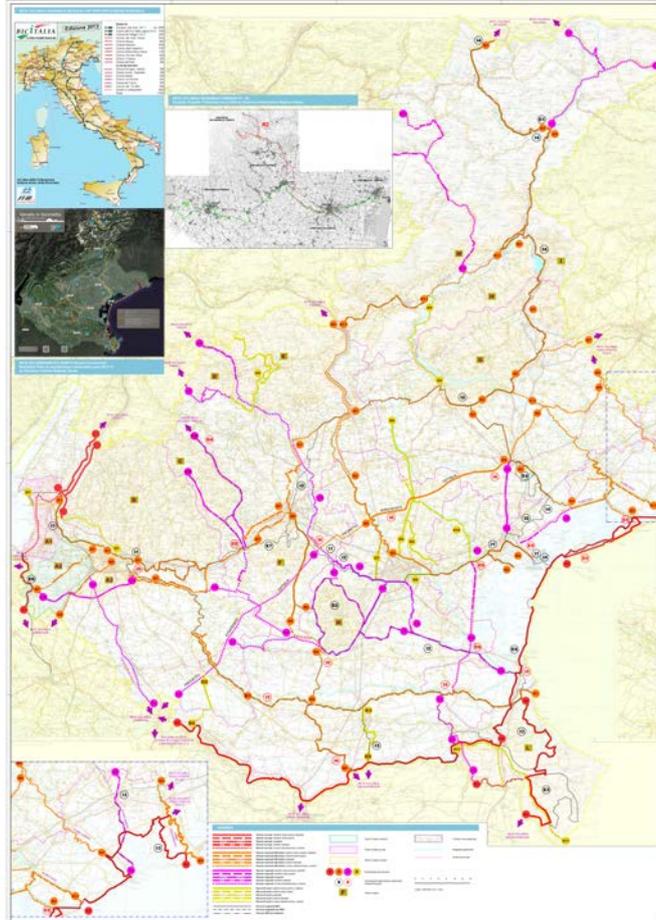


Figura 8 | Tavola del Master plan della mobilità ciclistica della Regione Veneto (2014).

Fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/master-plan-delle-piste-ciclabili-2014>.

Dalle tavole è possibile vedere come solo la Regione Piemonte cita espressamente la ciclovía VENTO, mentre negli altri casi troviamo la dicitura “ciclovía del Po”. I vari tratti di ciclovía del Po non sono stati chiaramente considerate nei calcoli in quanto il tracciato di VENTO li sostituirà in un prossimo futuro. Dalla sovrapposizione della pianificazione regionale, risulta che questi percorsi si intersecano con VENTO per circa 152 km⁵, ovvero il 22% del percorso totale.

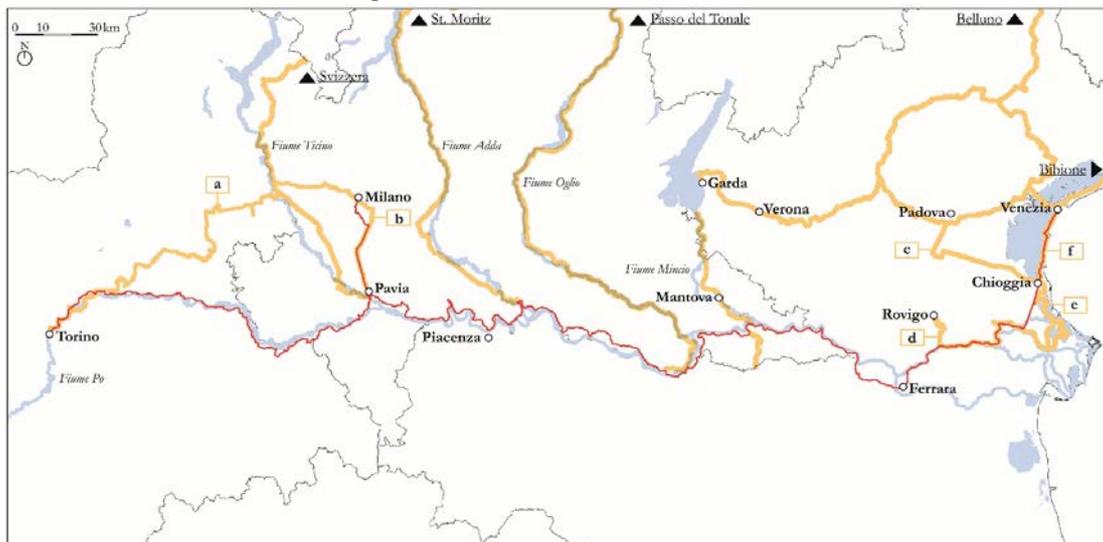


Figura 9 | VENTO (in rosso) e la rete ciclabile regionale (in giallo). Fonte: Elaborazione propria.

Tabella 3 | La lunghezza dei tracciati della rete ciclabile regionale in sovrapposizione con il tracciato della ciclovia VENTO.

Riferimento in Figura 9	Percorsi ciclabili	Tracciato in sovrapposizione con VENTO
a	Canala Cavour	1,2 km
B	Via dei Pellegrini	82,6 km
C	Via del sale e dello zucchero	4,2 km
D	Dalle città delle rose al Delta	31,5 km
E	Via delle Valli	9,3 km
F	Ciclovia delle isole di Venezia	23,3 km

3.5 | VENTO e i percorsi escursionistici

Proseguendo l'analisi, è possibile considerare anche i percorsi escursionistici. In questo caso la ricerca diventa più complessa, trattandosi di sentieri, itinerari ciclo-pedonali, percorsi di trekking e altro che non sono stati mappati in maniera sistematica. Si è quindi proceduto a ricercare questi percorsi prima attraverso le mappe delle 4 Regioni, e poi attraverso quelle proposte dalle Province.

Tabella 4 | La lunghezza dei tracciati dei percorsi escursionistici in sovrapposizione con il tracciato della ciclovia VENTO.

Sentieri e itinerari	Tracciato in sovrapposizione con VENTO
Colline di Valenza (Piemonte)	11,1 km
Tracciato golena Po (Lombardia)	38,7 km
Tracciato colatore Venere (Lombardia)	1,2 km

Non si tratta quindi di una mappatura sistematica poiché non tutte le Regioni e le Province forniscono una mappa degli itinerari e soprattutto dei tracciati scaricabili.

Rispetto a quanto è stato possibile ricostruire, risulta comunque che il percorso di VENTO si interseca per circa 50 km, l'8% della sua lunghezza totale, con altri percorsi escursionistici.

4 | Conclusioni

L'analisi svolta sul caso di VENTO restituisce un quadro interessante e al tempo stesso problematico. L'intento dell'analisi è stato di restituire una mappa di relazioni che permettesse di inserire VENTO all'interno dei sistemi di mobilità lenta di lunga distanza.

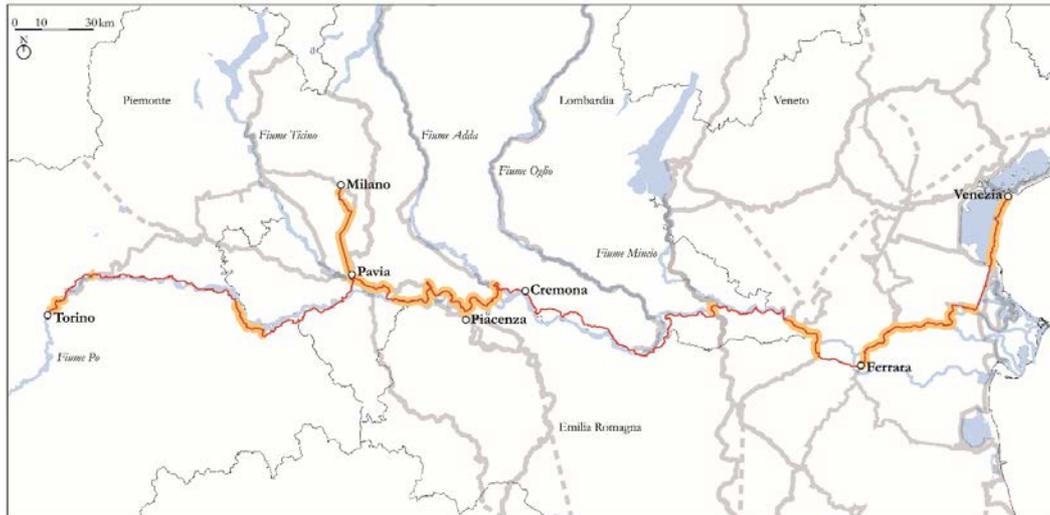


Figura 10 | VENTO (in rosso) e le altre reti di mobilità lenta (in grigio). In giallo vengono evidenziati i tratti di sovrapposizione tra VENTO e le altre reti. A scala europea VENTO rappresenta il tratto lungo il fiume Po dell'Eurovelo 8, e interseca a sua volta due tracciati Eurovelo nord-sud. A scala nazionale, VENTO intercetta due ciclovie di interesse nazionale e cinque cammini religiosi. A scala regionale, invece, interseca sei percorsi ciclabili inseriti nei diversi piani di mobilità ciclabile. A questi vanno poi aggiunti i numerosi percorsi locali che si innescano lungo VENTO o che partono da questo.

Fonte: Elaborazione propria.

Il dato finale che emerge è che il percorso VENTO si sovrappone per 263 km, circa il 40% della sua lunghezza totale, ad altre linee di mobilità lenta di lunga distanza (cammini, ciclabili o percorsi escursionistici).

Il caso studio preso in analisi ha permesso di comprendere effettivamente quali sono gli aspetti più complessi e critici emersi nella costruzione di questa mappa di relazioni, ovvero:

1. la difficoltà nel raccogliere i materiali necessari per lo studio. I piani nazionali, quello delle ciclovie, dei cammini o l'atlante delle ferrovie dismesse, non prevedono alcuna possibilità di scaricare i tracciati. In questo studio sono quindi state effettivamente considerate solo le infrastrutture di cui si è riusciti ad ottenere il tracciato editabile da database ufficiali. Ragionando a partire da una ciclovie come VENTO che attraversa quattro diverse Regioni, è stato necessario raccogliere i dati da diverse fonti. La mancanza di un unico database genera da una parte una complessità nel reperire i dati e dall'altra, una disomogeneità dei dati disponibili. Non è quindi possibile ricostruire un database completo. Questo rende parziali i risultati ottenuti. Mancano poi delle informazioni di base condivise, rispetto alle tipologie di tracciati: se sono esistenti o in progetto, se sono in promiscuo con il traffico veicolare o in sede propria, etc. Questo implica che l'analisi del caso studio restituisce sì un quadro delle reti leggere che intersecano VENTO, ma si tratta comunque di un sistema potenziale e non reale. Esistono quindi dei forti limiti a questo studio;
2. la mancanza di una vision che controlli consapevolmente la sovrapposizione delle diverse reti. Questo, dal punto di vista della progettazione delle infrastrutture, consentirebbe di evidenziare i punti di contatto e i tratti in comune tra le reti (es. il cammino X ha un tratto in comune con la ciclovie Y, oppure il cammino A incrocia l'autostrada B). Questa operazione farebbe emergere una serie di criticità e potenzialità utili per la pianificazione della rete nel suo complesso, quali dotazioni sarebbero necessarie, a quali livelli prestazionali si dovrebbe mirare (in termini tecnici e di benefici economici), come disegnarle tenendo in considerazione i diversi contesti attraversati (aree protette, ambiti agricoli e periurbani, aree interne, etc.), le connessioni culturali presenti sul territorio (beni architettonici, naturali e immateriali, etc.);
3. guardare ogni singolo ambito tematico senza sovrapporlo ad altri, pone un limite sul concetto stesso di rete e sulla percezione della pluralità di connessioni lente. Solo attraverso una visione di sistema si possono moltiplicare gli spostamenti e la varietà delle esperienze di viaggio da parte degli utenti, come per esempio partire da casa con la propria bicicletta, percorrere una ciclovie, caricare la bici su una barca, fermarsi a dormire in un ostello, fare una escursione di birdwatching, etc. Leggere in modo sovrapposto le singole reti, nell'ottica di moltiplicare le modalità di viaggio, da un lato genera economie di scala in quanto più percorsi condividono lo stesso tracciato e di conseguenza la stessa progettualità e

fase di realizzazione; dall'altro aiuterebbe a creare strategie con importanti ricadute economiche nei territori attraversati, in particolar modo quelli delle aree interne del Paese, oggi più fragili e isolati. Queste le principali criticità rilevate. Ciononostante, un'analisi di questo tipo permette di mettere a fuoco anche le potenzialità di una mappa di sistema. Immaginare un sistema di reti lente, realmente interconnesse tra loro, permette davvero di innervare i territori, anche quelli più interni e meno serviti. In tal senso è interessante vedere come il raggio di azione “abilitante” delle vie lente di lunga distanza, si allarghi esponenzialmente se si progetta una rete di connessioni e legami non solo in chiave strettamente infrastrutturale, ma anche come occasione di rigenerazione per il territorio attraversato.

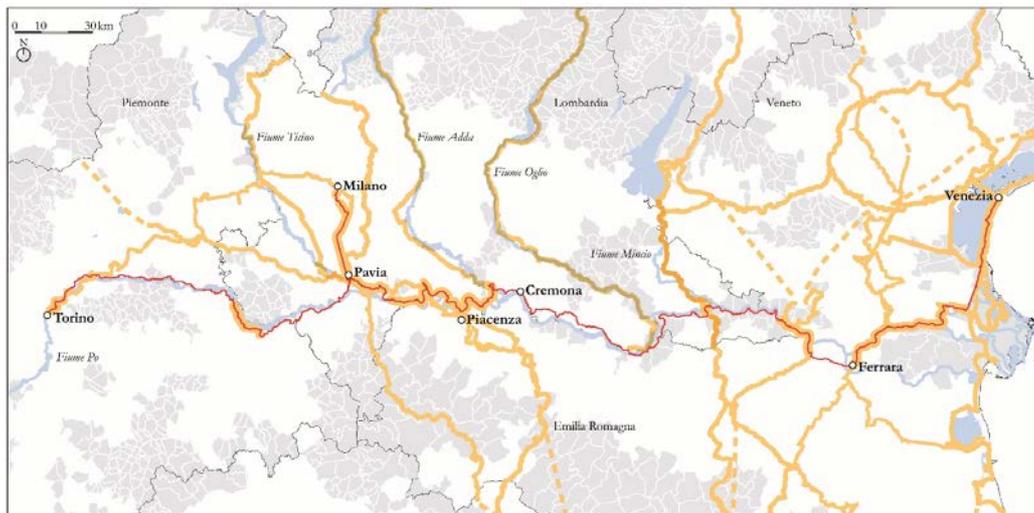


Figura 11 | VENTO (in rosso) e le altre reti di mobilità lenta (in giallo). In grigio si evidenziano le aree interne.
Fonte: Elaborazione propria.

Attribuzioni

La redazione delle parti di introduzione e conclusione (cfr. paragrafo 1 e 4) sono state scritte da entrambi gli autori. A.G. è autore del paragrafo 2; R.M. è autore del paragrafo 3.

Riferimenti bibliografici

- AA. VV. (2009), Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi).
- AA. VV. (2014), Jobs in green and healthy transport. World Health Organization.
- AA. VV. (2016), Relazione annuale sulla Strategia nazionale per le aree interne.
- CC (Countryside Commission). (1995), The Market for Recreational Cycling in the Countryside. Cheltenham.
- Cope M., Doxford D., Hill T. (1998), “Monitoring Tourism on the UK's First Long-Distance Cycle Route.”, in *Journal of Sustainable Tourism*, 6 (3), 210-223.
- Fratesi U., Perucca G. (2017), “Territorial capital and the resilience of European regions.”, in *The Annals of Regional Science*, 60 (2), 241-264.
- Pileri P., Giacomel A., Giudici D. (2015), “VENTO. La rivoluzione leggera a colpi di pedale e paesaggio”, Corraini Edizioni.
- Pileri P., Giacomel A., Giudici D., Munno C., Moscarelli R., Bianchi F. (2018), “Ciclabili e cammini per narrare territori. Arte design e bellezza dilatano il progetto di infrastrutture leggere”, Ediciclo Editore.
- PSMT (2017), Viaggiare in Italia. Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022.
- PST (2016), Piano Strategico di sviluppo del Turismo 2017-2022.
- Ritchie B.W. (1998), “Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues.”, in *Tourism Management*, 19 (6), 567-582.
- UVAL, (2014), Strategia nazionale per le Aree Interne, Roma, 2015.
- Zavattini C. (1958), Lettera del 26 marzo 1958, in *Opere. Lettere. Una, cento, mille lettere*, (2005), Bompiani, Milano.

Sitografia

Documenti istituzionali:

http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2017-06/Strategie%20per%20le%20infrastrutture_2016.pdf
http://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1481892223634_PST_2017_IT.pdf
<http://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2018-01/piano%20straordinario%20mobilit%C3%A0%20turistica%202017-2022%20v0.pdf>
<http://www.agenziacoesione.gov.it/it/arint>
<http://www.progetto.vento.polimi.it/>

I tracciati presi in analisi nel caso studio sono stati scaricati da:

<http://www.eurovelo.org/>
<https://www.bikeitalia.it/2016/05/25/explorando-da-milano-a-torino-in-bici-lungo-il-canale-cavour/>
<http://www.geoportale.regione.lombardia.it/>
<http://idt.regione.veneto.it/app/metacatalog/index?deflevel=1>
<http://www.viefrancigene.org/it/mappe/download/pdf/>
<http://www.camministorici.it/it/itinerari>
<http://www.ilcamminodisantantonio.org/ita/pagina.asp?id=131>
<http://www.romeastrata.it/>
<http://www.romeastrata.it/>
<http://www.viaromeagermanica.com/>
<http://www.viadegliabati.com/>
<http://www.provincia.alessandria.gov.it/sentieri>
<http://www.signamaris.it/it/>
<http://www.visitpavia.com/it/lomellina-terre-dacqua>
<http://turismolodi.it/it/pagina-itinerari/iter-1.html>

Il sistema ionico della mobilità e della logistica: quale disegno territoriale?

Federica Greco

Regione Puglia
Sezione Urbanistica
Email: federicagreco@libero.it

Francesco Rotondo

Politecnico di Bari
dICAR
Email: francesco.rotondo@poliba.it

Abstract

La posizione di Taranto, ampio golfo naturale al centro del Mediterraneo, ha rappresentato sin dalla sua fondazione un punto di forza: potenza economica militare e culturale della Magna Grecia, nel secondo dopoguerra è stata scelta come sede dell'Italsider, il maggiore centro siderurgico d'Europa. Gli anni '80 segnano la crisi del settore. L'impianto (oggi Ilva), per le sue emissioni, è al centro di un dibattito iniziato negli anni '90 per il suo impatto ambientale.

La città è stata ed è interessata da cospicui finanziamenti provenienti da Fondi Europei, statali, regionali, anche se fino ad oggi queste risorse non si sono mai dimostrate effettivamente utilizzate/utilizzabili.

Il paper propone di analizzare i diversi sistemi di trasporto che interessano la città di Taranto come strumenti di una più generale politica di rigenerazione urbana che appare come una necessità improcrastinabile. Si svolgerà uno studio di caso alla luce dei recenti sviluppi della pianificazione urbana avviata nella redazione del PUG e del PUMS. Il sistema della mobilità proposto dal PUMS quale disegno di città favorisce?

Si cerca di trarne indicazioni e possibili esiti, provando a valutare punti di forza e di debolezza del sistema città e delle politiche in corso con particolare riferimento a quelle del sistema della mobilità.

Parole chiave: mobilità, intermodalità, pianificazione territoriale autosostenibile

1 | Premessa

Se si sovrappone il Piano Regolatore Generale vigente su un'ortofoto recente ci si rende conto che la città negli ultimi decenni si è evoluta in modo indipendente dal piano. Le varianti sono state numerose e altrettanto ampia è la presenza di edifici "spontanei" diffusi prevalentemente lungo la costa all'interno della fascia posta a distanza di 300 m. dal mare, proprio quella protetta dalla legge Galasso e dal 2015 oggetto di tutela integrale ad opera del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale. Sono queste le aree dove occorre un ampio e profondo processo di rigenerazione territoriale reso impossibile dalle norme vigenti che in queste zone, dopo la possibilità di condono generalizzato, prevedono l'obbligo di demolizione¹.

Questa espansione poco pianificata ha certamente reso ancor più complicata la mobilità di una città di 200.000 abitanti nata su un'isola e sviluppatasi intorno ai due mari che la contraddistinguono, ma che la rendono poco accessibile all'auto e ai mezzi pubblici su gomma o su ferro (unica alternativa consona alle peculiarità geografiche l'idrovia).

¹ Infatti, nonostante il Comune con notevoli sforzi stia cercando di procedere alla rimozione degli abusi (ovviamente impopolari, tanto che la Direzione Urbanistica del Comune ha richiesto la presenza di vigilanti armati), lo scarso personale disponibile (si pensi che l'ufficio condono è dotato di un solo geometra prossimo alla pensione) e le scarse risorse a disposizione non consentono di rimuovere un fenomeno del quale si possono soltanto fare stime non basate su dati certi, ma che guardando le sole ortofoto potrebbero interessare decine di migliaia di abitanti (si stimano interventi per qualche miliardo di euro per la sola demolizione degli immobili presunti abusivi). Occorrerebbe una soluzione diversa sia dal condono generalizzato, insopportabile da ambienti costieri così fragili, sia dalla demolizione generalizzata, inattuabile per l'ampiezza delle risorse necessarie, come suggerito ad esempio da Curci, Formato e Zanfi (2017), che tracciano i lineamenti di un possibile programma di riforma, formato da strategie urbanistiche, paesaggistiche, fiscali e sociali, in cui il rigore nel perseguimento dell'interesse pubblico sappia coniugarsi alla piena consapevolezza del difficile contesto in cui si opera.

A questa situazione determinata dalla geografia dei luoghi e dalle cattive abitudini delle comunità locali, si somma una incapacità di pianificare e di portare a compimento i numerosi percorsi di pianificazione urbanistica iniziati e mai conclusi dopo l'approvazione del PRG vigente (1978).



Figura 1 | P.R.G. del Comune di Taranto, approvato con D.P.G.R. n. 421 del 20/03/1978.

Fonte: <http://www.comune.taranto.it/index.php/modulistica/pianificazione-urbanistica-edilizia/394-prg-cartografico-1978> (quadro di unione elaborato da Federica Greco).



Figura 2 | Ortofoto Comune di Taranto (2017). Sono evidenziate, da sinistra, le aree relative alla Stazione centrale di Taranto, Nasisi (ovale) e a destra l'aeroporto di Grottaglie. Fonte: Google Earth.

Come si evince, infatti, dallo stesso atto di indirizzo della Giunta Comunale² per la formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) che sostituirà il PRG, lo stato della pianificazione urbanistica comunale presenta numerosi piani urbanistici iniziati e mai approvati oltre che molteplici studi rimasti privi di atti consequenziali.

L'attuale Amministrazione sembra voler cambiare questa situazione, avendo avviato con un minimo di risorse il nuovo PUG, adottando il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), di cui si dirà in seguito, e prevedendo nel bilancio di previsione le risorse necessarie a concludere le pianificazioni esecutive già avviate e ritenute ancora di interesse³.

Infine, questa situazione complessa si completa con la presenza della più grande acciaieria di Europa con il suo carico di inquinamento che obbliga gli abitanti di Taranto a dover scegliere ogni giorno tra l'esigenza di un posto di lavoro e la salvaguardia del diritto alla salute⁴.

Una città meravigliosa dal punto di vista geografico e della dotazione di risorse naturali, storiche, archeologiche e architettoniche segnata da comportamenti della comunità locale e delle amministrazioni locali, contraddittori e inadeguati a salvaguardare e valorizzare adeguatamente tale patrimonio.

Proprio la comunità locale (in seguito accompagnata dall'attuale amministrazione comunale), in alcune sue componenti (che non sappiamo quanto siano maggioritarie) ha mostrato di voler cambiare registro, chiedendo di rendere compatibile l'attività industriale con il diritto alla salute o in alternativa di chiudere l'acciaieria, aprendo un dibattito sulla rilevanza nazionale della questione Taranto che ha portato l'ultimo governo nazionale ad approvare una legge per Taranto⁵ a seguito della quale è stato approvato il contratto istituzionale di sviluppo per l'area di Taranto (CIS), seguito nel 2018 dalla L.R. della Puglia 25 gennaio 2018, n.2 "Indirizzi per lo sviluppo, la sostenibilità ambientale e la coesione economica e sociale del territorio di Taranto".

È questo il quadro in cui si proverà a delineare nel seguito, il sistema ionic della mobilità e della logistica, osservato non come mera pianificazione di settore, ma come elemento imprescindibile della pianificazione urbanistica generale della città e del suo futuro.

2 | Il sistema della mobilità e della logistica: politiche in corso e risultati attesi

Taranto, colonia spartana sorta sulle rive del fiume Tara, è stata una delle più importanti potenze economiche militari e culturali della Magna Grecia. Il nucleo originale della città, il Borgo Antico, è l'Isola, mentre il Borgo Nuovo inizia a svilupparsi tra il 1865 ed il 1883. La "città dei due mari" (Mar Piccolo e Mar Grande) viene scelta come base dalle flotte navali durante la prima guerra mondiale. Nel 1923 diventa, assieme a La Spezia, capoluogo di Provincia. La crescente domanda di acciaio che ha caratterizzato il secondo dopoguerra ha portato alla scelta di localizzare a Taranto il maggiore centro siderurgico d'Europa: l'Italsider (oggi Ilva).

Ciò che emerge da questo quadro molto sintetico è che gli eventi che caratterizzano la storia di Taranto sono legati, nella maggior parte dei casi, a scelte non direttamente operate, ma spesso "subite", dagli attori locali, legate in primo luogo alla posizione geografica e alle caratteristiche fisiche della città.

Si pensi al porto di Taranto, che, in posizione strategica rispetto alle rotte principali tra Oriente e Occidente, rappresenta un punto di forza della città, assieme alla fitta rete infrastrutturale, del "cielo" (Aeroporto di Grottaglie), del "ferro" (servita dalla ferrovia statale e del Sud-Est) e della "terra" (punto terminale dell'Autostrada A14) che le conferiscono una posizione privilegiata.

Il Piano Attuativo 2015-2019 della Regione Puglia, finalizzato ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel Piano regionale dei Trasporti (PRT)⁶, ha analizzato in dettaglio dieci «nodi di interscambio di TPRL⁷», tra i quali Taranto, al fine di meglio integrare il sistema ferroviario con gli altri sistemi di trasporto.

² Delibera di Giunta Comunale n.151/2017.

³ Aver inserito le risorse necessarie nel Bilancio di previsione è un atto che dimostra in modo incontestabile la volontà di procedere effettivamente a completare i percorsi di pianificazione già iniziati, distinguendosi in questo modo dalle precedenti amministrazioni. Tale comportamento appare così significativo che necessità di adeguato risalto.

⁴ A tal proposito non si comprende come si possa ancora pensare di riavviare l'attività industriale dell'ex stabilimento ILVA senza iniziare contestualmente e senza ulteriori rinvii le operazioni di "ambientalizzazione" necessarie a rendere meno intenso l'impatto ambientale della grande industria.

⁵ Legge n. 20/2015.

⁶ approvato con L.R. n.16 del 23-06-2008.

⁷ Trasporto Pubblico Regionale Locale (TPRL).

Nel caso di studio, la cui stazione centrale è localizzata a ridosso della "Città Vecchia", il Piano prevede la ri-attivazione del «nodo ferroviario di Nasisi con l'obiettivo di assicurare le comunicazioni con l'entroterra pugliese e le regioni contermini, evitando tempi lunghi per l'attraversamento dell'agglomerato urbano di Taranto», come peraltro già previsto dal Piano Regolatore Generale vigente. È una stazione localizzata a ridosso del popoloso quartiere Paolo VI, attualmente in disuso, ma che si trova lungo la importante direzione Taranto-Brindisi parallela alla strada statale 7 che le congiunge, e nella stessa direzione della linea ciclabile europea Eurovelo5, prestandosi così a divenire un importante nodo intermodale treno-auto-bici.

La scheda sul nodo di Taranto riporta quali siano gli interventi in corso di realizzazione al fine di permettere la tanto ambita "intermodalità". Viene riportato il progetto relativo ai due parcheggi di interscambio, uno in località Croce (in prossimità della stazione centrale), l'altro in località Cimino (per i passeggeri provenienti da sud), che costituiscono il primo stralcio funzionale del più esteso progetto denominato «Creazione di un sistema integrato di linee veloci riservate al trasporto pubblico urbano e di parcheggi di scambio ad esse connessi», proposto all'interno del PUM di Area Vasta di Taranto. Il cosiddetto "Progetto Pendolino"⁸ è «finalizzato al miglioramento della situazione dei trasporti in Taranto, con particolare riferimento alla riduzione, all'interno del nucleo centrale dell'abitato, dei flussi veicolari provenienti dall'esterno della città e dai quartieri periferici. L'ipotesi progettuale prevede la realizzazione di due distinte linee di trasporto su gomma, che si congiungono nel centro urbano, estese, ad ovest, sino alla stazione ferroviaria, e, ad est, sino alle periferie nord e sud dell'area urbana»⁹.

Il Piano Attuativo, nella scheda sul nodo di Taranto, evidenzia come il progetto del parcheggio di interscambio in località Croce non preveda un collegamento diretto pedonale fra la stazione ferroviaria esistente ed il parcheggio stesso, posto a ridosso del muro che delimita, a nord, il fascio dei binari, rilevando anche la necessità della previsione di detto collegamento al fine di rendere il nodo di Taranto uno scambio intermodale ferro-gomma, come previsto dal PA 2015-2019 del PRT (da PA 2015-2019).

Il Porto rappresenta una delle risorse identitarie su cui puntare le strategie di sviluppo della città, ma fino ad ora non è riuscito a diventare elemento portante delle politiche di sviluppo cittadine e territoriali come meriterebbe.

Il sistema portuale pugliese, anch'esso analizzato all'interno del Piano, è fondato su tre porti principali «di interesse nazionale», Bari, Taranto e Brindisi, sedi di Autorità Portuali, attualmente ridotte a due, quella di Taranto e quella Adriatica, e da un insieme di altri porti che la L.R. 16/2008 definisce «di interesse regionale» per la loro capacità di svolgere servizi commerciali e/o di supporto alla produzione industriale. Il trasporto marittimo dei passeggeri in Puglia vede come principali porti di riferimento Bari e Brindisi, il porto di Taranto svolge funzioni relative al traffico container¹⁰.

L'area relativa al Molo San Cataldo è stato oggetto di un concorso di progettazione espletato nel 2008, vinto dal gruppo di progettazione coordinato dal Prof. Arch. Rosario Pavia¹¹. Il "Centro servizi polivalente per usi portuali al Molo San Cataldo nel porto di Taranto" si pone come obiettivo quello di instaurare un nuovo campo di relazioni tra il sistema urbano ed il bacino portuale, attraverso la creazione di un polo di attrazione che ospita differenti attività¹².

Attualmente, la relazione con il vicino Aeroporto di Taranto – Grottaglie è modesta. A seguito della mancata risposta al bando di gara del 2007 per la concessione di contributi pubblici all'attivazione di nuove rotte passeggeri, esso opera esclusivamente nel settore cargo a supporto dello sviluppo industriale del territorio, lasciando aperta in ogni caso la possibilità di collegamenti charter per il periodo estivo.

L'aeroporto è stato classificato come stazione di rilevante interesse nazionale per il sistema di sviluppo aerospaziale, per la presenza dell'industria di produzione dei Boeing (Alenia) e del suo indotto, con l'attesa di sviluppi nel settore dei droni e delle tecnologie aerospaziali, tanto che il Politecnico di Bari ha inaugurato da qualche anno il corso di Ingegneria Aerospaziale.

Si prevede che entro il 2020 verrà attivato a Grottaglie il primo "spazioporto" in Italia destinato a voli suborbitali per il turismo spaziale.

⁸ Fonte del finanziamento: P.O. FESR 2007 - 2013. Asse V, Azione 5.2.2 - Area Vasta Tarantina.

⁹ Da Relazione di Progetto.

¹⁰ PA 2015-2019, da pag. 431.

¹¹ <http://future.port.taranto.it/opere/centro-servizi-polivalente-per-usi-portuali-al-molo-san-cataldo-nel-porto-di-taranto.html>

¹² direzionali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio; per la promozione della cultura marittima (auditorium polifunzionale – sala convegni e spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche); servizio a passeggeri e croceristi e accoglienza (informazioni, rappresentanze di Enti locali, zona relax, bar, servizi igienici).

Detto Aeroporto costituisce un punto di forza nel sistema logistico dello Jonio, grazie anche alla sua accessibilità, «ulteriormente migliorata attraverso la previsione dell'adeguamento dello svincolo sulla SS7». Il PA 2015-2019 prevede una serie di interventi stradali per migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Grottaglie, a partire dai lavori già attivati dalla Provincia di Taranto. La realizzazione della nuova tangenziale di Taranto inoltre assicurerà un collegamento continuo dal subsistema logistico-portuale del Levante a quello dello Jonio e permetterà l'allacciamento con la SS106 garantendo l'accesso allo scalo aeroportuale anche dalla costa ionica calabrese. «L'accessibilità dal subsistema logistico - portuale del Salento sarà garantita dall'adeguamento e messa in scurezza della SS7 e SS7ter».

Il miglioramento della rete stradale, la vicinanza della stazione ferroviaria Nasisi (attualmente non utilizzata) all'Aeroporto, il potenziamento del porto costituiscono delle opportunità per la città che è necessario mettere a sistema per attuare il ruolo di polo logistico del Sud Italia che le infrastrutture già citate rendono subito realizzabile e che rappresenta un'alternativa occupazionale significativa nella prospettiva del graduale affievolimento della produzione siderurgica.

Il rilievo della città di Taranto in ambito nazionale ed internazionale, soprattutto in relazione alle complesse vicende legate alla presenza del polo siderurgico dell'Ilva, ha portato la Regione Puglia alla recente approvazione della L.R. n.2 del 25-01-2018 avente ad oggetto «Indirizzi per lo sviluppo, la sostenibilità ambientale e la coesione economica e sociale del territorio di Taranto». La legge pone in capo alla Regione la promozione e sostegno, attraverso specifici incentivi, alle piccole e medie imprese del territorio tarantino (art. 4). Delega la Giunta regionale (art. 5) ad adottare, il Piano strategico denominato: "Taranto Futuro Prossimo", finalizzato al: "coordinamento fra le diverse fonti normative e finanziarie incidenti sul medesimo ambito territoriale", al "raccordo con le autorità di gestione dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali europei", alla "disciplina dei processi di partecipazione e del ruolo del partenariato locale", alla "organizzazione e (al)le procedure per la gestione amministrativa e finanziaria; alla "assistenza tecnica, la valutazione, la certificazione e il controllo".

Lo scopo della legge per Taranto è quello di rafforzare il sistema delle competenze e delle dotazioni pubbliche ed istituzionali locali al fine di permettere una visione strategica, tecnica ed operativa, tenuto conto delle difficoltà dimostrate sino ad ora dalla politica locale a risolvere le problematiche della città e del suo comprensorio. Purtroppo, appare poco considerata l'importanza delle risorse umane, tanto che non si è predisposto alcun rafforzamento della capacità tecnica e amministrativa ne del comune capoluogo che, quindi, allo stato appare poco strutturato anche per poter gestire eventuali risorse speciali che in ogni caso è auspicabile non vengano gestite da altri soggetti "esterni" alla comunità locale se si vuole effettivamente favorire la sua "rinascita".

3 | Le scelte sul sistema della mobilità quale progetto di città favoriscono?

Il Comune di Taranto nel 2009¹³ ha effettuato alcune attività di approfondimento delle azioni da sviluppare nel Territorio Snodo di Taranto tra cui figurava il Piano Urbano della Mobilità (PUM) relativo al territorio comunale, in coerenza con l'approccio e i contenuti previsti ai sensi della L.340/2000, istitutiva dei Piani Urbani della Mobilità. Nel dicembre 2010, la bozza di piano è stata completata e presentata con la dizione di "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" (PUMS)¹⁴. L'Amministrazione comunale ha inteso riprendere il processo che si era interrotto (come molti altri negli ultimi difficili dieci anni) all'interno del percorso recentemente avviato per la formazione del Documento Programmatico Preliminare (DPP), primo passo verso il nuovo Piano Urbanistico Generale, aggiornando il quadro conoscitivo a suo tempo definito con tutte le informazioni disponibili per pervenire ad una proposta di PUMS, integrato con obiettivi, strategie e interventi progettuali sulla scorta di un'attività partecipativa che ha coinvolto stakeholder e cittadini.

Il PUMS¹⁵, nonostante le molte proposte presenti nelle varie programmazioni in atto (PUMAV, Open Taranto¹⁶, studi sulla città vecchia e sul Borgo, ecc.), ha scelto una possibile soluzione del sistema trasportistico tarantino orientato ad una più semplice modalità di attuazione ed efficacia in tempi

¹³ mentre si approvava il Piano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV), con un finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti legato ai "Territori Snodo" individuati dal Quadro Strategico Nazionale

¹⁴ in quanto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel corso di uno degli Audit tenutisi in corso d'opera, invitò a connotare il PUM di questa particolare attenzione per gli interventi finalizzati a ridurre le esternalità ambientali del traffico autoveicolare (trasporto pubblico, regolamentazione della sosta, ciclopedonalità...), in coerenza con le Linee Guida della Comunità Europea per la redazione dei PUMS, allora in corso di redazione.

¹⁵ Il PUMS è stato adottato con Del. G.C. n.82/2018

¹⁶ <http://www.opentaranto.initalia.it>

relativamente brevi e possibilmente con ridotti impatti sull'ambiente, cercando di perseguire una mobilità sostenibile multimodale in ambito urbano.

Ha identificato due problemi principali della mobilità ionica: la scarsa intermodalità e il peso preponderante del traffico di attraversamento sul Borgo e sulla Città vecchia che congestionano il centro della città e non ne consente fruizioni differenti, danneggiando anche il commercio urbano che in questi anni si vede superato dai grandi centri commerciali¹⁷. L'Isola viene utilizzata come una grande rotatoria, prevalentemente adoperata per attraversare la città sia in uscita verso Bari sia in entrata verso i comuni della prima e seconda corona suburbana.

Il Piano non propone grandi infrastrutture, ma si affida a soluzioni *soft* sviluppate per fasi e con scenari¹⁸ consequenziali (si richiama alla scarsa capacità previsionale dei piani contemporanei, in particolare in ambiti in cui il successo delle soluzioni dipende fortemente dalle scelte motivazionali e dalla crescita culturale degli utenti). Lasciando fermo il concetto di base che permea tutto il PUMS (perseguire una mobilità sostenibile multimodale), il Piano opera per differenti fasi cercando di indagare (attraverso modelli informatici) che cosa succederebbe se si introducesse una Zona a Traffico di Attraversamento Limitato (ZTAL) che cerchi di diminuire e poi eliminare il traffico di attraversamento da Borgo e Città vecchia. Nella seconda fase, si propone il rafforzamento del Trasporto Pubblico Locale attraverso la riorganizzazione dell'accessibilità al sistema ferroviario con la riattivazione della stazione di Nasisi e il potenziamento del trasporto urbano con la creazione di una rete "portante" fondata su due linee di *Bus Rapid Transport* (BRT). Come si legge dalla relazione di Piano, il BRT si differenzia da una linea di autobus convenzionale per la portata dei mezzi (in genere articolati per garantire un'adeguata capacità), l'allestimento delle fermate (incazzamento a raso e facilitazione per l'accosto del mezzo al marciapiede in modo da agevolare i passeggeri a ridotta capacità motoria temporanea o permanente), la sede riservata e la preferenziazione semaforica alle fermate. Il BRT può essere concepito anche come "pre-tramvia" nel senso che rappresenta una fase intermedia rispetto alla realizzazione ben più costosa (in un rapporto di 1:5) di una linea tramviaria. L'evoluzione tecnologica in tema di mezzi a propulsione elettrica rende disponibili sul mercato soluzioni che consentono di prevedere l'impiego di autobus elettrici di grandi dimensioni senza limiti vincolanti al programma di esercizio (autobus a ricarica rapida). Questa azione è accompagnata dall'individuazione di una serie di parcheggi di interscambio (park and ride).

Il PUMS di Taranto dunque sembra approfondire e mettere a sistema a scala locale quanto già evidenziato e proposto a scala regionale dal PA 2015-2019.

Questi scenari strategici di mobilità non escludono a priori quelli che in gergo sono definiti "grandi progetti"¹⁹, ma intende affermare che la priorità va assegnata alla restituzione di un'immagine "bella" e inclusiva alla città agendo su riqualificazione, rigenerazione e recupero del patrimonio edilizio e dello spazio urbano, che sono i principali prerequisiti per indurre una diversione modale dall'auto privata alla mobilità attiva (pedonale e ciclistica). Solo se l'introduzione della ZTAL (intervento prevalentemente tecnologico e culturale con costi sostenibili) e il rafforzamento del TPL hanno fornito i risultati previsti e auspicati (ossia un abbattimento significativo del traffico di attraversamento e un aumento significativo dell'uso di modalità di trasporto pubbliche di massa) si propone di favorire un'ulteriore intensificazione della mobilità ciclopedonale nel centro città (in particolare si prevede di eliminare i flussi autoveicolari dal lungomare Sud della città vecchia la cosiddetta "ringhiera", sostituendoli con pista ciclabile e ampliamento del marciapiede, oltre che con l'introduzione di ulteriori piste ciclabili e un rafforzamento generalizzato

¹⁷ Degli oltre 540.000 spostamenti elementari in auto privata che quotidianamente si svolgono internamente alla città di Taranto (che rappresentano l'80% degli spostamenti intracomunali in auto privata), quelli di durata inferiore ai 30' ne rappresentano circa l'85% (dati PUMS, adottato con Del. G.C. n.82/2018).

¹⁸ Si ripropone in questa sede una illuminante nota di un articolo di Patrizia Gabellini (2007), che riporta il pensiero di Bernardo Secchi sul significato assunto dal termine "Scenari" in urbanistica: Bernardo Secchi, nello scritto Scenari pubblicato sul sito di Planum (Secchi [2003]), ha sintetizzato alcuni significati assunti da questo termine nel dibattito tra urbanisti e planners: scenario come "punto di fuga dal presente", dunque come evasione da una situazione che non si condivide; scenario come "rappresentazione di trends in atto" o visione allusiva delle domande e dei desideri che percorrono una società; scenario come "percorso argomentato e suggerito"; scenario come "tentativo di indagare che cosa succederebbe se...". Le due ultime accezioni sono le più recenti e congruenti con un diverso modo di intendere il processo di trasformazione del territorio. «Costruire scenari è ben diverso che fare previsioni. La previsione si basa sulla certezza che l'andamento futuro di alcune variabili possa essere conosciuto in anticipo... La convinzione di poter pre-vedere, cioè di vedere in anticipo, è figlia di visioni razionaliste del mondo e pratiche deduttive a esse associate. La certezza della pre-dizione è data dall'idea di poter disporre di dati certi e strumenti adeguati» (Lenoci, 2005, 34).

¹⁹ Ad esempio sono note in letteratura oltre che nella politica tarantina le proposte di realizzazione di tunnel sotto il mare per evitare l'attraversamento della Città vecchia o per collegare i popolosi quartieri di Paolo VI e dei Tamburi.

della pedonalità nel borgo). Nella terza fase, lo scenario di completa attuazione delle previsioni del PUMS, prevede la riqualificazione di alcuni assi viari, con il rafforzamento della mobilità su mezzi pubblici e ciclopedonale e la completa pedonalizzazione del lungomare sud della città vecchia.

Queste previsioni, come ovvio, hanno notevoli conseguenze sulle previsioni urbanistiche di cui dovrà farsi carico il PUG. Infatti, l'abbattimento significativo del traffico di attraversamento determina un miglioramento complessivo della vivibilità del Borgo e di Città vecchia con la presenza di minori flussi di traffico e quindi migliore accessibilità alle attività commerciali. Il rafforzamento del TPL determinerà un minore uso del mezzo di trasporto privato e quindi l'incremento della disponibilità di parcheggi a rotazione oltre che una ulteriore diminuzione dell'inquinamento atmosferico determinata dal minor numero di veicoli circolanti nelle aree centrali. Inoltre, comporterà una migliore accessibilità *da e per* i quartieri periferici che miglioreranno il grado di integrazione alla città e ai servizi offerti. La possibile pedonalizzazione di parte della Città vecchia e l'incremento delle aree pedonali nel Borgo insieme alla introduzione di percorsi ciclabili in tutta la città favorirà l'affermarsi di queste ulteriori modalità sostenibili di trasporto. Infine, il rafforzamento e la creazione di veri e propri nodi di interscambio modale potrebbe richiamare in queste aree fenomeni di densificazione e riqualificazione urbana con la sostituzione di alcune delle aree attualmente dismesse con nuove funzioni turistiche e/o residenziali o terziarie (ad esempio nel caso del quartiere Porta Napoli intorno alla attuale stazione centrale, che a seguito della riattivazione di quella di Nasisi, potrebbe essere dedicata interamente al traffico di accesso alla città).

In conclusione, come noto, le previsioni sul sistema della mobilità possono condizionare le scelte urbanistiche del futuro PUG, a patto che se ne verifichino le condizioni politiche e culturali che ne condizionano l'attivazione.

Riferimenti bibliografici

- Camarda D, Rotondo F, Selicato F (2015), Strategies for dealing with urban shrinkage: Issues and scenarios in Taranto. *European Planning Studies*, vol. 23, p. 1-21.
- Curci F, Formato E. e Zanfi F. (a cura di, 2017), Territori dell'abusivismo. *Un progetto per uscire dall'Italia dei condoni*, Donzelli, Roma.
- Gabellini P. (2007), "Raffigurazioni e comunicazione nei processi di pianificazione strategico-strutturale", in Magnaghi A. (a cura di), *Scenari strategici*, Alinea, Firenze.
- Lenoci S. (2005), *Tra arte, ecologia e urbanistica*, Meltemi, Roma.
- Rotondo F, Greco F, Sardà J. (2014), "Patrimonio identitario territoriale e rilancio economico: prospettive per l'agenda urbana di Taranto", in *Atti della VXII Conferenza Nazionale SIU, L'urbanistica italiana nel mondo, Milano, 15-16 maggio 2014*, Planum Publisher, Roma-Milano, pp. p. 589-598.
- Rotondo F, Murgante B. (2012), "A Geostatistical Approach to Measure Shrinking Cities: the Case of Taranto", in Montrone S., Perchinunno P. (a cura di), *Statistical Methods for Spatial Planning and Monitoring*, Berlin Heidelberg, Springer-Verlag, pp. 119-142.
- Secchi B. (2003), "Scenari", in "Diario di un Urbanista", *Planum. The Journal of Urbanism*, <http://www.planum.net/topics/secchi-diario.html>.

Sitografia

Comune di Taranto

<http://www.comune.taranto.it>

Mobilità Regione Puglia

<http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/component/k2/item/11575-piano-regionale-dei-trasporti-e-il-piano-triennale-dei-servizi>

Future Port Taranto Port Authority

<http://future.port.taranto.it/opere/centro-servizi-polivalente-per-usi-portuali-al-molo-san-cataldo-nel-porto-di-taranto.html>

Consiglio Regionale della Puglia

[http://www5.consiglio.puglia.it/GissX/XPubbGiss.nsf/RicLegVi/?Searchview&Query=\(\(%5BForm%5D=Legislativi\)%20or%20\(%5BForm%5D=LegislativiBIS\)%20or%20\(%5BForm%5D=LegReferendum\)%20or%20\(%5BForm%5D=LegStatuto\)\)and\(%5BNum_Leg%5D=502\)&SearchOrder=4&SearchMax=0&&Ritorno=RicercaWeb](http://www5.consiglio.puglia.it/GissX/XPubbGiss.nsf/RicLegVi/?Searchview&Query=((%5BForm%5D=Legislativi)%20or%20(%5BForm%5D=LegislativiBIS)%20or%20(%5BForm%5D=LegReferendum)%20or%20(%5BForm%5D=LegStatuto))and(%5BNum_Leg%5D=502)&SearchOrder=4&SearchMax=0&&Ritorno=RicercaWeb)

Fari del Tirreno.

Questioni di metodo e sperimentazioni progettuali per la costruzione di un cammino

Michele Montemurro

Politecnico di Bari

DICATECH – Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, del Territorio, Edile e di Chimica

Email: michele.montemurro@poliba.it

Abstract

I Cammini possono essere considerati come strumenti che consentono di ri-attivare territori naturali ed antropizzati, ridisegnando corridoi di attraversamento del paesaggio e del patrimonio architettonico, ambientale, culturale. Il paper intende proporre una riflessione metodologica sulle opportunità di rinnovamento e di sviluppo dei territori e di valorizzazione del cultural heritage, del paesaggio, offerte dal recupero e dalla costruzione di una rete italiana dei fari e dei presidi costieri e dalla relativa sperimentazione progettuale. Il quadro di riferimento è offerto dalla Direttiva del Ministro dei Beni Culturali e del Turismo “2016 – Anno dei Cammini d’Italia”, in continuità con il tema dei Cammini europei (1987), descritto negli “Itinerari culturali del Consiglio d’Europa” (2016), dal Progetto “Valore Paese-Fari”, promosso dall’Agenzia del Demanio del Governo Italiano. La ricerca è stata avviata all’interno di un Laboratorio di Laurea Magistrale in architettura del Politecnico di Bari, assumendo la Sardegna come caso di studio e sviluppandosi in due fasi, una analitica e conoscitiva, l’altra sintetica e progettuale. I due casi di studio individuati coincidono con due luoghi geografici significativi come il Faro di Capo d’Orso a Nord e il faro di Punta Ponte Romano tra la terraferma e l’isola di S. Antioco a Sud. I risultati di questa ricerca saranno presentati nel primo convegno nazionale che si terrà a Politecnico di Bari a settembre 2018 con l’obiettivo di definire un protocollo di intervento per costruire il primo cammino dei fari nazionale come sistema turistico e paesaggistico unitario e riconoscibile.

Parole chiave: tourism, urban form, landscape

1 | Tesi sostenuta

I Cammini¹ sono considerati come strumenti che consentono di ri-attivare territori naturali ed antropizzati, contesti paesaggistici di rilevante valore, di scoprire vecchi e nuovi significati dei luoghi che si attraversano, ridisegnando antichi corridoi di attraversamento del paesaggio europeo e del patrimonio architettonico, ambientale, culturale, materiale e immateriale. Sono motori di un profondo e non traumatico rinnovamento che muove dal riconoscimento del valore del *cultural heritage*, dell’arte, del paesaggio, ma anche dell’enogastronomia, delle tradizioni produttive, stratificate in una sorta di palinsesto, fruibile attraverso nuove forme di mobilità lenta che delineano traiettorie tra luoghi e territori in transizione. L’idea di un Cammino dei fari del Tirreno condivide questi presupposti generali mettendo a sistema i fari italiani ed evidenziandone il valore non solo storico e paesaggistico ma anche di centralità territoriale. Il Progetto “Valore Paese-Fari”, lanciato nel 2015 e promosso dall’Agenzia del Demanio del Governo Italiano, in accordo con il Ministero della Difesa ed altri enti territoriali ha avviato il processo di dismissione dei fari italiani per poterne operare la riconversione attraverso azioni e progetti di recupero del patrimonio, di tutela del paesaggio e sviluppo economico. L’idea di costruire un Cammino dei fari e dei presidi costieri italiani coniuga i presupposti dei due progetti del Demanio, Fari e Cammini e Percorsi perché riunisce da un lato il valore architettonico e paesaggistico singolare che ogni faro rappresenta e dall’altro la dimensione narrativa e descrittiva del “cammino” che unisce i fari in un sistema federatore dei differenti paesaggi, culture, patrimoni. Le nuove forme di mobilità lenta (cammini), infatti, possono infatti ricoprire un ruolo-chiave nelle strategie di rinnovamento dei territori “in transizione”.

¹ La Direttiva del Ministro dei Beni Culturali e del Turismo “2016 – Anno dei Cammini d’Italia” delinea il valore dei cammini nella strategia di valorizzazione dei paesaggi e delle culture locali, in continuità con il tema dei Cammini europei.

All'interno di questo quadro generale si è sviluppato un articolato filone di ricerca² di cui questo saggio presenta degli esiti parziali, volto a definire gli strumenti disciplinari e metodologici utili per governare questo progetto offrendo una visione di sistema.

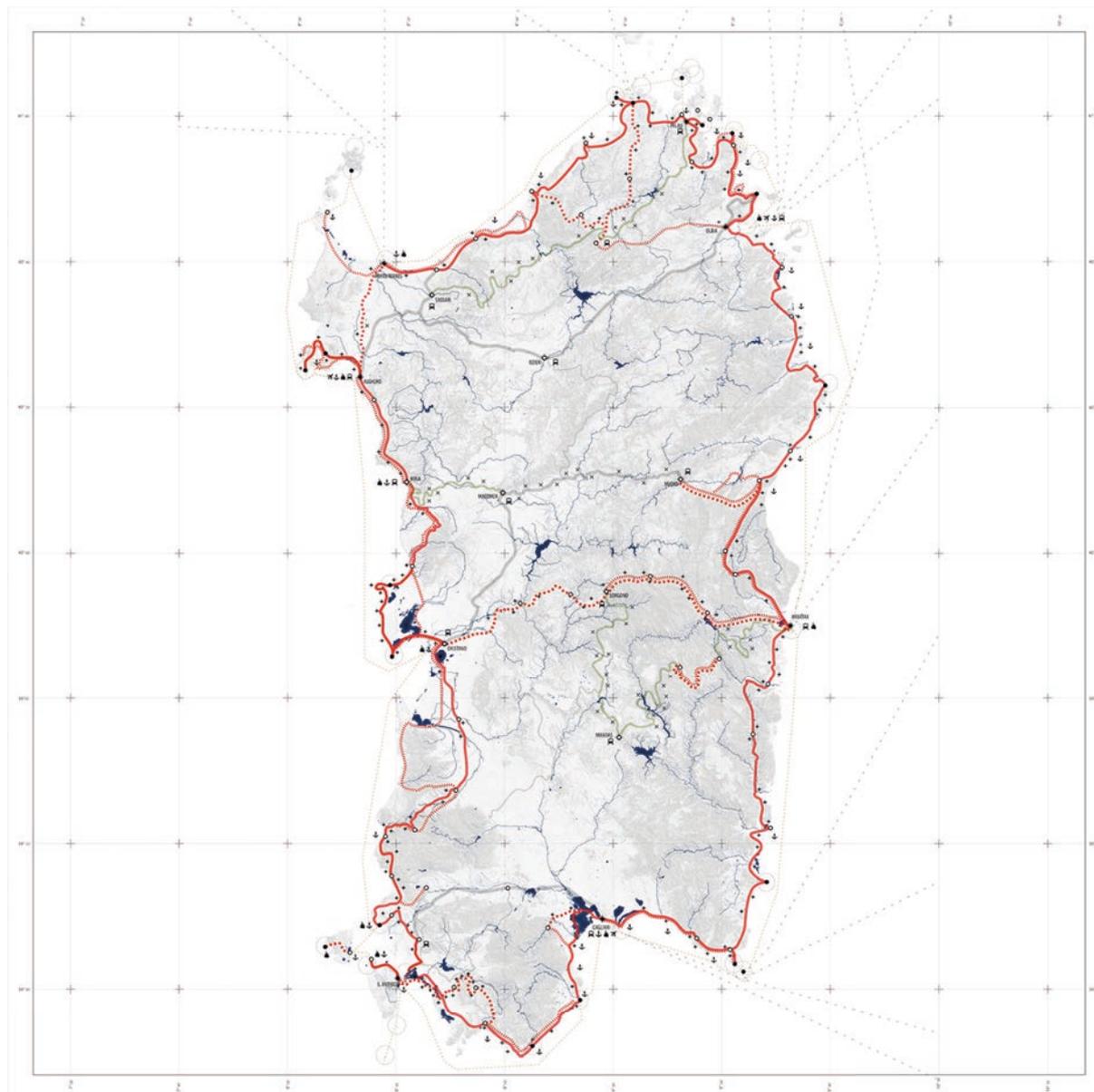


Figura 1 | Il cammino dei fari di Sardegna.

Indicazione del sistema dei percorsi lenti, cicloturistici, dei collegamenti su strada e in acqua.

Fonte: Annamaria Dicarlo, Davide De Luca, Roberta De Giglio, Nicola La Vitola, Silvia Mannarelli, Luigi Santamaria.

2 | I fari come forme costitutive del paesaggio costiero

I Fari sono elementi di orientamento nello spazio del mare (Schmitt, 2002:13), di misura della linea di costa e, come tali, anche centralità costiere e territoriali. Sono costruiti in corrispondenza di luoghi cospicui della costa di cui ne esaltano spesso l'eccezionalità geografica, individuandoli come mete possibili di un turismo lento e sostenibile, assumendo valore topologico e posizionale attraverso la corrispondenza delle forme dell'architettura a quelle della natura³ (Settis, 2010), coniugando ragione tecnica e valori estetici con le forme del paesaggio. La manutenzione ed il riuso dei fari si inseriscono in una nuova concezione

² Il tema del Cammino dei Fari, sviluppato dai proff. Michele Montemurro, Nicola Martinelli, Gabriele Rossi, all'interno di tre Laboratori di laurea, si inserisce nel filone *City-nature* del gruppo di ricerca *Urbanformgrammars* (Dipartimenti Dicar e Dicotech del Politecnico di Bari).

³ "Lo spazio in cui viviamo non è mai 'neutro'".

delle politiche di tutela e valorizzazione, volte non più alla sola azione vincolistica ma orientate alla possibilità di offrire nuovi cicli di vita per questi monumenti come catalizzatori di sviluppo e rinnovamento del paesaggio e della regione geografica di cui fanno parte. Parole chiave come riuso, riciclo, riduzione⁴ corrispondono alla necessità di pensare ad un concetto allargato di paesaggio attraverso progetti in grado di interpretare i temi del recupero in modo proattivo attraverso i temi del turismo sostenibile, naturalistico, culturale, del *blu-growth*, dello *slowfood*. Il riconoscimento del valore architettonico e paesaggistico dei Fari, della loro vocazione ad avvicinare le distanze ne evidenzia il valore relazionale: “tutti gli oggetti che esistono sulla superficie terrestre interagiscono tra di loro, ma più essi sono vicini più l’interazione è forte e più essi sono lontani più l’interazione è debole.” (Tobler, 1963: 203-205). Perché se “tutti i fenomeni e gli oggetti riuniti in un dato spazio terrestre, sono reciprocamente collegati da qualche rapporto, dal fatto cioè che nella vicinanza sia contenuto un principio esplicativo” (Biasutti, 1962: 7). Da qui scaturisce la necessità di dar loro un nuovo ciclo di vita insieme alla ineludibile necessità di stabilire i criteri e i metodi di intervento, ponendo gli stessi fari all’interno di un sistema transnazionale, che ha guidato il lavoro di indagine sul patrimonio infrastrutturale costiero del Tirreno (fari, torri costiere, presidi militari abbandonati), considerandolo come *topos* di inediti itinerari di rigenerazione in grado di intercettare risorse dei governi nazionali transfrontalieri. Il rapporto tra la forma dell’architettura e il modo in cui essa stabilisce relazioni significative con gli elementi geografici del territorio (promontori, capi, punte, baie, lagune) evidenziando il senso che il limite tra terra e mare assume di volta in volta, implica la conoscenza della relazione tra forma dell’architettura e forma della terra (Martì Aris, 2007: 87), l’individuazione del campo delle relazioni che il faro stabilisce con il suo intorno e la definizione delle opportune grammatiche in grado di guidare gli interventi di trasformazione/modificazione dei fari esistenti senza metterne in crisi il significato originario. La dimensione conoscitiva del viaggio, spesso coincidente con il proprio viaggio interiore (Magris, 2005), trova, in quel limite tra terra e mare, tra la finitezza della terra e l’orizzonte infinito segnato dai fari, una possibilità insieme di misura e di scoperta dello spazio fisico e antropico propria dell’incedere umano, coerente con la formazione di una geografia mentale, spaziale e antropologica (Rumiz, 2016): i fari, le torri costiere, i presidi militari e civili ci ricordano insieme il valore della geografia e la presenza della storia che connota e caratterizza l’identità di luoghi antichi.

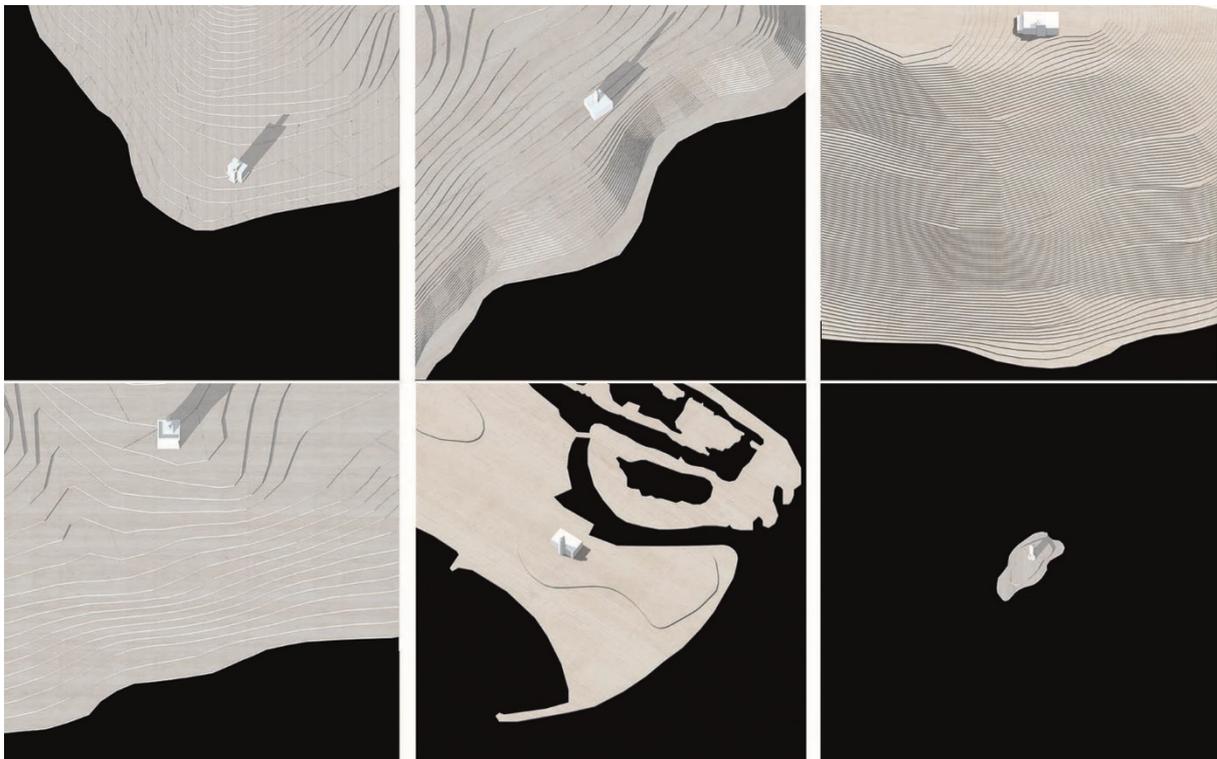


Figura 2 | Le forme della terra ed il loro rapporto con l’elemento faro.

Tipizzazione delle principali forme geografiche e relazione con i tipi di faro individuati in maniera tassonomica.

Fonte: Annamaria Dicarlo, Davide De Luca, Roberta De Giglio, Nicola La Vitola, Silvia Mannarelli, Luigi Santamaria.

⁴ Deutscher Pavillon, 13. Mostra Internazionale di Architettura, La Biennale di Venezia, 29.08 – 25.11. 2012.

3 | Metodologia, caso di studio, comparazioni

L'obiettivo della ricerca⁵ è stato quello di individuare gli elementi costitutivi del faro e le relazioni significative che esso stabilisce con le forme della terra, definendo le categorie analitiche appropriate che consentano di comprendere le grammatiche della loro forma in funzione delle trasformazioni/modificazioni che possono essere apportate senza alterare il valore formale e topologico del faro e la relazione significativa che esso stabilisce con il sito.

La ricerca si sviluppa in maniera circolare tra analisi e progetto articolandosi in due fasi complementari tra loro, una analitica e conoscitiva volta allo studio del tema, alla definizione del campo di indagine, alla definizione degli strumenti e dei metodi di ricerca appropriati e alla definizione degli obiettivi, attraverso il rilievo, l'analisi comparativa e tassonomica dei fari, l'individuazione di opportune categorie interpretative dei caratteri significativi dei siti e delle morfologia naturale; l'altra sintetica e progettuale volta a verificare attraverso il progetto le conoscenze acquisite nella prima fase, assumendo due casi di studio come modelli di intervento paradigmatico.

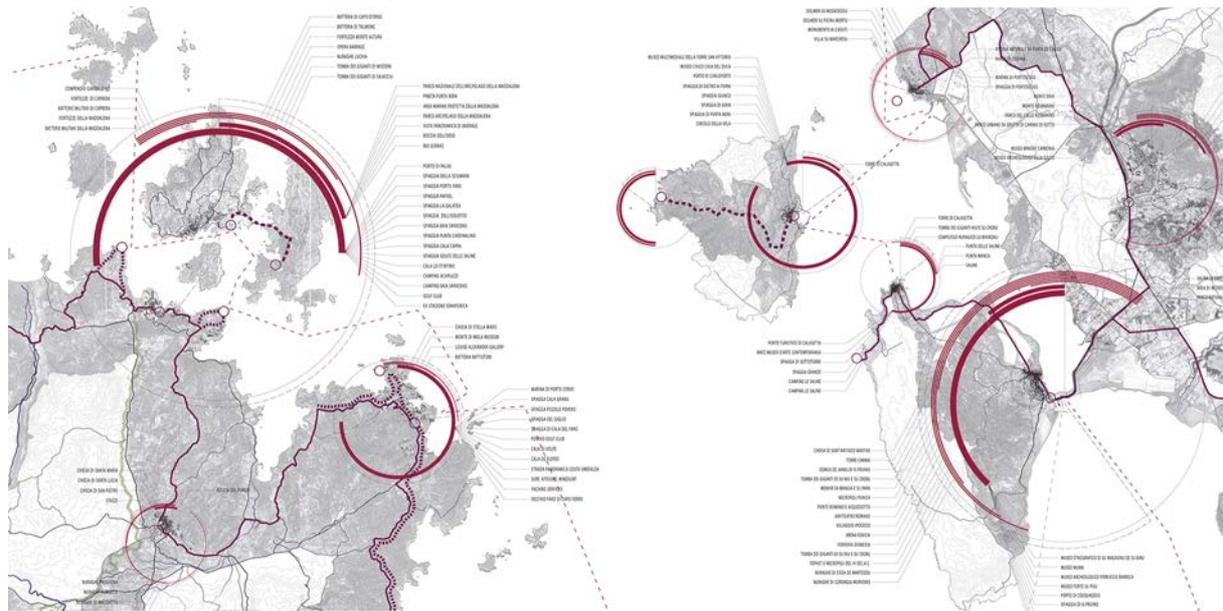


Figura 3 | Il cammino dei fari di Sardegna: quadrante Nord e quadrante Sud.

Indicazione dei luoghi, dei percorsi e della loro durata, dei collegamenti tra le diverse polarità del cammino.

Fonte: Annamaria Dicarlo, Davide De Luca, Roberta De Giglio, Nicola La Vitola, Silvia Mannarelli, Luigi Santamaria.

4 | Il cammino dei fari di Sardegna: i fari di Porto Ponte Romano e capo d'Orso come forme interpretative dei paesaggi costieri

La fase analitica è stata indirizzata alla conoscenza della forma naturale dei siti di fondazione dei fari, delle forme costruttive e architettoniche, degli aspetti tecnici e storici, per descrivere e rappresentare l'architettura e la sua relazione con la morfologia naturale, a partire dalla definizione del campo di indagine costituito dal bacino centrale del Mar Tirreno, una entità spaziale unitaria alla scala geografica, sia dai limiti della costa sia dalla forma della conca marina, racchiusa dalle coste di Sardegna, Sicilia, Calabria, Campania, Lazio. Attraverso una completa ricerca storica, bibliografica ed iconografica è stato definito il corpus di conoscenze sul tema dei fari, operando il censimento e la schedatura di 135 fari che compongono l'ideale cammino del Tirreno e i 32 fari che compongono l'ideale cammino dei fari di Sardegna. Infine sono stati individuati 6 tipi di fari per alcuni caratteri specifici come la forma architettonica e costruttiva, la portata e i contesti naturali ed antropici con cui si confrontano, individuando 8 condizioni (promontorio, capo, punta, isola, baia o cala, laguna, spiaggia, città), individuando modelli e grammatiche di intervento propedeutici alle successive trasformazioni. E' stata quindi svolta una analisi comparativa mettendo in evidenza la relazione del faro con il mare e le sue linee batimetriche, tra la sua portata e lo sviluppo del limite costiero, con la forma naturale della costa, il suo territorio interno ed il sistema insediativo. Il valore storico di alcuni fari è emerso dalla lettura della

⁵ La ricerca è stata sviluppata all'interno del Laboratorio di Laurea sui Fari del Tirreno, composto dai laureandi Annamaria Dicarlo, Davide De Luca, Roberta De Giglio, Nicola La Vitola, Silvia Mannarelli, Luigi Santamaria, relatore il prof. Michele Montemurro, correlatore il prof. Nicola Martinelli e il prof. Gabriele Rossi.

stratificazione delle rotte contenute nella cartografia, nei principali portolani e/o nelle descrizioni grafiche dei viaggiatori e dei geografi.

Lo studio dedicato alla definizione di modelli generali e paradigmatici di intervento per la riconversione dei fari e dei loro spazi in strutture dedicate all'accoglienza, all'ambiente, alle tradizioni locali, agli eventi, attraverso la precisazione di opportune "regole di derivazione"⁶ è propedeutico alla individuazione di specifiche grammatiche insediative in grado di costruire relazioni significative tra i fari, tra la forma delle integrazioni e le forme geografiche (la forma della costa con le punte, le cale, le insenature e le rade, la forma del territorio, con le montagne, i capi e i promontori, la forma della città costiera con il porto, le mura, la riviera) per costruire luoghi in cui permane la leggibilità dei caratteri del paesaggio e dei fari nella loro relazione con lo spazio naturale.



Figura 4 | Porto Ponte Romano.

Progetto di rigenerazione urbana e del paesaggio.

Fonte: Annamaria Dicarlo, Davide De Luca, Roberta De Giglio, Nicola La Vitola, Silvia Mannarelli, Luigi Santamaria

4.1 | Il faro di Porto Ponte Romano: la condizione lagunare

Il faro di Porto Ponte Romano si pone in una condizione articolata di *terramare* lagunare, di terre basse che collegano l'isola di Sant'Antioco e le saline della costa Sarda. E' un faro medio, posto sul casamento a tre piani che lo sostiene, costruito al centro del sistema di isolotti e rivolto ad Sud, che segna le *faucis* di ingresso al canale di S.Antioco dal golfo di Palmas segnalando i basi fondali sabbiosi, stabilendo una relazione paratattica e polare con alcuni edifici industriali dismessi posti sulla grande banchina in precedenza occupata da depositi di carburante. Ognuna di queste architetture *celibi* assume un valore formale e plastico in funzione del rapporto che stabilisce con i diversi tipi di basamento e ai caratteri topologici (altezza, orientamento e conformazione) o topografici (tipo di suolo, altezza sull'acqua) del sito, costruendo un paesaggio di acqua interno e appunto lagunare. Il progetto assume il bacino del canale come ambito spaziale definito di intervento (stanza territoriale), riconoscendo il valore di internità e di unità dello spazio geografico definito dalle rive. Il tema è la ricostruzione della relazione significativa del faro con il paesaggio dell'acqua e del sale razionalizzando la presenza delle infrastrutture e potenziando gli elementi di fruizione ed esperienza della natura come passerelle, pontili, belvedere, in grado di consentire l'osservazione, la balneazione, la passeggiate entro i luoghi dell'acqua e delle saline.

⁶ Cioè i modi e le forme con cui è possibile integrare l'edificio – faro con le volumetrie necessarie ad una nuova funzionalizzazione senza modificare o sovvertire la riconoscibilità della forma, del valore paesaggistico ed urbano che i fari hanno, in modo non prescrittivo ma indicativo e quindi tipologico

Le singole architetture si dispongono puntualmente nell'area lagunare e sulla costa urbana di S. Antioco, stabilendo relazioni visive e topologiche tra le diverse parti del bacino che si ricompongono all'interno di una unità di spazio e di forma di valore collettivo. Ogni architettura rappresenta al tempo stesso la sua appartenenza allo spazio del bacino ma si relaziona anche all'esterno, con il paesaggio, la costa e la città. E' un modo di costruire uno spazio attraverso la tensione che si stabilisce a distanza tra architetture autonome e che rimanda alla capacità delle grandi architetture isolate del passato di "sacralizzare" un sito identificandone il paesaggio.



Figura 5 | Capo d'Orso.

Progetto di rigenerazione urbana e del paesaggio.

Fonte: Annamaria Dicarlo, Davide De Luca, Roberta De Giglio, Nicola La Vitola, Silvia Mannarelli, Luigi Santamaria

4.2 | Il faro di Capo d'Orso: la punta e l'arcipelago

Il faro di Capo d'Orso è posto sulla costa Nord della Sardegna, oltre Palau, al piede di un promontorio roccioso che domina l'arcipelago de La Maddalena il cui valore strategico è testimoniato dalla presenza di antiche strutture militari balistiche e fortificate oggi in disuso. E' un faro isolato che si distacca dal casamento andando ad individuare con la sua presenza il valore della punta bassa su cui si insedia e che si proietta plasticamente come una figura astratta sullo sfondo della parete rocciosa del capo d'Orso. Il promontorio con la sua forma naturale forte e le rovine che ne esaltano gli elementi orografici e topografici (l'acrocoro, la conca interna, le faglie, le insenature) costituisce un luogo fisicamente articolato ma unitario che assume una propria identità con la presenza del faro.

La stratificazione delle architetture nel tempo ha dato forma ed evidenza alle parti costitutive della morfologia naturale del capo: le batterie militari coronano l'area sommitale dell'acrocoro, delimitata da un sistema misto artificiale (mura) e naturale (rocce); le residenze, protette dalla vista e ridossate rispetto ai venti, si dispongono lungo il crinale di arrivo e nella conca a sud dell'acrocoro; la punta bassa, occupata dal faro che, posto a guardia di una piccola insenatura, mostra il suo duplice valore nella visione dal mare o nel suo disvelarsi lungo il percorso terraneo.

Il progetto assume il capo come unità di paesaggio e parte costitutiva della unità spaziale e geografica più ampia, lo spazio di acqua compreso tra Sardegna e Arcipelago della Maddalena, affrontando il tema della unità della sua forma a partire dalla costruzione di una relazione topologica tra le singole architetture e le forme della terra. Architetture elementari, isolate, radicate al suolo, diventano parte integrante del paesaggio, costruendo relazioni stabili, di tipo sintattico tra loro e organiche con le forme della terra. Il progetto prevede interventi mirati al miglioramento della ricettività, della portualità, della fruibilità dei luoghi dell'isola e la realizzazione di un museo della guerra, in cui si possano comprendere il senso, la

storia, l'evoluzione del territorio. Si sviluppa su due piani: il primo è quello del riuso di quelle architetture che corrispondono a luoghi cospicui o di importante valore morfologico e paesaggistico costruendo nuove polarità, come elementi puntuali di definizione ed individuazione di luoghi; il secondo è la costruzione di un sistema di relazioni fisiche e visive attraverso il percorso, gli elementi della connessione (scale, rampe, ponti, terrapieni) e i luoghi della osservazione (belvedere, affacci, torri) per costruire una continuità narrativa attraverso una *promenade architecturale* che dal mare sale fino alla cima dell'acrocoro, descrivendo il senso del luogo come sequenza di luoghi diversi ed identitari. Il percorso assume il valore di strumento di esperienza del paesaggio, in grado di offrire condizioni della visione interna ed esterna, del paesaggio costruito e del mare.

5 | Esiti attesi

Il lavoro di ricerca prodotto all'interno dei laboratori di laurea del dipartimento DICAR si iscrive nel mosaico di ricerche sul tema dei Fari che saranno presentati nel primo convegno nazionale che si terrà a Politecnico di Bari a settembre 2018 di cui ne costituiranno una parte rappresentativa. L'obiettivo del convegno è quello di verificare lo stato dell'arte, di conoscere e valutare gli esiti degli interventi già avviati, di definire un protocollo di intervento, di costruire una rete nazionale dei Cammini dei Fari. L'obiettivo della ricerca è quello di sperimentare e verificare un metodo di lavoro che vede il recupero dei Fari non più come mera ristrutturazione del patrimonio esistente ma come elementi di un sistema unitario e riconoscibile, posto in una condizione di limite tra terra e mare, in grado di costruire singolarmente luoghi di straordinario valore paesaggistico come polarità di un sistema di fruizione del territorio in cui, il valore formale del faro, espresso dal suo rapporto tra la sua forma architettonica e le forme della terra, non viene messo in crisi. Il sistema dei fari assieme a quello delle torri e dei presidi costieri costituisce una grande opportunità per l'Italia di realizzare una rete di luoghi in grado di disegnare il cammino costiero italiano come occasione di trasformazione e di messa a sistema del patrimonio architettonico e naturale costiero considerando i fari e le città ad essi collegati come antenne della cultura materiale e immateriale dei territori di cui queste architetture fanno parte.

Riferimenti bibliografici

- Biasutti R., (1947), *Il paesaggio terrestre*, ed.1962, p.7.
Farinelli F., (2003), *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Torino, p.53.
Magris C., (2005), *Infinito viaggiare*, Mondadori, Milano.
Martì Aris C., (2007), *La Centina e l'arco*, Christian Marinotti editore, Milano, p. 87.
Rumiz P., (2016), *Appia*, Feltrinelli, Milano.
Schmitt H., (2002), *Terra e mare, Una riflessione sulla storia del mondo*, Adelphi, Milano, p.13.
Settis S., (2010), *Paesaggio, Costituzione, Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Torino.
Tobler W., (1963), *Geographic Ordering of Information*, in *The Canadian Geographer*, II, n°4, , pp. 203-205.

Mobilità sostenibile per la valorizzazione del territorio: l'itinerario cicloturistico Adda

Fulvia Pinto

Politecnico di Milano

DASStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: fulvia.pinto@polimi.it

Andrea Fossati

Politecnico di Milano

DASStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: andrea.fossati@polimi.it

Abstract

La crescente sensibilità verso le problematiche ambientali suggerisce alle politiche per la mobilità un'attenzione particolare alla sostenibilità. Le nuove forme di mobilità e le innovazioni tecnologiche definiscono nuovi scenari, caratterizzati da sistemi integrati, nei quali il trasporto intermodale e la mobilità lenta rivestono un ruolo sempre più importante. Si definiscono nuove sinergie tra la mobilità urbana e la fruizione turistica del territorio che si riflettono in una maggiore integrazione tra la pianificazione e le politiche alla scala urbana e territoriale. La scala territoriale risulta adatta a rispondere alla domanda e ad indirizzare l'offerta in termini di mobilità, correlando la sostenibilità economica con la sostenibilità ambientale. È necessario intervenire a vari livelli secondo una logica di integrazione tra la pianificazione della mobilità e quella urbanistica e territoriale, tra progetti e politiche, tra amministrazioni e popolazione. L'itinerario cicloturistico dell'Adda si sviluppa lungo l'omonimo fiume e la costa orientale del Lago di Como, da Bormio fino alla dorsale cicloturistica "Vento", in prossimità del fiume Po, attraversando una molteplicità di luoghi di particolare pregio. L'obiettivo del progetto è il completamento e la valorizzazione di una dorsale cicloturistica al fine di incrementare l'attrattività del territorio attraverso la valorizzazione e la messa in rete delle risorse storico culturali e paesistico ambientali, con ricadute positive sul turismo e più in generale sulle attività economiche del territorio.

Parole chiave: mobility, tourism, sustainability

1 | La valorizzazione ambientale attraverso la mobilità dolce

Lo studio approfondisce il tema della valorizzazione di un territorio analizzando e proponendo metodologie ed esperienze di mobilità sostenibile in grado di salvaguardare e, contestualmente, valorizzare il patrimonio ambientale e culturale di contesti specifici.

Inizialmente viene affrontato il tema dei percorsi ciclopedonali e del loro utilizzo come strumento di sviluppo e valorizzazione territoriale, vengono quindi analizzate le origini di tale sistema, per poi esaminare i diversi significati assunti dalle reti verdi nei contesti territoriali e, infine, gli effetti che queste determinano sull'ambiente (Fàbos J.G. 2004). Contestualmente vengono approfonditi i concetti di mobilità e sviluppo sostenibile, con un confronto su *best practices* a livello internazionale. Tale metodologia di approccio ha consentito di stabilire le basi teoriche per l'applicazione del processo di valorizzazione al territorio dell'Adda. La conoscenza approfondita del contesto ha portato alla consapevolezza che il potenziale dell'area al momento non risulta sufficientemente utilizzato. Lo scopo è stato quello di migliorare una mobilità sostenibile per rispondere ai bisogni dei residenti rendendoli compatibili con quelli dei turisti, senza compromettere le peculiarità del territorio. Con questo obiettivo è stato chiesto agli enti pubblici un ruolo attivo che li rendesse partecipi nella ricerca di un equilibrio tra la tutela delle peculiarità del territorio e la valorizzazione delle potenzialità che la singola comunità locale possiede. Diviene, dunque, fondamentale stabilire un sistema di pianificazione integrata alle varie scale, in modo tale da consentire la realizzazione di reti capaci di orientare i residenti e i turisti verso soluzioni di mobilità più sostenibili. In quest'ottica, si colloca l'itinerario cicloturistico Adda inteso quale occasione per il rilancio delle comunità locali e dell'intorno interessato dal progetto.

Il lavoro intende proporre criteri per la pianificazione, la progettazione e la gestione di un sistema integrato di percorsi ciclabili, capace di soddisfare la domanda crescente di mobilità lenta. (Falbo F. 2009)

Lo studio mira a proporre una metodologia per conoscere, valutare e valorizzare da una parte i percorsi naturali e antropici che potrebbero costituire un sistema di mobilità dolce alla scala territoriale, dall'altra le potenzialità turistiche che derivano dal recupero e dalla messa in rete di tracciati esistenti.

In una logica di interdisciplinarietà, risulta fondamentale fare riferimento a competenze specialistiche per individuare tecniche di analisi e valutazione delle risorse ambientali e culturali presenti sul territorio, per pianificare reti per la mobilità lenta, integrate con le strutture turistiche e ricettive.

Il sistema per la mobilità sostenibile non dovrebbe essere predisposto come percorso isolato, bensì come rete flessibile di itinerari con l'obiettivo di permettere lo sviluppo della infrastruttura nel corso degli anni, in relazione al carico di fruitori previsto. Inoltre la pianificazione di tracciati nelle aree fragili, attraverso una selezione della tipologia e del numero di utenti, dovrebbe mirare a salvaguardare aree che potrebbero essere irreversibilmente intaccate da interventi antropici. Pertanto, mediante un'analisi economica vengono valutati i benefici sociali ed ambientali che scaturiscono dall'attuazione di una rete di percorsi di mobilità lenta.

Il paesaggio, risultando una componente sostanziale nella valorizzazione del territorio tramite le reti per la mobilità dolce, dovrebbe rappresentare il principio guida nelle scelte pianificatorie. D'altro canto, le infrastrutture per la mobilità sostenibile sono parte fondamentale del paesaggio e, contestualmente, possono essere strumenti importanti per la sua fruizione. La mobilità lenta rappresenta il mezzo più adatto per la fruizione reale del paesaggio, in quanto solo spostandosi lentamente è possibile fruirne in modo completo.

2 | Approccio metodologico e contenuti dello studio

L'itinerario cicloturistico Adda è una ciclovia che si sviluppa dalle Alpi al Po per 310 km, lungo il fiume Adda e il Lago di Como da Bormio a Cremona ed attraversa sei province, la città metropolitana di Milano e 105 comuni. La dorsale cicloturistica è integrata da quattro diramazioni e da una serie di connessioni che mettono in rete i centri abitati, i servizi, le risorse ambientali e culturali. Tale rete di connessioni assicura l'accessibilità alla rete del trasporto pubblico e al sistema della mobilità intermodale.

Lo studio di fattibilità dell'itinerario è stato elaborato nell'ambito del Bando "*Brezza: piste cicloturistiche connesse a VENTO*"¹, promosso da Fondazione Cariplo e curato dagli enti territoriali interessati dall'itinerario e dal Politecnico di Milano.

L'itinerario riguarda un territorio di vasta estensione, caratterizzato da una molteplicità di paesaggi con differenti culture che costituiscono elementi di attrazione turistica.

Molti tracciati sono già realizzati, pertanto il progetto mira a riqualificare i percorsi e valorizzare la fruizione delle risorse ambientali e culturali, attraverso una logica finalizzata a dare continuità ai progetti esistenti.

Sulla base di tali criteri, i principali obiettivi dello studio sono i seguenti:

- costruzione di un quadro di riferimento per il completamento della rete ciclabile lungo l'Adda e il Lario, con il fine di promuovere la *governance* del territorio;
- sviluppo dell'attrattività del territorio, mediante la valorizzazione e la messa in rete delle risorse culturali, ambientali e delle attrezzature turistiche e ricreative;
- promozione di una mobilità sostenibile finalizzata a valorizzare il ruolo della bicicletta e della fruizione turistica del territorio;
- definizione di un progetto sostenibile per la realizzazione degli interventi e gestione della dorsale ciclabile.

Lo studio, strutturato in una dimensione multiscalare, mira a definire un quadro di riferimento per gli interventi a scala regionale e locale e, contestualmente, offrire una lettura sincronica dell'itinerario e delle interrelazioni con il territorio.

Dopo una descrizione di carattere generale, si analizzano i sei ambiti progettuali, definiti in relazione ai confini amministrativi, alle caratteristiche del contesto e alle strategie d'intervento. Gli ambiti territoriali a cui si fa riferimento sono i seguenti: Valtellina, Lago di Como e Brianza Lecchese, Monza e Brianza, Città Metropolitana di Milano e Alto Lodigiano, Lodi, Cremona e Basso Lodigiano. La metodologia di lavoro prevede una interpretazione simultanea e trasversale degli ambiti territoriali e una lettura dei dati di analisi e di progetto.

I percorsi sono stati individuati partendo dall'analisi della rete ciclabile esistente e della relativa programmazione, alla scala territoriale e locale. Laddove sono state individuate criticità o possibili soluzioni migliorative, sono state definite delle alternative progettuali.

¹ VENTO è un progetto di dorsale cicloturistica che si estende per 679 Km da Venezia a Torino.

Il quadro emerso ha consentito di evidenziare i possibili utilizzi della rete ciclabile, esistente e prevista, da parte dei turisti, dei *city users* e dei residenti.

L'obiettivo è quello di creare sinergie tra i diversi usi della rete ciclabile, coordinare le scelte progettuali alla scala locale e territoriale ed ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili.

Sebbene il fine turistico ricreativo sia l'elemento caratterizzante del progetto, si è posta attenzione anche agli spostamenti della popolazione stanziale, allo scopo di incentivare l'utilizzo della rete ciclabile e, di conseguenza, incrementare gli investimenti sugli interventi prioritari.

L'itinerario cicloturistico e le diramazioni sono stati pianificati in stretta relazione con il sistema della mobilità sostenibile ed intermodale per potenziare l'accessibilità del percorso e, contestualmente, migliorare le sinergie con la navigazione e la ferrovia, che rappresentano un modo sostenibile di muoversi e una forma di fruizione turistica del territorio. Si fa riferimento, in particolare, al Trenino del Bernina, patrimonio dell'Unesco e alla navigazione sul Lario e sull'Adda. Inoltre, la presenza diffusa di *bike sharing* consente nuove forme di fruizione del territorio, basate sull'alternanza tra bici, treno e battello. Risulta importante sottolineare che la presenza della ferrovia e del battello consentono di superare le discontinuità del tracciato e di poter fruire, già nel breve termine, dell'intero itinerario cicloturistico.

3 | Le strategie per il completamento e la valorizzazione dell'itinerario

L'itinerario cicloturistico attraversa territori molto differenti tra loro che richiedono strategie diversificate, in relazione alle caratteristiche ambientali, insediative ed infrastrutturali di ogni specifico contesto.

Pur nella diversità di ogni territorio, ci sono strategie comuni per l'attuazione degli interventi che riguardano, da una parte, il modo in cui è stato concepito l'itinerario cicloturistico, al fine di potenziarne l'uso ed attrarre maggiori risorse, dall'altra le modalità di attuazione e di finanziamento degli interventi.

Fermo restando che l'uso turistico ricreativo è l'elemento caratterizzante del progetto, l'itinerario è stato concepito come la dorsale di un progetto territoriale teso a creare sinergie tra diverse forme di fruizione del territorio e a valorizzare risorse ambientali, paesistico culturali, servizi ed attrezzature. In questi termini l'itinerario svolge molteplici ruoli. Si configura come un percorso naturalistico che mette in rete boschi, aree umide e paesaggi d'acqua, costituisce una palestra a cielo aperto, dotata di spazi e attrezzature per gli sport di terra ed acqua, rappresenta un elemento di connessione delle identità, in quanto mette in rete non solo le risorse paesistico culturali ma anche la storia e la cultura materiale dei luoghi. Integrato dalle sue diramazioni, costituisce inoltre una rete di connessioni urbane, finalizzate a collegare la dorsale cicloturistica con il sistema della mobilità sostenibile ed intermodale e a connettere tra loro risorse territoriali, servizi ed attrezzature, fruibili da turisti, popolazione residente e *city users*.

Il progetto è stato strutturato al fine di mettere in evidenza questi molteplici ruoli che l'itinerario può assumere nella valorizzazione del territorio e le sinergie che si possono venire a creare tra lo sviluppo della rete cicloturistica e le diverse progettualità presenti nell'area.²

Il risultato è un quadro di riferimento articolato e sistematico, a supporto della *governance* del territorio, finalizzato a rafforzare l'attrattività dell'itinerario cicloturistico e la capacità di intercettare investimenti.

Un'altra caratteristica del progetto che rafforza il ruolo dell'itinerario e di conseguenza la capacità di attrarre risorse economiche è quella di aver pensato la dorsale ciclabile e le sue diramazioni come componenti di un sistema intermodale per la fruizione turistico ricreativa del territorio (Fossati, Pinto, 2012). Sistema che costituisce di per sé un attrattore turistico, per la presenza di infrastrutture e sistemi di trasporto, sotto certi aspetti, unici nel loro genere. Tra questi il Trenino del Bernina, patrimonio dell'Unesco, la linea ferrovia e la navigazione del Lago di Como, la navigazione turistica sull'Adda ed il Traghetto di Leonardo.

L'integrazione tra mobilità ciclabile, navigazione e ferrovia rappresenta inoltre una strategia per superare nel breve periodo le discontinuità dell'itinerario cicloturistico. Questo in particolare sul Lago di Como, dove la rete ciclabile è frammentata e gli interventi per completarla risultano complessi da attuare in tempi brevi per la morfologia del territorio e la presenza di infrastrutture e insediamenti sulla costa.

Il tema della mobilità intermodale si intreccia con quello dell'innovazione tecnologica ed in particolare della mobilità elettrica ed apre nuove prospettive di sviluppo per la mobilità cicloturistica nei territori attraversati dall'itinerario. Sul Lago di Como si è pensato di integrare l'itinerario cicloturistico oltre che con la navigazione e la ferrovia con sistemi specifici di navigazione più capillari a supporto della fruizione ciclabile. Si tratta di piattaforme elettriche per il trasporto delle bici con un funzionamento simile al *bike*

² Sui molteplici ruoli svolti dalla mobilità lenta, in un'ottica di valorizzazione del territorio, si vedano: Busi, Pezzagno, 2006; Tira, Zazzi, 2007.

sbaring.³ La mobilità elettrica ed in particolare la bici elettrica, lungo l'itinerario cicloturistico, offre inoltre la possibilità di penetrare con maggiore facilità nelle aree collinari e montane e raggiungere aree d'interesse paesistico culturale e di rilevanza naturalistica.

Elemento comune, in tutti i territori, nella strategia di completamento della rete ciclabile è quello di aver articolato le opere secondo una logica di priorità di intervento di breve, medio e lungo periodo, individuando dove necessario delle alternative progettuali. L'organizzazione delle opere, secondo una logica di priorità temporale, consente di migliorare la continuità e la fruibilità dell'itinerario in modo progressivo, dando attuazione nel breve periodo alle opere più semplici o che svolgono un ruolo strategico, fino ad arrivare nel lungo periodo alla realizzazione degli interventi più complessi. Questo assume particolare rilievo sul Lago di Como, dove da una parte, si punta a dare continuità all'itinerario cicloturistico attraverso l'integrazione tra mobilità ciclabile, navigazione e ferrovia e dall'altra in modo progressivo si vuole estendere l'itinerario lungo la costa, fino ad arrivare nel lungo periodo al completamento della dorsale ciclabile.

Un altro aspetto che svolge un ruolo strategico per il finanziamento e l'attuazione degli interventi è quello di agire in modo sinergico alla scala territoriale e locale.

Alla scala territoriale la rilevanza dell'itinerario cicloturistico dell'Adda giustifica l'accesso a importanti fonti di finanziamento (bandi e finanziamenti ministeriali e regionali, programmi di cooperazione europea Interreg, ...) ma anche alla scala locale si possono attuare importanti interventi. In questo caso, si può agire anche con opere minori che, se messe a sistema, possono avere un ruolo incisivo nel completamento dell'itinerario cicloturistico e delle sue diramazioni. In questi termini il progetto offre un quadro di riferimento organico per gli interventi che possono essere attuati direttamente o tramite progetti integrati ed interventi di riqualificazione urbana, attingendo a molteplici risorse (finanziamenti pubblici, standard urbanistici prestazionali, oneri di urbanizzazione, monetizzazione degli standard, ...). A supporto di questa strategia negli elaborati progettuali dell'itinerario sono state messe in evidenza le interrelazioni tra le diverse progettualità presenti sul territorio e gli interventi proposti per il completamento e la valorizzazione dell'itinerario cicloturistico al fine di creare sinergie nell'utilizzo delle risorse e nelle politiche di sviluppo del territorio.

4 | Risultati e sviluppi futuri

Un primo esito del progetto è quello di aver fornito un quadro di riferimento sistematico ed omogeneo delle opere necessarie per il completamento e la valorizzazione dell'itinerario cicloturistico, articolato in relazione ai diversi ambiti territoriali e secondo una logica di priorità di intervento. Un quadro di riferimento che, in relazione alla specificità di ogni contesto, si contraddistingue per la presenza di una o più soluzioni progettuali di breve, medio e lungo periodo e si configura come uno strumento per il coordinamento e la governance delle progettualità e degli interventi.

Sul piano del metodo, la struttura del progetto e l'organizzazione sistematica e modulare delle informazioni permette un facile e continuo aggiornamento delle scelte progettuali e rende più efficace il coordinamento degli interventi alle diverse scale. Le tecniche di rappresentazione e descrizione delle risorse territoriali e del sistema della mobilità intermodale, offre la possibilità di leggere il territorio in modo sinergico, secondo diverse chiavi di lettura e questo consente di guidare in modo più consapevole le strategie d'intervento e gli investimenti sul territorio. La metodologia utilizzata risulta esportabile in altri contesti e questo ha trovato riscontro nel progetto recentemente concluso del "Greenway dei Laghi Briantei" che prevede di completare e valorizzare la rete ciclopedonale tra i Laghi di Alserio, Pusiano, Segrino, Annone ed il Lago di Como.

Sotto il profilo della mobilità elettrica ed intermodale l'itinerario cicloturistico dell'Adda trova continuità nel progetto di rilevanza internazionale "MOBSINT - Reti di terra e acqua. Potenziamento del sistema della mobilità sostenibile e intermodale nel territorio dei Laghi di Como e Lugano" recentemente presentato al "Programma di cooperazione Interreg V-A Italia Svizzera 2017", attualmente in corso di valutazione per l'accesso ai finanziamenti.

In termini operativi, alcuni degli interventi, individuati dal progetto, hanno trovato attuazione, grazie ai finanziamenti di Fondazione Cariplo relativi al "Bando per gli Interventi Emblematici" del 2016 e al "Bando Brezza 2 - Piste cicloturistiche connesse a VENTO - Interventi realizzativi". Lo studio di fattibilità per l'itinerario cicloturistico dell'Adda è stato inoltre inviato a Regione Lombardia e al Ministero

³ Un modello di riferimento per questo tipo di servizio è costituito da "RoBoat", un prototipo di piattaforma elettrica a guida automatica, attualmente allo studio dal MIT - Massachusetts Institute of Technology in partnership con AMS - Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions, Delft University of Technology e Wageningen University and Research Center.

delle Infrastrutture e dei Trasporti allo scopo di valutarne i contenuti ed individuare eventuali canali di finanziamento.

Attribuzioni

Fulvia Pinto ha redatto i paragrafi 1 e 2, Andrea Fossati ha redatto i paragrafi 3 e 4.

Riferimenti bibliografici

Busi R., Pezzagno M. (a cura di, 2006), *Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare*, Gangemi, Roma.

Fàbos J.G. 2004, “Greenway planning in the United States: its origins and recent case studies”, in *Landscape and Urban Planning*, Department of Landscape Architecture and Planning, University of Massachusetts.

Falbo F. 2009. *Trasporto lento e mobilità dolce, Strategie e strumenti di supporto alle autonomie locali per una mobilità sostenibile*, ISPRA, Roma.

Fossati A., Pinto F. (2012), “Lago di Como. Per uno sviluppo dell'intermodalità”, in Leone N. (a cura di) *Itatour. Visioni territoriali e nuove mobilità. Progetti integrati per il turismo nella città e nell'ambiente*, Franco Angeli, Milano.

Tira M., Zazzi M. (2007), *Pianificare le reti ciclabili territoriali*, Gangemi, Roma.

Architettura e urbanistica transnazionali: forme, attori e questioni emergenti

Davide Ponzini

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: davide.ponzini@polimi.it

Abstract

A partire dagli anni '90, sono incrementate modalità di progettazione e pianificazione transnazionali nelle città occidentali e asiatiche, anche relativamente a nodi urbani centrali (come luoghi civici e della cultura, central business district, etc...). Gli studiosi hanno spesso adottato spiegazioni generiche di "globalizzazione" per tali tendenze, assumendo che vi fossero modalità di convergenza mondiale di tali forme architettoniche e urbane. Interpretazioni più specifiche dell'architettura e dell'urbanistica transnazionali possono derivare, al contrario, da un'osservazione degli attori che operano simultaneamente in varie parti del mondo, dal confronto tra singoli piani e progetti e dallo studio delle trasformazioni urbane che ne seguono. Ad esempio, sappiamo che le città globali e di secondo livello di oggi ricorrono tipicamente ad architetti noti, pianificatori, investitori ed esperti internazionali per progettare e sviluppare i progetti più importanti, per rinnovare la propria immagine e pubblicizzarla; tuttavia le traiettorie di questi attori transnazionali non sono state finora tracciate e studiate. Questo contributo fornisce una visione dettagliata delle forme urbane e degli attori coinvolti in progetti transnazionali. Si evidenzieranno problemi emergenti quali il trasferimento di piani e progetti simili, la spettacolarizzazione dell'architettura contemporanea e l'omogeneizzazione del paesaggio urbano a scala mondiale. La tesi suggerisce che vi siano concetti, metodi di analisi e argomenti ulteriori a quelli della generica "globalizzazione" e che questi aiutino a comprendere ed affrontare meglio questi problemi e le loro implicazioni locali.

Parole chiave: urban projects; architecture; globalization.

Introduzione: un inesorabile flusso globalizzante?

Assistiamo ad un periodo di urbanizzazione senza precedenti nella storia, non solo dal punto di vista della quantità ma anche della qualità dei processi che la caratterizzano. Le città sono sempre più connesse ed attraversate da risorse, persone, idee, tecnologie e narrazioni transnazionali. Le città competono per attrarre flussi economici e per distinguersi in una panorama sempre più affollato di immagini virtuali e saturo di informazioni. Nei dibattiti di geografia e studi urbani e in parte anche quelli più legati alle discipline urbanistiche, emerge spesso un argomento che lega i processi di globalizzazione e modificazione della base economica nei paesi del capitalismo maturo con vari tipi di convergenza tra le città. Le spiegazioni sono più o meno sfumate e toccano, tra le altre, sia questioni di forma urbana (Marcuse e Van Kempen, 2001) che di architettura (tra gli altri: Zukin, 1993; Marcuse, 2013): l'omogeneizzazione delle città e le estetiche comuni dei central business district e di altri luoghi simbolici dipendono da fattori strutturali e da un'egemonia culturale di particolari nodi del sistema capitalistico occidentale (New York e Londra ad esempio). La globalizzazione urbana e un certo grado di omogeneizzazione delle forme sono presentati - sia da chi la celebra che da chi dice di volersi opporre - come inesorabili prodotti del capitalismo e delle politiche neoliberali, quasi in termini di una profezia urbana che si auto-avvera (Massey 2007). Per parte mia, non sono certo che spiegazioni strutturali e sovrastrutturali di derivazione marxista siano effettivamente in grado di generare teorie urbane generali e solide; sostengo però che queste e altre posizioni non permettono di capire come importanti trasformazioni avvengano e come possano essere meglio governate sulla base delle conoscenze di cui disponiamo. In questo articolo proverò a riassumere posizioni teoriche pertinenti e a esemplificare nuovi metodi analitici e interpretativi dei problemi legati all'urbanistica e all'architettura transnazionali.

Competizione urbana e progetti transnazionali: molti dibattiti e pochi metodi

Una strategia diffusa da tempo nella competizione tra città è quella di ricorrere a grandi progetti di trasformazione urbana (Logan e Molotch, 1987) e ad opere di architettura altamente visibili sulla scena globale (Ponzini 2011; Ponzini e Nastasi, 2016). Spesso questo significa coinvolgere studi di architettura

famosi ed affidabili, sia dal punto di vista tecnico che comunicativo. Nonostante un quadro teorico multidisciplinare ricco e l'interesse per singoli episodi, non ci sono in letteratura studi sistematici di questo fenomeno. I lavori pionieristici di Leslie Sklair (2005) hanno sondato per la prima volta le dinamiche relative ai gruppi transnazionali di progettazione dell'architettura e di chi trae vantaggio da queste tendenze. L'organizzazione transnazionale degli studi di architettura è stata approcciata da studiosi inglesi (Knox e Taylor, 2005; Faulconbridge, 2010) e statunitensi (Franch i Gilbert et al., 2014) senza tuttavia connettere questi aspetti con realizzazione e implicazioni urbane dei progetti. Raramente i lavori monografici su singoli studi di architettura provano a farlo (es. per Foster: McNeill, 2009).

Il dibattito sulla mobilità e sul trasferimento di politiche, strumenti e modelli urbani a scala internazionale è vivace e ha portato a risultati qualitativi interessanti. McCann (2011) ha suggerito di concentrare l'attenzione sui processi di trasferimento, mostrando come questi implicino agenti interessati ad adattare idee e tecniche a vari contesti. È dunque fondamentale analizzare in dettaglio la prospettiva degli attori transnazionali che si avvantaggiano del trasferimento. L'*International Journal of Urban and Regional Research* ha dedicato a questo tema un Symposium (Harris e Moore, 2013), collegando geografia e urbanistica, concentrandosi tuttavia sui modelli di intervento (come anche Helaey e Upton, 2010) e non su specifici progetti urbani e architettonici. Tim Bunnell (2013) ha mostrato come le città spesso intervengano sulla base di riferimenti esistenti e di successo. Nuove posizioni sono recentemente entrate nel dibattito italiano sulla rivista *Territorio* (Irazábal, 2014). Matti Siemiatycki (2013 e 2014) ha sviluppato un modello interpretativo che spiega come i megaprogetti urbani abbiano dei cicli di diffusione sulla base di antecedenti storici, progetti trendsetter, surge e successivo declino. Pur essendo una ricerca qualitativa che spiega l'economia politica urbana di queste fasi, Siemiatycki sviluppa un primo tentativo di raccolta sistematica di certi tipi di progetti (tra cui i musei firmati) in un periodo storico ampio. Sulla base della letteratura disponibile in urbanistica e scienze sociali è chiaro che il trasferimento non è un processo lineare e geograficamente indifferenziato, ma prevede particolari destinazioni, processi di assemblaggio e ibridazione rispetto alle caratteristiche locali del sistema e degli strumenti urbanistici, agli interessi economici e politici (Guggenheim e Söderström, 2009).

Sul fronte della disciplina architettonica ci sono stati diversi importanti contributi che tuttavia non compongono un quadro coerente. La riflessione sul trasferimento di certi tipi edilizi e del processo di globalizzazione e circolazione di idee e tecniche urbanistiche è da tempo oggetto delle ricerche di King (2004). Le strategie di distinzione degli studi di fama sono note: da un lato la valorizzazione di una personalità creativa nei cosiddetti strong-idea, come Frank Gehry o Jean Nouvel, dall'altro la promozione di una struttura affidabile e capace di gestire progetti eccezionalmente complessi, cosiddetti strong-service come SOM e HOK. Nel dibattito disciplinare si possono menzionare posizioni che tendono a legittimare (come Jencks, 2005) o a criticare l'architettura transnazionale (Sudjic, 2005; Easterling, 2005 e altri). Si deve notare come, dal punto di vista metodologico, ci si limiti in tutti i casi a studi qualitativi di episodi, profili e progetti esemplificativi.

Gli approcci più noti in ambito internazionale sono polarizzati tra quelli interessati ai processi di pianificazione e al trasferimento di modelli di politiche urbane e quelli che investigano in modo più approfondito specifici aspetti architettonici e dello spazio urbano. In secondo luogo si possono riscontrare un numero estremamente limitato di metodi, e in particolare un'assenza pressoché totale di strumenti quantitativi (i lavori di Siemiatycki e Sklair sono interessanti eccezioni) e di analisi sistematiche georeferenziate dei progetti. Terzo, in pochi casi si nota un interesse per l'analisi degli effetti urbani di queste tendenze transnazionali e per le relazioni con diversi sistemi di pianificazione urbanistica, nonostante si sostenga spesso che il contesto locale abbia un'importanza cruciale. Oltre ad aiutare la comprensione dei progetti transnazionali, l'integrazione di diversi metodi di analisi potrebbe stimolare altri studi e ricerche che hanno come oggetto problemi urbani multiscalarari e transnazionali (il mercato di certi immobili e processi transnazionali di finanziarizzazione, la ipermobilità transnazionale di certe professioni e l'uso di particolari luoghi e servizi urbani, ...).

Tre grandi domande e un piccolo passo analitico per l'urbanistica e l'architettura transnazionali

Alcune tendenze transnazionali hanno attirato l'attenzione di urbanisti, geografi, storici e architetti, ma sono state affrontate dal punto di vista di singole discipline, oppure concentrandosi su aspetti parziali (ad esempio un architetto noto, la circolazione di un tipo edilizio come il grattacielo, ...). Questi approcci hanno confermato l'interesse verso il fenomeno e i suoi impatti sulle città, ma ne hanno limitato la comprensione. Il dibattito non ha finora considerato un quadro teorico multidisciplinare che risulta al tempo stesso ricco e ambiguo e sono stati adottati metodi prevalentemente qualitativi, ignorando estensione e complessità delle implicazioni transnazionali e urbane dei problemi che oggi sono visibili con maggiore chiarezza. Una raccolta sistematica di informazioni e alla sperimentazione di nuovi metodi

qualitativi e quantitativi di analisi urbana sia sul piano teorico che analitico e metodologico a questo dibattito, iniziando a rispondere a domande generali come:

1. Quali sono le storie recenti, le geografie globali e urbane della circolazione di progetti firmati?
2. Quali sono le strategie e i comportamenti transnazionali dei principali studi di architettura e urbanistica mondiali?
3. Quali sono le strategie con cui città globali e di rango inferiore (e particolari player urbani) fanno uso di architetture firmate? Quali sono le implicazioni urbanistiche e gli effetti urbani?

All'interno del progetto Farb – Transnational Architecture and Urbanism presso il Dastu del Politecnico di Milano è stato possibile sviluppare il primo database GIS di progetti firmati da studi internazionali e realizzati negli ultimi 25 anni per spiegare la loro evoluzione storica, le diverse geografie urbane che si sono composte a scala mondiale e investigare, grazie metodi integrati di analisi e comparazione, le loro implicazioni urbanistiche e i loro effetti urbani (per una prima introduzione al metodo si veda Ponzini e Manfredini, 2017). Sulla base di varie fonti (pubblicazioni e siti ufficiali degli studi di progettazione e dei loro clienti, dei governi locali, siti web specializzati, forum, etc...), il database descrive 2989 progetti di 67 studio transnazionali di architettura e urbanistica (che hanno realizzato oltre a un quarto dei loro progetti all'estero) e possono essere messi in relazione ad altre banche dati e a metodi di analisi urbanistica consolidati. In questo modo è possibile osservare questi progetti a varie scale. L'esempio dei progetti dello studio Ateliers Jean Nouvel riportato di seguito permette di mostrare risposte puntuali, seppur parziali, alle domande poste. Per un'analisi più estesa dei primi risultati rimando a Ponzini, Manfredini e Akhavan (2018) e al sito internet www.tau-lab.polimi.it

Stesso architetto, città diverse

La traiettoria di Ateliers Jean Nouvel è simile a quella di altri studio europei di fama analizzati con il nostro database. Dopo aver consolidato la propria fama in Francia e in Europa con progetti notevoli (ad esempio per edifici culturali), negli anni 2000, lo studio ha iniziato ad avere una più ampia visibilità internazionale e si è espanso sostanzialmente in Asia e negli Stati Uniti, successivamente in paesi emergenti, consolidando anche altre tipologie (grattacieli per uffici, residenze di lusso). Dopo aver vinto il Pritzker Prize il numero di progetti è ulteriormente cresciuto e diversificato.



Figura 1 | Progetti realizzati dallo studio Ateliers Jean Nouvel tra il 1990 e il 2014:
Fonte: Ponzini e Manfredini, 2017.

Jean Nouvel, ha progettato la Agbar Tower (completata nel 2005) che è divenuta icona del quartiere Poblenou di Barcellona ed edificio rappresentativo dell'intenso processo di rigenerazione, densificazione e ridefinizione funzionale di quest'area (Palermo e Ponzini, 2015). Situato all'incrocio dei tre principali assi urbani, l'edificio di 142 metri è visibile da gran parte della città. Processo di pianificazione, competenza

dell'amministrazione e dialettica (talvolta conflittuale) con la cittadinanza hanno influito positivamente sul processo e sugli esiti.

Lo stesso architetto ha disegnato la Doha Tower, esteticamente simile anche se molto più alta (231 metri). L'intenzione di generare una nuova icona per il waterfront della capitale del Qatar, a West Bay non ha trovato riscontro. Altri grattacieli con estetiche esuberanti (e.g. Tornado Tower e Palm Towers) affollano l'area e rendono difficile la leggibilità individuale di ciascun edificio. L'omogeneità funzionale non garantisce flessibilità nell'affrontare lo scarso riscontro del mercato e le molte torri vacanti. L'apparato istituzionale monocratico, l'assenza di un quadro normativo vincolante, di condivisione e anche di informazione rispetto alle scelte pubbliche hanno influito negativamente sul risultato finale (per una comparazione sistematica: Ponzini e Arosio, 2017).

Il processo di omogeneizzazione è, in quest'esempio, spiegabile almeno in parte grazie alla traiettoria dello studio di progettazione. Altri attori influenti possono essere mappati allo stesso modo: developer, investitori immobiliari, studi di consulenza tecnica e altri ancora traggono ovviamente vantaggio dal trasferimento in vari contesti di soluzioni sviluppate per uno specifico luogo e successivamente adattate. Le città del Golfo Persico come Doha – così come altri contesti in Asia – permettono di vedere in modo amplificato questi modi di operare e i loro effetti urbani (Molotch e Ponzini, 2019).

Architettura e urbanistica transnazionali: forme, attori e questioni emergenti

Seppur con tratti estremi, l'esempio mostra come sia possibile tracciare le traiettorie transnazionali dei progetti e degli attori coinvolti nella trasformazione di parti importanti delle città contemporanee. L'omogeneizzazione può essere in certi casi compresa e analizzata in termini più precisi e documentati rispetto a spiegazioni strutturali e sovrastrutturali della globalizzazione urbana. Questo metodo non è volto a generare una teoria generale, piuttosto ad evidenziare questioni urbanistiche transnazionali emergenti: spettacolarizzazione dell'architettura e dell'ambiente urbano, personificazione dei progetti e celebrazione dei progettisti, circolazione dei master plan, trasferimento di progetti architettonici e altri.

Questo breve contributo mostra come sia possibile andare oltre a contestazioni generiche della globalizzazione urbana e generare conoscenze utili a comprendere in modo sistematico i progetti, i loro contesti e processi urbanistici (Ponzini e Ruoppila, 2018). Una visione transnazionale delle questioni emergenti, documentata sulla base non solo di dati ma anche di approfondimenti qualitativi permette, a mio avviso, di confrontarsi con la realtà delle trasformazioni contemporanee, di apprendere criticamente e auspicabilmente di trasferire riflessioni pratiche e politiche da un contesto all'altro.

Riferimenti bibliografici

- Bunnell T. (2015), "Antecedent cities and inter-referencing effects: Learning from and extending beyond critiques of neoliberalisation", *Urban Studies*, n. 52, vol.11, 1983-2000.
- Easterling K. (2005), *Enduring Innocence: Global Architecture and Its Political Masquerades*, MIT Press, Cambridge MA.
- Faulconbridge J. R. (2010), "Global architects: Learning and innovation through communities and constellations of practice", in *Environment and Planning A*, n. 42, vol. 12, pp. 2842–2858.
- Franch i Gilbert E., et al. (a cura di, 2014), *Office US agenda*. Lars Muller, Zurigo.
- Guggenheim M., Söderström O. (2009, a cura di), *Re-Shaping Cities: How Global Mobility Transforms Architecture and Urban Form*. Routledge, Londra.
- Harris A., Moore S. (2013), "Planning histories and practices of circulating urban knowledge", *International Journal of Urban and Regional Research*, n. 37, vol. 5, pp. 1499-1509.
- Healey P., Upton R. (a cura di, 2010), *Crossing Borders: International Exchange and Planning Practices*, Routledge, Londra.
- Irazábal C. (2014), "Transbordering Planning: Esempi dalle Americhe Latine", *Territorio*, n. 69, pp. 7-17.
- Jencks C. (2005), *The Iconic Building: The Power of Enigma*. Frances Lincoln, Londra.
- King A. D. (2004), *Spaces of Global Cultures. Architecture, Urbanism, Identity*. Routledge, Londra.
- Knox P.L., Taylor P.J. (2005) "Toward a geography of the globalization of architecture networks", *Journal of Architectural Education*, n. 58 vol. 3, pp. 23–32.
- Logan J. R., Molotch H. (1987) *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, University of California Press, Berkeley.
- Marcuse P. (2013), "Globalization and the Form of Cities", in Jenks M., Kozak D., Takkanon P. (a cura di) *World cities and urban form: fragmented, polycentric, sustainable?* Routledge, Londra, pp. 25-40.
- Marcuse P., Van Kempen R. (a cura di, 2011). *Globalizing Cities: A New Spatial Order?* Wiley, Londra.
- Massey D. (2007) *World City*, Polity Press, Londra.

- McCann E. (2011) Urban Policy Mobilities and Global Circuits of Knowledge: Toward a Research Agenda. *Annals of the Association of American Geographers*, n. 101, vol. 1, pp. 107–130.
- McNeill D. (2009), *The Global Architect: Firms, Fame and Urban Form*, Routledge, Londra.
- Molotch H., Ponzini D. (2019), *The New Arab Urban. Gulf Cities of Wealth, Ambition and Distress*. New York University Press, New York.
- Palermo P.C., Ponzini D. (2015), *Place-making and Urban Development: New Challenges for Contemporary Planning and Design*. Routledge, Londra.
- Ponzini D. (2011), “Large scale development projects and star architecture in the absence of democratic politics: The case of Abu Dhabi, UAE”, *Cities*, n. 28, vol. 3, pp. 251-259.
- Ponzini D., Arosio P. M. (2017), “Urban effects of the transnational circulation of branded buildings: Comparing two skyscrapers and their context in Barcelona and Doha”, *Urban Design International*, n. 22 vol. 1, pp. 28-46.
- Ponzini D., Manfredini F. (2017), “New Methods for Studying Transnational Urbanism and Architecture: A primer”, in *Territorio* n. 80, pp. 97-110
- Ponzini D., Manfredini F., Akhavan M. (2018), “New Methods for Studying Transnational Urbanism and Architecture” unpublished manuscript.
- Ponzini D., Nastasi M. (2016), *Starchitecture: Scenes, Actors, and Spectacles in Contemporary Cities*. Monacelli Press, New York.
- Ponzini D., Ruoppila S. (2018) “Local politics and planning over transnational initiatives: the case of Guggenheim Helsinki”, *Journal of Urban Design*, n.23 vol. 2, pp. 223-238.
- Siemiatycki M. (2013), “Riding the wave: explaining cycles in urban mega-project development” *Journal of Economic Policy Reform*, n. 16, vol. 2, pp. 160-178.
- Siemiatycki M. (2014), “Cicli, mode e circolazione internazionale dei mega-progetti urbani”, *Territorio*, n. 71, pp. 7-15.
- Sklair L. (2005), “Transnational capitalist class and contemporary architecture in globalizing cities”, *International Journal of Urban and Regional Research*, n. 29, vol. 3, pp. 485-500.
- Sklair L. (2017), *The Icon Project: Architecture, Cities, and Capitalist Globalization*, Oxford University Press, Oxford.
- Sudjic D. (2005), *The Edifice Complex: How the Rich and Powerful Shape The World*. Allen Lane, Londra e New York.
- Zukin S. (1993), *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*. University of California Press, Berkeley.

Geografie del commercio ed equilibri analogico-digitali: verso un nuovo paradigma interpretativo¹

Gianfranco Pozzer

Università Iuav di Venezia

Scuola di Dottorato

Email: gianfranco.pozzer@gmail.com

Abstract

Il presente contributo si sofferma sulle nuove geografie del commercio indotte dallo sviluppo della Rete e da piattaforme generaliste e specializzate. Lo stesso e-commerce (strategia connettiva fra spazio fisico e ambiente virtuale) sta vivendo una profonda riorganizzazione logistica che l'affermazione di monete complementari, nuove modalità transattive o il ricorso a cripto-valute potrebbero rendere significativamente decentrata. Oggi, le localizzazioni delle attività distributive tendono a dipendere dalla natura e dall'intensità dei flussi (di persone, cose e informazioni), più che da aree di influenza ed opportunità insediative. Se la strategia distributiva si basava, prima della Rete, su capacità di attrazione, risposta e copertura con adeguati servizi logistici in grado di ottimizzare la relazione stock-flussi (magazzino *just-in-time*), ora le strategie distributive sono più influenzate dalle informazioni che la Rete produce in forme e modalità diverse. Queste strategie tendono a rafforzarsi con pratiche di profilazione, *targeting* e *matching* basate sulla elaborazione di dati provenienti da varie fonti ed in particolare dei big data.

Nell'ottica di ottimizzare la lettura del rapporto tra flussi e città, il contributo ritiene che i processi di pianificazione urbanistica e territoriale debbano integrare l'effetto e-commerce nei nuovi quadri conoscitivi, riscattando il concetto di commercio e di rigenerazione dei centri urbani da una mera prospettiva d'offerta ad una più attenta alla domanda. Questo diverso orientamento può essere favorito da un uso selettivo dell'analisi dei reticoli (*network analysis*) nella interpretazione delle interazioni sociali e dal ruolo crescente delle tecniche di *big data analytics* applicate allo studio dei profili di marketing diversamente orientati e alla progettazione di dispositivi logistici integrati.

Parole chiave: retail apocalypse, e-commerce, big data & network analysis

1 | Introduzione

Il commercio si misura, oggi, con l'algoritmo.² E-commerce e nuove piattaforme digitali modificano con grande rapidità i profili di domanda e di offerta in domini di interazione logistica sempre più efficienti. Le nuove pratiche di consumo da un lato rendono sempre più complessi e condizionati gli stili di vita; dall'altro, rendono le attività di produzione, distribuzione e servizio sempre più connesse a specifici ambienti motivazionali (progettazione di *e-commerce platform*, analisi dei big data, sviluppo di pratiche di

¹ Il presente contributo è un estratto del lavoro di dottorato conclusosi nel 2018 su commercio e transizioni fisico-digitali nella città contemporanea: programma di ricerca finanziato da Confcommercio – Imprese per l'Italia *Città e servizi – un progetto integrato per una nuova fruibilità dello spazio urbanizzato*. Cfr. G. Pozzer (2018), *Nuove geografie del commercio ed inerzie urbane*, tesi di dottorato in Architettura, Città e Design – curriculum Nuove tecnologie per il territorio, la città e l'ambiente, XXX ciclo, Scuola di Dottorato – Università Iuav di Venezia. Relatore: prof. Umberto Trame; Correlatore: prof. Domenico Patassini; Incaricato per le politiche comunitarie di Confcommercio – Imprese per l'Italia: arch. Alberto Marchiori.

² La rivoluzione tecnologica nel mondo delle reti e l'analisi dei big data offrono la possibilità di sviluppare modelli predittivi e analisi di scenario in real-time, portando con sé importanti cambiamenti smart in ambito urbano e nei processi di pianificazione spaziale (su reti e smart city si veda: Ratti, 2017; Bria e Morozov, 2018; Sterling, 2018). La possibilità di costruire algoritmi matematici per la risoluzione di problemi dotati di scale temporali diverse consente di isolare regole associative e sequenze comportamentali utili alla creazione di modelli statistici per la rappresentazione sintetica dei dati (commerciali, sociali, culturali, logisti, ambientali, finanziari, ecc.), la previsione di eventi futuri, il miglioramento del patrimonio informativo e l'ottimizzazione dei processi decisionali.

micro-targeting, incremento delle transazioni digitali)³. È evidente come sia implicita in questo scenario la perdita di ruolo dei modelli di business meno specializzati. Il commercio tradizionale (di piccola e grande dimensione) evolve verso una logica multiplatforma e multichannel, con effetti notevoli sulle strategie localizzative e sulla logistica urbana. Come in ogni fase di transizione, questi processi generano effetti contraddittori, leggibili come segnali di crisi e/o di evoluzione. Alcuni autori sintetizzano la crisi in una sorta di *retail apocalypse*⁴.

A partire dai risultati di un'indagine comparativa condotta su alcune sperimentazioni urbano-commerciali (Patassini e Pozzer, 2016 e 2017; Tamini e Zanderighi, 2017) e sulla combinazione fra spazio fisico e spazio virtuale (Celada, 2017; Degli Innocenti, 2018; Dezza, 2018a e 2018b; Montobbio, 2018), emergono due questioni fondamentali. La prima riguarda la relazione esistente tra rigenerazione urbana, distretti del commercio e *corporate planning*⁵ in una fase di trasformazione delle strategie distributive a livello locale e globale; con la seconda questione si evidenzia lo sviluppo di “nuove geografie del commercio” in relazione alle forme di equilibrio instabile fra componente materiale e immateriale, ma anche fra componenti analogiche e digitali.

La gestione coordinata del commercio risulta fortemente condizionata nelle sue dinamiche evolutive dai diversi contesti territoriali, economici, sociali e giuridici. Nonostante le politiche commerciali d'area insistano su una linea di ricerca (e di formazione) in larga misura superata, ossia quella del *Town Centre Management* (Tcm), si rafforza la necessità di un cambio di paradigma che ponga particolare attenzione alle opportunità create dal *milieu digitale*: ICT, reti e nuovi linguaggi.

Lo stesso e-commerce sta vivendo una profonda riorganizzazione logistica che le monete complementari o le cripto-valute potrebbero rendere significativamente decentrata. L'ipotesi discussa dal presente contributo è che IoT (*Internet of Things*) e utilizzo dei big data⁶ stiano giocando un ruolo decisivo nel ridisegnare le nuove geografie del commercio urbano (localizzazioni, pratiche e format commerciali), con effetti significativi su flussi, strategie localizzative e logistica urbana.⁷

Per corroborare la validità dell'ipotesi il contributo cerca di ricostruire le geografie del nuovo retail (in termini di transizioni spaziali e processi organizzativi), soffermandosi sul fenomeno dell'innovazione tecnologica quale forza motrice del cambiamento nel disegno delle pratiche urbano-commerciali: ampiamente diversificate nelle modalità di rapporto fra attività esperienziali (domanda espressa in termini di flussi e reti) e luoghi del consumo (offerta di prodotti e servizi in ambienti fisici e digitali). Per rispondere a queste tendenze, il contributo propone una rassegna di studi internazionali sui processi di logistica urbana in ambito e-commerce e un test di *network analysis* (condotto su due comuni: Treviso e Mondovì, CN) su logiche e funzionalità di IoT nelle relazioni città-commercio e città-turismo.

³ Con il termine “ambiente motivazionale” si rinvia alle opportunità create da nuove tecnologie e linguaggi digitali: transazioni virtuali; micro-reti specializzate per un commercio elettronico basato sull'uso di carte di credito specifiche o cripto-valute; commistioni tra flussi virtuali e rapporti fisici; strategie multichannel e omnichannel. Per un approfondimento del concetto, si veda il contributo di Patassini (2016), che recensisce il volume *Smart Evaluation and Integrated Design in Regional Development* curato da G. Brunetta nel 2015. Il volume di Brunetta riporta i risultati dell'applicazione della metodologia Vit (Valutazione integrata territoriale) nella Provincia Autonoma di Trento finalizzata alla definizione di scenari integrati di progettualità spaziale, governance urbana e pianificazione territoriale. D. Patassini sottolinea come l'esperienza trentina possa rappresentare, in alcune politiche di settore, un'interessante opportunità con cui valutare nuove formule di commercio urbano basate sull'integrazione fra spazi fisici e ambienti virtuali.

⁴ Per approfondimenti si rimanda agli articoli di P. Dezza *Il futuro del retail è «multichannel» e Il negozio sarà solo una vetrina?* pubblicati sul Sole 24 ore dell'8 febbraio 2018.

⁵ Il concetto di *corporate planning* è inteso come un fenomeno di interazione tra investimenti privati e valori sociali. Si tratta di una forma di governo autogestita e autofinanziata riconosciuta dallo Stato, che sostituisce la governance pubblica, o che comunque “piega” la volontà pubblica ad interessi diversi.

⁶ I big data sono un fenomeno tecnologico-culturale basato sull'interazione tra infrastrutture informatiche e tecniche statisticomatematiche applicate ai sistemi dell'*Internet of Things*. Con il termine “big” ci si riferisce a grandi flussi di dati generati da app, risorse web, social media, strumenti scientifici dell'Industria 4.0, piattaforme mobile, data service e, sempre più, da sensori e network. L'uso di contenuti digitali provenienti da sorgenti informative diverse ed eterogenee contribuisce a cambiare le tecniche di analisi dei dati. Si assiste al passaggio da una classica indagine statistico-spaziale di tipo matriciale ad una fondata su nuovi software, algoritmi e processi di *data mining* per l'utilizzo di grandi basi di dati. Cambiano le informazioni, le fonti, i modelli di estrazione e di elaborazione (per un approfondimento del tema si vedano i seguenti autori: Loshin, 2014; Verhoef *et. al*, 2016; Sedkaoui, 2018). Gli strumenti di *data mining* lavorano con i seguenti algoritmi di apprendimento: algoritmi di gerarchizzazione; algoritmi di associazione; algoritmi di segmentazione; algoritmi di regressione; algoritmi di clustering; algoritmi decisionali. Per quanto riguarda gli algoritmi di supporto alle scelte decisionali, spesso il processamento delle decisioni viene modellato sulla base di informazioni che “deformano” la realtà. Ciò avviene a causa di «una mancanza di feedback sul risultato delle decisioni prese» (Greco, 2018: 55). Su quest'ultimo tema si veda anche O'Neil (2017).

⁷ Processi di cambiamento che i principali attori faticano ad interpretare e gestire con gli attuali strumenti di pianificazione e governo del territorio.

Il lavoro è così articolato. Il paragrafo 2 è dedicato ad una rapida analisi dei nuovi format commerciali, intesi come formule distributive basate sulla rielaborazione del modello tradizionale di business e sull'integrazione fra spazi fisici e ambienti virtuali. Nel paragrafo 3 sono richiamate alcune evidenze empiriche (nazionali e internazionali) relative al ruolo del commercio nella modellazione⁸ dello spazio urbanizzato sulla base di nuove configurazioni logistiche (trasporto, stoccaggio e distribuzione merci). Il paragrafo 4 pone l'attenzione al capovolgimento paradigmatico nell'interpretazione del rapporto tra domanda e offerta in ambienti motivazionali influenzati da flussi di informazione sempre più pervasivi, sia nella componente attrattiva che in quella logistico-distributiva⁹. Lo studio di questo rapporto avviene secondo modelli reticolari, fondati sull'integrazione di più tecnologie e basi di dati provenienti da diverse sorgenti (app, bluetooth, telecamere, smartphone, rilevatori di *footfall*, carte di fidelizzazione, ecc.). Nel quinto e ultimo capitolo vengono avanzate alcune conclusioni in merito alle principali prospettive di ricerca sulla gestione delle nuove reti analogiche/digitali nella fase evolutiva delle nuove geografie commerciali, in cui la componente logistica e quella virtuale coesistono con modalità ibride.

2 | Commercio e transizioni analogico-digitali

In contesti urbani definiti (centri storici, quartieri residenziali e periferie di prima cintura), la rivoluzione accelerata delle tecnologie dell'informazione e le tendenze dei nuovi comportamenti di consumo obbligano il retail ad innovare l'offerta dei servizi commerciali, i servizi logistici¹⁰ e le strategie di posizionamento del prodotto in ambienti dotati di una elevata complessità motivazionale¹¹. Si tratta di cambiamenti che, oltre ad apparire come conseguenza fisiologica di disequilibri fisico-digitali, risultano fortemente influenzati da una sorta di "distruzione creativa"¹². Essa riguarda diversi temi e processi dello sviluppo commerciale quali: espansione dell'e-commerce; nuove professioni digitali; "nuove architetture" delle relazioni online; elaborazione di big data (studio dei profili di acquisto per l'adozione di nuove strategie di offerta); chiusura di centri commerciali per obsolescenza localizzativa; strategie di marketing omnichannel; investimenti nelle vie dello shopping (*high street*); riuso del negozio di prossimità (per generi alimentari, tecnologia e servizi)¹³; sperimentazione di negozi-vetrina¹⁴. Su questi fenomeni si giocano le nuove prospettive di crescita del settore commerciale e il successo dei paradigmi che lo accompagnano.

Alla luce di questa indagine è possibile proporre una lettura sistemica delle dinamiche commerciali seguendo uno schema concettuale (figura 1) basato su sei modelli organizzativi che entrano in relazione con le opportunità e i nuovi linguaggi della città contemporanea: 1) shopping center¹⁵; 2) piattaforme

⁸ La nuova logistica contribuisce alla contaminazione e ibridazione dei nuovi formati integrati d'offerta (attrattività e mix merceologico, cultura, tempo libero, formazione, servizi di accessibilità e sosta).

⁹ Sistema logistico-distributivo delle imprese digitali (Amazon, Alibaba Group o eBay) collegate a rete nella gestione delle consegne a fornitori e clienti.

¹⁰ In particolare quelli dell'ultimo miglio.

¹¹ Ambienti virtuali (*community online*, ecosistemi ipermediali) e fisico-digitali.

¹² Per una discussione sul concetto schumpeteriano di distruzione creativa si vedano, ad esempio, Tamini e Zanderighi (2017).

¹³ Questa tendenza è confermata anche dalle analisi condotte dall'Ufficio Studi di Confcommercio Nazionale sulla demografia d'impresa nei centri storici italiani. In particolare, nei centri storici di alcune città medio-grandi (ad esempio: Trento, Bergamo, Pisa e Firenze) Confcommercio registra un aumento di esercizi legati alla tecnologia (Ict), alla cura della salute (farmacie) e al commercio ambulante. Per ulteriori approfondimenti si veda Confcommercio Nazionale (2018a).

¹⁴ Il negozio-vetrina è concepito come uno spazio commerciale privo di camerini e casse per il pagamento. Si tratta di un concetto di integrazione tra negozio fisico e mondo online (*bricks and clicks*). Il cliente può guardare e toccare la merce, ma non provarla (ciò avviene virtualmente tramite l'uso di schermi digitali). Ordine e acquisto avvengono rigorosamente online mediante apposita app. Il ritiro del prodotto avviene in negozio senza pagare le spese di spedizione. Per approfondimenti si veda l'articolo di N. Degli Innocenti *Da Zara a Londra il negozio senza camerini né contanti: si guarda, si tocca e si compra online*, pubblicato sul *Sole 24 ore* del 2 febbraio 2018.

¹⁵ Modello di offerta commerciale organizzata. A questa tipologia possono essere associate: *Shop in shop*, *Speciality Urban Marketplace*, *Strip center*, *Department store*, Grandi magazzini (Rossi e Almagoni, 2008).

digitali¹⁶; 3) distretto urbano del commercio¹⁷; 4) *high street*¹⁸; 5) nuovo retail esperienziale (approccio fisico-digitale)¹⁹; 6) *travel retailing*²⁰.

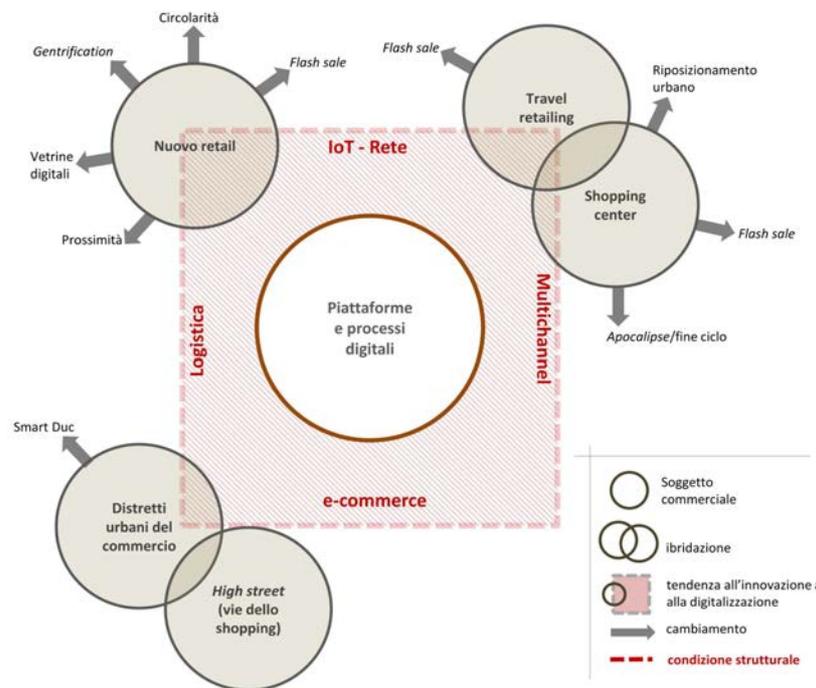


Figura 1 | Logiche e format commerciali²¹.

L'eterogeneità di questi fenomeni e le condizioni strutturali ad essi associate (e-commerce; logistica; combinazione fisico-digitale; approccio multichannel e omnichannel²²) influiscono sulla varietà delle strategie di localizzazione, organizzazione e distribuzione commerciale, generando l'esaurimento del ciclo di vita di alcuni modelli di business (ad esempio: gli shopping center) e l'avvio di nuove sperimentazioni (ad esempio: i negozi vetrina). Ciò a conferma di un andamento evolutivo influenzato da diversi fattori di

¹⁶ Modello che si diffonde e lavora in una "rete di reti", in grado di evolvere quotidianamente e di offrire ai clienti una valida alternativa ai punti di vendita tradizionali. Il sistema a rete consente di effettuare acquisti digitali e di interagire con l'azienda in modalità online (invio di commenti, suggerimenti e segnalazioni sui prodotti e i servizi offerti).

¹⁷ Forme di gestione di spazi urbani (e territoriali) promosse e gestite da operatori pubblici e privati per l'attuazione di progetti di valorizzazione commerciale.

¹⁸ Vie del centro e dello shopping. Gli investimenti nella *high street* rinviano alla logica dei progetti di pedonalizzazione e di *livable street*. Pedonalizzazione e *livable street* sono molto sensibili allo schema di funzionamento del trasporto pubblico, alla configurazione planimetrica del tessuto urbanistico e alla qualità delle morfo-tipologie urbane. Qualità dei luoghi e accessibilità non sono solo vettori di riordino pedonale, ma anche elementi di regolazione e innovazione delle attività distributive. In alcuni ambiti di intervento il settore distributivo domina come modello di vita, assumendo inedite logiche di funzionamento materiali e immateriali. Per un approfondimento del tema *livable street* si veda McAndrews e Marshall (2018), *Livable Streets, Livable Arterials? Characteristics of Commercial Arterial Roads Associated With Neighborhood Livability*, Journal of the American Planning Association, 84:1, pp. 33-44.

¹⁹ La logica del nuovo retail si basa su due elementi: il primo rinvia all'obbligo di dover scegliere e pagare online (tocco fisico e acquisto digitale), mentre il secondo elemento fa riferimento al commercio di prossimità e alla circolarità dei prodotti.

²⁰ Attività del commercio al minuto connessa agli itinerari di viaggio. Si tratta di un segmento della distribuzione che identifica gli spazi commerciali di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostrade e porti turistici. Il funzionamento del *travel retailing* mira allo sviluppo di piattaforme distributive ramificate attraverso la diffusione di piccoli negozi (generalmente monomarca), in grado di offrire ai consumatori in viaggio nuove occasioni di acquisto tenendo conto, oltre che dei consueti profili anagrafici e di genere, anche della loro cultura, religione, provenienza e lingua. Le scelte di acquisto sono influenzate da: modalità ed esperienze di viaggio; tempi di attesa; accoglienza e servizi a supporto dei viaggiatori; strategie di marketing, ecc.

²¹ Lo studio e la rappresentazione del nuovo scenario analogico-digitale avviene attraverso l'elaborazione di dati di variabile fonte: big data e small data (dati social, *footfall* negozi, flussi di cassa, dati bancari, dati di mercato nello spazio delle criptovalute, profili degli itinerari turistico-commerciali, ecc.).

²² Con questo approccio trova affinità il mercato delle *flash sale*: forme di vendita online basate su velocità e personalizzazione (per un cerchio ristretto di consumatori). Per una discussione del tema si veda Casadei (2018).

contaminazione, ibridazione e nuove identità e riposizionamenti urbano-commerciali legate a processi di *gentrification*.

La contaminazione è una strategia impiegata da alcuni “soggetti commerciali” per rielaborare logiche e significati propri di altri modelli. Eccone alcuni esempi:

1. Distretto urbano *vs. high street*.
2. Shopping center *vs* multichannel/omnichannel.
3. *Travel retailing* vs piattaforme digitali e nuove forme di distribuzione.

L'ibridazione è un processo che tende a fondere insieme modelli e nuove soluzioni. Questa modalità costringe i soggetti commerciali a modificare la propria identità originaria entrando in contatto con realtà completamente differenti. Esempi significativi sono:

1. Store fisici *vs.* e-commerce.
2. Distretti urbani *vs.* piattaforme digitali.

Esiste un terzo trend che mostra ulteriormente quanto il commercio sia oggi sempre più intenzionato a offrire il valore del mix: ovvero l'uscita (o l'*anti-planning*). L'uscita genera nuovi modi di concepire il concetto di commercio: esempi calzanti sono il *pop-up store* e il negozio vetrina, o nuovo retail esperienziale.

Va sottolineato che questi processi non generano soltanto problemi, ma si presentano come opportunità per giungere allo sviluppo di ulteriori forme organizzative e di *planning* commerciale.

3 | E-commerce e spazio urbano

L'e-commerce rappresenta una strategia connettiva fra spazio fisico e ambiente virtuale, in cui risulta possibile riconoscere “idee di città digitali” costituite da valori, valutazioni e modelli di vita associata. Questo fenomeno incide sensibilmente sulle strategie di impresa, sul valore dei prodotti e sul numero delle consegne di beni acquistati a distanza nei siti di commercio elettronico e in piattaforme virtuali studiate per specifici settori e aziende commerciali (*e-commerce platform*). Le implicazioni del comportamento d'acquisto sono rilevanti sia nelle attività della “modernità liquida”²³ che nei processi di adattamento o resilienza²⁴ dei sistemi di distribuzione urbana.

Nella quotidianità dell'era digitale e-commerce e *e-commerce platform* si presentano come “modelli abitativi” della contemporaneità. Si tratta di ambienti virtuali di informazioni, regole e opportunità, elaborati secondo algoritmi digitali e fruibili attraverso l'uso di network e servizi innovativi.

Commercio elettronico e servizi innovativi lasciano dietro di sé “tracce digitali” nello spazio urbano. Queste tracce, oltre che aggiornare le pratiche di consumo, influenzano i processi economici, politici e sociali della città, e possono contribuire positivamente all'innovazione dell'offerta di servizi commerciali al dettaglio, al potenziamento dell'infrastruttura tecnologica e all'incentivazione di politiche di rigenerazione urbana basate su strategie di valorizzazione dei caratteri strutturali del sistema distributivo, come ad esempio i “distretti digitali del commercio”.

Nell'ultimo decennio la rapida ascesa dell'e-commerce ha inciso profondamente sullo sviluppo della città contemporanea, generando nuove questioni urbane:

1. Conflitti tra movimento e fissità, spesso risolti con soluzioni provvisorie.
2. Cambiamenti nella pianificazione delle reti distributive con chiusura di esercizi commerciali nei comparti storici della città²⁵ e apertura (anche in posizioni periferiche)²⁶ di punti vendita e piccoli magazzini per il ritiro di beni acquistati online²⁷.
3. De-centralizzazione di servizi a supporto delle imprese (informazioni commerciali, servizi logistici, Ict, start-up, ecc.).
4. Cambiamento del “display merceologico della città”.
5. Ridefinizione delle capacità di attrazione di specifici ambienti urbani.

²³ Secondo Z. Bauman il concetto di “modernità liquida” spiegherebbe, in parte, i fenomeni della città contemporanea (Patassini, 2017a): essa permette la liberalizzazione del capitale a favore di una mobilitazione dell'uomo secondo una logica connettivista che s'impone nel sociale (“mi connetto, quindi esisto”). Questo processo richiama alla conflittualità tra ambiente offline assunto dall'individuo come fenomeno di dipendenza spaziale e ambiente online, inteso come dilatazione di obiettivi e scelte comportamentali di soggetti in connessione permanente e privi di vincoli di prossimità.

²⁴ In questa sede il concetto di resilienza è inteso come capacità da parte del modello tradizionale del commercio di adattarsi alle nuove sfide della città contemporanea.

²⁵ Gli effetti di questa dinamica sono indagati secondo il tradizionale approccio apertura-chiusura.

²⁶ Si tratta generalmente di periferie industriali caratterizzate da un'elevata accessibilità e vicinanza a strutture commerciali molto attive.

²⁷ Vedi Amazon, Google-WalMart, Ikea e Alibaba Group.

6. Nascita di comunità sociali virtuali costituite da utenti informatori 2.0²⁸.

Tali condizioni impattano sulla pianificazione urbana e sulla logistica di controllo, contribuendo in maniera sostanziale a ridisegnare il mercato attraverso processi commerciali informali (filieri emergenti) e la comparsa di store pensati come ad una interfaccia digitale²⁹ tra prodotto e consumatore.

3.1 | E-commerce e logistica dell'ultimo miglio

La ricerca nell'ultimo decennio ha avviato l'analisi dell'evoluzione dello strumento e-commerce, concentrandosi soprattutto sul ruolo del digitale nella configurazione delle attività logistiche con effetti più o meno evidenti su architettura e funzionamento della città.

Il fenomeno e-commerce tende a metabolizzare la grande rete di distribuzione (trasformandola in rete di supporto, ove conviene, o spazzandola via) e costringe la rete di piccola distribuzione ad essere più selettiva (e locale) per sopravvivere. La nuova logistica tende ad ibridare la città fisica e gli spazi virtuali e ciò determina rapidi cambiamenti nella gestione delle transazioni commerciali, che a loro volta generano nuovi canali di vendita e modalità di acquisto e distribuzione.³⁰

Studi nord europei (ad esempio, Visser *et al.*, 2014 e Beckers *et al.*, 2016) evidenziano come negli ultimi anni vi sia stata una significativa metamorfosi strutturale nella logistica urbana delle merci e nelle qualità fisico-funzionali degli agglomerati urbani. Si riscontrano, inoltre, grandi cambiamenti nella relazione tra e-commerce e consegne a domicilio. Lo sviluppo di nuove tipologie di consegna a domicilio e la crescita costante di una gamma sempre più ampia di servizi offerti dai rivenditori online influenzano costantemente i flussi urbani. Molti giganti del digitale (tra cui Amazon, e-Bay, Google, Alibaba Group, Zalando, Yihaodian, Baidu, JD.com, Yoox e altri) si sono convinti dell'importanza di avere micro-siti di approvvigionamento merci in aree densamente urbanizzate in grado di soddisfare le esigenze dei *consumer* in tempi rapidi e a costi contenuti. I modelli citati iniziano ad essere mappati sulla base di statistiche spaziali, consentendo di elaborare matrici di dati misti e di testare nuove ipotesi di efficacia delle consegne. Di seguito si riporta, a titolo esemplificativo, la densità di distribuzione dei pacchi e-commerce B2C nella città di Anversa (Belgio).



Figura 2 | Anversa: a sinistra consegne e-commerce B2C andate a buon fine; a destra consegne e-commerce B2C andate a vuoto.
Fonte (Beckers *et al.* 2016).

²⁸ Gli utenti del web possono esprimere pareri sulla qualità e utilità di certi prodotti e servizi, pubblicizzandoli a loro volta ad altri navigatori.

²⁹ Il negozio diventa per il consumatore un luogo di esperienza, in cui l'acquisto si realizza attraverso vetrine online che ospitano cataloghi aggiornati di prodotti altrimenti non esposti dal vivo, ma navigabili in rete. E. Montobbio rileva che: «Secondo l'Ufficio censimenti degli Stati Uniti d'America (Census Bureau) il 90 per cento degli acquisti avviene ancora nel mondo reale. Forse per questo il 22 gennaio Amazon ha finalmente aperto il suo primo punto vendita (senza casse e cassieri, ma è un dettaglio)» (2018: 51).

³⁰ I dati per misurare l'entità di questo cambiamento si rivelano ancora parziali e frammentati, oltre che scarsamente adattati all'interno dei modelli per l'analisi dei flussi urbani (Gardrat *et al.*, 2016). Alcuni studi internazionali evidenziano come gli effetti del commercio digitale sull'economia, sulle politiche urbane, ed in particolare sulle pratiche di piano, non risultino ad oggi sufficientemente indagati. E ciò da diverse prospettive: in termini di nuovi mix fisico-digitali, in termini di relazione fra fissità e movimento, di logistica, ma soprattutto per quanto concerne la modellazione dello spazio urbano da parte del commercio elettronico e dei dispositivi organizzativi che attiva direttamente o indirettamente. Le ragioni di questo ritardo, piuttosto consistente in Europa, se confrontato ad altri contesti, sono riconducibili al fatto che la pianificazione urbana (ordinaria e strategica) presenta qualche difficoltà nel considerare la componente e-commerce un elemento centrale all'interno degli studi di settore e nella determinazione del rapporto fra morfologie urbane e formazioni sociali.

Le implicazioni spaziali e logistiche sono interessanti. La *density* di sinistra mostra le consegne domiciliari andate a buon fine, mentre la *density* di destra quelle andate a vuoto. Appare chiara la distinzione urbana tra quartieri d'affari (densità spaziale relativa all'avvenuta consegna) e quartieri tipicamente residenziali (densità spaziale relativa alle mancate consegne)³¹. Queste elaborazioni non solo aiutano ad apprezzare la distinzione tra luoghi degli affari e spazi residenziali, ma consentono di identificare spazialmente l'impatto dei nuovi comportamenti consumistici legati ad esperienze di acquisto immateriale.

Un recente studio (Lukić, 2017) opera una distinzione tra modello logistico periferico e modello logistico urbano,³² partendo dal presupposto che suburbanizzazione ed e-commerce siano caratterizzati da principi organizzativi e gestionali opposti. La suburbanizzazione comporta il trasferimento di strutture logistiche verso la periferia della città, al fine di centralizzare le catene di approvvigionamento e di operare una significativa riduzione del numero di veicoli usati per la consegna delle merci nei centri logistici. Al contrario, l'utilizzo dell'e-commerce richiede un maggiore coinvolgimento di transiti per le consegne domiciliari e la localizzazione di siti urbani per lo stoccaggio e il ritiro dei prodotti. Entrambi i modelli influenzano la sostenibilità e il riuso dell'ambiente urbano.

Il modello suburbano diminuisce i costi per l'approvvigionamento delle merci, ma allo stesso tempo aumenta l'utilizzo dell'auto privata per poter raggiungere luoghi commerciali periferici.

Il modello distributivo legato all'e-commerce è influenzato dal comportamento digitale dei consumatori. Con il commercio digitale si ha una diminuzione degli itinerari dello shopping ma, contemporaneamente, un appesantimento della rete stradale di quartiere, una diminuzione dell'accessibilità e della sicurezza stradale.

Il movimento dei prodotti e-commerce all'interno della città avviene generalmente in due modi: 1) i prodotti sono consegnati a casa; 2) i prodotti vengono ritirati dal consumatore presso punti di ritiro self-service (ad esempio gli *Amazon locker*³³), in specifici store (negozi vetrina)³⁴ o magazzini (*pick up sites*).

Il commercio elettronico B2C segue la densità spaziale della popolazione e il profilo socio economico dei singoli individui: reddito, età, istruzione, tipologia di lavoro e composizione del nucleo familiare, aspettative, frequenza in social network, capacità di *unplugging*, e così via.

Questi fattori stanno configurando nuovi assetti spaziali e un problematico rapporto logistico-pianificatorio con le dinamiche territoriali legate alle tradizionali piattaforme della grande distribuzione. Si tratta di un processo che contribuisce a generare importanti implicazioni spaziali ed effetti socio-economici differenti a seconda dello scenario territoriale di riferimento. Le principali componenti di scenario sono la presenza o meno di servizi pubblici efficienti, la dinamica demografica, l'assetto logistico-territoriale, l'attenzione alla qualità ambientale. Giocano un ruolo strategico anche le connessioni fra attività (ad esempio, commercio e consumi culturali³⁵), così come l'attrattività del centro storico, i processi di rigenerazione urbana, le attività pubbliche e private di tipo smart e così via.

È possibile a questo punto rappresentare schematicamente due scenari logistico-territoriali: uno scenario logistico tradizionale e uno scenario logistico emergente legato alle regole dell'e-commerce (figura 3).

³¹ La modellizzazione spaziale delle consegne B2C non è banale. Normalmente ci si potrebbe aspettare che la consegna a domicilio segua la densità abitativa, tuttavia, ci sono altri fattori che giocano un ruolo determinante: il reddito delle famiglie, l'età media della popolazione, la presenza o meno di un sistema commerciale urbano, la qualità di vita urbana, la presenza di servizi pubblici di prossimità, il livello di accesso alla rete digitale, le "modalità culturali" di percezione e di fruizione dello spazio urbano (vedi Patassini, 2017b e Federculture, 2018) e così via. Molto spesso i clienti cambiando il luogo di consegna dei pacchi a causa dell'impossibilità di ricevere la merce a casa: ad esempio, a causa di orari di lavoro troppo lunghi, poco flessibili o incompatibili con le esigenze della consegna.

³² Si vedano anche gli studi di Winslott Hiselius *et al.* (2015) e Pettersson *et al.* (2016).

³³ Si tratta di armadietti automatizzati che offrono la possibilità di ritirare la spedizione Amazon in completa autonomia (il cliente riceve una mail di notifica con codice univoco da utilizzare per il ritiro). In Italia gli *Amazon locker* sono disponibili presso i grandi punti vendita (ipermercati e centri commerciali). Negli stati Uniti vengono installati anche in contesti ad alta densità abitativa (piazze, quartieri d'affari, parchi urbani, campus universitari, terminal, stazioni di servizio).

³⁴ I "negozi vetrina" possono diventare dispositivi di commercio interessanti sotto un profilo di economia circolare, in cui la vendita commerciale non è più legata esclusivamente al prodotto venduto, ma al servizio che il bene di consumo genera (abbattimento dell'obsolescenza programmata). In una ipotesi di economia circolare chi vende un bene di consumo è interessato a fornire un prodotto durevole, che possa garantire e rispondere nel tempo alla necessità di un servizio costante. Si tende a passare da un prodotto a un servizio.

³⁵ Vedi in proposito Federculture (2018).

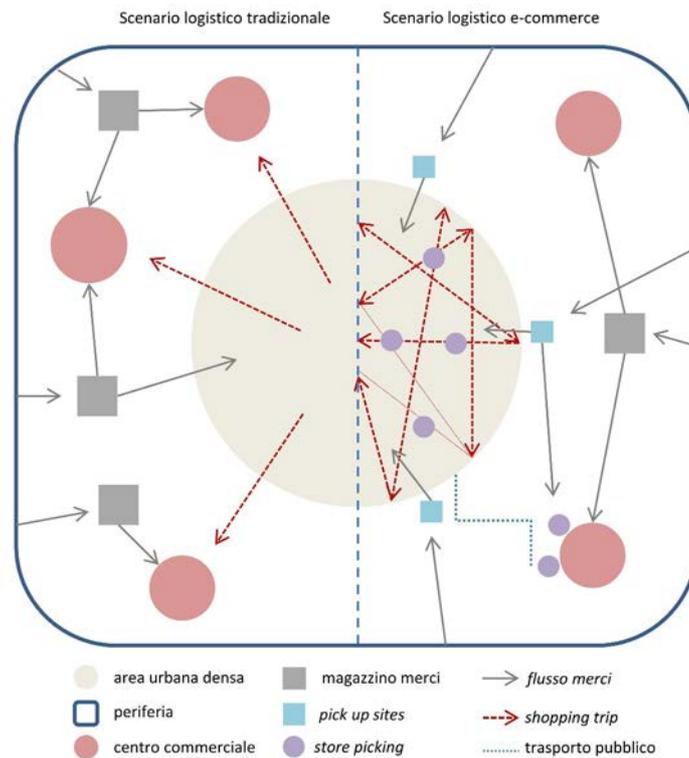


Figura 3 | Confronto schematico tra scenario logistico tradizionale e e-commerce.

Nella partizione di sinistra la logistica assume particolare importanza nelle aree territoriali presidiate dai parchi commerciali urbano-periferici. Questo modello consente, in primo luogo, di ridurre i costi associati all'approvvigionamento e alla gestione delle merci (le grandi strutture commerciali tendono ad insediarsi in aree ben servite dall'infrastruttura autostradale e, in modo crescente, nei pressi di aeroporti interessati da linee low-cost). In secondo luogo, consente di diminuire il traffico logistico nelle aree densamente urbanizzate. Tuttavia, lo scenario tradizionale influisce negativamente sull'uso dell'auto privata (utilizzata per uscire dalla città e per poter raggiungere il commercio periferico) e sulla attrattività economica dei centri storici (a causa del fenomeno di desertificazione commerciale o di sua selezione).

Nella partizione di destra la logistica assume una importanza rilevante sia in città che nella prima cintura. La logistica emergente ha un impatto positivo sull'attrattività delle aree densamente urbanizzate e sul comportamento di acquisto dei consumatori (aumento di viaggi per shopping grazie ad un mix di attività fisiche e immateriali)³⁶. Il modello emergente può tuttavia influire negativamente sulla percezione dello spazio urbano da parte del cittadino, a causa di mutazioni fisico-funzionali dei quartieri urbani dovuto alla frammentazione dei flussi di consegna domiciliari.³⁷ La logistica dell'ultimo miglio è, infatti, sempre più influenzata da modalità di intermediazione virtuale.

Nel complesso gli studi nord europei sostengono che molte delle questioni relative all'impatto del commercio elettronico sulla logistica distributiva restano ancora aperte, così come i legami che questo fenomeno ha con gli elementi fisico-funzionali della città tradizionale, le logiche localizzative e il comportamento dei consumatori.

Logistica, logiche localizzative e modelli comportamentali possono essere interpretati anche sulla base di nuove tecnologie, mentre il riconoscimento del ponte fra pianificazione e processi distributivi richiede una accurata lettura delle nuove forme reticolari (connessioni, reti, itinerari di viaggio) e di "contrattualità urbana e territoriale".

³⁶ Per approfondimenti sul rapporto tra logistica e e-commerce si veda Freight Leaders Council (2017).

³⁷ Diventa dirimente valutare i livelli di impatto economico-ambientale associati alla consegna a domicilio (la modalità di consegna può generare un inquinamento atmosferico addizionale, essere eco-compatibile, frammentata, strategica e così via). Gli impatti hanno effetti diretti o indiretti sugli itinerari di shopping e sul trasporto delle merci urbane ed extra-urbane.

4 | E-commerce, big data e network analysis

Le tecnologie dell'informazione hanno sottoposto il commercio contemporaneo ad un capovolgimento paradigmatico connesso alla teoria dei flussi (big data) e delle reti. Ciò rovescia (in parte) lo schema gravitazionale dell'era pre-internet connesso alle teorie della localizzazione e ai modelli di ottimizzazione.

Le strategie distributive tendono a dipendere da caratteri che operano in domini sempre più virtuali, interessati da vincoli di prossimità e contiguità instabili. Si tratta quindi di riproporre il sistema urbano-commerciale come un dispositivo in grado di interpretare la qualità delle dinamiche sociali e territoriali, sempre più caratterizzate da fattori connessi allo sviluppo di componenti digitali, al mix fisico-digitale della logistica e dei format distributivi emergenti (figura 1).

In questo paragrafo si cercherà di testare questo trend attraverso l'uso della *network analysis*, con l'obiettivo di favorire l'avvicinamento dei profili distributivi ai domini del commercio virtuale. Ciò consentirà di qualificare l'appartenenza dei flussi a dimensioni spazio-temporali interpretate e di affiancare ai modelli di analisi quelli di previsione: mappe alternative per l'interpretazione della qualità e funzionalità del sistema città.

Per il test vengono utilizzati flussi di dati costanti e accessibili come i big data (BD) e reti per evidenziare le dinamiche e i sistemi della città. L'uso dei BD è finalizzato all'analisi dei pattern di spostamento delle attività esperienziali. Il modello orientato alla domanda è costituito da due diversi approcci legati all'utilizzo dei BD: il primo approccio si riferisce ai BD come modello di analisi concettuale, il secondo utilizza i BD come strumento di progettazione.

Il test di *network analysis* è attivato con dati di TripAdvisor:³⁸ recensioni raccolte con apposito algoritmo lanciato in dominio statistico R³⁹ e trattate con il software di analisi dei grafi Ucinet 6.6⁴⁰. L'esercizio viene svolto nei comuni di Treviso⁴¹ e Mondovì⁴², ricostruendo una partizione di flussi riferiti agli itinerari turistico-commerciali. La tecnica consente di tenere insieme l'aspetto fisico e digitale e l'unità commerciale può essere qualificata se opportunamente connessa anche ad altre attività urbane: nell'economia di questo contributo quelle legate alle transazioni virtuali e alla logistica di quartiere.

Il test consente di lavorare su tipologie di *clustering* valorizzando i comportamenti dei fruitori della città e trasformando il concetto di rigenerazione urbana da una prospettiva d'offerta ad una più attenta alla domanda. Diventa possibile anche una analisi spaziale delle relazioni fra domanda e offerta.⁴³

L'esercizio consente, inoltre, di attivare diversi gradi di approfondimento a seconda del rapporto relazionale che si intende analizzare (ad esempio, turistico-culturale o turistico-commerciale). Dallo studio delle relazioni è possibile riconoscere il profilo del network (reticolare, casuale, ponderato casuale, gravitazionale), valutare la marginalità di alcune aree rispetto alle partizioni del grafo e misurare i livelli di connettività reale e potenziale (mappe di densità).

³⁸ L'idea di una *network analysis* delle recensioni su TripAdvisor per la gestione della destinazione commerciale è stata suggerita da D. Patassini ed è l'esito di una collaborazione scientifica tra dottorandi Iuav (Dario Bertocchi XXIX ciclo e Gianfranco Pozzer XXX ciclo).

³⁹ R è un ambiente statistico interattivo open source (<https://www.r-project.org/>) per la manipolazione, l'analisi e la rappresentazione grafica dei dati. R consente di operare con un linguaggio di programmazione orientato agli oggetti, basato sull'uso di strutture condizionali e cicliche e di funzioni create dall'utente (fonte: <http://www.performancetrading.it>).

⁴⁰ Borgatti *et al.*, 2002; <https://sites.google.com/site/ucinetsoftware/home>. Per un agile riferimento alle radici teoriche dell'analisi dei grafi (o dei reticoli), il loro uso nelle analisi delle interazioni sociali, le modalità di rappresentazione analitica e sintetica (ripartizione, condensazione, equivalenze, e così via) vedi A. M. Chiesi, 1999, *L'analisi dei reticoli*, FrancoAngeli, Milano. Nell'appendice al testo sono riportate brevi schede sui principali programmi per l'analisi dei reticoli, in particolare Gradap (versione 2.10), Ucinet 5 per Windows, Réseau-Lu 6.13 (sistema di esplorazione di dati relazionali) e Krackplot.

⁴¹ Città studio selezionata nell'ambito della convenzione di ricerca stipulata tra Confcommercio e Iuav.

⁴² Selezionata nell'ambito della collaborazione 2018 tra Dottorando e Confcommercio Nazionale.

⁴³ L'uso delle nuove tecnologie nello studio del rapporto fra profili spaziali e processi socio-economici ricoprirà nel futuro prossimo un ruolo decisivo per la competitività di impresa e nella ridefinizione delle politiche di piano. Per approfondimenti si veda il capitolo 6 del contributo EBiComLab (2018): il valore della prossimità nel commercio al dettaglio in provincia di Treviso.

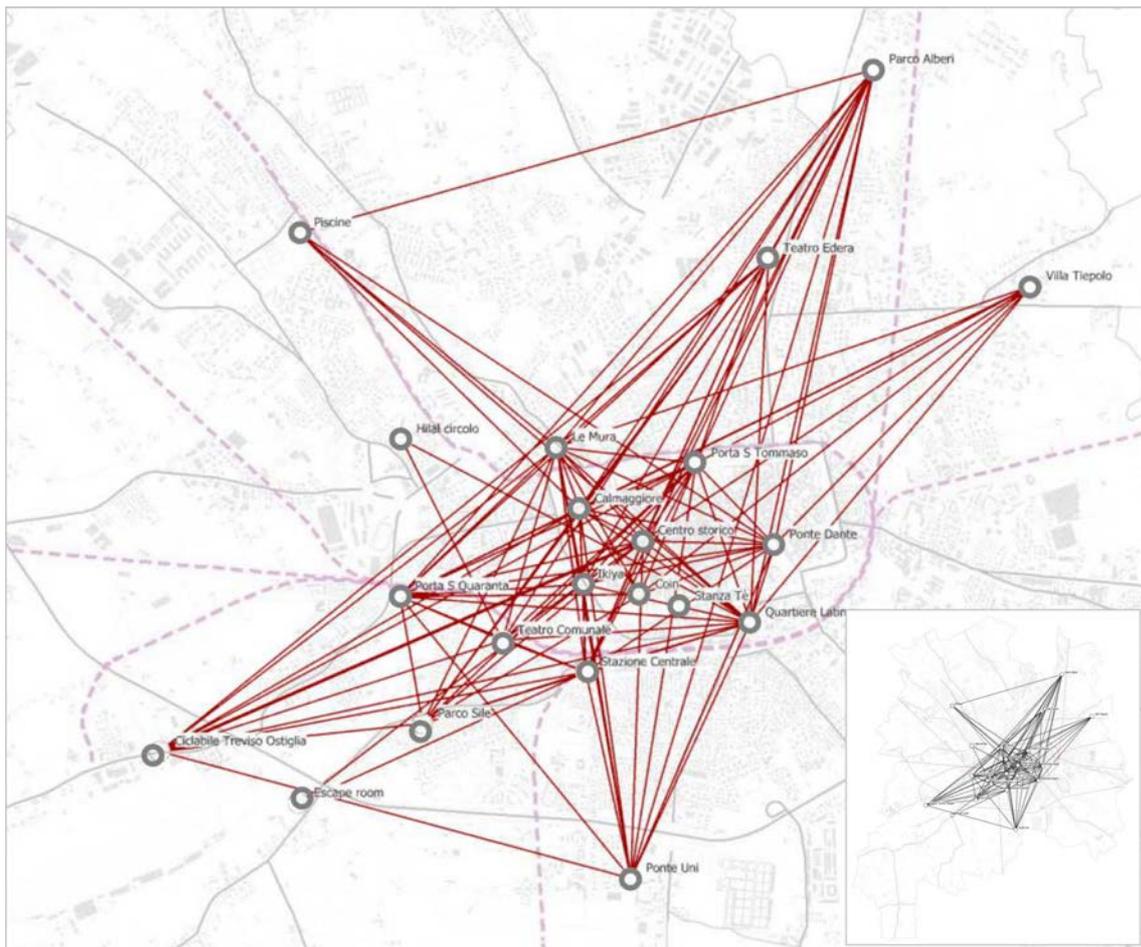


Figura 4 | Treviso: relazione tra attività e luoghi del consumo a partire dall'analisi reticolare (con relazioni ≥ 15) delle recensioni pubblicate su Tripadvisor.it (2010-2017).

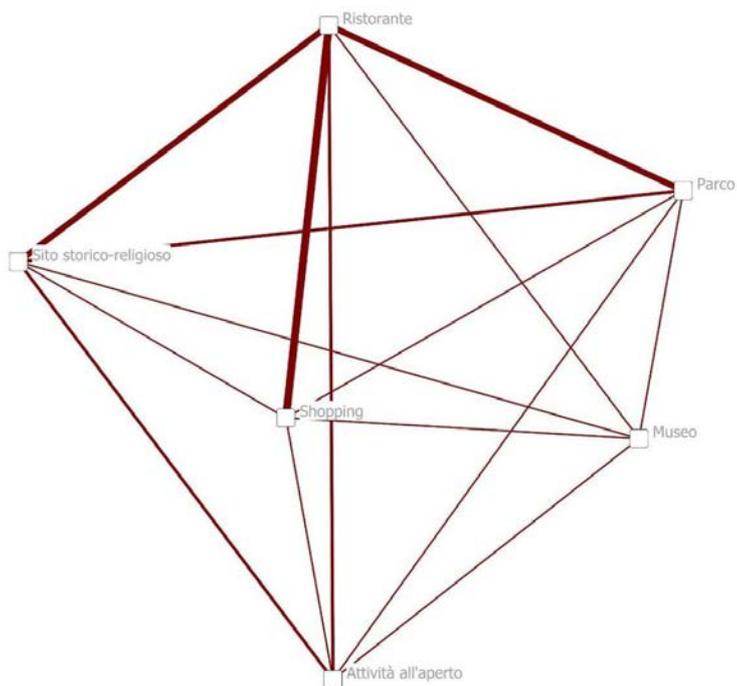


Figura 5 | Mondovì: relazione tra tipologie di attrazione urbana a partire dall'analisi reticolare delle recensioni pubblicate su Tripadvisor.it (2010-febbraio 2018). Più spessa è la linea, maggiore è l'intensità di flusso tra le destinazioni.

La figura 4 aiuta a posizionare attività e flussi di persone nel tessuto urbano. Il modello di rappresentazione facilita l'uso di nuovi dati⁴⁴ per analizzare come il gradiente digitale modifica i profili spaziali e riconosce nuove opportunità (sviluppo economico, commerciale e culturale; gestione degli arrivi turistici e dei flussi logistici⁴⁵).

La figura 5 mostra le relazioni esistenti, in termini di intensità del flusso, tra macro-tipologie di attrazione urbana: ristorazione; shopping; sito storico-religioso; parco; museo; attività all'aperto. Con questa metodologia di rappresentazione si possono identificare quali relazioni rafforzare in sinergia con i processi organizzativi e gestionali della rigenerazione urbana.⁴⁶

5 | Logistica e networking per nuove forme di piano

Il test restituisce una partizione di nodi e flussi che consente di individuare la mobilità nelle destinazioni turistico-commerciali e di testare un'interpretazione congiunta con associazioni spaziali e modelli logistici. Il test può essere integrato utilizzando innovazioni di marketing di prossimità (app, data sensori, ecc.) e interagendo con algoritmi di *micro-targeting* o di facilitazione comportamentale tenendo conto dei problemi di accesso delle diverse categorie di utenza.

La rappresentazione digitale di un territorio interpretato con gli itinerari di viaggio (figure 4 e 5) può consentire di identificare aree dotate di una certa potenzialità turistica e caratteristica merceologica. La metodologia è dotata di buona versatilità che la rende applicabile e adattabile a diverse realtà urbane, ambienti pianificatori e scenari progettuali. Si ritiene pertanto interessante testare il modello su insediamenti urbani caratterizzati da elevata dinamicità organizzativa, logistica, commerciale e sociale. La città è sempre più influenzata e condizionata da un riordino dell'offerta su base digitale⁴⁷ e da una nuova logistica urbana che tende ad ibridare la realtà fisica e lo spazio virtuale.⁴⁸ Pertanto, ai fini operativi la peculiarità dello studio può contribuire a promuovere e sostenere iniziative volte alla competitività d'impresa, allo sviluppo e creazione del valore, alla trasparenza e alla rigenerazione urbana.⁴⁹

L'identificazione di opportunità e potenzialità, sia spaziali che digitali (ad esempio, attraverso l'uso di sistemi di big data analytics, network analysis e di programmazione della logistica e-commerce), rafforza negli esercenti la consapevolezza di operare in un contesto urbano-economico competitivo. Ciò può favorire la coesione tra operatori turistici e commercianti, aumentare l'efficienza dei dispositivi logistici e la pianificazione degli eventi attraverso la "progettazione integrata" di nuovi sistemi turistico-commerciali⁵⁰.

La digitalizzazione dei flussi consente inoltre di arricchire i quadri conoscitivi per la pianificazione urbana e territoriale, passando da pratiche regolative o strategiche tipiche della III rivoluzione industriale a pratiche ibride consigliate dalla IV rivoluzione industriale.

⁴⁴ Dati utilizzati per elaborare informazioni sul comportamento dei fruitori dello spazio pubblico (cittadini e turisti).

⁴⁵ Ad esempio: operazioni di carico e scarico delle merci nel centro storico.

⁴⁶ Per una discussione più ampia sui processi di rigenerazione urbana si veda: Patrizio (2007); D'Onofrio e Talia (2015); Tamini e Zanderighi (2017); Confcommercio Nazionale (2018b).

⁴⁷ Piattaforme e-commerce.

⁴⁸ La digitalizzazione delle informazioni consente di evidenziare nuovi sistemi creati dagli utenti, dal matching fra domanda e offerta, connotando relazioni tra luoghi di consumo urbano, attività connesse e itinerari turistico-commerciali.

⁴⁹ Questa questione, assieme a quella dell'integrazione fra commercio fisico e spazio virtuale, propone un deciso *cambio di paradigma dell'urbanistica commerciale*: ovvero tenta di assegnare alla disciplina commerciale un ruolo strategico nella definizione di politiche legate all'assetto fisico-funzionale dei sistemi urbani attraverso la costruzione di proposte progettuali (sia di carattere rigenerativo che distrettuale) che possano integrarsi facilmente con una politica locale di lungo termine.

⁵⁰ La sperimentazione appare fortemente orientata a supportare il ciclo di vita degli eventi (ad esempio: quelli culturali) e nuovi format commerciali (Duc *vs.* SmartDuc; multichannel, e-commerce platform, ecc.): consente di analizzare la capacità di risposta dei contesti rispetto alla presenza di attività di consumo alimentare, culturale e di servizio legate a specifici itinerari di spostamento. In base alle indagini sugli itinerari di spostamento è possibile localizzare aree dotate di certi valori su cui fondare iniziative urbane (in termini sociali, culturali ed economici).

Riferimenti bibliografici

- EBiComLab – Centro studi sul terziario trevigiano (2018). Generazione di Valore. Nuove letture di sviluppo per città, territori e centri urbani, disponibile su: [http:// http://generalreport2018.ebicom.it/index.php](http://http://generalreport2018.ebicom.it/index.php)
- Beckers J., Cardenas I., Dewulf W., Verhetsel A. (2016), “D43 Modelling the spatial characteristics in the urban goods distribution: the case of e-commerce”, in *VREF conference on Urban Freight 2016*.
- Borgatti S.P., Everett M.G., Freeman L.C. (2002), *Ucinet for Windows: Software for Social Network Analysis*, Harvard, MA: Analytic Technologies.
- Bria F., Morozov E. (2018), *Ripensare la smart city*, Torino: Codice Edizioni.
- Brunetta G. (ed). (2015), *Smart Evaluation and Integrated Design in Regional Development. Territorial Scenarios in Trentino*, Italy. Farnham Surrey, UK: Ashgate.
- Casadei M. (2018), “Velocità e personalizzazione: l'ultima sfida delle flash sales”, in «Il Sole 24 Ore», 11 maggio 2018.
- Celada L. (2017), “Biologico digitale, il futuro del supermarket”, in «Il Manifesto» 29 ottobre 2017.
- Chiesi A. M. (1999), *L'analisi dei reticoli*, Milano: FrancoAngeli.
- Confcommercio Nazionale (2018a), *Imprese e città. Demografia d'impresa nei centri storici Italiani*, Roma.
- Confcommercio Nazionale (2018b). “Laboratorio Nazionale per la Rigenerazione Urbana. Buone pratiche 2018”, in *Atti della XV edizione di UrbanPromo*, Milano.
- Degli Innocenti N. (2018), “Da Zara a Londra il negozio senza camerini né contanti: si guarda, si tocca e si compra online”, in «Il Sole 24 Ore», 2 febbraio 2018.
- Dezza P. (2018a), “Il futuro del retail è «multichannel»”, in «Il Sole 24 Ore», 8 febbraio 2018.
- Dezza P. (2018b), “Il negozio sarà solo una vetrina?”, in «Il Sole 24 Ore», 8 febbraio 2018.
- D'Onofrio R., Talia M. (eds.) 2015, *La rigenerazione urbana alla prova*, Milano: FrancoAngeli.
- Federculture (2018), *14° Rapporto annuale Federculture 2018: Impresa cultura. Comunità, territori, sviluppo*, Roma: Gangemi.
- Freight Leaders Council (2017), *Quaderno 26. La logistica ai tempi dell'e-commerce*, Bologna, disponibile su: <http://www.freightleaders.org/i-quaderni/>
- Gardrat M., Toilier F., Patier D., Routhier J. L. (2016). “The impact of new practices for supplying households in urban goods movements: method and first results. An application for Lyon, France”, in *VREF conference on Urban Freight 2016*.
- Greco P. (2018), *Scienza&Società 33/ 34: L'uomo e la tecnica. Evoluzione di un rapporto*, Milano: Egea.
- Loshin, D. (2013), *Big data analytics: from strategic planning to enterprise integration with tools, techniques, NoSQL, and graph*. Amsterdam: Morgan Kaufmann Publishers.
- Lukić K. (2017), “Logistics sprawl and e-commerce: impact on city logistics”, in *Atti della 3rd Logistics International Conference*, Belgrade, Serbia, pp. 271-275.
- McAndrews e Marshall (2018), “Livable Streets, Livable Arterials? Characteristics of Commercial Arterial Roads Associated With Neighborhood Livability”, *Journal of the American Planning Association*, 84(1): 33-44.
- Montobbio E. (2018), “Negozzi contro internet. La sfida è aperta”, in *Il Maschile del sole 24 ore*, 100: 50-51.
- O'Neil C. (2017), *Armi di distruzione matematica*, Firenze: Giunti.
- Patassini D., Pozzer G. (2016), “Programmazione commerciale e pianificazione urbanistica. Rassegna comparativa di esperienze condotte dalla Confcommercio-Imprese in l'Italia nel periodo 2003-2015”, in *Archivio di Studi Urbani e Regionali (Asur)*, 115. Milano: FrancoAngeli, pp. 159-168.
- Patassini D. (2016), Recensione in *Archivio di Studi Urbani e Regionali (Asur)*, 117, a Brunetta G., (ed.). (2015), *Smart Evaluation and Integrated Design in Regional Development. Territorial Scenarios in Trentino*, Italy. Farnham Surrey, UK: Ashgate.
- Patassini D. (2017a), “Mobilitazione totale e resistenze: interazione sociale e valutazione nell'era digitale”, *Lezione 4*, Università Iuav di Venezia, *Corso di 'Cultura della valutazione'*, a.a. 2016-2017.
- Patassini D. (2017b), *Lo spazio urbano tra creatività e conoscenza. Sul libro curato da A. Cusinato A. e A. Philippopoulos-Mihalopoulos*, Casa della Cultura, disponibile su: <http://www.casadellacultura.it/pdfarticoli/Patassini-Lo-spazio-urbano-tra-creativita-e-conoscenza.pdf>
- Patassini D., Pozzer G. (2017), *Strategie commerciali e rigenerazione urbana: nuove forme di corporate planning nei distretti del commercio* (in pubblicazione).
- Patrizio A. (ed.). (2007), *Pratiche di governo per il commercio nelle città*, Milano: Lineare Service.
- Pettersson F., Winslott-Hiselius L., Koglin T., (2016), “Exploring the nexus between e-commerce and urban land use planning—e-commerce impacts on mobility and location strategies”, in *World Conference on Transport Research - WCTR 2016 Shanghai*, 10 - 15 July 2016, Shanghai (conference paper).
- Ratti C. (2017), *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Torino: Einaudi.

- Rossi I., Almagioni A. (eds.). (2008), *Commercio. Pianificazione e rivitalizzazione delle attività miste*, Roma: INU Edizioni.
- Sedkaoui S. (2018), *Data Analytics and Big Data*, Londra: ISTE Ltd.
- Sterling B. (2018), "Le città intelligenti non esistono", In «The Atlantic», 10 aprile 2018, disponibile su: <https://www.internazionale.it/notizie/bruce-sterling/2018/04/10/citta-intelligenti-smart-city>
- Tamini L., Zanderighi L. (2017), *Dismissioni commerciali e resilienza: Nuove politiche di rigenerazione urbana*, Milano: EGEA SpA.
- Verhoef P. C., Kooge E., Walk N. (2016), *Creating value with big data analytics: Making smarter marketing decisions*, London: Routledge.
- Visser J., Nemoto T., Browne M. (2014), "Home delivery and the impacts on urban freight transport: A review", *Procedia-social and behavioral sciences*, 125: 15-27.
- Winslott Hiselius L., Smidfelt Rosqvist L., Adell E. (2015), "Travel Behaviour of Online Shoppers in Sweden", in *Transport and Telecommunication Journal Volume*, 16(1): 21-30.

Mobilità e inclusione sociale. Pianificare per vite sempre più mobili

Paola Pucci

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: paola.pucci@polimi.it

Tel: 02.23995474

Giovanni Vecchio

Pontificia Universidad Católica de Chile

Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística

Email: giovanni.vecchio@uc.cl

Abstract

La mobilità di tutti i giorni ha un ruolo fondamentale nel determinare tanto le possibilità di vita a disposizione di ciascuna persona, quanto le dinamiche più ampie delle società contemporanee. La mobilità diventa quindi una condizione chiave anche per garantire inclusione sociale. La sua centralità per le pratiche di vita quotidiana dei singoli e di una collettività è riconosciuta da un'ampia letteratura sul tema; eppure, gli approcci operativi alla pianificazione della mobilità rimangono perlopiù ancorati a strumenti tradizionali, poco efficaci nel riconoscere ciò che nuove e molteplici forme di mobilità quotidiana significano per ciascun individuo. A partire dalla ricostruzione di alcune posizioni del dibattito disciplinare sul tema, il paper presenta approcci operativi che lavorano sul concetto di accessibilità in riferimento non tanto e non solo alle caratteristiche tecniche dei sistemi di trasporto, ma anche al suo essere strumento per misurare la possibilità di ognuno di partecipare ad attività personali e collettive. Vengono, quindi, discusse le implicazioni operative per le politiche dei trasporti di un approccio che dà centralità all'accessibilità, reinterpretata come condizione per garantire la partecipazione alla vita sociale di ogni individuo.

Parole chiave: mobility, social exclusion/integration, citizenship

1 | Introduzione

La mobilità urbana è un fenomeno sempre più pervasivo e caratterizzato da forme inedite. A muoversi sono persone, oggetti e informazioni che interagiscono dinamicamente tra loro e generano nuovi fenomeni economici e sociali (Sheller & Urry, 2006). Una letteratura ormai consolidata¹ ha contribuito a riconoscere che la mobilità non si identifica con la sola dimensione spaziale del movimento, ma comprende anche le reti a sostegno della mobilità e le capacità necessarie per muoversi (Canzler, Kaufmann & Kesselring, 2008); assume molteplici caratteristiche, forme e significati che rendono necessario parlare di mobilità al plurale (Urry, 2007).

Come pratica socio-spazio-temporale (Kaufmann, 2002), la mobilità svolge un ruolo fondamentale anche nel determinare le opportunità a disposizione di ciascuna persona, diventando così una condizione chiave per garantire inclusione sociale. Per questo, la mobilità rappresenta al contempo una risorsa e un valore che introduce differenze tra individui (Litman, 2011): a partire dalle proprie competenze e risorse, nonché dalle caratteristiche dei contesti urbani di riferimento, essa diventa un capitale utilizzabile per il perseguimento di aspirazioni individuali e collettive (Kaufmann, 2002; Urry, 2012).

La mobilità rappresenta infatti “una risorsa per l'azione” (Coleman, 1990), un requisito importante per interagire con i contesti urbani e prendere parte alla vita sociale: scriveva già negli anni Sessanta Melvin Webber (1964: 147), “sono le interazioni, non i luoghi, l'essenza della città e della vita in città”.

Sebbene contributi recenti si siano interrogati sulle prospettive della ricerca sulla mobilità nel campo delle scienze sociali (Faulconbridge & Hui, 2016), proponendo orientamenti finalizzati a ricercare intersezioni fertili tra programmi di ricerca in campi disciplinari anche diversi (Büscher, Sheller & Tyfield, 2016), le ricadute operative di queste riflessioni nella pianificazione dei trasporti e nelle politiche per la mobilità

¹ Si vedano Bassand, 1986; Ehrenberg, 1995; Tarrus, 2000; Urry, 2000; Kaufmann, 2002; Orfeuil, 2004; Lévy, 2004; Ascher, 2004; Bourdin, 2005; Cresswell, 2006.

appaiono ancora sperimentali e, in alcuni casi, non efficaci a riconoscere le nuove forme di mobilità quotidiana e comprendere ciò che significano per ciascun individuo.

Dopo aver introdotto i limiti di approcci cosiddetti utilitaristici alla pianificazione della mobilità e dei trasporti, il paper presenta alcuni approcci operativi che lavorano sul concetto di accessibilità in riferimento non tanto e non solo alle caratteristiche tecniche dei sistemi di trasporto, ma al suo essere strumento per misurare la possibilità di ognuno di partecipare alle attività di una comunità. Vengono, quindi, discusse le implicazioni operative di un approccio fondato sull'accessibilità, reinterpretata come condizione per garantire la partecipazione alla vita sociale di ogni individuo, per le politiche dei trasporti.

2 | I limiti di un approccio utilitarista alla pianificazione della mobilità

Gli approcci operativi alla pianificazione della mobilità urbana tendono a non considerare l'impatto della mobilità sulle opportunità a disposizione di ciascuna persona, in quanto privilegiano la fornitura di infrastrutture e servizi, pianificati in base a criteri di fattibilità economica e, da ormai diverso tempo, di sostenibilità ambientale. Per facilitare il funzionamento dei sistemi di trasporto, gli strumenti prevalentemente utilizzati nella pianificazione dei trasporti perseguono soprattutto un uso efficiente delle risorse e delle reti disponibili (Chu, Fielding & Lamar, 1992; Litman, 2013), in base ad un "approccio utilitaristico" secondo il quale i comportamenti di viaggio individuali dipendono dalla domanda di mobilità; a sua volta, questa viene definita dall'utilità generata dall'attività da raggiungere e dai costi necessari per accedervi (van Wee, 2013).

Nonostante la presenza di diversi elementi che contribuiscono alle scelte di viaggio individuali, l'approccio utilitaristico che alimenta solitamente il modello a quattro stadi nella modellistica dei trasporti (Martens 2006), poiché si basa sulla domanda di mobilità invece che sui bisogni, concorre a costruire soluzioni che "sono un riflesso del modo in cui le risorse per i trasporti sono state distribuite nel passato" (Martens, 2006: 6). Di conseguenza, viene depotenziata la capacità di affrontare bisogni pregressi e nuovi e, quindi, di incidere sulle forme di esclusione sociale derivanti dalla mancanza di opportunità di mobilità (van Wee, 2011). A questi limiti, si aggiunge la difficoltà degli strumenti a disposizione nel leggere e comprendere la variabilità spazio-temporale delle pratiche urbane, che definiscono un uso allargato e intermittente del territorio e delle reti, in cui ciò che è urbano assume geografie mutevoli nel tempo e nello spazio.

Così, mentre le pratiche di mobilità riscrivono i confini dell'urbano, mettendo in tensione le categorie tradizionali dell'analisi urbana (Soja, 2011; Brenner & Schmid, 2015; Angelo & Wachsmuth, 2015), le infrastrutture – comprese quelle per la mobilità – sono chiamate a lavorare a nuove scale, generando sia occasioni di sperimentazione e innovazione, sia nuove forme di disuguaglianza (Filion & Keil, 2017). Le stesse tecnologie digitali, sempre più diffuse, soprattutto grazie a dispositivi mobili, offrono occasioni inedite per la mobilità, distribuite, tuttavia, in modo diseguale, così da sollevare significative questioni di equità (Docherty, Marsden, & Anable, 2017). La mobilità rappresenta infatti una risorsa chiave di inserimento sociale e, in quanto tale, produce anche nuove forme di differenziazione sociale; si tratta di un ruolo che, pur riconosciuto in numerosi contributi teorici (Ascher, 2004; Geurs, Boon & Van Wee, 2009; Currie, 2010; Levinson, 2010; Lucas, 2012; Pereira, Schwanen & Banister, 2016; Orfeuil, 2004, Le Breton, 2005, Cass, Shove and Urry, 2005), è ancora poco considerato negli approcci analitici ed operativi della pianificazione dei trasporti. Questi hanno solo in alcuni casi affrontato le questioni della mobilità come occasione per promuovere inclusione sociale (Lucas, 2012: 212). Alcune esperienze hanno promosso approcci analitici per esaminare il rapporto tra mobilità e inclusione sociale, come nel caso della Social Exclusion Unit del governo inglese (2003); alcune città del Sud del mondo hanno cercato di implementare nuovi sistemi di trasporto pubblico – dalle funivie agli autobus rapidi su gomma – come occasione per rompere l'isolamento di quartieri marginali, ad esempio nelle sempre più celebrate esperienze colombiane di Bogotá e Medellín (Tancredi, 2009; Vecchio, 2017); altri contesti europei hanno sviluppato politiche dedicate, promuovendo tariffe agevolate per il trasporto pubblico, organizzando corsi di guida in quartieri a bassa accessibilità, o rendendo universalmente gratuito l'utilizzo dei trasporti pubblici cittadini (Bührmann, 2010; Goodman et al., 2014). Si tratta però di esperienze che soffrono di almeno tre limiti:

- difficilmente propongono approcci analitici e operativi replicabili;
- non sempre sono continue nel tempo e finiscono per essere contingenti e limitate a specifici cicli politici e socioeconomici del contesto che le promuove;
- le ragioni del loro successo sono spesso molteplici e vanno oltre la promozione dell'inclusione sociale, che spesso rischia di essere un aspetto soltanto secondario.

Per dare un contenuto operativo alle implicazioni sociali della mobilità, il paper si concentra dunque sul concetto di accessibilità come condizione attraverso cui la mobilità contribuisce a dare accesso alle opportunità disponibili per ciascuna persona.

3 | Accessibilità come capacità di partecipare alla vita sociale

Se la mobilità è fondamentale per partecipare alla vita sociale, è necessario in primo luogo valutare se e quanto sia uno strumento che permetta a ciascuna persona di accedere alle opportunità di un territorio. Non ha infatti valore in sé, ma come strumento che contribuisce al conseguimento di altre finalità. La mobilità è quindi fondamentale per rafforzare la libertà che ciascun individuo ha di raggiungere opportunità ritenute importanti per sé, ovvero, “la possibilità che una persona ha per tradurre la risorsa in qualcosa di utile” (Martens & Golub, 2012: 202). Quando una persona sceglie liberamente di metterla in pratica, quest’abilità garantisce accesso ad altre opportunità ritenute importanti (Nordbakke & Schwanen, 2014); le stesse pratiche di mobilità diventano quindi significative nel caso in cui “siano collegate a, e permettano il completamento di attività” (Cass & Faulconbridge, 2016: 4). Per garantire che la mobilità possa contribuire alle opportunità individuali, è dunque necessario che l’accessibilità diventi l’obiettivo primario della pianificazione dei trasporti.

L’accessibilità infatti rappresenta l’abilità che ciascun individuo ha di svolgere attività in determinati luoghi (van Wee, 2011: 32) e, per questo, ricorre come criterio valutativo prevalente negli approcci interessati alla relazione tra mobilità ed esclusione sociale. L’esclusione dovuta alla mobilità rappresenta infatti “il processo con cui le persone non possono partecipare alla vita economica, politica e sociale della comunità, a causa della ridotta accessibilità a opportunità, servizi e reti sociali, dovuta del tutto o in parte a insufficiente mobilità” (Kenyon, Lyons & Rafferty, 2002: 210–211). In questa prospettiva, i sistemi di trasporto contribuiscono alla mobilità degli individui, garantendo la capacità di accedere a opportunità e prendere parte ad attività sia personali che collettive.

Il contributo dei sistemi di trasporto ha però un diverso valore, a seconda dei soggetti considerati e delle opportunità che hanno motivo di ritenere importanti per sé. Le opportunità sono molteplici e includono “tutto ciò che la persona, in qualità di agente responsabile, decide di dover ottenere” (Sen, 1985: 203–204); le opportunità includono un ventaglio di risorse e attività necessarie per la libertà che ciascun individuo ha di condurre un determinato tipo di vita (Nussbaum & Sen, 1993) e partecipare alla vita della propria società. Le caratteristiche spaziali dei contesti esaminati definiscono quantità, qualità e distribuzione delle opportunità disponibili. Inoltre, ciascuna persona ha una differente abilità di muoversi, che dipende sia dalle caratteristiche individuali, sia da vincoli contestuali (Kaufmann et al., 2004). I sistemi di trasporto contribuiscono quindi in modo significativo – ma non esclusivo – alla mobilità personale necessaria per superare la frizione spaziale e accedere a quelle attività che ogni persona ha ragione di ritenere importanti.

L’accessibilità può diventare così l’obiettivo principale di approcci di pianificazione della mobilità orientati all’inclusione sociale, poiché strumento per misurare la possibilità di ognuno di partecipare alle attività di una comunità a cui permette di accedere un sistema di trasporto, la cui equità si misurerà sulla capacità dello stesso di “garantire a tutte le persone un livello sufficiente di accessibilità nella maggior parte delle circostanze” (Martens, 2017: 215).

In questa prospettiva occorre definire quali forme di partecipazione siano significative, per quali soggetti e in base a quali opzioni modali, poiché l’accessibilità a cui si fa qui riferimento riguarda non tanto o non solo il funzionamento di un sistema di trasporto, ma piuttosto la partecipazione potenziale di ciascun individuo alle attività accessibili, ritenute importanti. In questo senso l’accessibilità diventa lo strumento per misurare le condizioni minime necessarie per garantire la “*activity participation*” ad ogni persona, cioè una accessibilità di base, valutata in relazione a quelle attività “ritenute necessarie per evitare l’esclusione sociale” (Lucas, van Wee, & Maat, 2016: 482) e per le quali i sistemi di mobilità dovrebbero garantire un livello minimo di accesso.

La questione fondamentale, per le politiche per la mobilità, riguarda allora come determinare questo livello sufficiente di accessibilità, ovvero la soglia minima che consente a ciascuna persona di prendere parte alle diverse attività.

La sfida operativa che si pone per le politiche è rilevante poiché va oltre le sole valutazioni riguardanti il funzionamento della rete di trasporto, per garantirne l’accesso, soprattutto a quei gruppi che hanno a disposizione ridotti livelli di accessibilità a causa del cattivo funzionamento di una data alternativa modale. È necessario mettere in campo un approccio centrato sulla persona, sin dall’analisi dei livelli di accessibilità, che prenda in considerazione, in modo esplicito e sistematico, non solo la ubicazione residenziale, i livelli di reddito, la disponibilità dei mezzi di trasporto, ma anche le competenze e le preferenze di ognuno. Questa misura dei livelli di accessibilità, a sua volta, funge da lente attraverso cui analizzare il funzionamento del sistema di trasporto.

L'attenzione si sposta quindi verso la persona e verso il contributo che un sistema di trasporto può garantire alla possibilità di ciascuno di partecipare alla vita di una comunità. Questo “*person-centered approach*” (Martens, 2017) consente di far emergere domande latenti, poiché orienta l'attenzione della pianificazione dei trasporti verso bisogni individuali anche inespresi, in termini di possibilità di spostamento.

È però necessario un uso critico delle valutazioni dell'accessibilità basate su questo approccio, prima di tutto tenendo conto delle difficoltà di cogliere le specificità locali e personali in base all'elevato livello di aggregazione dei dati disponibili (Preston & Rajé, 2007), ma anche considerando le difficoltà nel trattare le dimensioni soggettive che portano a una diversa percezione dei livelli di accessibilità, necessari a garantire inclusione sociale (Cheng & Chen, 2015).

4 | Pianificare per l'accessibilità

Abbandonare analisi, stime e approcci valutativi che definiscono le priorità di intervento in base a domande esistenti, proiettando quindi nel futuro le stesse disuguaglianze di accesso ai beni e servizi urbani, implica mettere in discussione gli strumenti consolidati della pianificazione dei trasporti, tra tutti i modelli di traffico a quattro stadi per la determinazione della domanda di trasporto e l'analisi costi-benefici, poiché sono guidati da criteri di carattere distributivo che considerano persone già con una buona mobilità e sono strumenti prevalentemente orientati a quantificare, solo monetariamente, vantaggi e svantaggi generati.

Al contrario, ripensare l'accessibilità alla luce del concetto di “*activity participation*” (Martens, 2017), cambia la prospettiva stessa con cui possono operare le politiche dei trasporti e gli strumenti per orientarle. L'attenzione si sposta verso le persone e il modo in cui i sistemi di trasporto contribuiscono alla loro accessibilità, assumendo che l'accessibilità di una persona dipenda sia dalle condizioni di contesto (sistemi di trasporto e modelli di utilizzo del territorio) sia da caratteristiche individuali (competenze, capacità personali, ma anche reddito, proprietà del veicolo...).

Questa prospettiva sembra più efficace nel perseguire obiettivi di equità e inclusività, almeno per tre motivi:

- l'accessibilità diventa un "indicatore sociale" (Geurs & van Wee, 2004) delle capacità individuali, definite come “*the range of beings and doings a person could achieve*” (Nussbaum & Sen, 1993); condizione che consente di prestare attenzione alle capacità delle persone di partecipare alla vita sociale e alle attività che contribuiscono al loro benessere;
- si privilegia una visione strumentale della mobilità, considerata come mezzo per accedere alle opportunità e partecipare alle attività, nonché come "analizzatore" (Bourdin, 2005) per comprendere le trasformazioni dei tempi e luoghi, della vita sociale e dei programmi di lavoro (Ascher, 2004; Urry & Sheller 2006; Cresswell, 2006, Kaufmann, 2002).
- diventa possibile indirizzare gli interventi verso il miglioramento selettivo dell'accessibilità, privilegiando soprattutto le persone che sperimentano direttamente limitate opportunità di mobilità a causa delle condizioni attuali di offerta modale. In questo modo, l'equità è garantita non tanto da un'equa e isotropa distribuzione dell'accessibilità, ma piuttosto da azioni selettive che affrontano i problemi più urgenti di accesso alle opportunità di base di una comunità. Per queste ragioni l'approccio proposto ha conseguenze importanti anche sulle priorità di finanziamento degli interventi pubblici e sugli strumenti stessi per definire tali priorità.

In questo quadro che dà centralità all'accessibilità, reinterpretata come condizione per garantire la partecipazione alla vita sociale di ogni individuo, l'attenzione alle condizioni materiali della mobilità e alle pratiche che vi sono associate diventa imprescindibile, poiché premessa alla definizione di bisogni e delle opportunità da garantire per assicurare inclusione sociale.

Attraverso le pratiche di mobilità è cioè possibile interpretare domande emergenti, condizioni e tempi d'uso del territorio e delle reti, oltre che l'intensità delle interazioni, poiché le stesse pratiche di mobilità mobilitano capitale (utilizzando cioè reti, servizi e infrastrutture) e allo stesso tempo, grazie alle diverse forme di interazione che attivano, generano nuovo capitale (Coleman, 1990).

Pianificare ponendo al centro l'accessibilità implica pertanto orientare l'attenzione verso:

- pratiche urbane e di mobilità che nascono da nuove strategie di conciliazione tra vita privata e vita professionale, come le forme di mobilità emergenti dei *long distance commuters* e dei *frequent walkers*² (Pucci, 2017a; 2018);
- nuove geografie socio-spaziali che determinano bisogni inediti, mettendo in tensione modalità tradizionali di utilizzo delle reti e dei servizi di mobilità, così come i confini istituzionali di gestione degli stessi (Pucci & Colleoni, 2016; Pucci, 2017b);
- nuovi beni comuni generati dalle stesse pratiche (Vecchio, 2016; 2018).

Confrontarsi con continuità e in tempo reale con le diverse forme di mobilità, sia consolidate che emergenti, che sono il riflesso di inedite condizioni economico-sociali che determinano e spesso impongono vite sempre più mobili e che richiedono non tanto o non solo di “essere regolate”, diventa dunque una condizione necessaria per definire politiche urbane capaci di trattare l’accessibilità come fondamentale strumento per partecipare alla vita sociale: parafrasando Amartya Sen, diventa possibile affermare che “mobilità è sviluppo” (Tricarico & Vecchio, 2018).

Riconoscere i condizionamenti portati dalla disponibilità, qualità, diffusione, accesso ai mezzi di trasporto e comunicazione disponibili, a partire dalle pratiche di mobilità, permette di far emergere bisogni e eventuali rivendicazioni, ma anche soluzioni alternative nell’utilizzo di servizi esistenti ovvero nella sperimentazione “dal basso” di soluzioni specifiche e alternative a quelle consolidate.

Riferimenti bibliografici

- Angelo H., Wachsmuth D. (2015), “Urbanizing urban political ecology: A critique of methodological cityism”, in *International Journal of Urban and Regional Research*, n. 39, vol. (1), pp. 16–27
- Ascher F. (2004), “Les sens du mouvement : modernité et mobilités”, in Allemand S., Ascher F. & Lévy J. (eds), *Les sens du mouvement*, Belin, Paris, pp. 21-34.
- Bassand M. (1986) *La mobilité spatiale, une phénomène macroscopique. Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*. Neuchâtel: Université de Neuchâtel, EdES.
- Bissell D., Vannini P., Jensen O.B. (2017), “Intensities of mobility: kinetic energy, commotion and qualities of supercommuting”, in *Mobilities*, n. 12, vol. 6, pp. 1-17.
- Bourdin A. (2005), “Les mobilités et le programme de la sociologie”, in *Cahiers internationaux de sociologie*, n. 118, vol. 1, pp. 5-21.
- Brenner N., Schmid C. (2015), “The epistemology of urban morphology”, in *City*, n. 19, vol. 2–3, pp. 151–182.
- Bührmann S. (2010), *Guidelines for Implementers of Travel Training for Public Transport*, Brussels.
- Büscher M., Sheller M., Tyfield, D. (2016) “Mobility intersections: social research, social futures,” in *Mobilities*, n. 11 (4), pp. 485-497.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), “Social exclusion, mobility and access”, in *Sociological Review*, n. 53, vol. 3, pp. 539-555.
- Cass N., Faulconbridge J. (2016), “Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice”, in *Transport Policy*, n. 45, pp. 1–14.
- Cheng Y.-H., Chen S.Y. (2015), “Perceived accessibility, mobility, and connectivity of public transportation systems”, in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n. 77, pp. 386–403.
- Chu X., Fielding G. J., Lamar B. W. (1992), “Measuring transit performance using data envelopment analysis”, in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n. 26, vol. 3, pp. 223–230.
- Coleman, J. (1990), *Foundations of social theory*, Harvard University Press, Cambridge.
- Cresswell T. (2006), *On the move: Mobility in the modern western world*, Routledge, London.
- Currie G. (2004), “Gap Analysis of Public Transport Needs: Measuring Spatial Distribution of Public Transport Needs and Identifying Gaps in the Quality of Public Transport Provision”, in *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, n. 1895, pp. 137–146
- Docherty I., Marsden G., Anable J. (2017), “The governance of smart mobility”, in *Transportation Research Part A: Policy and Practice*.
- Ehrenberg, A. (1995), *L’individu incertain*. Paris, Calmann-Lévy.

² I *long distance commuters* (LCD) (Viry e Kaufmann, 2015) o “*supercommuters*” (Bissel et al., 2017) sono pendolari che per motivi di lavoro compiono giornalmente spostamenti superiori ai 150 km e/o superiori a tre ore. Si definiscono invece “*frequent walkers*” persone che regolarmente camminano per circa un’ora al giorno in uno spazio pubblico, coprendo una distanza di circa 5 km (5 km/h).

- Faulconbridge J., Hui A. (2016), "Traces of a Mobile Field: Ten Years of Mobilities Research", in *Mobilities*, n. 11 (1), pp. 1–14.
- Filion P., Keil R. (2017), "Contested Infrastructures: Tension, Inequity and Innovation in the Global Suburb", in *Urban Policy and Research*, n. 35, vol. 1, pp. 7–19.
- Geurs K. T., Boon W., & Van Wee B. (2009), "Social impacts of transport: Literature review and the state of the practice of transport appraisal in the Netherlands and the United Kingdom", in *Transport Reviews*, n. 29 (1), pp. 69–90.
- Geurs K. T., van Wee B. (2004), "Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions", in *Journal of Transport Geography*, n. 12, pp. 127–140.
- Goodman A., Jones A., Roberts H., Steinbach R., Green J. (2014), "We Can all just Get on a bus and Go: Rethinking Independent Mobility in the Context of the Universal Provision of Free Bus Travel to Young Londoners", in *Mobilities*, n. 9, vol. 2), pp. 275–293.
- Kaufmann V. (2002), *Re-Thinking Mobility*, Ashgate, Farnham.
- 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.
- Larsen J., Axhausen K., Urry J. (2006), "Geographies of Social Networks: Meetings, Travel and Communications", in *Mobilities*, no. 1, vol. 2, pp. 261-283.
- Levinson, D. (2010), "Equity effects of road pricing: A review", in *Transport Reviews*, n. 30(1), pp. 33–57.
- Le Breton E. (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Arman Colin Paris.
- Le Breton E. (2006), Homo mobilis, in Bonnet M., Aubertel P. (eds), *La ville aux limites de la mobilité*, Puf, Paris, pp. 23-32.
- Lévy J. (2004), «Essences du mouvement», in Allemand S., Ascher F., Lévy J. (eds), *Les sens du mouvement*, Belin, Paris, pp.298-307.
- Lévy J. (2011), " La mobilité comme bien public ", in *Métropolitiques*, 21 septembre ; www.metropolitiques.eu/La-mobilite-comme-bien-public.html
- Litman T. (2011), *Mobility As A Positional Good. Implications for Transport Policy and Planning*, Victoria Transport Policy Institute, Victoria.
- Litman T., (2013), *Measuring Transport System Efficiency*. Victoria.
- Lucas K. (2012), "Transport and social exclusion: Where are we now?", in *Transport Policy*, n. 20, pp. 105–113.
- Lucas K., Mattioli G., Verlinghieri E., & Guzman A. (2016), "Transport Poverty and Its Adverse Social Consequences", in *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport*, n. 169, vol. 6, pp. 353–365.
- Lucas K., van Wee B., & Maat K. (2016), "A method to evaluate equitable accessibility: combining ethical theories and accessibility-based approaches", in *Transportation*, n. 43, vol. 3, pp. 473–490.
- Martens K. (2006), "Basing Transport Planning on Principles of Social Justice", in *Berkeley Planning Journal*, n. 19, pp. 1–17.
- Martens K. (2017), *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*, Routledge, New York - London.
- Martens K., Golub A. (2012), "A justice- theoretic exploration of accessibility measures", in K. T. Geurs, K. J. Krizek, A. Reggiani (eds), *Accessibility Analysis and Transport Planning: Challenges for Europe and North America*, Elgar, Cheltenham.
- Nordbakke S., Schwanen T., (2014), "Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature Review Focusing on Older People", in *Mobilities*, n. 9, vol. 1, pp. 104–119.
- Nussbaum M. C., Sen A. K. (1993), *The Quality of Life*, Clarendon, Oxford.
- Orfeuill J.P. (ed.) (2004), *Transports, pauvretés, exclusions: Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues.
- Pereira R. H. M., Schwanen T., Banister D. (2017), "Distributive justice and equity in transportation", in *Transport Reviews*, n. 37, vol. 2, pp. 170–191.
- Preston J., Rajé F., (2007), "Accessibility, mobility and transport-related social exclusion", in *Journal of Transport Geography*, n. 15, vol. 3, pp. 151–160.
- Pucci P., Colleoni M. (2016), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*, Springer, Heidelberg-New York-Dordrecht-London.
- Pucci P. (2017a), "Metabolismo e mobilità : se i flussi si fanno trace", in Balducci A., Fedeli V. Curci F., (eds), *Metabolismo e regionalizzazione dell'urbano. Esplorazioni nella regione urbana milanese*, Guerini e Associati, Milano, pp. 115-127.
- Pucci P. (2017b), "Post-metropoli: una città in movimento", in Balducci A., Fedeli V. Curci F., (eds), *Italia post-metropolitana: scenari di innovazione per una nuova questione urbana*, Guerini e Associati, Milano, pp. 171-196.

- Pucci P. (2018), "Mobilità e territorio: pratiche emergenti in Lombardia", in Tricarico L., Vecchio G. (a cura di), *Mobilità è sviluppo*, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, pp. 34-51.
- Sen A. K. (1985), "Well-Being, Agency and Freedom: The Dewey Lectures 1984", in *The Journal of Philosophy*, n. 82, vol. 4, pp. 169-221.
- Sheller M. (2011), "Mobility", in *Sociopedia.isa*. <http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/Mobility.pdf>.
- Sheller M., Urry J. (2006), "The new mobilities paradigm", in *Environment and Planning A*, n. 38, pp. 207-226.
- Social Exclusion Unit, (2003), *Report on Transport and Social Exclusion*, London.
- Soja E.W. (2011), "Regional Urbanization and the End of the Metropolis Era", in G. Bridge, S. Watson (eds.), *New Companion to the City*, Wiley-Blackwell, Cambridge, pp. 679-689.
- Tancredi M. (2009), "L'esperienza urbanistica di Medellin", in *Urbanistica*, n. 139, pp. 121-127.
- Tarrius A. (2000), *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités. Identité. Territoires*, La tour d'Aigues, L'aube
- Tricarico L., Vecchio G. (a cura di) (2018), *Mobilità è sviluppo. Strumenti e competenze per il futuro della mobilità*, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano.
- Urry J. (2000), *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*, Routledge, London.
- Urry J. (2007), *Mobilities*, Polity Press, Cambridge.
- Urry J. (2012), "Social networks, mobile lives and social inequalities", in *Journal of transport geography*, 21, March, pp. 24-33.
- van Wee B. (2011), *Transport and Ethics: Ethics and the Evaluation of Transport Policies and Projects*, Elgar, Cheltenham.
- van Wee B. (2013), "Land use and transport", in B. van Wee, J. A. Annema, D. Banister (eds.), *The Transport System and Transport Policy*, Elgar, Cheltenham.
- Vecchio G. (2016), "Complicare il movimento. Nuove forme di organizzazione per i servizi della mobilità urbana". In Talia M., (ed.), *Un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica tra tattica e strategia*, Planum Publisher, Rome-Milan, pp. 203-207
- Vecchio G. (2017), "Democracy on the move? Bogotá's urban transport strategies and the access to the city", in *City, Territory and Architecture*, n. 4, vol. 15, pp. 1-15.
- Vecchio G. (2018), "Producing Opportunities Together: Sharing-Based Policy Approaches for Marginal Mobilities in Bogotá", in *Urban Science*, n. 2, vol. 3, 54.
- Viry G., Kaufmann V. (a cura di) (2015), *High mobility in Europe. Work and personal life*, Palgrave Macmillan, New York.
- Webber M. (1964), "The urban place and the nonplace urban realm", in Webber M. (ed.), *Explorations into urban structure*, Pennsylvania University Press, Philadelphia.



Roma-Milano

www.planum.net

ISBN 9788899237172

Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2019