

IX Giornata di Studi INU
Istituto Nazionale di Urbanistica

Infrastrutture blu e verdi, reti virtuali, culturali e sociali

venerdì 18 Dicembre 2015

IV edizione

Premio Inu della Letteratura urbanistica

sabato 19 Dicembre 2015

Napoli Dipartimento di Architettura Università
Federico II di Napoli, Via Forno Vecchio 36

Le infrastrutture urbane sono la parte pubblica delle città, anche se i loro terminali s'innestano fin nei lotti privati e negli stessi fabbricati. La Giornata di Studio INU intende considerarle a tutto tondo: come spazi pubblici d'incontro, di servizio e espressione dei simboli e della cultura della comunità insediata, fattori delle loro identità; come complesso di servizi ecosistemici e dispositivi di resilienza; canali delle comunicazioni materiali ed immateriali, supporto dei servizi di trasporto pubblico e privato, della diffusione delle informazioni e della conversazione a distanza; rete di distribuzione dell'energia, incluse le tecnologie di generazione e di risparmio, con la prospettiva dell'impiego sempre più esteso delle rinnovabili; sistema della circolarizzazione delle risorse naturali, come acqua e materie, includendo il ciclo dei rifiuti per la politica delle tre R.

Sebbene ogni approccio settoriale, ogni punto di vista specifico mantiene il suo valore di conoscenza e proposta, si vogliono incoraggiare gli studi trasversali e interdisciplinari, per quanto riescano a restituire la complessità della realtà delle infrastrutture dove fanno sintesi gli aspetti appena elencati e la sinergia tra di loro esalta le proposte.

La centralità delle reti e delle infrastrutture per la città di domani è determinata dalla crisi attuale, vero nodo di svolta che costringe a pensare al completo rinnovamento dell'insediamento umano per renderlo sostenibile e sanare le grandi diseguaglianze sociali. Una visione di vita in armonia con la natura si diffonde sempre di più nella cultura odierna e pone una domanda di coerenza tecnica le cui conseguenze comportano una rivoluzione di consolidate acquisizioni disciplinari insieme alla riformulazione di soluzioni specifiche e ripetibili. Solamente un ampio lavoro collettivo che affronti i più diversi aspetti dell'armatura urbana, del suo scheletro pubblico, può delineare il profilo della città che risponde ai diversi requisiti richiesti dall'attualità, una città la cui responsabilità di gestione dello spazio non si limita più a piccole aree urbanizzate ma estende la sua influenza sempre più rapidamente al globo intero attraverso i processi di urbanizzazione e estensione suburbana.

In continuità con l'VIII Giornata, e come suo ulteriore approfondimento, la messa a punto di soluzioni innovative sul sistema delle reti e delle infrastrutture materiali ed immateriali costituisce una guida per orientare le politiche urbane investendo su opere dall'ampio respiro e che, pur se con una successione limitata d'interventi, progressivamente realizzano e procedono verso la completa rigenerazione urbana. Le relazioni tra vecchi e nuovi collegamenti danno vita a nuovi tipi di reti virtuali, sociali, culturali dovuti alle sempre più complesse richieste di connessioni tra luoghi, persone e temporalità. Comunità, limiti, spessori richiedono una ridefinizione di pratiche, protocolli, politiche, strumenti urbanistici formali e informali.

Decisori politici e cittadini hanno bisogno delle conoscenze che possono maturare nel solco della disciplina urbanistica, avvalendosi anche della sua tradizionale apertura ad altri saperi scientifici, per valutare costi e benefici del rinnovamento e dirigere l'investimento delle risorse assistiti da attendibili previsioni degli effetti.

- 30 settembre 2015**, invio Abstract in italiano o inglese (max 800 caratteri)
30 settembre 2015, invio Abstract proposte di special session su temi della IX Giornata (almeno 5 partecipanti) in italiano o inglese (max 800 caratteri)
30 settembre 2015, invio proposta tavola rotonda in italiano o inglese (max 800 caratteri comprensivi di titolo e partecipanti)
6 ottobre 2015, comunicazione accettazione Abstract, special session e tavole rotonde
30 ottobre 2015, invio relazioni finali

RELAZIONI FINALI

in italiano o inglese potranno essere presentate nelle seguenti forme:
- paper (in word, max 20.000 caratteri spazi inclusi)
- comunicazione breve (in word, max 8000 caratteri spazi inclusi)
Gli abstract e le proposte di sessioni speciali e tavole rotonde vanno inviati via e-mail al Comitato Organizzativo all'indirizzo **ixgiornatastudio@inu.it**, **indicando nell'oggetto "Autore_ IX INU _ Tema ..."**. A seguito dell'accettazione da parte del Comitato Scientifico, verranno inviate agli interessati le istruzioni per gli autori. **Ciascun partecipante non può sottomettere più di un articolo come autore singolo e/o uno come co-autore.**

TAVOLE ROTONDE

La Giornata prevede altresì Tavole rotonde sugli argomenti della conferenza o su altri ad essi connessi. La proposta di Tavola rotonda di 800 caratteri va corredata di titolo, partecipanti, breve abstract.

ATTI

Gli Atti della IX Giornata di Studio verranno pubblicati sulla rivista *Urbanistica Informazioni*.

QUOTA DI ISCRIZIONE

La quota di iscrizione da versare tramite bonifico contestualmente all'invio delle relazioni finali è di € 150 per i relatori non soci INU, di € 100 per i relatori soci INU, di € 40 per studenti (per la sola partecipazione e compresa iscrizione INU) e di € 40 per gli uditori e i relatori delle tavole rotonde non iscritti alla Giornata di Studio (per eventuali CFP, oltre alla quota di 40 euro bisogna iscriversi sulla piattaforma informatica dell'Ordine degli Architetti).

Coloro che intendono iscriversi all'INU nel corso della Giornata di Studio potranno usufruire di una quota associativa agevolata di € 50 (invece di € 75).

La quota di iscrizione è da versare **attraverso bonifico bancario** intestato a ISTITUTO NAZIONALE DI URBANISTICA - SEZIONE CAMPANIA

Banca CARIPARMA E PIACENZA, Ag. 3 di Napoli,

IBAN: IT19Z0623003539000035313974

indicando come causale: "iscrizione IX Giornata INU".

La ricevuta andrà inviata per e-mail a ixgiornatastudio@inu.it, contestualmente alla relazione finale

Le questioni verranno discusse nelle seguenti sessioni, in cui i partecipanti alla IX Giornata di Studio INU potranno confrontarsi:

	Traccia	Coordinatore	Discussant
01	Resilienza	C. Gasparrini	F. Rossi
02	Rigenerazione urbana	M. Savino	M. Talia
03	Infrastrutture di trasporto e prospettive di integrazione multirete	S. Fabbro	C.A. Barbieri
04	Pianificazione dei parchi	M. Sargolini	P. La Greca
05	Infrastrutture verdi e blu	M. Angrilli	C. Torre
06	Paesaggio	R. Bobbio	P. Properzi
07	Metabolismi: reti creative	M. Carta	G. De Luca
08	Reti sociali e dello spazio pubblico	R. Gerundo	L. Ricci
09	Il disegno delle reti	R. Fistola	G. las Casas
10	Interconnessioni e multiconnessioni	R. Mascarucci	F. Mangoni

01 Resilienza

L'agenda e l'azione pubblica a tutte le scale del governo (nazionale, regionale e comunale) continuano a non pretendere dalla pianificazione uno spazio adeguato per le strategie e le tattiche di rigenerazione urbana ecologicamente orientate e a non valorizzare la dimensione urbanistica (non solo edilizia e tecnologica) della questione ambientale, uscendo dalla settorialità in cui è spesso relegata. Serve dunque un efficace, argomentato e capillare lavoro di orientamento culturale, tecnico e programmatico per un cambiamento sostanziale dei principi e degli obiettivi della pianificazione urbanistica capaci di ripensare in chiave ecologica la qualità paesaggistica delle nostre città, dando ulteriore slancio e concretezza agli indirizzi maturati nell'ultimo congresso nazionale.

Costituiscono perciò tesi di fondo:

1. La rigenerazione urbana non è una politica di settore ma è un cambiamento radicale di valori e modi di progettare la città. In questo senso la centralità dei cambiamenti climatici e le loro ricadute ecologiche sulla città producono ricadute rilevanti in termini di:
 - Nuovo metabolismo urbano basato su strategie adattive e resilienza e sulla centralità urbanistica di alcuni “beni comuni” (acque, suoli, energia, rifiuti, mobilità) e quindi sulla combinazione di azioni integrate a tutte le scale capaci di ripensare radicalmente la qualità della città, il suo modo di funzionare, di essere fruita e identificata;
 - Costruzione progressiva di infrastrutture blu e verdi ma anche smart e slow, hard e soft, capaci di determinare il telaio di una nuova “città pubblica” e di alimentarsi anche attraverso la rigenerazione ambientale del patrimonio edilizio e insediativo esistente, rispondendo anche alle domande di sicurezza e riduzione dei diversi “rischi”;
 - Politiche proattive e non solo normative di contrasto al consumo di suolo, fondate su un ripensamento degli usi di lunga durata e temporanei (in senso ecologico, sociale, fruitivo, produttivo) e delle modalità di gestione degli spazi attraverso un coinvolgimento degli attori sociali ed economici.

2. Le città debbono tornare ad avere un ruolo essenziale nei processi di riorganizzazione della base produttiva, valorizzando le adeguate “costellazioni di esternalità e interdipendenze” necessarie a nuove forme di produzione. Le città resilienti quindi anche come ambienti urbani accoglienti e favorevoli allo sviluppo di attività economiche sensibili all'offerta relazionale materiale e immateriale (di spazi, reti e servizi) nei diversi contesti urbani, di cui la città ha oggi bisogno per ridiventare motore di sviluppo. In questo senso le

città resilienti sono capaci di esprimere ricadute rilevanti su:

- la costruzione di una nuova economia urbana legata ad un manifatturiero green e del riciclo, alla ricerca e produzione di servizi high tech, alla cultura e ai media che richiedono nuove reti, sia ambientali di elevata performance ecologica sia telematiche supportate da servizi immateriali di comunicazione, controllo e facilitazione
- politiche di inclusione sociale per contrastare la crescente marginalità di fasce sempre più ampie della popolazione urbana, reinventando le politiche di welfare dentro la nuova “città pubblica” (in termini di risorse, gestione pubblica allargata, nuova alleanza urbana)

Queste due tesi sollecitano un cambiamento:

- delle priorità nazionali (Agenda urbana, PON, Politiche di coesione e Fondi europei)
- dei modi di far piani e di allineare la propria operatività e la disponibilità di risorse pubbliche e private,
- dei criteri di finanziamento della rigenerazione ecologica anche attraverso fiscalità locale e compensazioni ecologiche
- delle legislazioni in materia (oggi frammentate e settoriali)
- della costruzione di politiche integrate e di spesa con la convergenza di risorse diverse.

Partendo da queste premesse, le risposte che la sessione Resilienza si aspetta di ricevere riguardano aspetti teorici e casi studio relativi alle tematiche che seguono:

- a. Acque (“Cambiamenti climatici e rischi idrogeologici in aree urbane tra resilienza e resistenza”)
- b. Suoli, scarti e rifiuti (“Bonifica, terre dei fuochi e ciclo dei rifiuti per città verdi”)
- c. Energia (“Reti energetiche da fonti rinnovabili per ripensare la città”)
- d. Mobilità sostenibile (“Accessibilità urbana senza petrolio”)
- e. Rigenerazione del patrimonio edilizio esistente (“Riciclo low cost e nuove prestazioni ambientali e funzionali contro la rottamazione”)
- f. Reti ambientali e digitali, forme di economia urbana e soggetti sociali e imprenditoriali per il riciclo urbano (“Agricoltura urbana e orticoltura, manifatturiero green, terziario smart per rigenerare il tessuto economico e sociale delle città”)
- g. Finanziamento delle infrastrutture blu e verdi e del riciclo urbano (“Compensazioni, fiscalità, razionalizzazione finanziaria e di spesa per la resilienza urbana”)

L'obiettivo è di fornire un contributo alla costruzione di una **carta di requisiti dell'azione pubblica** attraverso i piani, i progetti e le politiche urbane.

La costruzione di questa carta deve consentire di valutare e orientare i necessari livelli di integrazione delle norme, dei programmi, delle risorse e degli incentivi per sollecitare il Governo nazionale, le Regioni e i Comuni alla necessaria consapevolezza della centralità dei temi connessi ai cambiamenti climatici e alle domande di resilienza (infrastrutture blu e verdi, riciclo, nuova città pubblica) e all'assunzione di decisioni efficaci anche in termini di riorganizzazione della macchina amministrativa e di spesa pubblica.

Coordinatore: Carlo Gasparrini

Discussant: Franco Rossi

02 Rigenerazione urbana

Il termine “rigenerazione” si è imposto negli ultimi anni con grande facilità e successo e guida una profonda rivisitazione non solo della riflessione progettuale ma anche molte azioni istituzionali e di alcune pratiche “dal basso” da non trascurare. Le iniziative come i dibattiti sul tema sono numerosi come sono ormai numerosi gli esempi virtuosi (e non sempre solo stranieri) e le proposte innovative che vengono avanzate.

Il principio di un'imprescindibile rigenerazione urbana si è ormai consolidato e diventa quindi non soltanto un diverso obiettivo delle politiche territoriali (strettamente legate a strategie di contenimento dell'uso del suolo, di miglioramento del contesto costruito e non costruito, del riutilizzo del patrimonio edilizio esistente come di rinnovamento ed adeguamento edilizio, della riqualificazione della spazio pubblico e rifunzionalizzazione di servizi ed attrezzature collettive, anche di messa in sicurezza di un territorio, rimediando all'indifferenza con cui sino ad oggi si è proceduto nella sua trasformazione) ma soprattutto una strategia per ripensare complessivamente l'assetto del sistema insediativo e la cultura dell'abitare. Diventa l'occasione per ripensare la forma e l'organizzazione della città e provare ad introdurre in un contesto “resistente” nuove modalità di concepire la dotazione infrastrutturale, nuove logiche di mobilità integrata e nuovi sistemi di rete ed infrastrutture immateriali che dovrebbero mutare profondamente pratiche quotidiane, modi di uso e consumo della città.

La rigenerazione diventa, dunque, il veicolo per introdurre nella riflessione sullo sviluppo del sistema urbano e nella pratica progettuale diversi temi chiave di nuova concezione, che dovrebbe contraddistinguere il futuro della città.

Quale il reale grado di innovazione delle politiche urbane prodotte nel corso degli ultimi anni? Quale il contenuto realmente innovativo dei progetti di trasformazione dell'ambiente costruito che vengano proposti? Quale effettivo cambiamento va maturando nella costruzione di nuovi scenari e di nuovi piani?

Quale coerenza fra il nuovo approccio "urban regeneration-based" e le diverse azioni votate alla sostenibilità, alla smartness che vengono proposte negli ultimi tempi da più istituzioni, da più operatori e alcune frange di cittadini sempre più consapevoli? Esiste una forma di integrazione che possa condurre ad una reale trasformazione della pratica urbanistica?

Partendo dalla constatazione di quale capacità di innovazione e trasformazione venga attribuita alla "rigenerazione urbana", la sessione vorrebbe rappresentare un'opportunità di riflessione critica sulla reale portata del processo di revisione degli approcci progettuali alla città e della formulazione di politiche e azioni urbane concretamente innovative. Partendo da esempi, casi studio, progetti o processi in corso, si invitano gli autori ad offrire la loro valutazione critica sulla reale capacità della rigenerazione urbana di contraddistinguere la svolta della pratica urbanistica verso le nuove frontiere della sostenibilità, di essere davvero un fattore determinante di cambiamento e di innovazione, di essere parte di un più ampio, generale ed intersettoriale processo di rinnovamento culturale.

Coordinatore: Michelangelo Savino

Discussant: Michele Talia

03 Infrastrutture di trasporto e prospettive di integrazione multirete

Nella call della IX Giornata di Studio INU, si sostiene giustamente che "La centralità delle reti e delle infrastrutture per la città di domani è determinata dalla crisi attuale, vero nodo di svolta che costringe a pensare al completo rinnovamento dell'insediamento umano per renderlo sostenibile e sanare le grandi disuguaglianze sociali". A complemento di ciò si può altresì dire che lo stesso rilancio economico e sociale del Paese non può prescindere dall'ammodernamento di infrastrutture esistenti e dalla pianificazione di nuove infrastrutture. Ma la previsione di nuove reti infrastrutturali è spesso contrastata dall'opinione pubblica per tante e spesso valide ragioni. La politica nazionale (e non poche volte anche regionale e locale) dei trasporti e delle infrastrutture si è dimostrata luogo di collisioni tra affari e politica e, purtroppo, non raramente, anche luogo di malaffare e di corruzione. Spesso, sia l'una che l'altra, si trovano, peraltro, fittamente intrecciate.

E' chiaro che, in una situazione simile, è già molto riuscire a portare un po' di legalità e correttezza nei meccanismi degli appalti. Figuriamoci riuscire a valutare e pianificare seriamente utilità e modalità realizzative delle opere! Siamo nel mezzo di un dilemma molto serio: se si fanno infrastrutture si rischia di alimentare corruzione e malaffare -e quindi anche malgoverno del territorio- ma se non si fanno infrastrutture utili, il Paese ricade ancora di più all'indietro. In questo delicato passaggio, passa il crinale tra un Paese destinato all'ulteriore declino -assieme ad una endemica corruzione ed inefficienza- ed un moderno Paese europeo capace di tornare a crescere riformando i suoi meccanismi decisionali ed attuativi.

Diversi studi suggeriscono che un approccio più legale e più sostenibile alla pianificazione infrastrutturale può risiedere nella costruzione di politiche capaci di includere non solo più trasparenza e più partecipazione degli stakeholder alle decisioni ma anche argomenti pertinenti sulle concezioni e visioni del bene pubblico in questione, in modo da allargare l'attenzione dalla mera infrastruttura ad un quadro più ampio di cambiamento spaziale a livello locale, nazionale, od europeo.

Pertanto, non solo la fattibilità ma anche la stessa utilità di una grande opera infrastrutturale può dipendere da un cambiamento radicale di approccio e di modello: passare, cioè, da una concezione apparentemente neutra, "a-spaziale" ed astrattamente settoriale della programmazione infrastrutturale ad una che metta al centro lo spazio fisico, economico-sociale, ecologico delle comunità insediate secondo modalità di governo basate sul principio della sussidiarietà verticale ed orizzontale. Dal punto di vista tecnico, ciò implica di tenere in conto più i processi di coevoluzione, in atto e possibili, tra i diversi sistemi e livelli territoriali coinvolti, che la sola meccanica e dinamica dei flussi lungo il previsto canale infrastrutturale.

Si invitano, pertanto, gli interessati ad intervenire, con propri contributi, sui seguenti tipi di coevoluzione, tra infrastrutture e territorio:

- a. quella spaziale tra sistema infrastrutturale, sistema ambientale e sistema socio-economico ed insediativo;
- b. quella temporale tra infrastrutture ereditate dal passato, necessità del presente e strategie future;
- c. quella tra scale e strutture spaziali (città, territori, sistemi metropolitani e macroregionali);
- d. quella tra diversi livelli istituzionali e giurisdizionali (Comuni e Città metropolitane, Regioni, Stato).

Ciascuno di questi tipi di coevoluzione può implicare un suo specifico "tool kit" ma è opportuno evitare una eccessiva moltiplicazione e dispersione di strumenti al di fuori di un quadro unitario di riferimento procedurale e progettuale che è certamente tutto da ristudiare ma di cui dobbiamo cominciare a discutere. Nella

prospettiva indicata, sono, pertanto, particolarmente benvenuti contributi tesi a focalizzare metodi e casi di pianificazione di “Reti infrastrutturali miste (grigie, verdi e blu) all’interno di scenari, visioni e strategie di rigenerazione di città e territori”.

Coordinatore: Sandro fabbro

Discussant: Carlo Alberto Barbieri

04 Pianificazione dei parchi

Sebbene le aree protette coprano il 12% del territorio nazionale (circa il 14% di quello europeo) e, indirettamente, quasi un terzo del territorio è interessato dalla loro presenza, i rapporti tra le politiche ambientali e quelle urbanistiche, territoriali e regionali, sono stati sinora caratterizzati da una sterile separatezza e le auspiccate integrazioni tra parchi e contesto sono spesso rimaste mere enunciazioni di principio, senza mai trasformarsi in feconda pratica applicativa. Nel panorama internazionale, s’intravedono, invece, importanti risposte alle esigenze di raccordo e la separatezza lascia il posto, sempre più spesso, all’integrazione o alla convergenza.

E’ singolare il fatto che siano stati gli organismi internazionali preposti alla tutela della natura (vedi, in particolare, i numerosi documenti emanati dall’Unione Mondiale per la Conservazione della Natura) a sentire, per primi, l’esigenza di misurarsi coi problemi, le minacce, i bisogni e le attese di sviluppo delle regioni o dei contesti territoriali in cui si collocano. Di conseguenza, le politiche territoriali sono state indotte o costrette a riconoscere un ruolo di rilievo alle politiche per le aree protette: un ruolo “trasversale”, almeno in qualche misura trans-settoriale, che tende non tanto ad ampliare ma a ristrutturare l’agenda politica.

L’urbanistica tradizionale sembra aver constatato solo adesso, e quindi in grave ritardo, il rilievo economico, territoriale e culturale che le politiche per le aree protette potrebbero avere anche nella prospettiva di nuove strategie per la rigenerazione urbana e territoriale, e per la progettazione di città più resilienti, in grado di rispondere efficacemente ai cambiamenti climatici in corso. Finalmente, dunque, si ha la percezione che parlare di Aree Protette significhi ancora parlare di Urbanistica.

Peraltro, in una situazione di estrema fluidità dei fondamenti teorici della pianificazione, il dibattito sui piani e le politiche per i parchi potrebbe recare un contributo considerevole nell’orientare forme di cooperazione interdisciplinari, con il coinvolgimento di una gamma assai ampia di competenze – in particolare,

attingendo dal campo delle scienze naturali, tradizionalmente poco frequentate dalla pianificazione urbanistico-territoriale e dalle scienze regionali – costringendo esperti e pianificatori ad uscire dai rispettivi recinti disciplinari, sperimentando approcci trans-scalari, cercando metodi nuovi per approfondire insieme le questioni ambientali e territoriali.

In questa sessione di lavoro si intende raccogliere best practices, ricerche e sperimentazioni, sulla pianificazione dei parchi che tendono a situarsi su una nuova linea di frontiera e diventano anche il modo per affrontare molti dei problemi dello sviluppo territoriale contemporaneo (dalla difesa del suolo alla gestione delle acque, alla prevenzione degli inquinamenti, al risparmio energetico, alla valorizzazione delle diversità, alla tensione verso la qualità complessiva del territorio abitato), oltre che per misurarsi con alcuni dilemmi cruciali dell'attuale dibattito sulla pianificazione, come i rapporti tra interessi locali e interessi globali, tra valori naturali e valori culturali, tra diritti di proprietà e diritti ambientali, tra valutazione e progetto, tra regole e cooperazione.

Coordinatore: Massimo Sargolini

Discussant: Paolo La Greca

05 Infrastrutture verdi e blu

Nel quadro più complessivo delle questioni poste al dibattito dalla IX Giornata di studi INU, la Sessione 5 si propone di approfondire il tema delle infrastrutture verdi e blu, intese generalmente come infrastrutture che sostengono il progresso di un territorio o di una regione verso il raggiungimento dell'obiettivo dello sviluppo sostenibile e della resilienza urbana, attraverso politiche di governo che consentono di pianificare urbanizzazioni resilienti e di promuovere forme di produzione sostenibile.

La Sessione muove dalla condivisione dei concetti di infrastrutture verdi e blu, ormai largamente impiegati dalla comunità scientifica ed anche da molti enti di governo e amministrazioni pubbliche, principalmente nord-americane e nord-europee. L'U.S. E.P.A. (U.S. Environmental Protection Agency) ne fornisce la seguente definizione: "Il concetto di infrastruttura verde descrive una categoria di manufatti, tecnologie e pratiche che utilizzano sistemi naturali – o artificiali che simulano i processi naturali – con la finalità di migliorare la qualità ambientale generale e fornire servizi di pubblica utilità. In linea generale le infrastrutture verdi utilizzano il suolo e la vegetazione per l'infiltrazione, l'evapotraspirazione e/o il riciclo delle acque di prima pioggia. Quando sono utilizzate come componenti

di sistemi per la gestione delle acque meteoriche le infrastrutture verdi, come i tetti verdi, le pavimentazioni permeabili, i *rain gardens*, e le trincee verdi possono fornire una varietà di benefici ambientali. Oltre a consentire la sedimentazione e l'infiltrazione delle acque piovane tali tecnologie possono contemporaneamente aiutare ad abbattere gli inquinanti atmosferici, ridurre la domanda di energia, mitigare l'effetto dell'isola di calore urbana e trattenere ossido di carbonio, offrendo al contempo alle comunità benefici estetici e spazi verdi".

In Europa la *Town and Country Planning Association* (Londra) fornisce una ulteriore ed interessante definizione: "le infrastrutture verdi sono risorse multifunzionali in grado di offrire benefici in ordine alla qualità del paesaggio; al funzionamento ecologico e alla qualità della vita, esse sono inoltre funzionali al raggiungimento della sostenibilità. La loro progettazione e gestione dovrebbe contribuire a proteggere e migliorare i caratteri e l'identità dei luoghi, tenendo conto dei tipi di paesaggio ed habitat presenti".

Nel quadro di un progetto più globale, che miri a definire una strategia per la sostenibilità e la resilienza degli insediamenti urbani, la sessione discuterà il ruolo delle infrastrutture verdi e blu come dispositivi in grado di ripristinare le condizioni di svolgimento dei processi naturali in città; di incrementare il grado di diversità biologica e le capacità auto-rigenerative; di costituire corridoi di connessione con gli habitat esterni, favorendo i necessari scambi biologici; di ridurre l'impronta ecologica delle città sul territorio e di incrementare il grado di resilienza dell'ecosistema urbano, attraverso il potenziamento della capacità di carico e delle prestazioni ambientali dell'ambiente costruito; di migliorare il metabolismo urbano e l'eco-efficienza delle sue diverse componenti.

Secondo questa prospettiva si cercherà di giungere ad una visione aggiornata del ruolo da attribuire al sistema delle infrastrutture verdi e blu, che nella città intesa come "ecosistema" potrebbero assumere il ruolo di bio-infrastrutture, dispositivi che simulano il funzionamento dei sistemi naturali, "protesi biologiche" di naturalità artificiale atte a sostituire le parti ambientali, mutilate dallo sviluppo urbano, o a ripristinare il funzionamento di quelle compromesse.

Coordinatore: Massimo Angrilli

Discussant: Carmelo Torre

06 Paesaggio

In Italia vi è una storica attenzione al paesaggio come espressione culturale e sistema di valori da tutelare. Per contro, il progetto di paesaggio è stato pochissimo praticato. Nella sfera tecnica e operativa, manca una pratica consolidata di collaborazione tra architetti e ingegneri, urbanisti e paesaggisti, tra chi progetta le forme, chi formula le norme, chi conosce le regole della natura. Questa carenza è connessa ad una mai risolta contrapposizione (o reciproca ignoranza) tra saperi umanistici, tecnico-scientifici e giuridici. Nella sfera decisionale e politica, permane una forte diffidenza verso tutto ciò che si raccoglie sotto l'egida del paesaggio, cui si fanno corrispondere modi di pensare e agire improntati alla mera conservazione e all'esclusione di ogni possibilità di cambiamento – modi di intendere il paesaggio intrinsecamente contraddittori, in quanto esso, anche e soprattutto nell'accezione di “bel quadro paesistico”, è espressione di un raro e prezioso equilibrio tra elementi dinamici, che va costantemente regolato e riformulato mano a mano che questi elementi mutano in se stessi e nelle relazioni reciproche.

I paper potranno esplorare le possibilità di integrazione disciplinare su tematiche emergenti quali quelle della creazione di reti per ridurre il rischio e riparare paesaggi marginali degradati; ma anche affrontare l'altro grande tema attuale, quello della gestione dei paesaggi storici, di pregio culturale ed estetico, e di come esso comporti l'assunzione di un punto di vista che mette a sistema la tutela con forme di valorizzazione capaci di produrre nuovi valori e nuovo benessere, a partire dalla considerazione che i “bei paesaggi” italiani erano sostanzialmente paesaggi produttivi e che la conservazione della loro bellezza è in gran parte affidata alla loro capacità di generare redditi.

Nel passaggio degli assunti teorici alla dimensione operativa, si sollecita la presentazione di buone pratiche e di casi di successo, anche di limitata entità ma rilevanti per significato, innovatività e impatto potenziale, mentre la descrizione di progetti non attuati va contenuta allo stretto indispensabile.

La collocazione dei paper nella prospettiva del progetto di rete è fondamentale, non per una formale rispondenza alla titolazione della GS, ma perché il concetto di rete impone una visione territoriale complessa ed estensiva, evitando (o almeno ostacolando) il rifluire del progetto verso soluzioni occasionali e disancorate dal contesto. Il paesaggio è naturalmente il prodotto di relazioni funzionali che si estendono nel territorio in modo reticolare; un concetto di rete molto ampio, qual è quello proposto nella IX GS INU, può produrre molti spazi e occasioni di riflessione e confronto, utili a far crescere la capacità nostra (come comunità scientifica e come Paese) di “progettare nuovi paesaggi”.

Coordinatore: Roberto Bobbio

Discussant: Piero Properzi

07 Metabolismi: reti creative

Nell'era urbana entro cui siamo immersi il ruolo dell'economia culturale e dell'industria creativa è diventato un protagonista della trasformazione delle città e della loro attrattività costituendo un vero e proprio meta-settore nel nuovo rinascimento manifatturiero costituito dalla nuova alleanza tra digitale e fisico, tra "atomi e bits", per dirla con le parole di Chris Anderson (2012), profeta del movimento dei *makers*. L'industria creativa, catalizzatore di questa rivoluzione industriale, è capace di concorrere al 7% del PIL mondiale e del 2,6 di quello Europeo, con un moltiplicatore degli investimenti – se attivato da adeguate politiche – maggiore di quello dell'industria chimica o di quella automobilistica. Le città creative – anche durante la crisi globale – si propongono come potenti attrattori di popolazione, aggregatrici di flussi di *users* provenienti non solo dalle zone rurali, ma anche da altre città e da altri contesti urbani meno dinamici e innovativi. A partire dai primi anni Duemila un poderoso flusso di *knowledge workers* ha attraversato le città occidentali e ne ha alimentato la rigenerazione e la competitività. Tuttavia, esaurita la fase in cui il dinamismo si identificava con la presenza della classe creativa, oggi appare necessaria l'evoluzione del concetto, individuando i fattori che permettono alla cultura di essere matrice dello sviluppo e alla creatività di diventare generatrice di nuove economie e creatrice di nuova città. Dai primi studi urbanistici di Charles Landry (2000) a quelli di taglio socio-economico di Richard Florida (2005), la città creativa è diventata in pochi anni una icona, rischiando la deriva della sovraesposizione mediatica e della irrilevanza retorica, e sono sempre più numerose le città che agiscono come *creative hub* in grado di intercettare flussi materiali e immateriali per renderle più vivibili, attrattive e dinamiche. Tuttavia, per non rimanere una retorica, ma per disegnare visioni, definire politiche e guidare progetti, la città creativa dovrà dimostrare di saper essere "motore ecologico" di sviluppo sostenibile, agendo in maniera proattiva sui nuovi metabolismi urbani, sempre più degli "iper-metabolismi" (Carta, 2015) multi-dominio e multi-attore, capaci di produrre effetti sia nel campo dei beni collettivi che in quello dei capitali privati. Le città creative del futuro, tuttavia, non saranno più solo le metropoli capaci di attrarre iconici progetti urbani alimentati dalla bolla speculativa immobiliare e spesso solo "decorati" dalla cultura, città attrattori di grandi eventi senza alcuna *legacy*, capitali della cultura che non alimentano le identità. La nuova generazione sarà invece caratterizzata da città medie detentrici di poderose risorse culturali e radicate in profonde risorse identitarie e capaci di metterle a base della creazione di nuova cultura. Siamo convinti che il secolo urbano non debba essere solo il dominio delle *hypercities*, se vuole contrastare le spinte anti-urbane, ma debba facilitare l'emergere di metropoli intermedie, di arcipelaghi e conurbazioni diffuse e di reti di mesopoli. In una Europa sempre più post-metropolitana alle città globali si sta affiancando

l'armatura di quelle di secondo livello (le *Functional Areas*) produttrici di visioni alternative – qualitativamente fondate e culturalmente alimentate – rispetto alle patologie delle megalopoli. E saranno città creative solo se sapranno compiere un ulteriore salto evolutivo – il terzo – del loro paradigma, capace di produrre effetti moltiplicativi e rigenerativi sulla trasformazione urbana. La città creativa di prima generazione (la 1.0 dalle avanguardie della fine degli anni Novanta fino alla metà degli anni Duemila), infatti, è stata una città attrattrice dei flussi globali della classe creativa e quindi orientata al potenziamento dell'accessibilità, al miglioramento dei fattori localizzativi e alle qualità attrattive. Ha agito essenzialmente sui parametri che facilitassero l'insediamento – e quando possibile il radicamento – dei creativi globali, alimentandosi della loro fertilizzazione del contesto urbano. La città creativa di seconda generazione (la 2.0 dalla metà degli anni Duemila fino agli epigoni tardivi nei primi anni della crisi), invece, è stata orientata ad una generazione endogena dell'industria culturale e creativa. Il suo paradigma mira alla massimizzazione delle economie di scala e alla facilitazione di impresa, agendo sulla formazione e ricerca, sul milieu sociale e sulla incubazione di imprese innovative. Ha agito prevalentemente, quindi, sui fattori costitutivi dei cluster culturali o di eventi, potenziandone, talvolta a dismisura, la loro natura centripeta e l'effetto magnete. Il paradigma della **città creativa di terza generazione**, invece, emerso con chiarezza negli anni della crisi e figlio della nuova economia circolare, mira alla creazione di nuovi metabolismi creativi, intelligenti e resilienti, assumendo un ruolo di propulsore anti-ciclico rispetto al declino. Pur non sottraendosi agli obiettivi di attrattività di talenti e di generazione d'impresa, è soprattutto orientato a ripensare la città attraverso la sua matrice culturale, agendo sul modello localizzativo, sulla mobilità, sull'accesso ai servizi e su uno sviluppo in forme più distribuite e reticolari, meno erosive e più auto-sufficienti. La Città Creativa 3.0, quindi, concorre in maniera proattiva – e non più solo in termini reattivi rispetto al mainstream della creatività – al ripensamento del paradigma urbano in modo da riattivare la forza creativa della città, promuovendo i suoi capitali culturali (identità e talenti), migliorando i processi di comunicazione interurbana e di marketing, e potenziando forme ed occasioni di cooperazione istituzionale e informale. Ambisce ad essere città creatrice di metamorfosi urbane. La **Città Creativa 3.0** chiama all'azione decisori e urbanisti, attori e imprenditori chiedendo un vigoroso impegno politico e progettuale per creare nuova identità urbana. Poiché solo sulle città che affronteranno creativamente il *global change* si misurerà lo sviluppo delle nazioni e il benessere delle comunità. Un impegno indifferibile per governanti e gestori, pianificatori e progettisti, promotori e comunicatori, imprenditori e investitori è sempre più quello di creare città che siano luoghi desiderabili dove vivere, lavorare, formarsi e conoscere, luoghi produttivi e attrattivi per gli investimenti, ma anche capaci di ripensare il modello di vita

urbano. Dalle 3T di Richard Florida, utili ma insufficienti, dobbiamo passare alle 4C, poiché nella terza generazione della creatività urbana il primo dei fattori competitivi è proprio la *Città* stessa, generatore e propulsore di innovazione e ingegno e non solo luogo del loro sedimento, a cui si connettono per formare un nuovo organismo la *Cultura*, capace di attivare le risorse sia identitarie che innovative, la *Comunicazione* come potente strumento strategico e la *Cooperazione* in grado di stimolare la comunità a un processo di corresponsabilizzazione. In tale scenario di città fondate sulla loro armatura culturale a servizio delle dinamiche del mutamento, diventa necessario non solo comprendere come esse stiano cambiando, ma soprattutto riconoscere il ruolo degli agenti di creatività nello sviluppo di un nuovo metabolismo urbano formato dai cicli vitali della nuova manifattura e dell'energia da fonti rinnovabili, della mobilità sostenibile e della resilienza, della reticolarità e del policentrismo. La creatività urbana deve diventare fattore primario dell'evoluzione delle comunità e dello sviluppo economico, perché la città deve tornare a “generare valore” a partire dai propri capitali territoriali, culturali, sociali e relazionali, riattivando il rapporto tra creatività, qualità della vita e capitalismo manifatturiero, superando un'eccessiva concentrazione dei luoghi e degli effetti – in una logica distrettuale spesso obsoleta – che rende fragile la pervasività delle politiche di rigenerazione alimentate dall'armatura culturale. E' il *creative dividend* quello che dobbiamo impegnarci a generare: non solo una nuova moneta di scambio nella economia circolare verso uno sviluppo sostenibile, ma soprattutto uno strumento di perequazione culturale, sociale ed economica per le città del futuro, più cooperative e dialogiche.

A partire da queste premesse, ci si aspetta di ricevere riflessioni sul nuovo paradigma della creatività urbana, analisi di casi studio di città creative di terza generazione, e sperimentazioni progettuali dove emergano i due macro-settori della **creatività** e dell'**innovazione**, declinati nelle loro componenti spaziali e soprattutto nelle loro interazioni metaboliche funzionali, economiche e sociali, e quindi urbane.

Coerentemente con il paradigma della città creativa di terza generazione, il primo settore può essere opportunamente articolato in luoghi della cultura (musei, teatri, etc.), attività di comunicazione (editoria, open gov, servizi digitali, etc.) e spazi di cooperazione (social streets, co-working, etc.). L'innovazione, invece, è divisa in luoghi legati alla produzione digitale, alla mobilità sostenibile e alle energie rinnovabili. Tra i diversi ambiti di attività vanno identificate le eventuali relazioni tra siti o tra soggetti, al fine di comprendere la rete di connessioni e di flussi che costituiscono l'ecosistema.

Infine, si chiede che le riflessioni, le analisi e i progetti siano declinati sui tre livelli spaziali ritenuti rilevanti e discriminanti: la città nucleo (*core city*), la città estesa

(*sprawled city*) e la città metropolitana (*metropolitan city*), al fine di consentire una adeguata diversificazione sia della diagnosi che della successiva azione progettuale.

Coordinatore: Maurizio Carta

Discussant: Giuseppe De Luca

08 Reti sociali e dello spazio pubblico

Gli spazi pubblici che sistematicamente innervano la città contemporanea, da quando la sua trasformazione recente è stata concepita, per maturazione disciplinare, e obbligata, per forza normativa, costituiscono i nodi di una rete lungo la quale scorrono e si intrecciano le relazioni sociali e i bisogni degli abitanti trovano soddisfazione.

In una prima fase, i nodi di interconnessione della città in evoluzione erano spazi di proprietà pubblica, gestiti dalla pubblica amministrazione con dipendenti pubblici, finanziati e realizzati con danaro pubblico (anni '60/80).

In una seconda fase, si è cercato di fare pagare all'attore della trasformazione urbana in tutto o in parte, i costi di realizzazione dello spazi pubblico (anni '80/90).

In una terza fase, tuttora in corso, si è orientati a riguardare i suddetti nodi sotto forma di spazio di uso pubblico, realizzati e gestiti da soggetti imprenditoriali privati, anche sociali, sulla scorta di finanziamenti privati, in taluni casi assistiti da finanza derivata.

Il transito dello spazio pubblico dalla tradizionale dimensione espropriativa ai nuovi contenuti conformativi ha mutato prospettive ed efficacia dei piani urbanistici delle città.

I soggetti imprenditoriali privati hanno aperto nuove linee di azione volte a trarre redditività aziendale dal nuovo mercato dei servizi.

La nuova pianificazione urbanistica deve tracciare confini, contenuti e prassi dell'offerta di spazio pubblico e dei servizi in esso previsti.

Nella costruzione e/o gestione di spazio pubblico e nei connessi servizi erogati, il pubblico compete con il privato nell'offrire le soluzioni più efficienti ed efficaci.

Il piano urbanistico incrementa e qualifica la sua prospettiva di azione dalla ritualità localizzativa al più complesso perseguimento della customer satisfaction.

La città incrementa i propri livelli di qualità e offre agli abitanti condizioni di vita migliori.

La città diventa sempre più intelligente nel percepire i bisogni e le aspettative dei city users.

La governance pubblica del processo di pianificazione ipotizza soluzioni nella distribuzione dello spazio pubblico, le formalizza, le consente, le promuove, le verifica, le controlla e, quando necessario, le innova.

Tale governance garantisce la fruizione dello spazio pubblico ai soggetti economicamente e socialmente più deboli, condizionando e reindirizzando l'offerta di servizi qualora iniqua e squilibrata.

È immaginabile che l'attuale quadro normativo, le prassi consolidate, le abilità tecniche, le sensibilità politiche siano proiettate verso la realizzazione di nuovi spazi pubblici o verso la rigenerazione di quelli esausti, secondo le categorie delineate?

La società contemporanea annovera latitudini sociali escluse dalla implementazione di forme di governance pubblica del processo di pianificazione finalizzato alla creazione di reti sociali di realizzazione ed interconnessione di spazi pubblici e quali le soluzioni compensative?

I soggetti sociali, gli attivisti politici, gli amministratori pubblici, i plan-manager sono maturi per un salto di qualità finalizzato alla costruzione di una città dello spazio pubblico più vivibile e solidale?

Coordinatore: Roberto Gerundo

Discussant: Laura Ricci

09 Il disegno delle reti

Nella città si articolano, sovrappongono, intrecciano e connettono reti materiali e reti immateriali in una complessa struttura relazionale che assicura la sopravvivenza del sistema urbano.

Come ricordava Camillo Sitte le reti materiali, le infrastrutture, sono quelle intorno le quali si genera il tessuto urbano: le reti della mobilità, quelle dell'energia, le lifelines.

Ma a queste reti che hanno storicamente articolato, strutturato e disegnato il tessuto urbano se ne aggiungono e sovrappongono altre oramai indispensabili per la città, quelle della componente socio-antropica che genera le reti fisiche e ne rappresenta l'elemento vitale. Le reti della collettività urbana decidono dell'anima, del carattere e, probabilmente, determinano quell'atmosfera che si percepisce attraversando una città. Attualmente le nuove tecnologie informatiche e telematiche consentono la generazione, in tempi rapidissimi, di network (che possono avere un riferimento ubicativo o essere totalmente aspatiali) attraverso i quali la socialità urbana è in grado di scambiarsi informazioni, coagularsi su specifiche

tematiche, partecipare alle scelte, esprimere consenso, etc.. L'armonizzazione fra reti materiali ed immateriali e l'equilibrato disegno integrato di queste rappresenterà uno dei fattori strategici per l'evoluzione sostenibile del sistema urbano.

La sessione si pone l'obiettivo generale di indagare il rapporto fra il disegno delle reti e lo sviluppo urbano anche considerando il portato delle nuove tecnologie della comunicazione e le grandi emergenze: energetiche, climatiche, sociali, etc.. con le quali la città dovrà confrontarsi.

Molti approfondimenti possono essere ricondotti alla tematica generale; fra questi possono essere identificate alcune tracce indicative:

I "tracciati urbani" per la configurazione dell'assetto della città

Il disegno delle nuove reti culturali e sociali nella città: per un nuovo capitale sociale

Disegnare le reti della città resiliente

La città come rete di reti: una struttura per la Smart City

La nuova mobilità urbana: beni, persone, informazioni, energia

Coordinatore: Romano Fistola

Discussant: Giuseppe las Casas

10 Interconnessioni e multiconnessioni

In ingegneria dei trasporti una connessione è l'intersezione tra due infrastrutture della stessa modalità (ad esempio una strada locale che si immette su una strada regionale), mentre una *interconnessione* è una "connessione intermodale" ovvero il punto di contatto tra due infrastrutture di diversa modalità (tipicamente una stazione ferroviaria o una stazione marittima).

Sulla capacità di indurre effetti urbanistici delle connessioni intermodali è stato già detto molto, mentre credo sia tuttora da approfondire la relazione di causa/effetto (e quindi l'opportunità progettuale) legata al concetto di "interconnessione complessa" come definito circa un decennio fa da Dematteis nell'ambito della ricerca SLoT (Sistemi Locali Territoriali).

Già la multiconnessione di un luogo, ovvero l'opportunità di avere relazioni fisiche con molteplici altri luoghi attraverso diverse modalità di trasporto (si pensi ad esempio alle città portuali), può indurre processi virtuosi di multiculturalismo e di conseguente vivacità sociale. Quando poi si riescono a generare relazioni sinergiche tra le reti trasportistiche e le reti di altro tipo (sociali, culturali, produttive, ecc.) l'interconnessione da semplice diventa complessa e si produce automaticamente quel valore aggiunto così prezioso per la competizione geografica.

Nell'assunto che vi sia una relazione biunivoca tra le dinamiche socioeconomiche di scala territoriale e la forma degli spazi relazionali (e che quindi opportune politiche progettuali di tipo spaziale possano favorire l'innescio di nuovi processi di sviluppo socioeconomico), la progettazione e la realizzazione di luoghi in cui l'interconnessione complessa sia favorita dalle configurazioni di assetto può diventare l'*asset* vincente per lo sviluppo locale.

Un'opportuna configurazione dei luoghi può favorire l'interconnessione complessa. Esempi virtuosi in tal senso sono rintracciabili nella storia. Quando le stazioni ferroviarie strutturavano la stessa espansione urbana. Quando le città portuali avevano un relazione funzionale con il loro porto. Quando, in definitiva, la città assumeva la sua forma in ragione di un approccio olistico ed integrato alle funzioni che era chiamata a svolgere.

Oggi, la settorializzazione delle politiche e la separazione delle competenze non favorisce questo tipo di progettazione urbanistica integrata. La complessità dei sistemi urbani e delle modalità d'uso del territorio non permette più di affrontare globalmente i processi di trasformazione. Gli enti locali sono impegnati a dare risposte immediate alle richieste dell'urgenza e non riescono più a fare pianificazione strategica, gli enti settoriali hanno missioni specifiche e non possono che fare politiche di settore.

Forse una possibile soluzione è quella di affidare ad appositi soggetti di secondo livello (città metropolitane e/o enti di area vasta) il compito di comporre in un quadro unitario di coerenza i diversi interessi e di proporre e attuare specifiche "strategie di missione".

Coordinatore: Roberto Mascarucci

Discussant: Fabrizio Mangoni



con il patrocinio di



RESPONSABILI SCIENTIFICI/CHAIRS

Francesco Domenico Moccia e Marichela Sepe

KEYNOTE SPEAKERS

Angela Barbanente, Alberto Clementi, Kopperoinen Leena,
Francesco Lo Piccolo, Federico Oliva, Agatino Rizzo, Yodan Rofe,
Stefano Stanghellini e Tim Townsend

COMITATO SCIENTIFICO

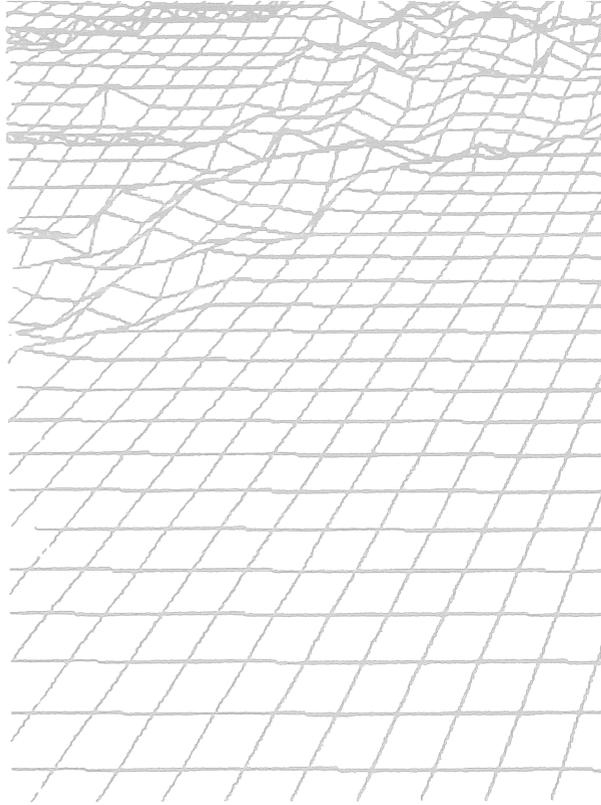
Silvia Viviani, Francesco Domenico Moccia, Marichela Sepe, Carlo
Gasparrini, Franco Rossi, Michelangelo Savino, Michele Talia, Sandro
Fabbro, Carlo Alberto Barbieri, Massimo Sargolini, Paolo La Greca,
Massimo Angrilli, Carmelo Torre, Roberto Bobbio, Piero Properzi,
Maurizio Carta, Giuseppe De Luca, Roberto Gerundo, Laura Ricci,
Romano Fistola, Giuseppe Las Casas, Roberto Mascarucci, Fabrizio
Mangoni, Angela Barbanente, Alberto Clementi, Kopperoinen Leena,
Francesco Lo Piccolo, Federico Oliva, Agatino Rizzo, Yodan Rofe,
Stefano Stanghellini e Tim Townsend

COMITATO ORGANIZZATIVO DELLA GIORNATA

Antonia Arena, Gilda Berruti, Emanuela Coppola, Delia Evangelista,
Isidoro Fasolino, Carlo Gerundo, Michele Grimaldi, Veronica Izzo,
Antonio Nigro, Pietro Nunziante, Maria Rosaria Perna, Anna Pirozzi,
Maurizio Russo, Marichela Sepe, Alessandro Sgobbo

MEDIA PLAYER

Planum. The Journal of Urbanism | www.planum.net



INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica