

SESSIONE 6

Politiche per la città diffusa

Politiche per la città diffusa

MAURIZIO PIAZZINI

I temi messi al centro della discussione sono:

- L'approfondimento della definizione di "città diffusa" e dei suoi caratteri salienti: evaporazione/annullamento della separazione fra "urbano" ed "extraurbano", pervasività degli spazi aperti in un contesto insediativo che va riconosciuto, comunque, come urbano nonostante coinvolga una inedita dimensione territoriale; vanno anche approfondite distinzioni e contaminazioni rispetto ad altri termini oggi correntemente usati come, ad esempio: "città policentrica" e "città metropolitana"; poiché, inoltre, esistono tante e diverse "città diffuse" servirebbe un – sia pur sommario – "screening tipologico" almeno per il territorio italiano.

- La necessità di costruire e consolidare un nuovo "sapere progettuale" adeguato alle dimensioni territoriali ed alla qualità del fenomeno "città diffusa"; questa esigenza si evidenzia perfino sul piano lessicale, dove tra "progetto urbano" e "progetto di territorio" non disponiamo di un termine univoco idoneo a descrivere una prassi progettuale che richiede di agire non solo su più fattori e più funzioni ma anche su più scale contemporaneamente; alla cultura professionale è richiesto un cambio di mentalità che può essere schematizzato col passaggio dal "progettare la città diffusa" al "progettare nella città diffusa" (anche il progetto dovrebbe assumere al suo interno l'evaporazione / annullamento del limite che un tempo separava il "dentro la città" dal "fuori dalla città").

- La connessione (o riconnessione) di quello che oggi è frammentato è uno dei concetti – guida a cui si dovrebbero ispirare gli interventi sulla città diffusa, partendo dalle relazioni che si stabiliscono fra pratiche d'uso degli abitanti e valori dello spazio e tenendo conto che l'attraversamento è l'attività che sintetizza la complessità della città diffusa, dove con l'attraversamento l'abitante ricomponne in se stesso quella complessità urbana che non si trova più nei singoli frammenti insediativi. Connessione non significa soltanto abolizione delle barriere fisiche che attualmente separano i diversi frammenti, ma anche integrare (se necessario anche riprogettare) funzioni diverse ed, in particolare le attività agricole nel nuovo contesto; significa, inoltre, utilizzare l'avvento e la diffusione delle nuove tecnologie come opportunità straordinaria per ridurre i disagi determinati dall'uso allargato

del territorio (da "smart city a "smart land"). Tutte azioni pienamente compatibili con la conclamata esigenza di evitare consumi di suolo per ulteriori usi edificatori.

- L'esigenza di agire attraverso nuovi strumenti (che siano anche processuali e dinamici) fondati sul potenziamento delle sinergie che possono derivare da un insieme coordinato di azioni che investano accanto all'edilizia, alle infrastrutture, all'organizzazione della mobilità e delle reti tecnologiche ed alla dislocazione delle funzioni, anche la bonifica dei suoli e delle acque, la copertura vegetale e le trasformazioni del paesaggio (rigenerazione del territorio) e che assumano al loro interno anche le azioni orientate allo sviluppo delle economie compatibili, tramite la pratica di veri e propri piani di sviluppo locale (dalle attività agricole, ai servizi privati, alle PMI), per non citare le azioni rivolte ad incidere in modo diretto sulle problematiche sociali.

- Il "bisogno di governance" che si esprime nella "città diffusa" stimola la ricerca di soluzioni innovative non solo per quanto concerne la strumentazione tecnico-disciplinare ed investe direttamente il piano degli assetti istituzionali (ad esempio: come organizzare una "governance" intercomunale "a geometria variabile" per le trasformazioni del territorio); è un tema particolarmente attuale alla luce del dibattito in corso intorno alla riforma degli organi di governo del territorio (vedasi L. 8.4.2014 n. 56 che incentiva le aggregazioni di comuni).

Nuovi strumenti per territori smart Rigenerare la città esistente tra progettualità locale e governance multilivello

FRANCESCO ALBERTI

Il documento programmatico per le strategie del comune di Jolanda di Savoia, in provincia di Ferrara, e per il suo possibile ruolo di prospettiva all'interno dell'Unione dei Comuni richiamano le principali opportunità per fare innovazione e per lanciare un nuovo modello di sviluppo competitivo economica-

mente, inclusivo socialmente e sostenibile ambientalmente.

In questa prospettiva, si delineano una varietà di strategie possibili, mirate sia al miglioramento delle funzionalità di sistema esistenti nel territorio di Jolanda di Savoia e nei comuni associati, sia all'apertura di nuove potenzialità di sviluppo, in considerazione del patrimonio di risorse disponibili localmente e del capitale sociale da valorizzare.

Si vuole percorrere l'ipotesi di ridurre i costi di gestione del territorio razionalizzando le filiere locali di produzione e consumo dell'energia, dell'acqua e dei rifiuti, e migliorando sostanzialmente il metabolismo del distretto ecologico locale con positivi effetti ai fini della sostenibilità ambientale. Contemporaneamente si vuole contenere e rivedere la spesa pubblica per il welfare locale, utilizzando nuove forme di assistenza sociale rese possibili dalle più avanzate tecnologie smart di organizzazione e gestione dei servizi pubblici, che permettono di elevare la produttività e di ridurre sprechi e inefficienze.

Le strategie proposte non si limitano peraltro a rendere possibile una virtuosa spending review generalizzata, che riduca i costi ambientali e amministrativi del territorio come richiesto dalle nuove politiche di livello nazionale e regionale, e cercando comunque di non abbassare il livello di prestazioni raggiunte finora. Si preoccupano, infatti, d'introdurre anche nuove opportunità d'occupazione e di diversificazione dei profili di sviluppo locale, considerando un capitale sociale - in particolare quello dei giovani e degli artigiani - che finora non è stato particolarmente valorizzato dal modello di sviluppo perseguito. Questo, come noto, è caratterizzato in grandissima parte dalle attività agricole della risicoltura nella loro componente meramente produttiva, con scarse ricadute sui processi di valorizzazione dell'indotto e di marketing globale. Le prospettive evocate dal documento programmatico rinviano a un rafforzamento della competitività della filiera risicola ma anche a una progressiva diversificazione dell'economia locale, con l'introduzione di nuove attività connesse al ruolo territoriale dell'amministrazione, tenuto conto anche del contesto di adesione alla struttura sovracomunale prefigurata.

In sintesi, le principali proposte avanzate, dal documento programmatico, possono essere così descritte:

- a) nuovo modello di sviluppo ambientalmente e socialmente sostenibile, una specifica attenzione alla condizione degli anziani e delle famiglie disagiate con un intervento che ricorre a tecnologie innovative di teleassistenza, con costi più contenuti rispetto a quelli dei sistemi tradizionali di assistenza diretta;
- b) impegno a favore dei giovani e degli artigiani, riconosciuti come risorse da attivare per nuove attività economiche e culturali che dovrebbero arricchire il territorio, con un intervento mirato di istituzione di una officina dell'innovazione che contribuisce a diversificare i possibili scenari di crescita e competitività futuri;
- c) valorizzazione delle risorse di contesto, sfruttando

in modo innovativo ai fini della produzione energetica e i sottoprodotti della produzione risicola, con la creazione di un polo tematico dell'energia;

d) rafforzamento dell'identità locale, con la creazione di uno spazio di centralità urbana, qualificato funzionalmente e figurativamente, e destinato a consolidare i legami di coesione della comunità locale;

e) adozione del Piano energetico locale con adesione al Patto dei Sindaci;

f) sperimentazione della gestione sostenibile del territorio con l'applicazione del concetto di ecodistretto locale integrato come strumento per migliorare l'efficienza dei flussi di risorse.

Le soluzioni sperimentate inizialmente dal comune di Jolanda di Savoia potrebbero poi essere allargate agli altri comuni circostanti, all'interno dell'Unione intercomunale prefigurata, adattandole opportunamente in ragione delle specificità dei diversi comuni partners.

La riflessione sugli scenari d'innovazione e sviluppo sostenibile, e sul conseguente ruolo che potrebbe avere il comune di Jolanda di Savoia, induce a privilegiare metodologicamente un processo d'istituzione dell'Unione intercomunale che muove da un progetto implicito di sviluppo del territorio, piuttosto che dall'appartenenza a una omogeneità geografica fondata riduttivamente sulla prossimità nello spazio.

Il documento programmatico muove dalla prefigurazione di una varietà di strategie possibili per l'innovazione e lo sviluppo sostenibile, considerando anche gli scenari di territorializzazione delle strategie.

Successivamente vengono approfonditi temi e le strategie più appropriate al contesto di Jolanda di Savoia anche in considerazione dello scenario politico e amministrativo, per individuare infine il modello di government più efficace all'interno della Unione dei Comuni e quindi il possibile ruolo dell'amministrazione comunale come portatore delle istanze d'innovazione e referente delle possibili iniziative a livello locale.

Le strategie dell'innovazione

Progettare i territori in modo intelligente significa porre in essere un'adeguata pianificazione urbanistica, anche in situazioni emergenziali quali quelle venutesi a determinare a seguito del sisma del 2012, che riesca a creare sinergie tra le diverse strategie territoriali: la distribuzione funzionale delle attività, la valorizzazione dell'identità dei luoghi, la conservazione del patrimonio ambientale e paesaggistico, la crescita sostenibile dell'economia, la dotazione infrastrutturale e di servizi, il contenimento dell'uso del suolo. Strumenti innovativi come i Geographic Information System (GIS), possono essere di ausilio ai pianificatori per organizzare i dati, incrociare le informazioni e simulare gli effetti delle decisioni da prendere. Anche le innovazioni tecnologiche e lo sviluppo delle ICT possono contribuire a modificare le metodologie di elaborazione degli strumenti urbanistici per quanto concerne l'acquisizione delle cono scene, l'elaborazione delle decisioni e il monitoraggio degli effetti

indotti. Basti pensare alle potenzialità di strumenti come i sensori di rilevamento di parametri sensibili, i sistemi di gestione automatizzata dei servizi, i forum di partecipazione pubblica.

Un territorio intelligente è in grado di fornire, attraverso le reti digitali, flussi di informazioni che possono essere elaborate e riutilizzate per individuare interventi operativi anche immediati. Sistemi di sensori possono, ad esempio, monitorare alcuni fenomeni naturali come il livello delle acque dei bacini idrici, i principi d'incendio su versanti non accessibili, i processi di franosità di pareti instabili, le perdite nelle condutture degli acquedotti. Attraverso le reti digitali tutte queste informazioni possono essere raccolte, elaborate, selezionate, e alcune di esse possono essere inviate agli utilizzatori: cittadini, imprese e pubblica amministrazione.

Progettare applicazioni intelligenti a servizio di cittadini e imprese è un valore aggiunto oramai irrinunciabile per la competitività dei territori, soprattutto quelli che sono rimasti ai margini dello sviluppo globale. Molti servizi on-line possono essere assunti come indicatori per determinare il livello di attrattività di un territorio: servizi di telemedicina, e-government, outsourcing alle imprese, ma anche home banking, e-learning, e-commerce, trading on-line. L'importanza di queste applicazioni consiste nel fatto che possono indurre cambiamenti significativi delle relazioni tra i soggetti coinvolti, dando luogo a meccanismi di interazione innovativi rispetto a quelli tradizionali. La rassegna delle possibili applicazioni delle ICT che possono essere sviluppate è pressoché illimitata, ma già i casi citati sono sufficienti per farci capire che un territorio che miri a non farsi marginalizzare dal processo di globalizzazione, e al contrario voglia incentivare la sua competitività, non possa rinunciare alla diffusione di un sistema sinergico di servizi on-line veicolati attraverso reti digitali performanti.

Un utilizzo intelligente del territorio è legato a un uso sostenibile delle sue risorse. La difesa dell'identità dei luoghi, la tutela dei patrimoni ambientali e paesaggistici a rischio, la salvaguardia delle risorse naturali, passano attraverso la dotazione di adeguate reti di telecomunicazione che consentano a questi territori di potersi connettere ai network globali.

Da territori marginali a territori digitali, potrebbe essere uno slogan che riassume le politiche di sviluppo sostenibile basate sulla diffusione delle reti digitali e sulla conseguente offerta di servizi on-line a cittadini e imprese in territori che fino ad oggi, per eredità negative del passato, per debolezza nelle strategie, o semplicemente per oggettive condizioni naturali, sono rimasti ai margini dello sviluppo economico. Il telelavoro, la presenza virtuale, i sistemi di teleconferenza, la teledidattica, la telemedicina, i servizi ASP alle imprese, possono rendere appetibile ad una fascia sempre più ampia di cittadini ed aziende il trasferimento al di fuori delle aree urbane oramai sature, là dove sia possibile trovare prezzi di acquisto degli immobili più favorevoli, condizioni di sicurezza sociale

migliori, qualità paesaggistiche ed ambientali elevate. In una società sempre più proiettata verso la produzione di servizi, l'utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione non è più, quindi, da considerarsi un optional, ma diventa una condizione irrinunciabile per lo sviluppo e la competitività dei territori. Ciò naturalmente implica che la pubblica amministrazione assuma un ruolo propositivo nella definizione delle strategie di sviluppo delle reti digitali.

Non si tratta di sostituirsi ai privati nella fornitura di connettività, ma di promuovere lo sviluppo sul territorio di adeguate reti di telecomunicazione attraverso il coordinamento di specifici progetti di cofinanziamento che vedano la partecipazione mista pubblico-privato sullo sfondo di un insieme di priorità costruite in ragione di politiche di riequilibrio territoriale.

La territorializzazione delle strategie

L'Unione dei Comuni non può nascere soltanto da una volontà di associazione per razionalizzare i costi di gestione delle strutture amministrative. Deve tener conto anche delle affinità che esistono nelle vocazioni e nelle potenzialità dei territori, e soprattutto nelle idee per un futuro condiviso, circa il modello di sviluppo da perseguire e le priorità delle azioni su cui investire le capacità delle società locali.

Pur essendo ormai operante da qualche tempo l'Unione dei Comuni Terre & Fiumi cui aderisce il comune di Jolanda di Savoia, non è un esercizio superfluo richiamare altri possibili scenari di coesione territoriale ai quali il comune di Jolanda di Savoia potrebbe riferire le proprie scelte di appartenenza, per valutare consapevolmente quale scenario offra i margini più consistenti per una crescita dell'economia locale.

E di conseguenza riaprire se necessario la concertazione con altri comuni, sfruttando la prossima fase di riorganizzazione generale degli assetti di governo del territorio con la prevista ridefinizione delle Province, come contenuto nella legge Delrio, in vigore dall'8 aprile 2014 (Legge n.56 del 7 aprile 2014 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni") che ridisegna confini e competenze dell'amministrazione locale.

Un primo scenario è implicito nelle politiche perseguite finora, in particolare con l'adesione all'Unione Terre e Fiumi e al Piano strategico 1909-2009 per "sei campanili e ventisei piazze", approvato nel 2004. Questo scenario rinvia, come è noto, all'aggregazione di sei comuni: Copparo, Berra, Jolanda di Savoia, Tresigallo, Formignana, Ro.

Il secondo scenario inaugura invece una visione del tutto nuova, e tuttavia a ben guardare naturalmente radicata sulle condizioni geografiche del territorio, strutturalmente vocato a fungere da retroterra della dorsale costiera adriatica, in corrispondenza del delta del Po e del Parco omonimo.

In questa differente prospettiva, i comuni cui guardare diventano altri: Mesola, Codigoro, Goro, Comacchio, tutti interni al Parco. Poi, eventualmente, anche Lagosanto, caratterizzato da un'economia rurale non

molto diversa da quella di Jolanda di Savoia. Il primo scenario, denominato cintura periurbana, assume la centralità di Ferrara, con la gravitazione di due corone adiacenti di borghi e insediamenti periferici, una a ridosso della città e l'altra più esterna. Jolanda di Savoia è partecipe della seconda corona, che fa capo a Copparo e ad altri quattro comuni limitrofi, Formignana, Ro, Tresigallo, mentre Berra appare più marginale. In pratica questo territorio, variamente assortito, è la conferma dell'attuale Unione dei Comuni a sei: Copparo, con una funzione primaria grazie anche alla maggiore consistenza della sua popolazione e delle sue attività; poi Berra, Jolanda di Savoia, Tresigallo, Formignana, Ro.

Il carico demografico di questa possibile Unione sarebbe di circa 37.000 abitanti, dispersi peraltro in una struttura policentrica rarefatta, con Jolanda di Savoia e Berra in posizione eccentrica.

La base economica dei diversi comuni, esito dei lavori della grande bonifica ferrarese soprattutto nei primi decenni del secolo scorso, appare sostanzialmente omogenea, anche se Jolanda risulta particolarmente specializzata per la produzione risicola, che praticamente costituisce la struttura portante dell'intera economia locale.

Qualche motivo di differenziazione proviene dalla condizione di patrimonio Unesco, che offre deboli potenzialità di sviluppo turistico, incardinandosi in particolare sul comune di Copparo.

La gravitazione su Ferrara risolve soprattutto l'accesso ai servizi di livello superiore, senza aprire particolari opportunità di sbocco della produzione agricola locale.

Le politiche di razionalizzazione della spesa pubblica dovuta alla difficile congiuntura del Paese si scontrano con la difficoltà di mantenere il livello delle prestazioni finora garantito, in concomitanza anche con il processo di decrescita costante della popolazione, e questo come noto è un tema chiave che dovrà essere affrontato nel programma di legislatura.

C'è allora la necessità di inventare nuove modalità di erogazione dell'offerta di servizi pubblici e di loro accesso da parte della domanda, con nuove tecnologie digitali che possono offrire opportunità interessanti per un funzionamento "intelligente" dei territori, al quale la città di Ferrara potrebbe contribuire grazie tra l'altro alla presenza di un'Università particolarmente qualificata.

I rischi di questo modello insediativo sono impliciti nella netta distinzione del profilo di sviluppo della città di Ferrara come polo di gravitazione, con un'economia terziaria e votata al turismo in particolare culturale, peraltro con difficoltà crescenti che riguardano perfino il settore edilizio, il quale stenta ad agganciare l'economia della ricostruzione post-sismica.

In un secondo scenario, denominato retroterra costiero, il comune di Jolanda di Savoia tende a ribaltare la tradizionale gravitazione sul ferrarese a favore di un'esplicita proiezione in direzione opposta, verso la costa,

rafforzando così la sua possibile interdipendenza con

il sistema Codigoro-Comacchio, e con Mesola. Questa scelta offre la possibilità di stemperare i rischi di monofunzionalità nella economia del territorio di Jolanda, agganciando le potenzialità di sviluppo turistico del Parco del delta del Po e della costa balneare.

In particolare i comuni da coinvolgere sarebbero quelli interni al Parco del Delta: Codigoro, Comacchio, Mesola, Goro; poi eventualmente Lagosanto, al centro delle bonifiche di valle Trebbia, valle Gallare, valle Volta. La consistenza demografica di questa seconda ipotesi di Unione del Delta sarebbe interessante, oltrepassando la soglia dei 50.000 abitanti, ciò che consente la presenza al suo interno delle principali attrezzature di servizio.

Il sistema insediativo sarebbe fondamentalmente ancorato allo sviluppo costiero, essendo le attività della pesca con il suo indotto e quelle del turismo balneare, storico-culturale e ambientale le leve più robuste dell'economia locale. Jolanda ed eventualmente Lagosanto, diventerebbero il naturale retroterra dello spazio costiero, partecipandone indirettamente allo sviluppo al quale apporterebbero le proprie risorse agroalimentari e paesaggistico-ambientali.

La situazione di questo territorio costiero è singolare. E' una sorta di pausa miracolosa nell'ininterrotta "Città Adriatica", che dall'Abruzzo risale ormai nelle Marche e poi nella Romagna praticamente fino a Ravenna, per poi riprendere dall'area veneziana fino a Trieste. Ma al tempo stesso costituisce l'affaccio sul mare del grande fiume Po che attraversa tutto il Nord, organizzando un grande sistema territoriale interno che appunto confluisce sul mare adriatico e quindi sul Mediterraneo.

C'è da inventare un originale modello di sviluppo sostenibile per questa singolare enclave fuori scala, posta all'intersezione tra due macrostrutture di livello sovregionale quali il fiume e la costa, con straordinarie qualità paesaggistiche e ambientali, e sottoposta a forti pressioni edilizie e infrastrutturali che rischiano di stravolgere i fragili equilibri interni.

Da questo punto di vista, l'inclusione dell'entroterra agricolo in un disegno territoriale di scala adeguata diventa un'interessante opportunità per dare forma e funzioni a uno spazio potenzialmente autocontenuto, con una varietà di cammini di sviluppo da mettere a fattor comune per utilizzare al meglio le potenzialità dell'area, oggi invece nettamente separata tra i territori delle bonifiche e i territori costieri.

L'Agenda programmatica

Sulla base delle strategie dello sviluppo, e delle ipotesi di scenario di coesione territoriale illustrate, diventa ora possibile individuare alcune proposte d'intervento di carattere prioritario.

Presupposto comune a molti degli interventi prefigurati è l'accesso a reti di telecomunicazioni a banda larga, come il servizio di teleassistenza per anziani e famiglie disagiate, l'officina dell'innovazione, il polo tematico dell'energia, nuovi spazi di centralità urbana, e il piano dell'energia attraverso la redazione del piano ambientale per l'energia sostenibile (PAES).

L'individuazione dei caratteri identificativi di un contesto può essere l'input per la definizione di azioni di valorizzazione e per il perseguimento di buone performance della competitività.

Un primo elemento per la definizione di strategie programmatiche per lo sviluppo del territorio è, dunque, rappresentato dall'attenzione che deve essere assegnata alle comunità locali al fine di accrescere la consapevolezza della loro corresponsabilità nel processo di sviluppo del territorio.

Bibliografia

Clementi, A. (2013), "Rigenerare la città esistente. Due proposte per Pescara", Sala Editori, Pescara

Clementi, A. (2012), "Un'altra urbanistica", in Ricci M., a cura di, Nuovi Paradigmi, List, Trento-Barcellona

Clementi, A. (2010), "EcoGeoTown", List, Trento-Barcellona

Bronzini, F. (2014), "Significato e finalità di una visione trasversale della qualità nei piani", (pag.15-22), in Bronzini F, Imbesi P.N., Bedini, M.A., Marinelli G., Alberti F., Michelangeli G., La Misura del Piano. Strumenti e strategie, Gangemi Editore, Roma

Un modello di governance urbano-rurale per le città dell'arco alpino: l'esperienza di Verona e del territorio collinare

FRANCO ALBERTI, CLAUDIO PERIN,
VITO GARRAMONE, LUCA LODATTI,
FRANCESCO SBETTI E MASSIMO GHENO

Il progetto europeo RURBANCE

Il progetto RURBANCE¹ è un progetto europeo che nasce dalla presa d'atto delle problematiche che nella "Regione Alpina" caratterizzano le aree rurali limitrofe alle zone urbane: il consumo di suolo, il degrado del paesaggio, la frammentazione territoriale, la perdita di biodiversità, la diminuzione della qualità della vita, le conflittualità tra soggetti istituzionali e soggetti economici. In sistemi complessi come questi uno sviluppo equilibrato sembra raggiungibile solo superando la segmentazione delle politiche territoriali (e settoriali) e sviluppando modelli di governance integrata, in grado di restituire valore al patrimonio ambientale, economico e sociale delle aree miste urbano-rurali. In questo quadro, le comunità rurali/montane e quelle urbane andrebbero forse considerate come "giocatori alla pari" nella costruzione di un processo decisionale inclusivo e nella implementazione delle loro azioni nei vari territori.

A tali questioni si sono dedicati 14 partner internazionali², localizzati in tutto l'arco alpino. Target del progetto sono stati 8 grandi centri urbani e loro attigue aree rurali: da Grenoble a Torino, da Zurigo a Milano, da Monaco a Verona, da Graz a Lubiana. In tutte queste pilot areas, il progetto RURBANCE ha i) identificato le aree pilota rappresentative di situazioni di interfaccia fra urbano e rurale (i Sistemi Territoriali "rurbani"); ii) sostenuto progetti e strategie territoriali in via di costruzione basate sulla cooperazione pubblico-privata ed in grado di armonizzare le varie politiche settoriali in un nuovo progetto di sviluppo per sistemi territoriali urbano/rurali competitivi, nella maggior parte dei casi facendo ricorso a soluzioni trasversali di mobilità sostenibile e turismo rurale; iii) prodotto una serie di modelli di governance place-based integrati ed integrabili nelle strategie regionali e nazionali.

È stata, dunque, costruita una vision unitaria con finalità di "perequazione funzionale" tra i vari territori (sistemi territoriali locali), rispettosa della ottimale valorizzazione e gestione delle risorse naturali e basata su una governance aperta e permeabile ad attori istituzionali, economici e sociali ed integrata alle ordinarie azioni di pianificazione e programmazione locale. L'esperienza veneta dell'area veronese è la declinazione locale dell'impostazione del progetto RURBANCE, che verrà approfondita a mo' di esempio.

Una rassegna sulle politiche delle maggiori metropoli dello spazio alpino

La costruzione di Cooperative Governance models delle urban-rural relations è stata affrontata a livello europeo dai partner aderenti al progetto RURBANCE a partire da una "Policies analysis"³.

Ai 14 Partner provenienti da 6 nazioni (Austria, Francia, Germania, Italia, Slovenia, Svizzera) è stato chiesto di analizzare le proprie policies inerenti il rapporto urbano-rurale per esaminarne i contenuti e verificarne l'intersettorialità. Le agende politiche, in quanto modelli di ispirazione delle azioni territoriali, sono state considerate come primi elementi da veicolare nelle visioni locali e, se carenti, da integrare/implementare per un nuovo sviluppo delle urban-rural relations. Inoltre, la comparazione delle situazioni dei maggiori sistemi metropolitani alpini a livello europeo ha consentito una loro lettura sulle dimensioni della governance e della effectiveness sia a livello locale che a livello di macro-area alpina.

In totale sono state segnalate ed analizzate 137 policies, di varia scala e finalità (ordinaria, settoriale, goal-oriented, etc.), raggruppate in 4 modelli di governance: Cooperation between sectors (Modello 1), in cui 2 settori con differenti competenze lavorano insieme per risolvere i problemi comuni; Cooperation between areas (Modello 2), in cui non 2 settori, ma 2 enti territoriali con differenti competenze lavorano insieme per risolvere i problemi comuni, attraverso una cooperazione orizzontale e verticale; Cooperation between levels (Modello 3), in cui 1 ente pubblico decide di costruire le sue strategie servendosi del

supporto di stakeholders pubblici e privati; Mix of previous models (Modello 4), in cui i 3 modelli precedenti sono validi contemporaneamente.

Dalla valutazione transnazionale delle performance di queste policies sono emersi 3 tipi di azioni ricorrenti. Innanzitutto, ci sono accordi pubblico-privati “di scopo”, ovvero modelli di negoziazione (one-to-one governance action) che aumentano l’efficacia delle azioni, se e solo se non esistono problemi in materia di trasparenza e di semplificazioni di tipo burocratico. Queste azioni sono molto frequenti nelle policies del Modello 1, ovvero dove c’è collaborazione tra settori e, quindi, la possibilità di una certa trasversalità nelle azioni di piano o nelle azioni di implementazione delle varie politiche pubbliche. Altra azione ricorrente è quella del ricorso ai processi partecipativi, per gestire i conflitti e le negoziazioni tra i vari attori. È l’azione di governance più diffusa tra le politiche del Modello 3, dove vi è una guida pubblica. I problemi di questo tipo di azioni sono soprattutto di natura politico-sociale, ovvero legate alla capacità di avere un rapporto tra deliberation (discussione informata e sostegno di alcune determinate posizioni) e decision making, rapporto che ripercorre aspetti e mandati di accountability. Infine, un terzo tipo di azioni ricorrenti nelle politiche analizzate è quello caratterizzato come community-led local development (CLLD), approccio noto e diffuso soprattutto dall’iniziativa LEADER e finanziata dai Fondi strutturali e per lo Sviluppo locale. Queste azioni sono focalizzate sulla declinazione locale, dipendono dalle caratteristiche di contesto, vedono come diretti protagonisti i GAL-Gruppi di Azione Locali (e quindi un approccio bottom up) e tutte quelle reti di attori pubblico-privati in grado di far emergere i bisogni locali e costruire attorno ad essi strategie ed azioni operative. Un tipo di azione che si ritrova soprattutto nel quarto modello, cioè quello che contiene tutti gli altri modelli sopramenzionati. Dall’analisi è, inoltre, emerso che all’aumentare del livello di governance e, quindi all’aumentare del parterre di attori che concorrono alla governance, diminuisce il peso degli attori di natura economica. Le strategie assumono un elevato livello di complessità che le sole risorse e competenze economiche non riescono a risolvere, cosa che in un accordo pubblico-privato è, invece, auspicabile e necessario. Il contraltare di questo aspetto è, però, la necessità di costruire una identità comune, una vision. Infatti, all’aumentare del livello di governance aumenteranno gli sforzi e i vantaggi connessi alle attività per tener salda la “cordata” di progetto o di piano, pena la non efficacia delle azioni previste.

L’analisi di piani e programmi in merito alla situazione urbano-rurale del veronese

La messa a punto di nuove politiche di governance urbano-rurale, così come il rinnovamento delle politiche in atto, non può che partire da una ricognizione dei contenuti dei programmi e dei piani presenti nei territori delle varie regioni alpine, seguita da un focus sulle pilot areas. Nello specifico del caso veneto,

sono stati considerati piani e programmi attualmente operanti nei Comuni della pilot area veronese, così da poterne valutare le potenzialità, i limiti ed il concreto utilizzo.

Il primo elemento che emerge con evidenza da questa analisi è il sostanziale scollamento tra gli strumenti di programmazione/pianificazione propri dei diversi settori (agricolo, socio-sanitario, paesaggistico, territoriale, urbanistico, idrogeologico, avifaunistico, ecc.), i quali con difficoltà dialogano tra loro sui temi urbano-rurali. Per ciò che riguarda la pianificazione urbanistica, i Comuni della pilot area veneta sono dotati di strumenti messi a punto sulla base della legge urbanistica regionale del 2004 (L.r. n° 11/2004), sviluppati sul doppio binario strutturale-operativo e dai contenuti profondamente innovati rispetto a quelli dei precedenti piani regolatori generali. I “Piani di Assetto del Territorio” e i “Piani di Intervento” sono, infatti, accompagnati da analisi e da processi partecipativi e valutativi che potenzialmente consentono un maggiore approfondimento dei temi attinenti ai rapporti urbano-rurali, soprattutto sul piano delle proposte progettuali e su quello dei servizi e delle dotazioni territoriali. Tuttavia, nella prassi, queste potenzialità rimangono pressoché inesprese o quantomeno poco indagate. Mancano cioè, o sono formulate in termini poco significativi, strategie, previsioni o indicazioni operative di rilievo nel campo del partenariato urbano-rurale, così come è raro trovare spunti innovativi di particolare interesse. Laddove è presente qualche elemento riferibile alle tematiche affrontate dal progetto, si tratta perlopiù di dichiarazioni di buoni propositi spesso attinenti a materie poste al di fuori della portata operativa degli strumenti medesimi, e destinate perciò a restare sulla carta in assenza di adeguati strumenti di governance. In altri casi si tratta di disposizioni di salvaguardia passiva attestate sul temporaneo congelamento dello status quo in attesa di soluzioni adeguate. Sul piano degli apporti partecipativi e del coinvolgimento delle comunità locali nei processi di programmazione/pianificazione, i contributi sono perlopiù rivolti alla tutela delle aziende e delle attività agricole da fenomeni di concorrenza nell’uso dei suoli (ad opera di nuovi insediamenti ed infrastrutture), oppure ad una generica richiesta di maggiore tutela paesaggistico-ambientale, spesso espressa in termini vincolistici ed anti-urbani, che non oltrepassa la vecchia visione dualistica del rapporto città-campagna. Per quanto riguarda gli accordi pubblico-privato, non ci si spinge, in genere, oltre le convenzionali operazioni di trasformazione o di recupero volumetrico di strutture agro-produttive o di immobili rurali dismessi, accompagnate da interventi di ricomposizione edilizia e di riordino ambientale delle aree scoperte (spesso incentivati con lo strumento del credito edilizio).

Questa insufficienza di contenuti innovativi è dovuta senza dubbio ad un contesto normativo statale e regionale che limita la gamma delle opzioni, soprattutto sui temi dei servizi eco-sistemici e delle possibilità di riutilizzo del patrimonio edilizio

rurale esistente, in parallelo ad una certa inerzia da parte degli amministratori locali, degli operatori e del mondo professionale a sondare nuove strade. In aggiunta, la Regione del Veneto soffre dell'assenza di un piano paesaggistico in grado di legare le esigenze di tutela del territorio aperto con quelle di valorizzazione e di impiego produttivo delle risorse territoriali. La disciplina degli strumenti urbanistici comunali, sia di carattere strategico-strutturale che di carattere operativo, è dunque generalmente legata a misure di tutela delle attività primarie (colture, allevamenti), alla conservazione degli edifici di valore ambientale e testimoniale, alla difesa dei suoli caratterizzati da invarianti, fragilità e vincoli di varia natura, al contenimento degli insediamenti urbani ed extraurbani attraverso l'applicazione delle limitazioni previste dalla legge regionale. Appare perciò importante colmare le carenze degli strumenti di pianificazione e di programmazione, in modo da renderli capaci di dialogare tra loro, di concorrere ad una maggiore efficienza degli interventi pubblici, ad una migliore coerenza nell'utilizzo dei fondi, alla promozione di soluzioni integrate ai problemi comuni, per giungere alla definizione di un nuovo repertorio di strategie, di strumenti e di azioni da mettere a disposizione di amministratori, cittadini, operatori e urbanisti.

Il sistema territoriale di Verona e delle valli prealpine L'identificazione del caso studio veneto per il Progetto RURBANANCE ha considerato l'individuazione di un sistema territoriale alpino comprendente una parte urbana e una rurale che in una prospettiva geografica, storica e funzionale fossero strettamente legate. In questo senso, l'area di Verona e delle Valli prealpine è stata definita considerando l'unica metropoli alpina veneta, il suo contesto territoriale e la produzione agricola ad essa connessa, che ha rappresentato storicamente per la città una risorsa in termini agrari e socio-economici, dall'epoca romana fino alla Repubblica di Venezia, e che oggi ha ritrovato un ruolo attivo nell'economia regionale con produzioni agro-alimentari di qualità, che si posizionano sul mercato internazionale (olio e vino Amarone e Valpolicella, in primis).

Il primo approccio alla delimitazione del sistema territoriale è stato morfologico e ambientale, individuando i bacini idrografici a monte dell'area urbana di Verona, in particolare la Valpantena, la Valpolicella, la Val Squaranto, con la conseguente estensione dell'area pilota della delimitazione oltre i confini comunali veronesi nei comuni di Grezzana, Negrar, Roverè Veronese.

In seguito, le attività del progetto hanno condotto ad altre considerazioni, a partire dai movimenti giornalieri compiuti dagli abitanti delle valli verso l'area urbana di Verona e i suoi distretti industriali. Sulla scorta delle informazioni in merito ai bacini ed ai flussi di pendolarismo, si è quindi giunti a considerare i confini del Sistema Territoriale anche come "Area Funzionale" (come definita da ESPON⁴).

La delimitazione finale del Sistema Territoriale ha

beneficiario, così sia del criterio morfologico e ambientale (identificazione di bacini idrografici) che di un approccio funzionale (pendolarismo ai distretti industriali, confini amministrativi). A partire da tale complessità si è promosso l'equilibrio fra le due dimensioni urbana e rurale, in vista di uno sviluppo futuro, duraturo e sostenibile dell'intero sistema.

La mappatura degli stakeholders ed il processo partecipativo

Nel sistema di "Verona e le sue valli" è stato costruito un Cooperative Governance models delle urban-rural relations a partire dalle interazioni tra attori pubblici, privati, misti, singoli o associati, attivi nell'area. In parallelo all'analisi delle agende politiche (anche settoriali) attive e condizionanti i territori, è stato previsto e strutturato un processo partecipativo volto all'emersione degli attori locali, alla loro fidelizzazione e integrazione in networks al fine di influenzare il decision making e l'implementazione delle azioni strutturanti i territori. La prima fase ha interessato lo stakeholders mapping (la mappatura degli attori rilevanti) e l'identificazione dei vari governance frames attraverso un'apposita campagna intervista a testimoni qualificati e tramite campionamento a valanga. La rete degli stakeholders emersa (121 soggetti) è stata, poi, fatta oggetto di un programma di coaching (maieutica e allenamento per lo sviluppo di abilità e competenze), al fine di produrre cambiamenti auto-indotti in grado di generare envisioning (mission e finalità), goal setting (definizione di obiettivi e azioni) e empowerment (auto-efficacia e capacità di auto-determinazione) dei vari attori in forma singola o associata. Un programma da intendersi come strategia informativa e formativa propedeutica alla governance urbano-rurale. Una terza fase ha riguardato e riguarderà la Governance implementation, condotta sia per mezzo di tavoli di lavoro tematici sul territorio, per aprire le "arene deliberative" ed attivare gli stakeholders, sia attraverso lo scambio di esperienze tra le diverse aree pilota del progetto RURBANANCE (Twinning events), per importare pratiche di successo nelle varie pilot areas.

Con queste premesse si è cercato di favorire l'emergere di una nuova e Integrated territorial vision capace di trasformare gli scenari prodotti nei tavoli di lavoro in meccanismi di influenza e pressione al fine di orientare e reindirizzare le policies, oltre che declinare l'implementazione di piani e programmi in un'ottica di pronta progettualità.

Indicazioni per un modello di governance urbano-rurale

L'esperienza di progetto ha consentito di far emergere, fin dalle sue prime fasi, l'inadeguatezza degli strumenti settoriali, siano essi piani, programmi o misure, e di cogliere appieno le potenzialità espresse durante le attività partecipative e di costruzione di una vision territoriale con le comunità e gli attori locali.

Il territorio da essi "disegnato", privo di retaggi e pregiudizi propri di un approccio settoriale/specia-

listico, e non costretto all'interno di contenitori o di rigide griglie, restituisce un ritratto variegato, ampio e complesso di come essi vedano il territorio. Questo aspetto non fa altro che confermare i trend attuali di emersione di pratiche di auto-organizzazione sociale e di continuo sviluppo di nuovi istituti intermedi tra lo spazio della democrazia diretta e quello della democrazia delegata, dalle reti civiche (ed associative) alle Agende 21, dai Patti Territoriali ai Piani di sviluppo locale, dai Progetti integrati di sviluppo locale ai Contratti di Fiume.

Tutte queste pratiche sono tese a dare risposta ai problemi di tipo prestazionale di una pianificazione spesso inadeguata e carente. Ma trovano una loro limitazione nella straordinarietà della loro azione, nella mancanza di una visione integrata delle relazioni urbano-rurali e nella tendenziale difficoltà a dare risposte operative integrate con i normali strumenti di pianificazione e programmazione.

Occorre lavorare sui concetti di integrazione, condivisione, multidisciplinarietà, insomma spostare il tema della pianificazione urbana e dell'agricoltura sul comune terreno della governance dei processi. Per questo motivo l'esperienza che stiamo conducendo considera la definizione di uno strumento costruito con soggetti attivi, informati ed implementatori delle azioni. Uno strumento (masterplan, urbanplan o programma azioni) costruito ad hoc ma che si relaziona con gli strumenti della pianificazione urbanistica e che interloquisce con il Piano di Sviluppo Regionale e con gli altri strumenti finanziari, gestendo lo spazio mancante tra le strategie territoriali e la realizzazione delle azioni attraverso l'individuazione di risorse e attori locali. Uno strumento che non è un vero e proprio Piano e che noi urbanisti potremmo guardare con il dovuto sospetto. Ma dopo le molte esperienze dei Piani contenenti "territori desiderati" (e mai attuati) ripiegare su strumenti più pragmatici contenenti "territori possibili" potrebbe essere una alternativa.

Note

1 Progetto europeo RURBANCE "Rural-Urban inclusive governance strategies and tools for the sustainable development of deeply transforming Alpine territories" (Programma di Cooperazione territoriale europea "Spazio Alpino" 2007-2013, finanziato dal FESR).

2 Per informazioni sui 14 Partners di progetto si vedano i siti <http://rurbance.eu/> e <http://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/rurbance>.

3 Hanno supportato la Sezione Urbanistica della Regione del Veneto, l'INU sezione Veneto, l'università di Grenoble (Urban Planning Institute of Grenoble), la Regione Lombardia (Direzione Generale Ambiente energia e sviluppo sostenibile) e l'Anton Melik Geographic Institute di Ljubljana.

4 Legge regionale del Veneto del 23 aprile 2004, n. 11 (BUR n. 45/2004), indicante "norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio".

5 ESPON (European Spatial Planning Observation Network – Rete di Osservazione Permanente della

Pianificazione Territoriale Europea), Programma Operativo di Cooperazione Territoriale Europea, adottato dalla Commissione Europea il 7 novembre 2007 (<http://www.fondieuropei2007-2013.it/sezioni/schedass.asp?id=140>; <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=703>).

Territori smart per città diffuse

FEDERICA BUFFARINI

Digitalizzazione urbana

A metà degli anni '90, l'esplosione del web faceva presagire l'annullamento delle distanze nel mondo fisico. Lo scrittore americano George Gilder¹ affermò che, con ogni cosa a portata di mano, anche le città sarebbero scomparse. In realtà, da allora il numero di persone che preferiscono vivere in aree urbane è aumentato costantemente, fino a superare nel 2008 il 50% della popolazione mondiale. È evidente come la tecnologia ci libera dall'obbligo di essere in un solo posto per fare le cose, ma questo non ci allontana dalle città, perché i nostri interessi e i nostri bisogni si realizzano effettivamente nello spazio fisico. Infatti, tutti abbiamo necessità di fare una passeggiata, o andarcene a un evento di musica o di arte, o prenderci un caffè con gli amici. Una buona qualità della vita, un contesto umano favorevole, ottime condizioni ambientali e tutti quei fattori decisivi sulla scelta del posto in cui abitare non possono essere sostituiti da un'app. Una progettazione "smart" sta a significare una pianificazione intelligente, una sintesi concettuale e linguistica di un approccio innovativo alla città, interazione tra pianificazione urbana e molteplici opportunità offerte dall'azione delle nuove tecnologie. L'interfaccia tra smart city e sviluppo urbano sostenibile dovrebbe essere proprio la creazione di connessioni tra economie, spazi e soprattutto persone, proponendo la città come motore dello sviluppo della società e dell'economia contemporanea, in un periodo in cui ambiente, paesaggio, ma anche lavoro, servizi e beni diventano inevitabilmente crisi sociale e politica con ricadute a breve e lungo periodo sulla pianificazione, sui progetti e sugli investimenti a causa della scia lasciata dalla crisi sull'intero modello di sviluppo. Le città possono contribuire al rilancio della competitività e divenire motore della crescita attraverso una politica urbana capace di attrarre investimenti innovativi che offrano a imprese e cittadini strumenti più evoluti per produrre e migliorare le condizioni di vita nelle città, ricorrendo anche al contributo che la tecnologia può offrire in tutti i campi della vita urbana.

Le nuove tecnologie, quindi, non hanno fatto scomparire le città come sosteneva Gilder, ma le stanno trasformando profondamente.

Città diffusa

Mai come in questi anni il termine città appare di significato così aleatorio, smarrito nella miriade di definizioni, attraverso cui l'urbanistica tenta di identificare i territori urbanizzati contemporanei. A differenza dello sprawl, termine utilizzato per definire le periferie delle metropoli, si parla di città diffusa quando si analizzano quelle forme insediative che hanno subito un processo spontaneo di espansione in maniera spazialmente dispersiva, generando frammenti interconnessi che ne costituiscono una caratteristica fondamentale. Nella sua evoluzione, la città diffusa ha sostituito il processo di densificazione, con fattori non obbligatoriamente riconducibili all'edilizia speculativa, ma alla cultura locale basata su un sistema di policentrismo funzionale e politico, affiancato dalla dilatazione puntiforme di case coloniche risalenti, il più delle volte, a secoli fa, tipiche di un'economia basata principalmente sull'agricoltura. Le Marche sono una regione caratterizzata da paesaggi patchwork, dove la differenziazione del tipo di raccolto realizza questi paesaggi multicolore che rendono suggestivo l'intero territorio. Basato su una particolare conformazione morfologica a pettine, dettata dall'alternarsi di valli e colline, le Marche rappresentano perfettamente la tipologia insediativa della città diffusa. Potremmo quasi dire che non ci sono altri territori che hanno effettivamente una struttura urbana così diffusa, creatasi nei secoli sia grazie alle case coloniche, come già detto, tipiche di un'economia prettamente agricola, sia da scelte antropologiche che non hanno mai fatto emergere dei poli strategici così forti da attrarre espansioni nelle aree limitrofe. Piuttosto, moltissimi marchigiani si trovano a essere pendolari all'interno del proprio territorio, sia per motivi di lavoro, ma anche per esigenze più ludiche, divenendo ogni giorno spettatore delle miriadi di paesaggi che si alternano tra loro.

Infatti, nella città diffusa la campagna entra a far parte dell'urbano mantenendo le sue funzioni agricole, anche se ovviamente adattate ai nuovi contesti insediativi, e l'urbano indebolisce il limite tra città e campagna realizzando un paesaggio naturale e artificiale presente già da secoli in molte zone italiane. Una definizione tale porta a pensare al fenomeno del consumo di suolo, che è certo a tutti essere una conseguenza negativa del fenomeno della città diffusa, tanto quanto della metropolizzazione. Eppure la città diffusa, tanto più in un territorio vasto quanto un'intera regione, porta a confrontarsi con una struttura insediativa diversa da quelle tipicamente studiate in urbanistica, dove lo spazio pubblico, gli interstizi urbani, i poli funzionali assumono dimensioni e distanze tipicamente ampie e spesso con caratteristiche differenti secondo la morfologia del suolo.

Non è difficile ipotizzare che un abitante di un borgo di media collina, faccia tutti i giorni spostamenti di 40 km a viaggio per potersi recare sul luogo di lavoro, vivendo il versante e la valle come zone di transito. I flussi di mobilità, come di capitale, tra centri collinari e di fondovalle, coinvolgono un'ampia fetta di popo-

lazione marchigiana che si trova a vivere in piccole città e lavorare in altre, utilizzando ogni giorno la propria auto.

Eppure, parallelamente a questa vasta rete di transito, la rigida divisione dello zoning basata su limiti amministrativi e funzionali, ha generato la ripetizione di innumerevoli servizi in ogni singolo comune che il più delle volte ha generato spreco di denaro e gli stessi servizi risultano mal utilizzati. Entra in crisi, quindi, la concezione di pianificare la città dividendola in parti monofunzionali razionalizzando la struttura urbana della città diffusa dove l'uso del territorio avviene, invece, in maniera spazialmente continua, senza bruschi cambiamenti d'uso basati essenzialmente su una linea grafica, e quindi immaginaria.

Cityuser

Infatti, ciò che impone la città diffusa è di analizzare e confrontarsi continuamente con chi la utilizza, con chi la attraversa, con chi vive questa realtà. Se la città, per definizione, è lo spazio urbano dove si svolge la vita di ogni cittadino, deve essere in grado di assorbire i cambiamenti reali (come variazioni della sua morfologia) e virtuali (come lo sviluppo dei rapporti tra i cittadini che la abitano) che inevitabilmente determinano il suo evolversi, intercettando i flussi globali di persone, capitali, know-how per commutarli sull'intero territorio e generare così nuovi comportamenti, trasformandoli in risorse locali.

Fino ad oggi parlare di città diffusa significava parlare dell'aspetto negativo dell'evoluzione urbana e non comprenderne le sue potenzialità. Ma ciò significa anche classificare interi territori, come quello marchigiano, come paesaggi di categoria inferiore, delle best practices da non rifare. Eppure c'è chi sostiene che le criticità della dispersione, se opportunamente progettate, divengono delle risorse. E la tecnologia assume un enorme potere in questi contesti tale da modificare i sensing in actuation, cioè criticità di un territorio trasformate in peculiarità e risorse.

Potremmo dire che la città diffusa, grazie all'I.C.T., diviene una smart city, o ancor meglio, una smart land. Smart city

Comunicare per scambiare e per integrarsi appare una precondizione fondamentale per favorire lo sviluppo economico e per attrarre quelle risorse economiche e umane che lo determinano. Mentre in passato erano le città portuali ad assumere il ruolo di "città gateway", cioè erano porte di accesso al continente, oggi sono considerati gateway tutti i luoghi d'accesso per via digitale. Lo sviluppo di servizi digitali basati sulle nuove tecnologie sia nel campo della comunicazione, che dell'efficienza energetica, ma anche della mobilità e dell'ambiente, rappresenta la colonna portante del concetto di smart city, che letteralmente significa città intelligente. Eppure in una città diffusa parlare di ciò senza tener conto delle caratteristiche dispersive che questi territori possiedono, risulta inefficace e improprio, poiché non vi è un polo urbano catalizzatore che permetta di diramare sistemi di servizi all'intero territorio, come succede per le grandi metropoli.

La necessità è di generare network tra centri minori in modo tale di sostenersi e alimentarsi in maniera sinergica, creando servizi accessibili dall'intera area vasta, valicando i confini amministrativi.

L'opportunità di accedere a risorse economico-finanziarie messe a disposizione della Regione Marche nell'ambito del P.O.R. Marche, permette di proporre progetti con carattere innovativo e tecnologico relativamente all'informatizzazione di servizi (biblioteche, musei, istruzione, sanità, servizi amministrativi e giustizia, ma anche e-commerce, botteghe virtuali, etc.) con la successiva redistribuzione e articolazione sul territorio. I progetti dovranno essere implementati, non singolarmente sui Comuni, ma coesistere su più città proponendo un diverso assetto dei servizi su una logica non più comunale ma territoriale e sovracomunale. Tali obiettivi e interventi diventano indispensabili in un ambito esteso come quello della città diffusa, al fine di ridurre i movimenti con il mezzo individuale, accedere (non solo fisicamente) ai servizi con la stessa facilità di chi abita in un contesto urbano densificato. L'intento è di partire da piccole reti apparentemente autonome una dall'altra distribuite su porzioni di territorio marchigiano che facilitino la connessione e la coesione tra centri minori, per poi effettuare una implementazione nel tempo fino a generare dei servizi su intere aree vaste che gestiscano le risorse locali in maniera efficiente e le redistribuiscono secondo le esigenze.

Il fine è ambizioso: generare un modello progettuale ripetibile e implementabile nel tempo che permetta di pianificare in maniera innovativa e intelligente la città diffusa come struttura urbana estesa attraverso le potenzialità fornite dalla innovazione tecnologica. Il concept è studiato in collaborazione con il Gruppo di Studio sulla Città Diffusa INU Marche, in particolare modo, per risolvere alcuni dei problemi connessi con l'insediamento diffuso che domina nel territorio marchigiano. Infatti, viene ipotizzato nel territorio su cui operano i GAL (Gruppi di Azione Locale) delle Marche, tra cui è stato scelto quello situato sui due versanti della media Vallesina costituito dai comuni di Maiolati Spontini, Cupramontana, Castelbellino, Casteplano, Monte Roberto e Rosora. Questo ambito rappresenta un modello particolarmente significativo per la gestione dei flussi di mobilità tra centri collinari e fondovalle, coinvolgendo un bacino di utenza potenziale di 24.272 abitanti.

L'idea è di creare un'unica piattaforma con la quale si può accedere a diversi servizi offerti dalla città, ovunque ci si trova e in qualsiasi momento attraverso il semplice utilizzo di un'applicazione per smartphone. L'universo delle "app" urbane è il segnale più evidente di questa evoluzione digitale: sfruttando programmi di navigazione GPS per i cellulari, sono in grado di fornire aggiornamenti sul traffico o altri avvenimenti in tempo reale basandosi su database che vengono così a generarsi e aggiornarsi continuamente risultando una fonte inesauribile di informazioni. Le applicazioni sostituiscono in tutto i portali web, permettendo il loro utilizzo in maniera diretta e

alla portata di tutti, e soprattutto diventano dei totem interattivi non più statici ma trasportabili in qualsiasi zona della città.

Un altro aspetto che scaturisce dall'utilizzo di tecnologie digitali, infatti, è la capacità di realizzare archivi di dati direttamente dall'utilizzo delle app, che possono poi essere trasformate in risposte da parte dell'amministrazione pubblica per pianificare intere aree urbane in maniera dinamica e flessibile, a seconda delle esigenze di quello specifico momento, potendo creare un'analisi intrecciata di dati scaturiti dal comportamento e dal movimento degli stessi abitanti.

Il concept progettuale si basa sull'ipotesi di utilizzare tutte le informazioni che scaturiscono dall'utilizzo delle app urbane per sviluppare dei progetti smart tali da migliorare le peculiarità o eliminare i problemi del territorio. L'utente in questo modo diventa il punto focale di tutta l'analisi perché è lui direttamente a fornire dati e informazioni sull'utilizzo della città. Quindi il cityuser utilizza l'applicazione, avvantaggiato dall'efficienza della sua prestazione oltre che da sconti economici affini ai servizi prestati; l'app eroga il servizio richiesto all'utente e contemporaneamente stila un archivio di dati che manda direttamente all'amministrazione pubblica. Quest'ultima avrà così a disposizione una mole di informazioni tali da poter pianificare in maniera coscienziosa la città e garantire, anche attraverso le app urbane, servizi effettivamente necessari ed efficienti.

Obiettivi

Nelle città diffuse, così come nella porzione di territorio GAL marchigiano, il concept disegna un percorso di trasformazioni definendo degli ambiti chiave su cui dovrebbero confluire ed essere realizzate le idee, i progetti, le sperimentazioni e, soprattutto, gli investimenti in grado di cambiare la città e renderla più sicura, semplice, ma soprattutto sostenibile. Gli ambiti strategici di sviluppo riguardano la mobilità e i servizi che dovranno, sinergicamente, puntare a rendere la città sempre più alla portata dei cittadini e bella da vivere, dando ampio spazio all'inclusione sociale, tenendo come punto saldo il benessere e la salute della persona e garantendo interventi basati sull'utilizzo di energie rinnovabili.

Il progetto mira a un tessuto connettivo, integrato, basato su network supportate da tecnologie "trasparenti", in grado non solo di acquisire e diffondere dati e informazioni, ma di connettere cittadini e istituzioni. Su tali network devono essere realizzati servizi e applicazioni focalizzate sui diversi ambiti, generando un vero e proprio percorso di pianificazione territoriale flessibile, in grado di adattarsi ai mutamenti e offrendo soluzioni perseguibili e misurabili nel tempo, replicabili anche in strutture urbane diffuse fuori dalla realtà marchigiana.

Il concetto di rete di servizi diviene, infatti, fondamentale per gestire un'area così vasta come quella del GAL studiato: si stima un territorio di 9.325 ha, con 24.272 abitanti complessivi, distribuiti all'interno di ben sei comuni che si sviluppano in parte lungo i versanti della bassa collina e in parte lungo la Vallesina.

Le app divengono un'interfaccia estremamente utile per utilizzare servizi che altrimenti sarebbero troppo distanti per essere utilizzati ma, inversamente, permette a realtà generalmente non considerate punti attrattivi, di avvicinarsi all'occhio di cityuser che, così facendo, vengono a conoscenza di attività ed eventi realizzati in questi centri minori che altrimenti non avrebbero mai conosciuto.

Se si parla di tempo e spazio ridotto in una città che invece si sviluppa in maniera dispersiva, la tematica che per prima viene alla mente è la mobilità, cercando di disincentivare l'utilizzo dell'auto privata introducendo trasporto pubblico locale attraverso informazioni e prenotazioni via web sfruttando le potenzialità della geolocalizzazione. Il servizio a chiamata diviene un'importante possibilità per i residenti, temporanei e permanenti, di raggiungere i luoghi dove vengono erogati servizi alla persona o alla famiglia, o di godere delle risorse distribuite sul proprio territorio sviluppando percorsi di trasporto mutevoli giornalmente secondo le esigenze di chi le richiede. Se risulta comunque indispensabile scendere a valle con l'utilizzo della propria auto, il pagamento della sosta e del permesso di ztl, attivato e disattivato tramite una app per smart phone con estrema facilità, elimina il problema delle monete, permettendo sicuramente di generare nodi intermodali nel caso si abbia la necessità di spostarsi in treno per mete più distanti lasciando l'auto nei pressi della stazione.

L'idea di pianificazione smart è di integrare progetti riguardanti un'ampia gamma di servizi a disposizione del cittadino sul territorio agevolando l'utente nel pagamento dei servizi comunali sia online, che attraverso smartphone, garantendo al cittadino un'immediata risposta da parte delle amministrazioni e una verifica dello stato di fatto in tempo reale. Ciò è applicabile sia a livello di imposte, ma anche per l'istruzione, la raccolta di rifiuti, i servizi sanitari e giuridici con l'idea di istituire un unico punto di riferimento per l'area analizzata, nella quale questi servizi vengono erogati e garantiti per l'intero raggruppamento dei sei comuni GAL. Anche la gestione delle attività culturali tramite un'unica piattaforma e un'unica registrazione, fa sì che i visitatori avranno la possibilità di usufruire dei medesimi servizi per tutti i musei presenti nel territorio GAL, con un unico strumento operativo per tutti i punti museali gestiti, eliminando lunghe e scomode file così da garantire una visita più piacevole e quindi rendere più soddisfatto del servizio l'utente. Il tempo libero, lo shopping e i servizi turistici possono essere gestiti tramite la raccolta di offerte commerciali del territorio, così da avvicinare sempre di più la domanda e l'offerta e dando la possibilità a ogni attività commerciale di creare la propria vetrina smart visibile ovunque, senza la necessità di trovarsi di fronte al negozio.

Se risulta difficoltoso spostare il cittadino dalla propria residenza, si sposta il servizio, o si genera un trasporto a doc che lo vada a prendere! E questa semplice idea permette di realizzare progetti specifici per qualsiasi fascia di età, dai più giovani pratici nell'uti-

lizzo di app e smartphone, fino a raccogliere anche i più anziani come bacino di utenza attraverso servizi accessibili anche grazie a call centre che garantiscono una risposta immediata alle loro esigenze.

Inserire un numero elevato di servizi efficienti, permette di gestire un territorio sempre più ampio e, di conseguenza, sempre più utenti. La città diffusa propone già un territorio vasto sul quale sperimentare, ma soprattutto investire, poiché più si investe in efficienza, in tecnologie digitali finalizzate al cittadino, più quest'ultimo sarà fidelizzato e propenso a utilizzare i servizi erogati, invogliato dall'ottima prestazione avuta. Più utenti ci saranno e più i guadagni supereranno i costi d'investimento. Ovviamente l'idea deve essere implementabile, partendo da una piccola, seppure vasta, area di territorio come quella del GAL permettendo di sperimentare e apportare modifiche ai progetti, ma soprattutto farne conoscere le capacità e la convenienza attraverso una pubblicità allargata alle realtà limitrofe, così da integrarle all'interno dei network attivi o realizzandone dei nuovi che andranno a connettersi con quelli ipotizzati per il GAL. Molti dei problemi si risolvono utilizzando meglio i servizi e le infrastrutture che già esistono: con meno asfalto o cemento e più silicio. A prima vista la città di domani non sarà molto diversa da quella di oggi. Quello che cambierà di più domani sarà il modo di vivere lo spazio, grazie a nuove forme di condivisione dell'informazione. Per i progettisti si aprono nuovi scenari, nei quali l'architettura dialoga con l'informatica e le scienze sociali; una tecnologia onnipresente ma invisibile, per una vita più semplice, un ambiente piacevole e, comunque, la capacità di costruire relazioni sociali.

Note

1 George Gilder è uno scrittore e filosofo statunitense.

2 L'App è un servizio gratuito o a pagamento realizzato da Apple disponibile per iPhone, iPod touch e iPad che permette agli utenti di scaricare e acquistare applicazioni aggiuntive.

Bibliografia

Fantin, M., Morandi M., Piazzini M., Ranzato L. (2012), *La città fuori dalla città*, Inu Edizioni, Roma
Desideri P. (2001), *Ex City*, Meltemi, Roma
White W. H. (1980), *The social life of urban space*, Project of Public Space, New York
Mattei M. G. (2013), *Carlo Ratti, Smart City, Smart Citizen*, Egea Spa, Milano

Città metropolitane e Città diffuse: un nuovo assetto per la Sardegna

CHIARA GARAU

Introduzione

La recente approvazione della legge Delrio (L. 56/2014), avvenuta dopo un tormentato percorso durato oltre vent'anni, induce a riflettere sulla nuova architettura istituzionale delle Città Metropolitane. Appaiono evidenti le difficoltà, le incertezze e le domande (ancora aperte) sulle competenze assegnate ai diversi livelli di governo nel rispetto dei principi di sussidiarietà e di valorizzazione delle autonomie locali. Sulla base di questi presupposti, il paper tratta dapprima l'exkursus evolutivo che ha portato all'istituzione di un organismo di governo metropolitano (nel caso sardo costituito dall'area vasta di Cagliari). Poi ci si sofferma sulle potenzialità strategiche rivestite da questa istituzione e sulla interdipendenza e complementarità dei territori, i quali prescindono dai rigidi confini amministrativi e - per evitare di ritrovare vecchie istituzioni con un nuovo nome - hanno bisogno di sviluppare "un metodo" in grado di attivare forme di azione coordinata utili anche agli "altri" ambiti regionali.

Le riforme istituzionali ed amministrative: evoluzione e complessità del sistema urbano italiano
Il modello organizzativo delle città è cambiato nel corso del tempo, ma solo recentemente si sono create le premesse legislative per avviare concretamente un processo di cambiamento. Fino al 1990 il modello di governo e di organizzazione degli Enti locali era ispirato a concetti quali uniformità; centralità; rappresentanza esterna attribuita agli organi politici.
Con la L. 142/1990 i Comuni iniziano ad essere oggetto di continue riforme; gradualmente aumentano le loro competenze accompagnate dall'assegnazione di risorse autonome; si costituiscono le città metropolitane, delegando alle regioni il compito di definirne il perimetro e le loro funzioni amministrative.
Il Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali (approvato con il D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267) modificato più volte e pesantemente, riprende senza sostanziali modifiche i contenuti della L. 142/1990. Definisce ruoli e competenze delle amministrazioni locali e conferma le aree metropolitane stabilite dalla L. 142/1990, affidando le competenze di pianificazione territoriale alle province (Cocozza, 2014).
La riforma del titolo V della Costituzione del 2001 costituisce il punto più alto del processo riformatore in favore delle autonomie locali, in quanto riconosce costituzionalmente le città metropolitane (art. 114) e ridefinisce la gerarchia istituzionale dei Comuni, Province e Città metropolitane, in base "alla disciplina

dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni loro attribuite" (art. 117).

In questo momento storico, studiosi e ricercatori hanno proposto diversi criteri per l'individuazione delle città metropolitane: la popolazione che gravita attorno al centro urbano principale (Cafiero, 2009); il bacino di pendolarismo residenziale-scolastico e/o lavorativo (Boatti; 2008); i ruoli (funzionale, internazionale, coesivo, etc) in grado d'essere svolti dalla città metropolitana (Mistri, 2005).

Questo processo, sviluppato con difficoltà e contraddizioni, però è stato interrotto dalla crisi economico-finanziaria i cui effetti si sono fatti sentire pesantemente sul sistema politico-istituzionale italiano a partire dal 2011. Il riflesso più importante di questa crisi è rappresentato dall'introduzione nel 2012 di alcune misure per la riduzione delle spese pubbliche (L. Cost., 20 aprile 2012, n. 1 e la L. 24 dicembre 2012, n. 243).

Viene infatti prevista la riduzione e l'accorpamento delle Province (attraverso la L. 135/2012 conosciuta come "spending review"), e vengono date nuove disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni (attraverso la L. 56/2014, conosciuta come legge Delrio). Quest'ultima recente normativa segna un rinnovamento importante nel modello di governo locale: dal 1865, per 150 anni, si è basato su doppio livello di governo comunale - provinciale, ormai inadeguato a gestire le attuali esigenze dal basso (dei cittadini) e dall'alto (dei regolamenti europei).

Questo intervento del legislatore nazionale vede nella pianificazione metropolitana un motore di sviluppo efficace, basato su una prospettiva di coesione sovra-comunale d'area vasta, parzialmente ispirati ai modelli amministrativi europei e internazionali già collaudati (Ferrari, 2010) quali quelli di Londra, Amsterdam, Barcellona. La L. 56/2014 stabilisce per la città metropolitana funzioni strategiche e alcune funzioni operative che richiedono dimensioni territoriali più estese (trasporti, grandi infrastrutture, ambiente, rifiuti etc.) e assegna ai comuni, riuniti in forme associate, la piena operatività delle scelte di pianificazione di scala locale che riguardano i propri ambiti territoriali.

Da un lato questo intervento del legislatore nazionale - che però appare maggiormente incentivato da ragioni di contenimento della spesa pubblica piuttosto che dalla crisi economico-finanziaria e dai relativi obblighi assunti dallo Stato con l'Unione europea - sembra abbia attribuito alla città l'elemento propulsivo per riattivare politiche di sviluppo. Dall'altro però richiede una maggiore riflessione su come rafforzare la governance multi livello, specialmente regionale-locale; guidando, progettando e regolando uno sviluppo urbano coerente e tangibile, dove la dimensione urbana non viene intesa esclusivamente come un luogo fisico ma soprattutto come generatore di qualità, creatività, di networks per lo scambio culturale.

La Sardegna, in quanto Regione a Statuto speciale, ha margini più ampi nella regolamentazione. In vent'an-

ni dalla comparsa, nei testi di legge nazionali della città metropolitana sono stati depositati in Consiglio regionale due proposte di legge, la n. 128 “Delimitazione, istituzione, funzioni della Città metropolitana di Cagliari. Istituzione della conferenza metropolitana”, risalente al 1995 e la n.387 “Disposizioni per l’istituzione della Città metropolitana di Cagliari” presentata nel 2012.

Il 30 settembre 2014 la Giunta Regionale ha approvato la delibera n. 38/31 “Indirizzi per la predisposizione di disegni di legge in materia di riforma degli enti locali della Sardegna” in cui, sotto il profilo della perimetrazione territoriale, non si prevede una pragmatica coincidenza con i confini delle ex-Province prevista dalla legge Delrio per le Regioni a statuto ordinario. La delibera prevede “un progetto organico di riforma che riguardi l’intero sistema delle autonomie locali”: l’istituzione della città metropolitana di Cagliari, la sostituzione delle attuali Province con i distretti amministrativi regionali e la riorganizzazione delle funzioni per le Unioni dei Comuni. Le maglie più flessibili, riconosciute dal legislatore sardo, potrebbero permettere nella regione di sperimentazione percorsi più coerenti alle esigenze effettive di integrazione dei territori locali anche per affrontare la debolezza dovuta alla contrazione demografica e all’offerta di lavoro per i giovani.

Potenzialità strategiche di un progetto organico di sviluppo per il sistema delle autonomie locali in Sardegna

L’articolazione della città metropolitana di Cagliari, le aspettative e le attese politiche - nell’indurre i comuni a forme di associazionismo intercomunale - consolidano una dimensione policentrica e reticolare, in un rapporto di interdipendenza tra città e campagna. Il compito è dunque quello di prospettare linee tendenziali per un riequilibrio territoriale interconnesso tra le città, le fasce costiere, le zone interne, le aree industriali e le aree agricole, senza gli attuali “vincoli” provinciali. E per far ciò si assume come metodo quello delle “componenti principali”, che consiste nell’aggregare più indicatori affini per obiettivo in modo da semplificare l’analisi delle relazioni e la rappresentazione dei fenomeni.

Il disegno e le funzioni del territorio meritano grande attenzione, che però di solito i cittadini manifestano soltanto quando sono direttamente interessati all’uso (prevalentemente edilizio) delle aree e alla loro produttività. Il problema non è soltanto sardo, ma riguarda tutta l’Italia e in gran parte l’Europa. Infatti dopo l’epoca della “progettazione urbanistica” affidata ai piani regolatori generali si è venuta sviluppando negli ultimi 30 anni una politica di deregulation, più idonea a mediare tra il “disegno del territorio” e le aspettative del sistema economico, che ha di fatto accantonato la funzione del piano come strumento di sintesi e di equilibri territoriali, in prospettiva della grande contrazione demografica prevista in 200.000 abitanti nel 2040 (Mistretta, et al., 2011) e delle regole della produzione e del mercato nel sistema globale

alle quali l’Isola non potrà sottrarsi.

È evidente che soltanto attraverso un’attenta analisi sociale ed economica dell’esistente la politica potrà confermare o modificare le strutture insediative e valutare la dimensione e la tipologia dei luoghi propulsivi nell’intera Isola. E quindi, potrà pronunciarsi sulle azioni da intraprendere per l’organizzazione funzionale del sistema regionale e per valutare in che misura i fattori storici di dimensione, di competitività e di crescita possono produrre importanti effetti attrattivi, da sommare a quelli che già caratterizzano le entità urbane. Soltanto con l’esame di questi effetti si potrà misurare la dimensione reale delle aree di gravitazione e, quindi, ragionare sull’influenza che esercitano nei confronti delle altre città vicine e di quelle più lontane con riferimento alla crescita e agli effetti, positivi o negativi, sullo sviluppo. Con queste finalità si può accedere ai fondi europei ma a condizione che si riesca a coniugare in modo efficace la risorsa finanziaria che verrebbe assegnata per progetti finalizzati con l’effettivo realizzo delle azioni e la convalida dei risultati sia in termini di trasformazione delle strutture interessate, e sia in merito all’occupazione. In altri termini è indispensabile passare dagli intenti progettuali alle ricadute strategiche per lo sviluppo. L’urbanistica in questo quadro può svolgere un duplice ruolo: quello di rappresentare il contesto con le sue potenzialità e quello di stimolare interventi soprattutto infrastrutturali (di viabilità e di reti) per consentire una diffusione non più casuale e contraddittoria di un effetto urbano che possa integrare realtà più forti con quelle più deboli. Soltanto così si potrà frenare il drenaggio che le quattro città più forti dell’Isola stanno effettuando in danno delle zone interne, senza ambizioni metropolitane nel nord e nel sud dell’Isola che non sarebbero giustificate dalla bassa densità di popolazione nell’intera regione.

Bibliografia

- Boatti, G. (2008). *L’Italia dei sistemi urbani*, Electa, Milano.
- Cafiero, G. (2009), “Ordinary emergency: aspects of the Urban Question in Southern Italy” in *Rivista economica del Mezzogiorno*, 23(1-2), pp. 133-180.
- Cocozza, G. (2014) “Città metropolitane e province in Italia: organi, funzioni fondamentali ed esigenze di riduzione della spesa” in *Revista d’estudis autonòmics i federals*, (19), pp. 67-95.
- Ferrari, G., Galeone P. (2010), *Città a confronto. Le istituzioni metropolitane nei paesi occidentali*, Bologna: Il Mulino
- Mistretta, P., Garau, C. (2011). *Autonomia, il sonno e la ragione: spettri e utopie della questione sarda dopo i 150 anni dell’unità d’Italia*. Edizioni della Torre.
- Mistri, M. (2005), “Città metropolitana e problema della governance. Il caso italiano” in *ARGOMENTI*, 13, pp. 107-124.

Intercomunalità e progetto locale dei territori metropolitani: il caso francese e italiano a confronto

CARMEN MARIANO

Integrazione e riequilibrio territoriale

L'«esplosione della città» (Font, 2004) e i processi di diffusione insediativa, che caratterizzano la forma della città contemporanea, costituiscono l'esito di una modificazione nell'organizzazione sociale che ha determinato, nel corso degli ultimi decenni, una conseguente trasformazione dell'organizzazione dello spazio.

La crisi dei modelli urbani monocentrici (area core centrale e rings periferici) ha determinato il progressivo sviluppo di forme polifunzionali, diffuse, disperse, ambivalenti e spesso conflittuali di urbanità. La città diffusa che ne risulta si presenta come un «territorio ampio, a sviluppo estensivo (...) e a funzionalità urbana» (Indovina, 1990), con effetti di progressiva reticolare dello spazio e destrutturazione delle vecchie gerarchie territoriali.

I numerosi studi condotti negli ultimi decenni sulle dinamiche della diffusione insediativa si sono soffermati prevalentemente sugli aspetti più evidenti di tale trasformazione, quelli morfologici, tralasciando, in alcuni casi, di indagare un altro fenomeno, che ha progressivamente caratterizzato l'organizzazione territoriale metropolitana, vale a dire l'integrazione. I numerosi centri che connotano la città diffusa costituiscono, infatti, un sistema globale di reti in cui si concentra la residenza, la produzione, lo scambio materiale e immateriale, la cultura e l'innovazione tecnologica.

La crescita di relazioni territoriali, l'infiltrarsi di rapporti, la forza dei «legami deboli» (Granovetter, 1998), che sperimenta una socialità diffusa, l'organizzarsi di relazioni funzionali, la crescita nel territorio di nuove polarità di rilievo (Mela, 1998), hanno consentito dunque il costituirsi di una struttura territoriale che si fonda sul principio dell'autorganizzazione metropolitana e del policentrismo e in cui si configura un insieme, altamente complesso e differenziato, di modalità di vita e di pratiche.

Da un lato, la città compatta perde il suo potere attrattivo a causa degli effetti negativi che in essa si producono (congestione, costi, inquinamento), dall'altro, si ricerca una nuova condizione urbana, «più città» e «migliore città» (Amendola, 2010), consentendo a cittadini e organizzazioni di scegliere la forma urbana che meglio risponde alle proprie esigenze. Stili di vita individuali che si costruiscono al di fuori dei tradizio-

nali riferimenti collettivi e in funzione della varietà di destinazioni che è possibile raggiungere.

«Distance in the new city is generally measured in terms of time rather than blocks or miles. The supermarket is 10 minutes away. The nearest shopping mall is 30 minutes in another direction, and one's job 40 minutes away by yet another route. The pattern formed by these destinations represents 'the city' for that particular family or individual. The more varied one's destinations, the richer and more diverse is one's personal 'city'. The new city is a city à la carte» (Fishman, 1990).

Una struttura urbana, quella della città diffusa, che potremmo assimilare alla figura del mosaico e che «può aiutare a scoprire il senso o il significato nascosto delle nuove realtà urbane, a riscoprire il carattere profondo di certi spazi senza considerare negativamente la loro perdita di unità e la loro differenza.

Essa può permettere di definire certe parti incongrue e senza nome come veri 'luoghi', dotati ciascuno del proprio particolare 'genio'» (Mazzoni, Tsiomis, 2012). Progettare nella città diffusa significa dunque costruire centralità in continuità con i processi di costruzione di gerarchie territoriali, che si sono andate strutturando nelle forme urbane della dimensione metropolitana (Morandi, 2012); significa intervenire con l'unica strategia possibile che è quella di «una correzione centralizzante dell'edificazione dispersa (...) che inneschi quei processi di gerarchizzazione funzionale e morfologica in grado di creare nuovi luoghi» (Purini, 2012).

L'esigenza di nuovi strumenti di governo dei territori metropolitani e la necessità di condividere scelte strutturali di policy e di trasformazione urbana ad una scala sovra comunale, si accompagna alla necessità di individuare forme di pianificazione flessibili, adattabili agli spazi da governare, i cui confini sono dinamici nel tempo, sempre meno riconducibili ad un unicum urbano (Allmendinger, Haughton, 2007).

L'intercomunalità di progetto in Francia

L'Italia condivide con la Francia importanti tratti di tradizione statale-amministrativa, come ad esempio l'elevato numero di comuni e il ruolo centrale delle regioni nell'architettura istituzionale.

Italia e Francia sono anche i due paesi in Europa, assieme all'Olanda, nei quali il fenomeno della cooperazione intercomunale è abbastanza diffuso, al punto che in Francia quasi il 90% della popolazione è coinvolto in esperienze di intercomunalità¹.

Il progetto di riforma istituzionale francese, avviato nel 2013, «Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles» prevede una diminuzione e un accorpamento territoriale delle regioni che da 20 passano a 14, un progressivo indebolimento, fino ad una completa eliminazione entro il 2020, dei dipartimenti, i cui poteri saranno delegati, da un lato, alle regioni, e dall'altro attribuiti ad un livello di gestione intercomunale. Tale livello dal 2010 (De réforme des collectivités territoriales) è ricondotto negli EPCI «Enti pubblici di cooperazione

intercomunale”, a fiscalità propria e in molti casi con assemblea eletta direttamente dai cittadini. La riforma punta a rafforzarli con un limite minimo di 20 mila abitanti rispetto a quello attuale di 5 mila: è il cosiddetto ambito di vita (*bassin de vie*) in cui si dispiegano le attività economiche e sociali dei singoli cittadini. In Francia, il passaggio da strutture a vocazione univoca (con una sola competenza) a strutture a vocazione multipla (pianificazione territoriale, sviluppo economico, protezione e valorizzazione del sistema ambientale, politiche abitative, mobilità, realizzazione di attrezzature di interesse generale culturali, sportive, ricreative), ha determinato una trasformazione graduale dell’intercomunalità di ‘gestione’, utilizzata in una prima fase per garantire l’efficienza amministrativa e una corretta erogazione dei servizi, a quella di ‘progetto’, che presuppone un più elevato livello di cooperazione e che implica un processo di pianificazione e coordinamento più avanzato e strutturato. Come scrive Clotilde Deffigier (2007), «l’intercomunalité, au-delà de permettre de gérer des services, permet aussi de créer de nouveaux territoires, ceux qu’on appelle les ‘territoires vécus’, qui vont avoir une histoire, un ciment social (...) et qui ont trouvé leur utilité économique, démocratique».

L’intercomunalità di progetto corrisponde molto più all’evidenza dei territori vissuti che non alle logiche dei perimetri amministrativi, dal momento che non esiste una dimensione “pertinente de territoire” (Logie, 2001), ma piuttosto una vocazione a costruire uno scenario di progetto e sviluppo locale in un quadro di dimensione sovracomunale.

Il comune di Parigi ha così avviato, nell’ambito di un progetto del Comité interministériel des villes (CIV) varato nel 2002, il progetto dei GPRU (Grand projet de renouvellement urbain)², uno strumento di gestione del territorio più recente delle ZAC, con una connotazione sociale diversa, segnata dalla specifica volontà di migliorare la vivibilità dei luoghi, di potenziare la rete di trasporti, di migliorare i servizi al cittadino e di promuovere lo sviluppo economico di quartieri in difficoltà.

Il progetto coinvolge una serie di aree di bordo del comune di Parigi, lungo il Boulevard périphérique e i comuni della prima corona, i quali sono riuniti nel sindacato Paris Métropole, una struttura creata dal basso per agire in maniera concertata sul territorio e per costruire l’identità metropolitana, nel quadro di una visione condivisa e partecipata del futuro del territorio.

I progetti si caratterizzano per la realizzazione di nuove centralità, nuovi poli urbani localizzati tra la struttura monocentrica del comune di Parigi e i piccoli comuni della corona, garantendo un’offerta di funzioni (quella centrale è il logement sociaux, l’alloggio sociale), coerente con il quadro territoriale complessivo predisposto dal piano direttore intercomunale (SCOT: Schéma de la Cohérence Territoriale) e con gli obiettivi di fondo del piano urbanistico comunale (PLU/Plan Locale d’Urbanisme). La partecipazione degli abitanti all’elaborazione del progetto di

territorio e la coscienza collettiva d’appartenenza a un territorio sono condizioni ritenute essenziali per un progetto di sviluppo durevole, così come la realizzabilità degli interventi che viene garantita attraverso la costituzione delle Società di economia mista (Sociétés d’Économie Mixte/SEM), che sono diventate oggi il principale strumento per la riqualificazione urbana, la realizzazione di progetti a elevata mixité, con forte regia pubblica e il coinvolgimento del privato nella realizzazione ed erogazione di servizi alla collettività. Il progetto urbano denominato Clichy-Batignolles è situato nel 17^{ème} arrondissement di Parigi, nel settore nord-ovest, e occupa una posizione cerniera tra il quartiere centrale di Parigi della Défense e la Plaine Saint-Denis. Un progetto che si estende per circa 50 ha e che, a fronte di un reale potenziamento dell’accessibilità e del trasporto pubblico, rappresenta una localizzazione strategica per la costruzione di nuove polarità urbane con i comuni limitrofi di Clichy-La-Garenne, Levallois-Perret e Saint-Ouen. Il progetto di Paris Nord est, che comprende il recupero e la rifunzionalizzazione dell’Entrepote Mac Donald, si estende per 600 ha e rappresenta la porta di comunicazione con i comuni di Saint Denis, Aubervilliers, Pantin e la commune d’agglomération della Plaine commune. Il tracciato del Boulevard périphérique, che ha visto nel corso del '900 saldarsi ai 20 arrondissements della città di Parigi numerosi sobborghi, modella, così, la corona parigina e diventa il centro della metamorfosi, la riconquista della continuità urbana e il cuore dell’espansione metropolitana, frutto di una stretta cooperazione tra Parigi e la sua periferia.

L’intercomunalità di gestione in Italia

In Italia la questione del governo di scala sovra comunale si caratterizza per la presenza di una forte variabilità di contesti territoriali e amministrativi e di una altrettanta variabilità nella sperimentazione di forme di governo, che vanno dalle Conferenze metropolitane, alle associazioni di Comuni, ai consorzi, alle convenzioni e infine alle Unioni di Comuni.

Potremmo dire che il caso italiano si colloca tra quelli che hanno, finora, sperimentato solo forme di accordo inter-istituzionale di tipo volontario (modello teorico del new-regionalism³), nella direzione di una legittima libertà di sperimentazione sui confini che entrano in gioco nei meccanismi di aggregazione metropolitana di comuni ed altri enti territoriali (Heinelt, Kubler, 2005).

Il progetto di riforma avviato con la legge 56/14, per molti aspetti vicino ai principi che hanno ispirato la riforma francese, prevede, da un lato, il rafforzamento delle Unioni dei Comuni, prevedendo l’obbligatorietà, per i comuni con popolazione demografica inferiore a 5000 abitanti, dell’esercizio in forma associata (Unioni di Comuni o Convenzione) delle funzioni fondamentali (pianificazione, rete scolastica, gestione del sistema locale dei servizi etc.) e attribuendo loro la funzione della “pianificazione urbanistica ed edilizia di ambito comunale, nonché la partecipazione alla pianificazione territoriale di livello sovra comunale”,

dall'altro, un progressivo esautoramento delle province e delle loro competenze in materia di pianificazione, riconducendole a enti territoriali di secondo livello, e, infine, detta i criteri per la costituzione delle 10 città metropolitane, che avranno la competenza del Piano Strategico Metropolitan e della Pianificazione Territoriale Generale.

L'orientamento del governo tiene, dunque, insieme due prospettive di governo del territorio, l'opzione strutturalista della institution building, attraverso la costituzione delle città metropolitane e l'opzione funzionalista della governance (Jessop, 2002, Brenner, 2003) dei territori intermedi, attraverso i perimetri variabili delle forme di cooperazione tra comuni (Allulli, Tortorella, 2014).

I documenti prodotti negli ultimi anni dal Comitato Interministeriale per le Politiche Urbane, per la definizione di temi dell'Agenda Urbana Nazionale, indicano, nella scelta del modello bottom-up, la necessità che il processo 'dal basso' avvenga all'interno di una visione strategica e di sviluppo territoriale in grado di affrontare, da un lato, le criticità che si creano nei nuovi contesti urbanizzati di area vasta e, dall'altro, di garantire processi virtuosi e progressivi di 'contaminazione' dei territori.

La moltiplicazione dei centri decisionali di livello intercomunale, attraverso la costituzione delle Unioni di comuni, ridisegnerà l'assetto istituzionale dell'intero territorio nazionale, che oggi si presenta con un quadro estremamente frammentato, con il 75% degli 8000 comuni italiani con popolazione inferiore a 5000 abitanti, che di fatto amministrano il 54% del territorio nazionale, pur avendo una popolazione residente pari solo al 17% (Cittalia-Anci 2013).

Uno dei temi centrali sarà dunque quello della individuazione di criteri e metodi per la definizione degli ambiti ottimali del 'progetto intercomunale', secondo modelli di aggregazione 'non congiunturali' a geometria variabile, che siano espressione di modi alternativi e concorrenti di leggere i territori, e che sappiano confrontarsi con le differenze dimensionali dei fenomeni che più li caratterizzano, una dimensione territoriale che dovrà rispondere a logiche di razionalità funzionale, tenendo conto dei sistemi socio-economici territoriali, delle reti infrastrutturali, di specifiche emergenze locali (Mariano, 2013).

Oggi il bilancio sulle esperienze delle Unioni di comuni in Italia è ancora prevalentemente legato a risultati di efficienza amministrativa, che nella maggior parte dei casi interessa il piano della 'produzione di servizi', con lo scopo principale di supportare le municipalità nella loro gestione quotidiana.

Le funzioni legate al governo e alla pianificazione del territorio sono, infatti, raramente gestite dalle Unioni, fatta eccezione per alcune regioni in cui, grazie ai contenuti di leggi urbanistiche innovative (Emilia Romagna, Calabria, Puglia), si segnala un'apertura verso la prospettiva di assegnare alle unioni competenze più specifiche dei livelli di governo di area vasta, per cui, mentre le unioni di piccole dimensioni (fino a 20000 abitanti) sono più orientate a conseguire obiettivi di

efficienza gestionale nelle funzioni proprie, quelle di dimensioni intermedie (tra 20000 e 50000 abitanti) puntano ad una competitività a scala territoriale sovra comunale e prospettano servizi di area vasta (Mariano 2014b).

All'interno del territorio provinciale di Roma, che dal 1 gennaio 2015 coinciderà con il territorio della Città Metropolitana di Roma Capitale, esistono, oggi, solo 6 Unioni di comuni, che coinvolgono alcuni comuni al confine con la provincia di Viterbo. Il territorio metropolitano non ha mai visto concretizzarsi esperienze di progetti intercomunali, fatta eccezione per il progetto del Parco termale metropolitano di Roma, Tivoli e Guidonia, avviato dalla provincia nel 2006, all'interno del PRUSST sovracomunale dell'Asse Tiburtino Fata viam invenient.

Eppure le dinamiche di sviluppo insediativo del comune di Roma, nel corso degli ultimi venti anni, sono avvenute attraverso un processo di saldatura con i comuni della prima cintura metropolitana, lungo alcune delle direttrici infrastrutturali storiche di comunicazione, determinando una continuità fisica degli insediamenti, di natura sostanzialmente residenziale, con i comuni limitrofi, dando luogo ad una vera conurbazione che presenta una sua fisionomia specifica, 'anomala', come la definisce Campos Venuti (2005); quella dello sviluppo radiale, della forma a stella con ampi spazi vuoti del grande sistema ambientale che a cuneo penetrano fin nel cuore della capitale. I territori 'di frontiera', le aree di bordo rappresenterebbero quindi i luoghi potenziali su cui fondare il progetto di riequilibrio del territorio.

La strategia delle 'nuove centralità', uno dei tre assi strutturali del Piano Regolatore Generale del comune di Roma, approvato nel 2008, costituisce la chiave della 'trasformazione territoriale' proposta per Roma, con l'obiettivo di correggere l'anomalia del sistema metropolitano e rafforzare, appunto, le numerose localizzazioni periferiche, una scelta irrinunciabile se non si vuole che la periferia romana venga 'saltata' dalle nuove logiche localizzative, sempre più di scala metropolitana, con la conseguenza di restare permanentemente periferie (Mariano, 2014a).

Ma, allo stesso tempo, l'evidenza del processo di metropolizzazione dell'area vasta di Roma, che ha ormai travalicato i confini amministrativi, pone l'esigenza di ripensare il modello del policentrismo ad una scala sovra comunale, per risolvere alcune questioni strutturali e sociali che non possono più essere risolte all'interno del comune di Roma. La città diffusa rappresenta, dunque, un 'laboratorio' urbano (Kipar, 2012), che consente di lavorare sulla ricerca di nuove strutture insediative, che siano in grado di organizzare sistemi urbani e tipologie capaci, da un lato, di contrastare le tendenze spontanee, ancora presenti, del processo di 'periferizzazione' e, dall'altro, di rafforzare programmaticamente il processo di 'metropolizzazione' dei territori (Progetto Strategico Provincia di Roma, 2011).

In questo senso centrale sarà il ruolo dei 15 municipi di Roma Capitale, soprattutto quei 'municipi di bor-



Figura 1– Grand projet de renouvellement urbain (GPRU)

do', che già oggi condividono con i comuni limitrofi stretti rapporti di integrazione di tipo economico, culturale, sociale, territoriale di scala metropolitana e che il processo di riordino di competenze, anche in tema di pianificazione, dovrà provvedere a governare.

Note

1 Il caso francese presenta una serie molto eterogenea di istituti di cooperazione riformati più volte negli ultimi venti anni. La legge “Loi Simplification et renforcement de la coopération intercommunale” n.12/99 ha riformato le modalità di organizzazione dell'intercomunalità francese, sopprimendo da un lato alcune forme d'établissements intercommunaux (i distretti, le communauté de ville, i syndicat d'agglomération nouvelle) e dall'altro migliorando le funzioni di altri, aumentando la soglia demografica limite delle communauté urbain e creando le communauté d'agglomération, che hanno il compito di rispondere alle reali problematiche dei territori della agglomerazione urbana e di pianificare lo sviluppo, attraverso strumenti strategici e di programmazione territoriale, come la Charte intercommunale de développement ed d'aménagement e lo SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), sia di strumenti di pianificazione generale come il POS (Plan d'occupation des soles), che di strumenti attuativi come lo ZAC (Zone d'aménagement concerté). Con un'altra impor-

tante legge del 2000 “Loi solidarité et renouvellement urbains” si offrono agli enti intercomunali nuove e importanti responsabilità nel governo delle aree metropolitane attraverso lo SCOT (Schéma de coherence territoriale), un nuovo strumento che ha sostituito gli Schéma Directeur.

- 2 1. Porte Pouchet – cité Bois de Prétre,
2. Porte de Clignancourt,
3. Porte d'Aubervilliers – cité Michelet,
4. Porte de Montreuil – cité la Tour du Pin-Porte de Vincennes,
5. Porte d'Ivry – cité Joseph Bédier,
6. Porte de Vanves-Porte de Brancion.

3 Il modello della metropolitan reform, il modello della public-choice e il modello del new-regionalism, corrispondono rispettivamente a situazioni in cui il problema del governo metropolitano è stato affrontato con soluzioni istituzionali rigide e forti e la creazione di livelli di governo a elezione diretta; situazioni in cui, nonostante il problema sia stato affrontato a livello istituzionale con risultati poco convincenti, esistono solo autonome sperimentazioni dal basso con forme di associazionismo intercomunale e infine reti di cooperazione e coordinamento che si formano tra municipalità, agenzie di governo a vari livelli e i soggetti privati.

Bibliografia

Allmendinger, P. & Houghton, G. (2007), "The fluid scales and scope of UK spatial planning", *Environment and Planning A*, 39(6).

Allulli, M. & Tortorella, W. (2014), *Città metropolitana. La lunga attesa*. Marsilio editore.

Amendola, G. (2010), *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*, Laterza, Bari.

Brenner, N. (2003), "Standortpolitik, State rescaling and the New Metropolitan Governance in Western Europe", in *DISP*, 152.

Campos Venuti, G. (2005), "Il mio lungo percorso verso la metropolizzazione", in *Metronomie*, anno XII, dicembre 2005.

Deffigier, C. (2007), "Intercommunalité et territorialisation de l'action publique en Europe", *Cairn n.121-122*, p.79-98.

Fishman, R. (1990), "America's New City: Megalopolis Unbound", *Wilson Quarterly* 14, I (winter): 25-48.

Font A., Indovina F. & Portas N. (2004), a cura di, *L'esplosione di la ciutat*, COAC, Barcelona.

Granovetter, M. (1998), *La forza dei legami deboli e altri saggi*, a cura di Follis, M., Liguori editore.

Jessop, B. (2002), "Liberalism, Neoliberalism and Urban Governance: a State-Theoretical Perspective", in Brenner, N. & Theodore, N., a cura di, *Spaces of Neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*, London, Blackwell.

Heinelt, H. & Kubler, D. (2005). *Metropolitan governance, democracy and the dynamics of place*. Oxon, ed. Routledge.

Indovina, F. (1990). *La città diffusa all'arcipelago metropolitano*. DAEST, Venezia.

Kipar, A. (2012), "Il paesaggio della città diffusa", in Fantin, M., Morandi, M., Piazzini, M. & Ranzato L., a cura di, *La città fuori dalla città*, Inu edizioni.

Logie, G. (2001), *L'intercommunalité au service du project de territoire*, Paris, Syros.

Mairie de Paris (2001), *Engager le renouvellement urbain de la couronne de Paris. Un grand project pour la capitale et le centre de l'agglomération parisienne*, Dossier de présentation d'un Grand Project de Renouvellement Urbain sur la couronne de Paris.

Mariano, C. (2014a), *Il futuro della città è policentrico? Una riflessione sull'area metropolitana romana*, Paper selected for the 9th Congress "Virtual City and Territory" - CITY MEMORY PEOPLE, Roma, 2-4 ottobre 2013, ArcAdIA - Archivio Aperto di Ateneo, Università Roma Tre.

Mariano, C. (2014b), "Modelli di governo della dimensione metropolitana e processi di intercomunalità in Italia", in *Aménager les métropoles. Les réponses des urbanistes*, a cura di Dubois J., éditions de l'Aube.

Mariano, C. (2013), "Governing metropolitan territories: metropolitan city and inter-municipal cooperation. The Italian case", paper selected 7th conference of the International Forum on Urbanism (IFoU) 2013 CREATIVE RENAISSANCE, 7-11 ottobre 2013, College of Planning and Design, National Chen Kung University in Tainan, Taiwan.

Mazzoni, C. & Tsiomis, Y. (2012), "Questioni aperte del

progetto metropolitano", in Fantin, M., Morandi, M., Piazzini, M. & Ranzato L., a cura di, *La città fuori dalla città*, Inu edizioni.

Mela, A. (1998), *Sociologia della città*, Carocci editore.

Morandi, M. (2012), "Problemi e convergenze", in Fantin, M., Morandi, M., Piazzini, M. & Ranzato L., a cura di, *La città fuori dalla città*, Inu edizioni.

Purini, F. (2012), "Tra centralità e dispersione. Frammenti teorici e strategie operative per la città diffusa", in Fantin, M., Morandi, M., Piazzini, M. & Ranzato L., a cura di, *La città fuori dalla città*, Inu edizioni.

La qualità estetica nella città diffusa.

Qualche spunto di riflessione

MAURIZIO MORANDI

Nel parlare di città diffusa non affrontiamo mai un aspetto che pure è fondamentale: la qualità o non qualità estetica dei suoi spazi e delle sue architetture. Analizziamo i modi di vita, le modalità di occupazione dei suoli, le caratteristiche funzionali, ma non ci esprimiamo sulla qualità morfologica di questo paesaggio.

Vorrei con queste brevi note impostare una riflessione sul perché di questa carenza e su quali possano essere le strade da percorrere per intervenire sugli aspetti estetici della città diffusa.

Credo che esista un problema di inadeguatezza delle categorie estetiche per affrontare questa realtà. I criteri progettuali più usati per intervenire sono per lo più l'omogeneità, l'esplicitazione dei limiti, le relazioni tra contesti diversi e -per le architetture- il radicamento nella storia, il rispetto dell'insediamento preesistente, dei riferimenti tipologici, e dei linguaggi codificati dell'architettura contemporanea.

Come possiamo pensare di esprimere un giudizio con queste categorie su un contesto indefinito, basato sulla mutabilità, sulla trasformabilità, sull'aleatorio, sull'imprevisto, sul non finito? Sono aspetti che difficilmente possono essere affrontati solo con le sensazioni visive alle quali si riferiscono le categorie estetiche tradizionali. Vediamo quali azioni possono integrare la pura percezione visiva dell'estetica morfologica nel momento in cui affrontiamo lo spazio della città diffusa.

-Inserire nella descrizione e interpretazione del paesaggio sensazioni che fanno riferimento ad altri sensi secondo le ricerche condotti fin dal 1991 da Jean François Auguyard⁴: il suono, l'olfatto, la tattilità, che impongono una diversa complessità per la definizione progettuale di questi ambienti.

-Cogliere il carattere frammentario di questi territori.

Cristina Bianchetti, riprendendo Bernardo Secchi, ricorda che «la figura del frammento è il nuovo sfondo per cogliere la città contemporanea [...] che ha rotto la continuità che aveva permesso di pensare la città moderna»². Natalie Blanc osserva che la città prodotta non è più «una e unificata, ma diversa e frattale» e propone così di costruire un'esthétique environnementale³ che esprima il modo di comprendere l'ambiente e permetta di inserirsi al fine di cogliere i processi naturali e sociali attorno a noi.

- Superare qualsiasi ottica che persegua, in nome della qualità architettonica tradizionale, la realizzazione di architetture autoreferenziali e isolate dal contesto. La visione estetica si deve concentrare sulle relazioni fra i processi attuati, considerando ogni elemento del contesto come elemento che concorre alla costruzione della qualità del paesaggio. È possibile così impostare un'estetica che, come ha notato Gabriele Basilico, permetta alla bellezza di convivere con la mediocrità⁴, capace di esprimere la pluralità dei modi di vita sempre più variegata e bisognosa di nuove relazioni, tra oggetti, spazi e diversi soggetti.

- Considerare l'estrema mobilità con la quale l'osservatore e il fruitore percepiscono i luoghi⁵. Nella città diffusa il movimento e la percezione in movimento aprono ad eventuali imprevisti, superano la singola componente e costruiscono un'estetica, anche temporale, delle relazioni tra i vari elementi.

Un riferimento lo troviamo nelle arti figurative: l'action painting di Pollock, dove la percezione circola da un punto all'altro dello spazio pittorico senza soffermarsi su nulla o i segni di Twombly che manifestano i significati espressivi nelle loro relazioni. Luoghi e flussi appartengono ad una stessa identità estetica che si definisce nelle relazioni con lo spazio.

-Accogliere la trasformazione come parte strutturale dell'insediamento, nella quale le relazioni si organizzano e si modificano soprattutto sulla prossimità e non su un ordine precostituito, nella quale lo spazio è un incrocio di entità mobili caratterizzato dalla plurifunzionalità.

«la métropole contemporaine est appelée à développer une structure spatiale totalement différente de celle héritée du fordisme avec sa division restrictive....

La métropole d'aujourd'hui offre de plus en plus un mélange de temporalités et de fonctions dans le même espace⁶: le tempistiche dell'uso non dipendono da una temporalità condivisa, ma dalle caratteristiche di opportunità connesse con ciascuna funzione.

-Vedere il vuoto come protagonista della città diffusa che deve inserirsi nella progettazione e nella valutazione estetica dell'insediamento. Nelle prassi progettuali italiane dalla ricostruzione postbellica in poi il vuoto è stato sempre interpretato come assenza e come tale non interveniva in modo attivo nella composizione progettuale. Oggi il vuoto dovrebbe essere interpretato sempre più come spazio comune⁷ e intervenire nella definizione morfologica della città diffusa, trovando proprie configurazioni spaziali mobili e flessibili.

Porre attenzione progettuale alla morfologia della diffusione insediativa risulta così un procedimento per la ricezione di sensibilità non solo visive e di forme variamente percetibili: la sua qualità specifica è però sempre da indagare in relazione ai nuovi campi di configurazione

Una riflessione teorica in merito, sulla quale vale la pena applicarsi in termini operativi, ci viene da un filosofo, Silvano Tagliagambe, che propone di osservare gli insediamenti contemporanei non come luoghi interi e permanenti, ma come componenti di una realtà che si muove e si trasforma. Il progetto diviene quindi anche ricerca delle condizioni che rendono possibili le trasformazioni, le alimentano e le stimolano. Ad una concezione determinista del progetto viene contrapposta una condizione di coesistenza tra le diverse presenze esistenti e previste, la cui concatenazione è oggetto del controllo progettuale. In quest'ottica il progetto non è qualcosa di già compiuto e definito di cui limitarsi a prendere atto, ma un processo in divenire che può assumere forme e modalità differenti⁸. Considerare il progetto come processo inserisce le pratiche sociali come protagoniste di una spazialità continuamente trasformata e aperta a formalizzazioni inedite della associazione tra urbs e civitas. Lo spazio, inteso così come narrazione, permette al fruitore di interpretarlo come preferisce⁹

La qualità dell'intervento progettuale non va ricercata allora nella coerenza formale prefigurata del sistema dei pieni e dei vuoti, bensì nella realizzazione di un'estetica delle relazioni tra gli usi e le connessioni possibili. In quest'ottica, la qualità estetica si basa sull'integrazione tra componenti diverse, sulla visione del limite come spazio di relazione, sui vuoti riempiti dalla molteplicità dei rapporti tra cose e persone.

Note

1 J.F. Augoyard, La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère?, in «Le débat», 65/1991, pp. 51-58.

2 C. Bianchetti, Figure, linguaggi rituali, in «Territorio» n.59/2011, p.7.

3 N. Blanc, Les nouvelles esthétiques urbaines, Armand Colin 2012.

4 G. Basilico, Milano. Ritratti di fabbriche, SugarCo, Milano, 1981.

5 Su questo tema v. J. Nogué, Altri paesaggi, FrancoAngeli, Milano, 2010.

6 La metropoli contemporanea è chiamata a sviluppare una struttura spaziale completamente diversa da quella ereditata dal fordismo con le sue separazioni restrittive....La metropoli di oggi offre sempre di più un'integrazione di tempi e funzioni nello stesso spazio (trad. dell'autore). C.Mazzoni. Conclusions in Paris métropoles en miroir Strategies urbaines en Ile de France a cura di Cristiana Mazzoni e Yannis Tzomis. La découverte 2012 p.223

7 A. DiGiovanni. Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblico nella città contemporanea Carocci 2010

8 S. Tagliagambe, Strategie per la riqualificazione

urbana, in «Territorio» n.56/2011, pp.7-13.
9 Per il concetto di narrazione contrapposta all'informazione v. W.Benjamin. Parigi capitale del XIX secolo. Einaudi 1986 p. 553

Visione territoriale dell'urbano nelle aree interne

MARIO MORRICA

Aree interne: marginalità, fragilità dei sistemi insediativi minori

Nell'Appennino centro-meridionale sono più evidenti i processi socio-economici e ambientali di indebolimento dei territori rappresentati da un diffuso abbandono del presidio antropico sullo spazio delle trasformazioni. Aree in declino a seguito della chiusura di cicli di vita virtuosi in cui l'azione dell'uomo si misurava empaticamente con l'ambiente di riferimento, con la ricchezza del suo potenziale; le forme di governo disegnavano un paesaggio in cui la comunità si riconosceva pienamente, forte era il senso di appartenenza al luogo di vita e la cura del suo assetto. Cicli di sviluppo che si qualificano per la sapiente gestione delle risorse naturali, la consapevolezza e coscienza comune sulla fragilità delle risorse disponibili. Sono territori in cui si è definitivamente concluso un ciclo di vita, connesso a settori produttivi da lungo tempo in declino ed in cui i fattori di debolezza, come la scarsa accessibilità, la vulnerabilità ambientale, inibiscono nuovi scenari di sviluppo in rapporto alle aree urbane della crescita e del consumo.

Nuove politiche territoriali: riscrittura del patrimonio territoriale

Le numerose iniziative di rivitalizzazione dei borghi sono volte essenzialmente alla rifunzionalizzazione tematica del patrimonio edilizio urbano esistente, e gli attori di questi processi hanno introdotto attività e funzioni escludendo una struttura sociale fortemente indebolita. Tali processi non risultano stabili e durevoli se non si legano a una visione olistica del territorio ma si fermano alla superficialità di alcune evidenze patrimoniali. La ri-concettualizzazione dei territori marginali necessita di un approccio inclusivo che comprenda l'urbano e il paesaggio di prossimità superando le pratiche diffuse di recupero dei centri minori che si fermano a interventi sul patrimonio edilizio abbandonato.

L'avvio di processi di riscoperta, valorizzazione e rigenerazione delle risorse locali appaiono come i segnali per ripensare un nuovo governo delle trasformazioni basato sulla capacità dei soggetti agenti sul territorio di adottare azioni che vadano a tutelare e a incremen-

tare il patrimonio di risorse. Le politiche regionali di programmazione economica legata ai fondi UE 2007-2013 e la più recente strategia nazionale sulle aree interne, tendono a riequilibrare i divari sui territori, evidenziano un'attenzione alle specificità dei sistemi locali, alla cura e manutenzione del territorio, ma anche la necessità di supportare iniziative individuali di re-inserimento di processi produttivi. Si riscopre il ruolo degli spazi rurali come fonte di valore territoriale per sistemi urbani complessi e per quelli minori. Lo spazio aperto oltre a produrre nuovamente beni di mercato (alimentari, energetici), deve produrre contemporaneamente beni e servizi pubblici anch'essi remunerati sia per le esigenze locali che per quelle del sistema vasto. Attraverso uno sguardo olistico dello spazio di vita e incrementale delle risorse disponibili è possibile immaginare uno scenario differente di crescita legato alle esigenze della contemporaneità ma forte dei caratteri del patrimonio identitario.

Castelnuovo Vomano: dimensione dei processi di sviluppo e spazio insediativo

Nei territori delle aree interne, alcuni processi emergenti di rilettura e ripensamento delle vocazioni d'uso sembrano evidenziare una sensibilità nuova delle comunità locali verso la riscrittura delle risorse territoriali. Nel territorio di Castelnuovo (TE) la governance territoriale si arricchisce del coinvolgimento del tessuto sociale, attraverso l'attivazione del laboratorio urbano, per la rifondazione di un sapere comune del territorio e la costruzione di scenari complessivi, superando così l'orientamento delle passate politiche urbane che concentravano le scelte e le risorse sulla città consolidata relegando lo spazio aperto agricolo come subordinato o residuale. Il sistema insediativo (fig.1) è caratterizzato dal presidio diffuso sul territorio con agglomerati urbani di epoche differenti, esito di specifici cicli socio-economici: Castellalto capoluogo, Castelbasso (borgo medioevale che mantiene inalterata l'impostazione urbanistica), Castelnuovo Vomano (insediamento recente che si condensa lungo la SS150, in aderenza a rilevanti piastre produttive); posti in uno sfondo di un paesaggio rurale a bassa densità insediativa con addensamenti di matrice lineare lungo le principali direttrici di innervamento. La visione ampia dello spazio di vita non confinata all'urbano comporta un ridisegno del territorio dove le permanenze, le emergenze patrimoniali vengono compatibilmente rigenerate attraverso il recupero e l'introduzione di funzioni adeguate alle vocazioni ed esigenze contemporanee della comunità. La nuova geografia degli interessi individuali (residenza, lavoro, tempo libero), delle relazioni sociali trova rispondenza in un'idea di spazialità allargata, attraverso la caratterizzazione e specializzazione delle risorse diffuse sul territorio. A Castelbasso su impulso dell'amministrazione comunale si è realizzato il recupero del borgo per ospitare eventi, attività artistiche e rassegne culturali. L'introduzione di una funzione prevalentemente culturale estesa a tutto il tessuto storico ha determinato un polo qualificato in un contesto di pre-

gio con benefici che superano la dimensione locale. Inoltre sono attive azioni di recupero del patrimonio edilizio diffuso con incentivi all'inserimento della ricettività turistica che integra le attività esistenti in modo da favorire nuove economie. Viene attribuito un nuovo ruolo allo spazio aperto, senza che questo paesaggio perda la sua prerogativa di campagna agricola produttiva mediante la multifunzionalità che comprende servizi non alimentari dell'agricoltura e servizi agro-ambientali dell'agricoltura e qualità della vita, rivolti alla comunità e al fruitore occasionale. Le azioni nel loro insieme concorrono a ridefinire il territorio comune, declinando le risorse esistenti e attribuendogli un inedito significato, riconfigurando così un sistema insediativo ampio.

Si tratta di dinamiche territoriali che sollevano quesiti sui processi di rilettura e ridefinizione del capitale fisso sociale e delle risorse naturali, quesiti inerenti la necessità di far coagulare interessi e azioni verso scenari olistici di crescita, capaci di abbracciare l'insieme delle risorse territoriali e non solo di alcune di esse, capaci infine di superare efficacemente la visione policentrica e condensatrice di interessi della città.

Bibliografia

- Armiero, M. (2004), *Il territorio come risorsa. Comunità, economie e istituzioni nei boschi abruzzesi*, Liguori Editore, Napoli
- Bonesio, L. (2007), *Paesaggio, identità e comunità tra locale e globale*, Diabasis, Reggio Emilia
- Dematteis, G. (1995), *Progetto implicito*, Franco Angeli, Milano
- Filpa, A., Talia, M. (2009), *Fondamenti di governo del territorio. Dal piano di tradizione alle nuove pratiche urbanistiche*, Carocci ed, Roma
- La Cecla, F. (2011), *Mente locale per un' antropologia dell'abitare*, Elèuthera, Milano
- Laplatine, F., Nouss, A. (2006), *Il pensiero meticcio*, Elèuthera, Milano
- Laplatine, F. (2011), *Identità e meticcio*, Elèuthera, Milano
- Magnaghi, A. (2001), *Rappresentare i luoghi. Metodi e tecniche*, Alinea, Firenze
- Magnaghi, A. (2006), "Rappresentazioni ad alta risoluzione per il progetto locale", in Jogan I., Patassini D. (a cura di), *Lo spazio europeo a livello locale*, INU Edizioni, Roma
- Magnaghi, A. (2007), *Scenari strategici: visioni identitarie per il progetto di territorio*, Alinea Editrice s.r.l.
- Magnaghi, A. (2010), *Il progetto locale. Verso la conoscenza di luogo*, Bollati Boringhieri, Torino
- Marini, S. (2008), *Architettura parassita. Strategie di riciclaggio per la città*, Biemmegraf, Macerata
- Mininni, M. (2012), *Approssimazioni alla città*, Donzelli, Roma
- Palermo, P.C., (2004), *Trasformazioni e governo del territorio*, Franco Angeli, Milano
- Palermo, P.C. (2009), *I limiti del possibile. Governo del territorio e qualità dello sviluppo*, Donzelli, Roma
- Saragosa, C. (2005), *L'insediamento umano. Ecologia e sostenibilità*, Donzelli, Roma

Trapani, F. (2009), *Verso la pianificazione territoriale integrata. Il governo del territorio a confronto delle politiche di sviluppo locale*, Franco Angeli ed.

Viganò, P. (2010), *I territori dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina edizioni, Roma

Elasticity The new frontier of territorial planning

EMANUELA NAN

Da una nuova dimensione culturale ...

L'imporsi della dimensione "informazionale" su quella spaziale ha prodotto, negli ultimi anni, un dilagare e un continuo ridefinirsi delle geografie urbane e territoriali spesso e sempre più in risposta a desideri e a necessità particolari ed immanenti, piuttosto che a seguito di progetti e piani organicamente definiti. Questo ha fatto sì che molte delle recenti trasformazioni siano state soprattutto di carattere puntuale, realizzate senza seguire una logica di regia complessiva e finendo spesso con l'essere più espressione, sia nella concezione che nella definizione, di inquietudini, mode e tendenze ... Senza riuscire a seguire precisi percorsi attuativi, ma come frutto di vaghe e momentanee se non addirittura contraddittorie decisioni, invece che di scelte e azioni indirizzate e strategicamente coordinate a una visione consapevole di sviluppo e evoluzione futura di città e territori, questi interventi si sono per lo più, tra l'altro, dimostrati fallimentari non arrivando mai di fatto a catalizzare e le "energie" urbane e territoriali richiedendo così velocemente nuovi adeguamenti e trasformazioni. Esempi eclatanti di questo fenomeno sono stati molti degli interventi dei così detti "archistar" le cui scelte urbano-architettoniche si ponevano in modo spesso volutamente autoreferenziale rispetto alla città e al territorio secondo la convinzione che la qualifica di "segni d'autore" rendesse, di per sé, questi progetti autonomi propulsori di nuove dinamiche e circuiti indipendentemente dal contesto in cui venivano inseriti, concezione che però presto ha rivelato tutta la sua debolezza lasciando un'eredità spazi abbandonati ed inutilizzati destinati a un precoce degrado.

Tuttavia, già a partire dalla fine degli anni '90 si notano i segnali di un mutamento nel quadro fenomenologico-culturale che vedono l'avvio di una sostanziale trasformazione nel modo di interpretare ed operare sui territori e le città, si assiste, infatti, da questo momento, alla progressiva evoluzione e sostituzione di piani e strumenti dirigitico-prescrittivi in nuove forme sempre più programmatico-strategici. La velocità e molteplicità delle dinamiche in atto hanno,

così, obbligato a cambiare punto di vista e la progettazione e la pianificazione, per comprendere e gestire le nuove esigenze e tempi, hanno dovuto riconoscere sistemi e spazialità urbano-territoriali non più come un insieme di parti fisse e funzionalmente autonome, ma come un processo o meglio un intreccio di processi in continua evoluzione.

Non si è trattato, pertanto, di una trasformazione né istantanea né celata, ma di una deriva progressiva ed evidente che continua ancora oggi e le cui ragioni affondano nel boom industriale del secondo dopoguerra in stretta connessione con lo sviluppo della comunicazione. L'invenzione del primo computer, lo sviluppo delle reti informatiche, ... sono stati i catalizzatori che hanno indotto la travalicazione della tradizionale concezione spazio-temporale dei territori urbani a favore di una visione più dinamica ed articolata; il generale svolgersi e susseguirsi in continua accelerazione e sovrapposizione di processi economici, sociali, politici, ... ha dato luogo, così, a cambiamenti, sia concettuali che fisici, anche molto profondi ridefinendo territori e città come sistemi "aperti e confluenti".

A nuovi parametri e paradigmi urbano-territoriali ... Il rapporto tra i concetti di spazio e movimento è oggi, in tale scenario, sempre più mutevole e strettamente legato alle valenze culturali e alle capacità interazionali e promozionali di ciascun territorio. Le stesse idee di dimensione e di tempo richiedono città nuove in grado di assorbire e farsi assorbire dalle persone che le vivono e le percorrono riuscendo a rapportarsi, sia a scala locale che globale, con utenti sempre più differenziati e specializzati, che cercano nel territorio ogni volta nuovi riferimenti, seduzioni ed esperienze. La gestione e progettazione di città e territori, in questo senso, richiede tanto di affermare quanto di ridiscutere la natura e struttura di scenari e sistemi per riconvertire, in inedite e alternative letture, spazi, ambiti, contesti e reti secondo logiche in cui gli utenti di oggi possano riconoscersi, ritrovando come proprie, configurazioni e visioni non solo come catene di eventi, ma come insieme di cluster o livelli specializzati che si vanno a sovrapporre rendendo ricca la trama urbana e fluido il muoversi al suo interno.

«Società Ambiente e Paesaggio sono i grandi temi del confronto etico, economico e politico del dopo la crisi. In pochissimi anni la crisi globale ha fatto maturare un senso diverso dei valori sociali ed economici che cambia gli obiettivi del mutamento. Una nuova geografia del desiderio sta alterando così in fretta i processi di sviluppo che produce crisi essa stessa nei settori economici e culturali più inerti o più resistenti alle spinte del cambiamento, rendendoli improvvisamente vecchi, fuori dal tempo.

Il rapporto diretto tra attività e luoghi di non è più una condizione necessaria. Le città tendono a perdere una connotazione fisica definita per assumere la dimensione fluida di campi di relazioni» (Ricci, 2012). I nuovi parametri di definizione rispetto a cui, i ter-

ritori urbani si articolano sono, dunque, sempre più derivazioni, non del posizionamento delle funzioni, ma dell'interazione tra soggetti, realtà e spinte sociali, culturali, politiche ed economiche ... La definizione di "spazio pubblico", in particolare, se già da tempo ha assunto l'accezione di sistema integrato, oggi appare sempre più simile a una miscelanea, composita e variabile, alla cui definizione concorrono molteplici dispositivi e la cui comprensione e gestione operativa sembra trovarsi non più nella perimetrazione di registri e contesti formali, ma nell'individuazione di regole e tattiche logiche capaci di guidare e prevedere gli esiti e le evoluzioni delle differenti dinamiche e vocazioni.

In questo contesto, la comprensione e la gestione degli scenari urbani e territoriali non dipende più tanto dal tracciare mappe e stabilire tempistiche futuribili, quanto dall'individuare e comprendere i cambi di logica rispetto a cui, in risposta alle nuove esigenze e sensibilità, progressivamente mutano, componendosi e intersecandosi i dispositivi che concorrono via via a trasformare e rinnovare le città, interfacciando permanenze, immanenze e nuove necessità.

Sotto l'azione del campo energetico determinato l'intreccio di sollecitazioni imposte e proposte dai desideri di singoli e di gruppi, tanto quanto, dai bisogni collettivi e dagli indirizzi politici generali, nell'epoca della "crisi", l'emergere di una nuova sensibilità ecologica fa sì che, in particolare, il verde ed il vuoto abbiano e vadano acquisendo sempre nuove valenze e funzionalità divenendo di fatto importanti se non i principali fattori discriminanti e determinanti nella figurazione e progettazione dei nuovi scenari urbano-territoriali.

La molteplicità d'istanze di riciclo, riuso e rinaturalizzazione spaziale produce, di fatto, un netto cambio di logica nella definizione dei rapporti e degli equilibri spaziali a tutte le scale. Si tratta, sostanzialmente di una serie di ribaltamenti:

Logica di separazioni > logica di intrecci.

Sia all'interno delle singole urbanità, che nei rapporti tra i diversi sistemi e conurbazioni, che nella relazione con tutto ciò che si dice inurbano si assiste un cambio di definizione del territorio passando da una logica di separazioni a una logica basata sulla complessità delle interazioni grazie alla trasposizione, ibridazione e declinazione degli scenari.

Se gli ambiti agricoli produttivi si trasformano così in spazi sempre più tecnologicamente avanzati, gli orti coltivati traspostati all'interno degli spazi urbani acquisiscono una dimensione e una valenza conviviale. Logica del complemento > logica dell'articolatore.

Il desiderio di rinaturalizzazione introduce inevitabilmente cambiamenti sul rapporto tra pieni e vuoti trasformando il verde dall'essere solo un complemento urbano, infiltrato e spesso quasi accidentale, in un importante e articolatore, un dispositivo di organizzazione e modulazione spaziale capace di interagire e interfacciarsi con peso e superficie percentuale al costruito modulandolo. Il sistema naturale rafforzato,

non solo diventa così una potenziale alternativa al sistema infrastrutturale a vantaggio di una mobilità pedonale, ciclabile o comunque alternativa all'automobile, ma in modo ancor più interessante assume il ruolo di mitigatore e diaframma capace di sostituire a limiti e tensioni, empatia e scambio tra le parti.

Logica della giustapposizione > logica dell'ibridazione.

La nuova concezione del verde rompe il confine tra spazio ed edificio, sia in termini di superficie che di permeabilità, si impone una nova dimensione spaziale in cui l'ibridazione si definisce come un nuovo paradigma.

Contrasti e contraddizioni urbane si risolvono così in commistioni e sovrapposizioni, sia spaziali che formali, che prefigurano realtà urbane fatte di spazi e sistemi polivalenti trasformabili e fruibili, anche contemporaneamente in modo differente, capaci di essere al contempo edifici, infrastrutture, spazialità sociali e fonti energetiche.

Logica di spazi definiti > logica di scenari variabili.

Il concorrere nel medesimo progetto, simultaneamente e sinergicamente, di riconversione, recupero, rinaturalizzazione, ma anche innovazione, interconnessione e ibridazione, moltiplica la definizione delle spazialità che divengono piattaforma per la scelta autonoma dell'utente che può in ogni momento non solo scegliere e modificare, ma addirittura tracciare e definire, a proprio uso e consumo, secondo le proprie personali e intime aspirazioni e inquietudini, attraverso il proprio agire e sentire, nuove geografie urbane senza per questo mettere in crisi il sistema complessivo.

In tale contesto culturale, l'esplicitazione e la comprensione delle logiche dinamiche in atto da luogo a spazialità sempre evolventi, trasformanti ed alternative rispetto a cui vediamo emergere tutta una serie di nuovi paradigmi:

Sostenibilità > La rinnovata attenzione agli aspetti ecologici unita alla necessità di fronteggiare la crisi economica ha spinto negli ultimi anni un particolare sviluppo di nuove misure volte a un generale risparmio e ottimizzazione delle risorse.

In tal senso, anche lo spazio (urbanizzato e non) è stato riconosciuto come una risorsa preziosa che le cui condizioni generali sono sempre più criticamente limitate e compromesse a causa dei processi di espansione brutale e incontrollata del passato, da cui i nuovi modelli di gestione e approccio allo sviluppo urbano territoriale ispirati e basati, non più sull'idea di crescita e moltiplicazione, ma su quella di razionalizzazione, riciclo, rinnovo e la rinaturalizzazione dell'esistente.

Convivialità > La velocità e fugacità degli spostamenti e delle interazioni richiede di trovare nuovi ambiti di relazione e incontro per una socializzazione che oggi si declina in diverse forme non solo o sempre fisiche.

Simultaneità > La possibilità offerta dalle nuove tecnologie di concentrare molte funzioni in un solo spazio da luogo a paesaggi sempre più ibridi dove

natura-infrastruttura-edificio si compenetrano fino a divenire la stessa cosa.

Flessibilità > La varietà e mutevolezza dei flussi di utenti sui e nei territori determina la necessità degli spazi che li compongono di trasformarsi per accogliere e gestire il variare delle funzioni a questi richieste.

A nuove forme territoriali e nuovi piani

All'interno di scenari particolarmente densi, articolati e dinamici come le coste dell'Arco Latino l'emergere di questi nuovi paradigmi genera, di fatto, una distorsione non solo nella percezione, ma anche nella concezione e di conseguenza nell'uso e trasformazione dei territori stessi, a tal punto che, possiamo riconoscerli come un una nuova categoria: i territori elastici. Questi territori si vanno sempre più ridefinendosi per spazi mutevoli, dove dimensione, funzione e, anche in alcuni casi, forma varia in relazione alle sollecitazioni che essi ricevono, in particolare, in relazione ai flussi di utenti che li attraversano e vi stanziano.

Contesti fino a poco prima considerati marginali, di poco conto o irrisolvibili e condannati al degrado e all'abbandono, grazie alle nuove lenti interpretative hanno, di fatto, mostrato tutto il loro potenziale rivelandosi "territori fertili", mentre quegli scenari, che già in precedenza costituivano ambiti di interesse economico e strategico, in particolare in relazione a fenomeni dinamici come il turismo, in questa nuova dimensione hanno scoperto una condizione "aumentata" e "camaleontica" che li porta a definirsi ben oltre la realtà essenzialmente fisica.

Osservando gli spostamenti degli utenti su e in questi territori, infatti, si evidenzia come passaggi, connessioni e confluenze definiscano relazioni e rapporti più o meno ciclicamente variabili e ridondanti tra spazi e ambiti in modo sempre più autonomo rispetto alle distanze spaziali, assumendo come fondamentali altri fattori quali, ad esempio, la vocazione e l'attitudine d'uso.

Volendo prendere un caso specifico in esame ad esempio, Alassio, medio-piccola località balneare del ponente ligure, è un contesto le cui variazioni sistemicofunzionali non dipendono dall'agglomerato in quanto tale, quanto, invece, dalla sua relazione e scambio con gli altri insediamenti limitrofi e dalla capacità di attrazione e gravitazione dei flussi provenienti dai grandi centri (nello specifico senz'altro Milano, Torino, Genova, ma anche Nizza e Montecarlo).

Alassio, essendo considerata una delle principali mete turistiche dell'area, durante il periodo estivo arriva a raddoppiare, se non triplicare la propria popolazione spostando, tra l'altro in modo più che evidente, il proprio baricentro gravitazionale dall'interno alla costa. L'aumento più che esponenziale degli utenti associato al distribuirsi e articolarsi delle funzioni e delle caratterizzazioni in modo sempre più specialistico, non tanto rispetto alle parti del singolo insediamento, quanto più nell'interazione tra la successione dei diversi agglomerati urbani costieri e pre-costieri definisce l'ambito territoriale a cui Alassio appartiene come un macro-sistema la cui forma e dimensione è



Figura 1 – Immagine peso e concentrazione della popolazione in inverno e in estate.

definita dai movimenti e desideri degli utenti. Al contrario, nel periodo invernale, la fuga della popolazione isola i diversi agglomerati che al loro interno ridefiniscono rapporti e correlazioni tra i diversi quartieri disegnando usi e spazialità notevolmente differenti.

Dall'osservazione di contesti come questi emerge con chiarezza l'inadeguatezza dei modelli pianificatori e progettuali tradizionali e la necessità di sviluppare nuove forme gestione e definizione strategica di scenari, sistemi e spazi tali da permettere l'assorbimento e la risoluzione delle criticità da essi derivanti: se, dunque, "l'utilizzo del luogo dipende dalle occasioni che esso presenta e sui margini di gioco che introduce"¹, in relazione a questi fenomeni appare evidente che nel Mediterraneo la particolare e multi-direzionale/culturale stratificazione dei contesti va a definirsi indubbiamente come un'incredibile risorsa per lo sviluppo di nuove strategie operative che, per l'articolazione delle variabili in gioco e il livello di complessità che coinvolgono, una volta astratte possono essere riconosciute come modelli esportabili e trasferibili anche su altri diversi scenari.

In questo senso, si evidenziano negli ultimi anni le ricerche condotte sull'area dell'Arco Latino, in particolare in relazione al fenomeno del turismo e all'uso differenziato dei territori possiamo citare ad esempio: Tourism XXL. The European Megalopolis portato avanti da Intelligent Coast o lo studio Territori Flusso sulla Città Adriatico dell'Università di Pescara, oppure ancora Cosangeles, condotta dall'Università di Cosenza, La città dell'eccezione sulle periferie napoletane dell'Università di Napoli ...

Ciò che, infatti, accomuna e rende interessanti tutte queste letture è l'approccio in cui la scala urbana, di ciascun contesto preso in esame si integra completamente con quella del suo territorio di riferimento. Spazi e territori urbani mediterranei si trovano così definiti in questi progetti, in una dimensione quasi frattale, rispetto a cui gli uni si rispecchiano negli altri, in un reciproco e continuo rimbalzo di richiami e riferimenti logici.

Questa modalità di approccio che configura città e territori come la doppia faccia del medesimo scenario di

gioco, in cui logiche e organizzazioni si traspongono e travasano tra le scale dallo spazio al sistema.

Note

1 Riferimento alla pubblicazione De Certeau M., L'invenzione del quotidiano, Lavoro, Roma 2001 dove l'autore mette in luce, in relazione alla specificità dei contesti mediterranei, come l'uso spontaneo dello spazio in breve tempo si trasformi in prassi codificata.

Bibliografia

- Carta M. (1999), L'armatura culturale del territorio: il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo, Franco Angeli edizioni, Milano
- Gasparrini, C., Città da riconoscere e reti eco-paesaggistiche, PPC n. 25/2011
- Gasparrini C. (2012), "Drosscape, spazi aperti e progetto urbano nell'area orientale di Napoli" in L.V. Ferretti (a cura di), L'architettura del Progetto Urbano - Procedure e strumenti per la costruzione del paesaggio urbano, Franco Angeli, Milano
- Gausa M. (2010), Open. Espacio Tiempo Información, ACTAR, Barcellona
- Gausa M., Ricci M. (2013), Med.Net.It REPO1, Canessa N. Nan E. (a cura di), LIST, Trento/Barcellona
- Gausa M., Ricci M. (2013), Med.Net.Eu REPO2, Canessa N. Nan E. (a cura di), LIST, Trento/Barcellona, Ricci M. (2012), New Paradigms, LIST, Trento/Barcellona

La diffusione urbana in Emilia-Romagna

MARIO PICCININI

La conurbazione regionale

Nella Regione Emilia Romagna è presente la conurbazione metropolitana della via Emilia che ha le caratteristiche della "città diffusa", ma con la specificità di essere una struttura lineare e continua nelle sue infrastrutture, che si distingue dalle altre tipologie

presenti nel nostro Paese. Questa conurbazione si sviluppa lungo un asse di circa 250 km, da Piacenza a Rimini, che comprende 7 capoluoghi di Provincia, il capoluogo regionale Bologna e complessivamente 26 Comuni, caratterizzata dalla presenza di tre infrastrutture di importanza nazionale: la via Emilia, la ferrovia e l'autostrada A14; adagiata al piede delle colline, caratterizzata dal "pettine" dello sviluppo a nord determinato dalla pianificazione degli anni '60 in corrispondenza dei centri urbani.

Da queste premesse nasce l'interesse per l'approfondimento della analisi storica, geografica e urbanistica della conurbazione lineare emiliano romagnola, "spazio di geometrica configurazione", che trae le sue origini dalla conquista romana ad opera del console Marco Emilio Lepido, con la conquista del territorio gallico e la costruzione della strada nel 187 a.C., da Piacenza a Rimini.¹) La strada consolare, che porta il suo nome, raggiungeva la via Flaminia (Cenerini 2004). La regione, come la descrive Lucio Gambi, "è impostata su di una conurbazione in forma di grande asse diagonale, su cui si innestano agli sbocchi delle valli le fasce montane e, attraverso una fittissima e continua rete viaria, l'aperta pianura. Un asse sostenuto da tre reti materiali (le vie Emilia e Flaminia, la ferrovia pedemontana, le autostrade del Sole e Adriatica), più un indefinito numero di reti immateriali, e lungo cui, a distanze ritmate, emerge una moltitudine di poli molto integrati fra loro e da cui si irradiano i reticoli che congiungono la nostra conurbazione con le altre regioni padaniche e del centro della penisola." (Gambi, 2004).

La distribuzione della popolazione, nell'area compresa fra Parma e Bologna, è caratterizzata da una alta concentrazione con una densità di 513 res./kmq., a fronte di una densità media regionale di 187,7 res./kmq. Questa area viene definita nel Piano Territoriale Regionale (PTR), come Area centrale ad alta densità demografica urbana e rurale e forte dispersione insediativa. L'area a nord-ovest verso Piacenza si caratterizza invece come, area policentrica con città di medie e piccole dimensioni, la cui densità media di 170,6 res./kmq, più bassa della media regionale. Ad sud-est l'area romagnola con una densità di 227,9 res./kmq, caratterizzata dal policentrismo delle città medio-piccole. Infine, l'area costiera con alta densità demografica urbana e rurale e forte dispersione insediativa, La cui concentrazione di popolazione, pari a 531 res./kmq, risulta la più alta della regione. (PTR 2010). Questa ultima area, compresa fra Cervia e Cattolica, confluisce nell'area urbanizzata costiera, (conurbazione adriatica), che raccoglie, nella zona sud del riminese, il distretto turistico e che si connette a nord con la fascia ravennate e Ferrarese e a sud prosegue nella città costiera diffusa delle Marche.

L'Emilia-Romagna è fra le regioni più pianificate di Italia, e lungo la via Emilia, i Comuni ormai sono alla quarta generazione di Piani urbanistici. La popolazione insediata corrisponde a circa il 40,3% della po-

polazione regionale. L'immagine visiva che si ricava percorrendo la via Emilia è quella di "una conurbazione con coesione insediativa variabile" (Gambi 2004), determinata dal forte addensamento di attività, in special modo nella conurbazione centrale che va da Modena a Bologna, mentre il lato a nord-ovest e quella della Romagna a sud-est sono caratterizzati da una maggiore rarefazione dell'edificato e da elementi di discontinuità con ancora una significativa presenza del paesaggio della pianura e collinare. E' ancora presente nella zona di pianura il reticolo della centuriazione romana che si è rivelato con il suo tracciato regolare elemento ordinatore dello sviluppo a nord della via Emilia. Questa conurbazione si è consolidata, con il decentramento produttivo degli anni '70, e con la fusione di più distretti industriali di piccola e media dimensione.

I fattori dello sviluppo territoriale

Tra i fattori dello sviluppo territoriale della regione si possono elencare:

- la struttura urbana portante, appoggiata prevalentemente sulle città di medie dimensioni;
- la presenza di Bologna con una consistente concentrazione di funzioni metropolitane;
- lo sviluppo industriale che si è evoluto in stretta relazione con le funzioni di eccellenza;
- l'organizzazione policentrica che ha accompagnato fin dal dopoguerra la fase di crescita diffusa del territorio regionale, favorendo, da un lato la sedimentazione di un cospicuo capitale sociale di infrastrutture e servizi cittadini, e contribuendo dall'altro, a innervare una rete di città e territori.

Questo sistema si caratterizza già oggi come 'metropolitano' per le funzioni insediate. Sono presenti 4 Università (Bologna, Parma, Modena, Reggio, a cui si aggiungono le sedi decentrate di Piacenza del Politecnico e dell'Università Cattolica di Milano) e l'insediamento nella Romagna dell'Ateneo bolognese; sono presenti piattaforme importanti della logistica quali l'Interporto di Bologna, gli aeroporti di Bologna e Rimini, i distretti industriali della moda a Carpi, della ceramica a Sassuolo, della meccanica a Bologna e dell'agro-alimentare a Cesena, i poli fieristici di importanza nazionale di Bologna e Rimini, il distretto del turismo a Rimini.

I principali snodi territoriali, con riferimento al Piano Territoriale Regionale, sono:

- Piacenza: come un territorio di cerniera fra l'Emilia, il Piemonte e la Lombardia, in relazione attiva con Milano;
- l'Emilia centrale: Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, l'area metropolitana dell'Emilia centrale costituita dalle città e province di Parma, Reggio, Modena, Bologna è il cuore manifatturiero della regione, sedi dei distretti, meccanico, elettronico, farmaceutico, biomedicale, tessile e della moda;
- Bologna: come snodo centrale rappresentato dalla Città Metropolitana di Bologna;

- l'area romagnola caratterizzata ad un insieme di città medie ed equilibrate, Forlì, Cesena, Lugo, Ravenna, Faenza, unitamente all'area di Imola che ne costituisce la cerniera con l'area metropolitana di Bologna, associa ad un sistema agricolo di elevata qualità importanti e diversificate attività industriali, anche se non caratterizzate da forme specificatamente distrettuali.

L'Emilia Romagna risulta inserita nei grandi corridoi europei di circolazione delle merci e delle persone e nella rete mondiale delle telecomunicazioni. Inoltre la rete a banda larga diffonde a tutto il territorio l'accessibilità alle informazioni a favore di tutte le famiglie e di tutte le imprese.

Quanto delineato, seppure sommariamente, rappresenta il sistema insediativo continuo della via Emilia come area metropolitana regionale.

“La città diffusa dell'Emilia-Romagna, pure non presentando i caratteri estremi della 'città infinita' dell'area milanese e lombarda, fa perdere anch'essa identità ai luoghi e rischia di produrre o accentuare al suo interno i fenomeni di isolamento sociale e spaziale. Il continuum urbano senza confini e riferimenti, che non siano le attività di tipo commerciale, lascia semplicemente scorrere le persone fra luoghi indistinti, senza aggiungere socialità e cultura”. (PTR 2010).

Dal policentrismo regionale alla Regione sistema Il carattere generale prevalente è quello del policentrismo delle città che hanno pianificato sempre dentro i propri confini e quasi mai, salvo gli ultimi piani, derivati dalla legge urbanistica regionale (LR 20/2000) su una dimensione di area vasta intercomunale.

Il policentrismo regionale è stato alla base dello sviluppo regionale anche attraverso la pianificazione urbanistica ed ha sicuramente dei meriti nella estensione del capitale sociale delle città, anche se oggi sembra opportuno introdurre elementi di discontinuità rispetto al passato, ponendo l'accento nel rapporto fra la Regione e i sistemi locali, soprattutto sulla necessità di evitare sprechi e sovrapposizioni fra i territori.²⁾

Il superamento del policentrismo regionale e la creazione del sistema regionale fa parte delle linee strategiche del Piano Territoriale Regionale, basato sul rafforzamento delle infrastrutture territoriali sia materiali che immateriali passando da un approccio di rete ad un approccio di sistema, che metta in valore le eccellenze, basato su un maggiore coordinamento delle reti infrastrutturali, del sistema universitario e dell'assistenza socio-sanitaria. Gli aspetti negativi che oggi si riscontrano sono determinati dal consumo di suolo, dalla dispersione insediativa e da un modello di sviluppo poco sostenibile. La responsabilità principale di questi fattori negativi è da attribuire al localismo municipale. Tutto questo richiama la necessità politiche di sviluppo sostenibile che riescano a coniugare

la crescita economica con lo sviluppo dell'ambiente. Il miglioramento della organizzazione dello straordinario reticolo viario, autostradale e ferroviario rappresenta nella sua ottimizzazione un contributo al sistema regionale.

Il progetto nella città diffusa

E' importante sottolineare che non si tratta di progettare la "città diffusa", bensì di progettare nella "città diffusa". In termini generali si tratta di agire su più fattori, più funzioni e più scale contemporaneamente, valorizzando ed indirizzando a questo scopo le occasioni determinate dai continui processi di trasformazione che si sviluppano più o meno spontaneamente nella città diffusa definendo gli strumenti di intervento che superino la distinzione, tuttora praticata, fra progetto urbano e progetto di territorio.

Sicuramente, "il concetto di 'città effettiva' rende conto di una dinamica dei processi che travalicano i confini amministrativi dei centri urbani ed indicano ai Comuni di ogni ordine la necessità-opportunità di una pianificazione urbanistica aderente alle dimensioni reali delle conurbazioni e della mobilità e più coerente con l'obiettivo di un uso razionale delle risorse finite, a partire dal territorio medesimo". (PTR 2010).

Gli Strumenti

La necessità di migliorare questo sistema richiede il superamento della programmazione municipale attraverso la pianificazione intercomunale e l'utilizzo di una strumentazione più adeguata. Appare infatti evidente l'inadeguatezza della strumentazione progettuale correntemente adottata ed attualmente disponibile nella prassi urbanistica ed, in generale, nelle politiche di governo del territorio. La distinzione, tuttora praticata, fra progetto urbano e progetto di territorio appare sempre meno giustificata e si rivela sempre più inappropriato un approccio progettuale che non sia volto a cogliere le reciproche interazioni fra gli aspetti "urbani" e quelli tradizionalmente "extraurbani" o specificamente "rurali". Bisogna constatare che non risulta al momento disponibile e, tanto meno, codificata una strumentazione che traduca nel concreto l'idea che il recupero e la riqualificazione non possono prescindere da una più generale rigenerazione del territorio, cioè da un cambio di paradigma nell'urbanistica, che sia centrato piuttosto che sull'espansione urbana, sui processi di riqualificazione, sulla rigenerazione urbana e del territorio e sulla riduzione del consumo di suolo. Per queste ragioni oggi è necessario un cambio di paradigma nell'urbanistica, che sia centrato piuttosto che sull'espansione urbana, sui processi di riqualificazione, sulla rigenerazione urbana e sulla riduzione del consumo di suolo.

Il nuovo paradigma è riassumibile anche come rigenerazione sostenibile dei tessuti urbani, nella quale le politiche urbanistiche vanno affrontate assieme

alle politiche ambientali. Le modalità operative con le quali si attua la rigenerazione urbana comprendono gli interventi alla scala urbana, gli interventi alla scala edilizia e gli interventi riferiti allo spazio pubblico.

Al riguardo una delle poche possibilità di muoversi in questa direzione sembra essere offerto dal Documento Programmatico per la Qualità Urbana (DPQU), introdotto dalla Legge Regionale 6/2009 dell'Emilia Romagna, che costituisce l'elaborato fondamentale propedeutico all'elaborazione dei Piani Operativi Comunali (POC) e del Programma di Riqualificazione Urbana (PRU). Il documento contiene per gli ambiti di intervento disciplinati un apposito elaborato, a valenza socio-urbanistica, che si propone di agevolare l'unificazione fra le componenti sociali e quelle urbanistiche, spaziali ed ambientali in funzione della formazione dei POC e dei PRU. Questo elaborato "individua i fabbisogni abitativi, di dotazioni territoriali e di infrastrutture per la mobilità, definendo gli elementi di identità territoriale da salvaguardare e perseguendo l'obiettivo di miglioramento dei servizi, della qualificazione degli spazi pubblici, del benessere ambientale e della mobilità sostenibile". 3)

Ma oltre all'esigenza di strumenti utili a coordinare e fare interagire gli interventi sugli aspetti più diversi, lo studio della "città diffusa" pone in evidenza anche che non si riesce ad incidere efficacemente sulle trasformazioni del territorio se gli strumenti impiegati non sono essi stessi "processuali" e "dinamici". La necessità di una "governance" che scaturisce dallo studio della "città diffusa" e stimola la ricerca di soluzioni innovative non solo per quanto concerne la strumentazione tecnico-disciplinare, ma investe direttamente anche il piano degli assetti istituzionali, ad esempio con l'istituzione di una "governance" intercomunale "per le trasformazioni del territorio.

Note

1 "Condusse l'esercito in territorio gallico e tracciò una strada da Piacenza a Rimini, per ricongiungerla alla via Flaminia", (Livio, *Ab Urbe condita*, XX-XIX, 2, 9-10).

2 Giuseppe De Rita in un articolo sul *Corriere della Sera*, (2009), ha scritto "Il policentrismo italiano, con la conseguente 'architettura distributiva del sistema', decompone la crisi e la ridistribuisce su vari punti di tenuta, magari flebili, ma capaci di non tracollare. Ciò può apparire molto italiano, quasi provinciale, ma è cosa che funziona, tanto da rendere incoerente l'impegno di interventi forti concentrati, centralizzati". La struttura policentrica particolarmente forte in Emilia-Romagna contraddice il modello europeo a cui si rifà il Piano Territoriale Regionale di passare da un approccio di rete ad un approccio di sistema, mettendo in valore le eccellenze del territorio.

3 Si veda l'art. 30 della LR Emilia-Romagna, *Disciplina Generale sulla tutela e l'uso del territorio*, comma a-bis introdotto dalla LR 6/2009. Si veda inoltre la LR 19/1998, *Norme in materia di riqualificazione urbana*,

Art. 1-bis e 1-ter.

Bibliografia

Fantin M., Morandi M., Piazzini M., Lorenzo R., (2012), *La città fuori dalla città*, INU Edizioni, Roma.
Cenerini F., (2004), *La via Emilia e la romanizzazione*, in Montanari M., Ridolfi M., Zangheri R., a cura di, *Storia dell'Emilia Romagna*, 1. Dalle origini al seicento Editori Laterza, Bari, pp. 32-34.
De Rita G., (2009), *Gli italiani e la crisi, se il Paese non sbanda*, *Corriere della Sera*, 12/3/2009.
Gambi L. (2004), *La costruzione nei secoli di uno spazio regionale*, in Montanari M., Ridolfi M., Zangheri R., a cura di, *Storia dell'Emilia-Romagna*, 1. Dalle origini al seicento, Editori Laterza, Bari, pag. 12-15
Piccinini M., Rocchi P., (2009), *Dal policentrismo al sistema regionale: un piano strategico per l'Emilia-Romagna*, in, *ERE, Emilia Romagna Europa*, *Rivista Quadrimestrale dell'IRES CGIL Emilia-Romagna*, n. 2/luglio 2009, pag. 109,
Regione Emilia Romagna, (2010), *La regione sistema*, in, *Piano Territoriale dell'Emilia-Romagna. Una regione attraente: L'Emilia-Romagna nel mondo che cambia*, Vol. 1. pag. 42,
Regione Emilia Romagna, (2010), *La pianificazione territoriale dell'Emilia-Romagna e le nuove sfide*, in, *Piano Territoriale dell'Emilia-Romagna. La regione sistema: il capitale territoriale e le reti*, Vol. 2. pag. 26,

Be-Cycle: spazi e forme della mobilità tra ferro e acqua nella città diffusa

LORENZO FABIAN¹, ETTORE DONADONI²
E LUCA VELO³

La riflessione sui contesti della dispersione traccia percorsi complessi che intrecciano condizioni di crisi differenti: socio-economiche, ambientali ed energetiche (Sandel 2013).

L'incremento dell'uso della bicicletta declina pratiche del quotidiano e del tempo libero che hanno a che fare con tendenze, economie locali e politiche, in un contesto, come quello Veneto, tradizionalmente legato all'eccellenza nella produzione di biciclette. Sul lungo periodo quale idea di spazio urbano deriva laddove assumono un ruolo dominante i temi dell'integrazione ferro-bici e del cicloturismo?

Indagare il tracciato fluviale del Bacchiglione, tra Schio, Vicenza e Padova, costituisce un campo di sperimentazione per progetti, scenari e politiche che associno agli investimenti per sicurezza idrogeologica del territorio, le forme di revisione dello spazio del welfare.

1- Acqua, energia, mobilità. Scenari e progetti dal

rischio idrogeologico alle nuove forme della mobilità lungo il corso del fiume Bacchiglione.

Le drammatiche devastazioni causate dal rischio idrogeologico, cui è oggetto in questi anni il territorio italiano, mettono in evidenza le profonde inefficienze e il degrado in cui versa un vasto e millenario deposito infrastrutturale di acqua e strade che nel tempo lungo ha rappresentato l'ossatura portante del Paese. Tali eventi, i cui effetti distruttivi ogni anno incidono in modo considerevole sul prodotto interno lordo, partecipano a rendere manifesta la crisi della politica territoriale e l'“eclissi del paesaggio italiano” (Benevolo 2012).

Alla riconcettualizzazione del deposito di acque e strade del nord est italiano, alla loro natura strutturante e fragilità, sono state dedicate in questi anni alcune ricerche sull'area centrale della regione Veneto, tutt'ora in corso all'interno del Dipartimento di Culture del Progetto dell'Università IUAV di Venezia⁴.

A partire dalla grande alluvione che ha colpito la regione Veneto nel 2010, tali ricerche hanno provato a mettere in luce le tante debolezze dell'infrastruttura idrica, inadatta o insufficiente a contrastare i rischi dovuti alle mutazioni del clima, al regime meteorologico delle precipitazioni, all'innalzamento del livello dei mari ed al dissesto idrogeologico. Contemporaneamente queste stesse ricerche hanno fatto luce sull'inadeguatezza delle politiche in materia di infrastrutture stradali: responsabili principali dell'impermeabilizzazione dei suoli ed emblema di un modello di mobilità sottoposto ormai ad una profonda revisione, poiché organizzato su principi energetici ed economici non più sostenibili, basato sui combustibili fossili e sulla mobilità individuale su gomma.

Anche alla luce del cambiamento climatico e delle politiche europee in materia di contenimento delle emissioni questi aspetti avranno una forte influenza sui rapporti tra città e territorio, sulle possibili nuove politiche di infrastrutturazione, sui temi del welfare e sul progetto ecologico inteso come progetto territoriale in grado di coinvolgere, contemporaneamente stili di vita maggiormente attenti alla salute pubblica e al risparmio energetico, alla qualità dello spazio entro cui muoversi, trascorrere il tempo libero, allocare ed usare risorse.

Un recente finanziamento regionale del fondo sociale europeo per uno studio sulla mobilità ciclistica nel Veneto ha rappresentato l'occasione per proseguire le ricerche sulle reti territoriali del nord est⁵ nell'ipotesi che le infrastrutture dell'acqua, del ferro e le reti capillari per la mobilità lenta possano essere le attrezzature dalle quale partire per avviare un processo di profonda revisione e ristrutturazione del territorio della città diffusa, con importanti conseguenze per i temi idraulici, energetici ed ambientali.

Il caso studio in oggetto affronta questi temi lungo il bacino idrografico del fiume Bacchiglione, già teatro dell'alluvione che ha colpito la regione veneto nell'autunno del 2010 e delle possibilità che sono offerte dalla parallela linea ferroviaria regionale che collega Padova, Vicenza e Schio. Gli spazi compresi

fra il fiume e la linea ferroviaria minore, oggetto di importanti interventi di ripristino e messa in sicurezza del territorio⁶ introducono le forti relazioni che si possono stabilire fra il fiume, il treno e la bicicletta. L'ipotesi avanzata è che forse proprio a partire dalla grande quantità di risorse che in questi territori saranno allocate nella direzione della messa in sicurezza del territorio sia possibile tratteggiare gli elementi fondamentali di una nuova politica infrastrutturale. A partire non tanto dai progetti delle grandi opere infrastrutturali (autostrade, tangenziali, ferrovie ad alta velocità, dighe, grandi bacini di laminazione) ma anche soprattutto dalle infrastrutture minori (reti ferroviarie regionali, strade bianche, fossi, canali, alzaie dei fiumi, spazi per l'alluvionamento programmato) e dai temi contingenti l'emergenza ambientale e di contenimento dei consumi energetici è forse possibile ripensare radicalmente i territori del Bacchiglione, combinando i temi di riordino idrogeologico con sistemi alternativi di mobilità, soprattutto pedonale e ciclistica.

Entro una prospettiva di forte valorizzazione del deposito minuto di acque e strade, unita agli obiettivi di consistente riduzione dei consumi energetici, di contrasto alle emissioni di gas a effetto serra, la bicicletta potrebbe diventare, in particolare, il principale mezzo per la mobilità individuale attorno cui disegnare l'offerta di trasporto pubblico metropolitano su ferro.

Con le molteplici pratiche legate al suo uso, la bicicletta ha contribuito e sta contribuendo, anche nella regione Veneto, alla creazione di nuove forme di spazialità urbana (ciclo-officine, ciclo-stazioni, spazi e attrezzature per il bike-sharing, ecc.), nuove forme di aggregazione tra abitanti, attive contestualmente nello spazio fisico della città e nello spazio 'digitale' di internet (blog dedicati, social network, ecc.), ma anche forme di imprenditorialità d'eccellenza nel campo del turismo sostenibile e nella costruzione delle biciclette. Tali esperienze hanno dimostrato di poter contribuire alla costruzione di 'capitale sociale' e sviluppo economico intorno ai temi della sostenibilità ambientale, di affermazione “dal basso” del diritto alla mobilità individuale, operando anche entro i processi di policy making (Bozzuto Fabian 2014).

Nonostante le esperienze rilevanti di aziende venete operanti nel campo della costruzione delle biciclette e del ciclo-turismo, la diffusione dell'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani continua a riscontrare forti resistenze ‘culturali’ a causa del permanere di un modello di mobilità urbana disegnato principalmente attorno all'uso dell'auto privata anche per gli spostamenti di breve distanza⁷. Tale uso è, come noto, responsabile di una parte importante dei consumi energetici legati ai combustibili fossili e di una parte rilevante della quota totale delle emissioni regionali di CO₂ in atmosfera⁸.

Nei territori compresi fra il fiume Bacchiglione e la ferrovia, a cavallo fra la provincia di Padova e Vicenza, l'uso integrato della bicicletta e del treno consente di esplorare uno scenario estremo, alternativo all'uso dell'auto di proprietà e ai paradigmi che hanno go-

vernato lo sviluppo regionale degli ultimi vent'anni. Tale ipotesi di radicale revisione degli stili di vita può contribuire alla creazione di nuove forme di urbanità che associano usi inediti degli spazi della collettività agli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, agendo contemporaneamente sulla dimensione fisica e percettiva dello spazio.

Autocostruzione, riciclo, eccellenza artigianale sono solo alcune delle possibili parole d'ordine che, attraverso le storie della bicicletta, ci raccontano di un possibile progetto per la città e il territorio capace di ridefinire il capitale fisso sociale, attivare spazialità urbane, valorizzare il paesaggio, indicando nel contempo, una nuova prospettiva per lo sviluppo economico della città diffusa.

2- Storie della bicicletta.

In Veneto, terra dell'artigianato al servizio dell'eroe (Micelli 2011), abbondano microstorie di economie, presenze ed attivatori sociali inerenti il tema della bicicletta e delle sue eccellenze, che possono costituire termini interessanti e fecondi di riferimento. Tuttavia il bilancio incerto da parte di alcune amministrazioni insegna che occorre evitare generalizzazioni dei casi concreti in modelli operativi validi in qualunque contesto disperso italiano ed in qualunque fase storica⁹. Ciascuna microstoria infatti costituisce un caso a sé, dimostrando che i meccanismi dello sviluppo del territorio non possono essere dedotti automaticamente da un quadro generale.

Nella ricerca, alcune aziende d'eccellenza e associazioni di categorie legate al mondo della ciclabilità sono divenute partner del progetto. Essi hanno permesso di mettere in relazione alcune filiere della mobilità (il turista, il *flâneur*, il pendolare) con alcune importanti "economie della bicicletta"¹⁰: l'impresa a gestione familiare, Faggin Bikes di Padova, che fin dai primi anni Sessanta del secolo ventesimo produce telai per bicicletta in acciaio disegnati, come un abito, sul corpo del ciclista; il tour operator con sede a Vicenza, Girolibero, che si occupa di fornire tutto il supporto tecnico e logistico (dal noleggio delle biciclette alla prenotazione alberghiera), per realizzare in tutta Europa "vacanze facili in bicicletta"¹¹; alcune associazioni importanti, come La Mente Comune di Padova, che con la sua ciclofficina rigenera vecchi telai, recupera componentistiche e restituisce all'uso originario vecchie biciclette altrimenti destinate allo smaltimento in discarica.

Dall'esperienza di queste aziende, prendono avvio alcune storie, di una possibile lunga lista, che vengono raccontate con la precisa volontà di inquadrare una situazione spaziale più che personale (Righetto 2011), mettendo in evidenza da un certo tipo di bicicletta possano derivare attori, azioni e questioni che ricadono puntualmente sui processi di esplorazione delle forme antropiche.

Un esempio, è la storia di Sabine, ciclista tedesca di 48 anni, che insieme alle sue compagne di viaggio, noleggia una bicicletta presso il tour operator e parte per una vacanza alla ricerca di itinerari e ritmi alternativi

a quelli disegnati dal turismo di massa: percorre distanze variabili, ma raggiunge sempre luoghi da poter esplorare in sella; il proprio percorso punta dritto al raggiungimento del bordo del fiume, il Bacchiglione in questo specifico; attraversa strade poderali, intercettando qualche piccolo tratto di percorsi ciclabili che rientrano nelle mappature europee per la loro capacità connettiva o bellezza naturalistica¹². In altri casi i percorsi avvengono lungo gli argini per il contenimento delle esondazioni del fiume o strade per lo più secondarie. Sabine attraversa luoghi, forme antropiche ed ambienti naturali diversi che costruiscono sequenze variabili e che si trovano per lo più in uno spazio compreso tra l'asta del fiume e quella ferroviaria. Uno spazio che visto planimetricamente genera una figura che varia la propria morfologia, in costante relazione con l'acqua, l'agricoltura, il capillare tessuto connettivo di fossi e scoline, gli insediamenti diffusi che con i loro centri storici punteggiano il territorio. Nel suo peregrinare Sabine non ha bisogno di molto, la vocazione connaturata è quella del curioso o dell'esploratore. Se il tempo cambia o il sole si fa troppo intenso potrebbe esserle utile una pensilina riconoscibile, dove ripararsi e trovare gli attrezzi per le piccole riparazioni della bicicletta. Potrebbe costituire una valida chiusura della giornata il pernottamento in un cicloalbergo collocato all'interno di una stazione sottoutilizzata, o in un alloggio adibito allo scopo nel cuore della campagna, laddove poter trovare spazio adeguato per collocare le proprie biciclette.

Un'altra storia è quella di Max, impiegato, 35 anni, che fa della bicicletta una sorta di estensione del corpo, oggetto della propria *flânerie*. Porta con sé la bicicletta in qualunque momento della giornata: dentro casa, sul posto di lavoro, a casa degli amici. Max possiede una bicicletta costosa, fatta costruire su misura, quasi come un abito sartoriale, per mano di artigiani esperti nell'uso di materiali tradizionali e di qualità. Max vorrebbe che il luoghi fossero adeguati alla necessità di poter accedere facilmente agli spazi e ai mezzi dell'intermodalità: banchine ferroviarie complanari ai vagoni ferroviari, parcheggi coperti e sicuri, adeguamento di scale ed eliminazione di barriere.

La terza storia rientra in una dimensione dell'ordinario. Si tratta del racconto quotidiano di una pendolare, Cristina, studentessa di medicina a Padova e residente a Mestrino, che per spostarsi usa la bicicletta ed il treno nei propri tragitti casa-lavoro. Cristina si serve di biciclette "da palo", poco costose, magari riciclate che possono essere lasciate un'intera giornata sotto le intemperie. La bicicletta è in questo caso un mezzo e la forma non è più importante della sua storia e della sua funzione. Cristina possiede due bici nelle stazioni di partenza e di arrivo. In stazione avrebbe bisogno di stalli comodi dove legare la bicicletta, quando arriva in facoltà invece di attrezzature che gli consentano di cambiarsi e rinfrescarsi.

Se si cambia punto di vista, leggendo strumentalmente queste storie, i sistemi lenti di percorrenza territoriale sono sempre più tributari della capacità di intercettare flussi che investono conoscenza, capitale

umano e risorse locali, facendo divenire le stazioni, specie se intermedie, elementi chiave dell'attrattività. L'importanza dunque che le stazioni e la loro possibile rifunzionalizzazione, soprattutto in relazione all'asta ferroviaria complessiva, rivestono nel poter riattivare economie di agglomerazione e mobilitazione di sistemi locali e territoriali, non casualmente vengono associati, nella nostra ipotesi, agli interventi di natura emergenziale per la messa in sicurezza idrogeologica. In quest'ottica, un intervento idraulico o il rinnovamento di una stazione non diventerebbero solo progetti ed investimenti, ma potrebbero inseguire vocazioni tecniche e di integrazione fra istanze di uso, aspettative processuali fondate su sistemi normativi e produttivi chiari e stabili.

3-Spazi della nuova mobilità nella città diffusa

Le storie della bicicletta attraversano il paesaggio modificandolo, individuando possibili luoghi e modalità d'intervento, tracciando anche alcune ipotesi di lavoro per una revisione dello spazio collettivo.

Dall'alta pianura asciutta alla bassa pianura umida, si riconosce una lunga sezione territoriale dove il fiume e la ferrovia si muovono parallelamente, stabilendo fra loro relazioni molto differenti: se il fiume raggiunge la ferrovia fino quasi a toccarla a Padova, a Vicenza e a Schio, nei recapiti intermedi della linea ferrata, le due infrastrutture si discostano dai centri, definendo ambiti di maggiore articolazione.

Le stazioni ricoprono un ruolo cardine nella revisione degli spazi della mobilità: nei casi dove esse si collocano all'interno del tessuto urbano, come nei centri maggiori, gli edifici ferroviari sono già stati investiti da processi di rifunzionalizzazione che integrano maggiormente la stazioni con l'immediato contesto. Laddove invece la stazione risulti eccentrica rispetto al tessuto urbano si verifica l'occasione per ospitare attività legate alla manutenzione della bicicletta come le ciclofficine, oppure per l'introduzione di servizi pubblici o attività legate al tempo libero.

Localizzate fuori dall'edificio sono le nuove funzioni strettamente legate al funzionamento del servizio ferroviario e i dispositivi fisici come passerelle o piccoli ponti specialmente dedicate al ciclista pendolare, che possono facilitare l'intermodalità, permettendo il superamento della linea ferroviaria e ricostruendo forme di continuità. Gli spazi intorno alle stazioni e compresi entro una distanza di circa tre chilometri dalle stesse si configurano come pendoli perpendicolari alla linea che riconnettono la ferrovia con i principali nuclei urbani e il fiume.

In questi ambiti, dove già oggi risiede circa il 48 per cento della popolazione, è possibile immaginare la realizzazione di uno scenario NoAuto¹³. In essi saranno compresenti le forme alternative di spostamento rispetto all'uso dell'automobile di proprietà: shared spaces per la pedonalità e la ciclabilità pendolare e turistica, integrati a linee di trasporto pubblico a servizio del pendolo.

Procedendo da sud verso nord, la sezione territoriale intercetta ambiti geografici differenti: la vasta pianura asciutta compresa fra i capoluoghi di Padova

e Vicenza, caratterizzata ad est dalle maglie regolari della centuria patavina, ad ovest, dall'alveo del Bacchiglione, laddove assume l'aspetto di un grande connettore della naturalità e del tempo libero, con una naturale vocazione alla mobilità ciclabile. Contemporaneamente, il fiume qui si trasforma, per pochi giorni all'anno, in infrastruttura del rischio e possibile devastazione: è questo infatti il territorio dove, nel 2010, ettari di suolo sono stati maggiormente colpiti dall'esondazione del Bacchiglione.

Qui il progetto si struttura lungo uno spazio "anfibia", dotato di una geografia mutevole e resiliente che dipende dal corso d'acqua e che ospita attività o abitazioni. Entro questo spazio si riconosce una successione di ambienti differenti: aree umide, boschi, campi coltivati, prati permanenti, spiagge temporanee, alternati da interventi per la messa in sicurezza idrogeologica del territorio. Nello spazio anfibio, le aree per gli allagamenti programmati possono diventare, per esempio, parchi dotati di attrezzature leggere per la sosta e il riparo.

Questa fascia, di spessore variabile, si relaziona in differenti modi con il pendolo che conduce alla stazione. Riconoscere e classificare questi approdi significa individuare i tanti potenziali luoghi attrezzati per favorire le diffuse pratiche di utilizzo del fiume.

Lo spazio anfibio è qui riconcettualizzato come un dispositivo che integra entro una stessa infrastruttura forme alternative di mobilità, spazi per il tempo libero e il turismo, dispositivi diffusi per il controllo delle piene.

Più a nord, fra Vicenza e Schio, la ferrovia attraversa una larga valle circondata da catene montuose e il tratto ferroviario copre un dislivello di circa duecento metri. Il suolo di natura alluvionale è caratterizzato da una lieve pendenza costante, che corre perpendicolarmente alla tratta e che tuttavia non costituisce un fattore capace di inibire la percorrenza ciclabile. In questa ampia vallata, la rete idrografica principale si costituisce di corsi d'acqua relativamente piccoli, di carattere torrentizio senza una particolare distinzione gerarchica.

Questa struttura territoriale è attraversata da una fitta e pervasiva rete di strade bianche e di corsi d'acqua minori. Questo ricco deposito di strade campestri ed acque costituisce un supporto alternativo e, per certi versi, anche più efficiente rispetto alla maglia stradale, capace di offrire allo stesso tempo una diversa percezione del paesaggio. Tale rete può riconnettere entro una stessa cornice di senso i percorsi ciclo-pedonali, i parchi e le tante cave di prestito qui presenti, dismesse e convertite in luoghi per la laminazione delle piene e il tempo libero (Leotta 2005).

Nuove Strade

Le storie, le indagini e le esplorazioni progettuali condotte lungo il tracciato del fiume Bacchiglione, costituiscono un campo di sperimentazione che investe le forme di revisione dello spazio collettivo e le relative modalità di percorrenza. Laddove un intervento idraulico o il rinnovamento di una stazione non sono solo progetti ed investimenti si inseguono

vocazioni tecniche e di integrazione fra istanze di uso e aspettative processuali fondate su sistemi normativi e produttivi chiari e stabili. Le storie della bicicletta, molteplici ma di fatto una sola (Goffman 1969), sono pretesti per mostrare come, ciascuno di noi, in diversi momenti della propria giornata, vesta i panni talvolta del pendolare, del turista o del flaneur (Martinotti 1993; Nuvolati 2007). Al di là del fattore interpretativo di una simile politica reticolare (Palumbo 2011) che nella sua definizione imporrebbe una massimizzazione della collaborazione tra i soggetti coinvolti, la ricerca fin qui condotta ha operato alla luce di un'agenda di azioni condivise a più mani, volta ad allontanare il pericolo di usare slogan che omologhino situazioni diverse (Stiglitz 2013) ed attenta a non ricadere in luoghi comuni fatti unicamente di usi, cercando di mettere in luce come un progetto per la ciclabilità non sia solo una gestazione burocratica costituito da norme e misure (Messina, 2008), ma riesca ad andare oltre assetti definitivi, sfociando in scenari più complessi e radicali per la città diffusa veneta.

Note

Il testo è frutto del comune lavoro e delle ricerche condotte dai tre autori: a Lorenzo Fabian deve essere attribuito il paragrafo

1 Acqua, energia, mobilità. Scenari e progetti dal rischio idrogeologico alle nuove forme della mobilità lungo il corso del fiume Bacchiglione; a Luca Velo il paragrafo

2 Storie della bicicletta; a Ettore Donadoni il paragrafo

3 Spazi della nuova mobilità nell'area diffusa.

4 Le ricerche sulle infrastrutture dell'acqua e della mobilità nell'area centrale del Veneto sono iniziate con la ricerca *Water and Asphalt, the project of isotropy*, coordinata da Bernardo Secchi e Paola Viganò in occasione della Biennale di Venezia del 2006; sono proseguite con la ricerca *On mobility*, coordinata da Bernardo Secchi e Paola Viganò (2007), pubblicata in (Secchi 2010; Fabian Pellegrini 2010); con la ricerca *Extreme City* (2010) coordinata da Paola Viganò e Lorenzo Fabian (Fabian Viganò 2010); con la ricerca *Energie et Recyclage* (2013), coordinata da Paola Viganò e finanziata dal programma di ricerca IGNIS Mutat Res commissionato dalla Repubblica Francese (Viganò et al. 2013) e proseguono oggi, fra l'altro, con le ricerche sulle infrastrutture ferroviarie metropolitane e con le ricerche *Bike, Nuove Strade* (2014) sulla mobilità ciclistica (Donadoni, Fabian, Velo 2014).

5 Ricerca *Bike. Nuove Strade*: Università Iuav di Venezia, Dipartimento di Culture de Progetto, L. Fabian (coord.), E. Donadoni, L. Velo con gli studenti della Laura Magistrale in Architetture del Progetto: G. Caporello, S. Galesso, R. Castegnaro, L. Dalla Pietà, G. Mai, G. Pelosato, G. Poles. La ricerca è cofinanziata dal Fondo Sociale Europeo, nell'ambito del programma operativo 2007- 2013 della Regione Veneto. Progetti: BIKE (Bicycle Instruments, Knowledge and Enterprise). La mobilità urbana dopo il picco del petrolio; TURISMO, TERRITORIO, RICICLO: riciclo di reti ferroviarie e infrastrutturali dismesse e di fabbricati

abbandonati a favore dello sviluppo di itinerari turistici a percorrenza "lenta" nell'area veneta.

6 Il Piano delle Azioni e degli Interventi di Mitigazione del Rischio Idraulico (2012), messo a punto dall'ufficio Difesa del Suolo della regione Veneto per fare fronte al rischio di alluvioni, individua interventi per oltre 2,7 miliardi di euro. Gli interventi sono organizzati in due fasi: una prima, detta "emergenziale" prevede la realizzazione di interventi immediatamente attuabili; una seconda fase prevede invece la realizzazione di interventi strutturali ed essenziali per la difesa idraulica del territorio. All'oggi solo per la prima fase, gli interventi già finanziati di somma urgenza sono 277, per un totale di circa 105 milioni di euro.

7 L'analisi modale degli spostamenti pendolari infracomunali in Veneto (2012) mostra come l'automobile sia il mezzo preferito (78% degli spostamenti pendolari) a fronte del treno e dell'autobus in grado di attrarre, rispettivamente, solo il 7% e il 15% della quota restante di spostamenti. Fonte: Regione Veneto 2012.

8 L'Unione Europea ha recentemente ribadito la necessità di ridurre drasticamente le emissioni complessive di 'gas serra' dei Paesi membri; a tal fine nel settore dei trasporti, che rappresenta una fonte significativa e crescente di inquinamento atmosferico, una riduzione di circa il 20% delle emissioni rispetto ai livelli registrati nel 2008 è ritenuta necessaria entro l'anno 2030. Il trasporto urbano è responsabile di circa un quarto delle emissioni di CO₂ dell'intero comparto europeo dei trasporti; per questo motivo, da alcuni anni, l'Unione ha posto il tema della mobilità urbana sostenibile al centro della propria 'agenda'. Il White Paper 2011, adottato dalla Commissione, auspica «la graduale eliminazione dall'ambiente urbano dei veicoli alimentati con carburanti convenzionali» (vedi European Commission, 2011, White Paper 'Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system', Bruxelles 28.03.2011).

9 Ci si riferisce in questo caso alla città di Venezia, la cui amministrazione e conseguentemente tutte le politiche legate alla promozione e lo sviluppo della ciclabilità appaiono paralizzate dopo il commissariamento della giunta comunale.

10 La ricerca, attraverso una mappatura puntuale dei produttori di componenti, telaisti ed operatori nel settore della vendita di prodotti per il ciclismo, ha dimostrato che risulta possibile ottenere una bicicletta di eccellenza MADE IN VENETO, soprattutto nelle aree comprese tra le province di Padova e Vicenza.

11 Vacanze facili in bicicletta è lo slogan aziendale di Girolibero (<http://www.girolibero.it>)

12 Si vedano in proposito gli itinerari cicloturistici, Bicialia n.4 e Itinerario Regionale I-2, parte del più esteso progetto europeo di ciclabilità denominato Eurovelo (Eurovelo 2014), (Bicialia 2014)

13 Alcune ricerche sviluppate ormai da anni all'interno dello IUAV si stanno interrogando sulla costruzione di uno scenario No-auto, di consistente riduzione

dell'uso dell'automobile di proprietà in favore di altre forme di mobilità. Si veda in proposito: (Viganò 2010, cit.) (Fabian, Pellegrini 2012).

Bibliografia

- Augé, M. (2009), *Il bello della bicicletta*, Bollati Boringherini editore, Torino
- Benevolo, L. (2012), *Il tracollo dell'urbanistica italiana*, Laterza, Roma
- Bozzuto P., Fabian L., (2014), *Per una possibile «urbanistica della bicicletta» (Towards a possible town planning for the bicycle)*, Territorio N. 69, pp. 98-102
- Donadoni E., Fabian L., Velo L. (2014), *Bike. Nuove Strade*, www.bikenuovestrade.it
- Fabian L., Viganò P. (a cura di, 2010), *Extreme City. Climate Change and the Transformation of the Waterscape*, Venice, IUAV Press.
- Fabian L., Pellegrini P. (a cura di, 2012), *On mobility 2. Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, Marsilio Editori, Venezia
- Forester, J. (2009), *Effective Cycling*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- Goffman E. (1969), *La vita quotidiana come rappresentazione*, Il Mulino, Bologna
- Leotta, N. (2005), *Approcci visuali di turismo urbano*, Hoepli, Milano
- Martinotti, G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale delle città*, Il Mulino, Bologna
- Messina, P. (2008), *Reti di impresa e reti di città. Scenari evolutivi sostenibili per il Nord Est*, Cleup, Padova
- Micelli, S. (2011), *Futuro artigiano*, Marsiglio, Venezia; (pg. 125)
- Palumbo, A. (2011), *La policy reticolare. Analisi e critica della policy come teoria*, XL Edizioni, Roma
- Righetto, M. (2011) *Bacchiglione Blues*, Perdisa Editore, Bologna
- Sandel, J. M. (2013) *Quello che i soldi non possono comprare. I limiti morali del mercato*, Feltrinelli, Milano (p.18)
- Secchi, B. (2010, a cura di) *On Mobility, Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, Marsiglio, Venezia
- Secchi B., (2011), *Hisotropy vs. hierarchy in*, Ferrario V., Sampieri A., Viganò P., (a cura di), *Landscapes of Urbanism. Q5*, Officina, Roma, pp. 168-171.
- Secchi B., Viganò P., (2012), *Acqua e Asfalto. Il progetto dell'isotropia in Fabian L., Pellegrini P., op. cit., pp. 21-23*
- Stiglitz, J. (2013) *Il prezzo della disuguaglianza. Come la società divisa di oggi minaccia il nostro futuro*, Einaudi, Torino, (pg.6)
- Viganò, P., (2010), *Il progetto della mobilità in una città diffusa_ Veneto*, in (Secchi 2010)
- Viganò P., M. A. Barucco, C. Cavalieri, M. Durand, L. Fabian, E. Giannotti, B. Secchi, R. Sega, (2013), *Ignis Mutat Res. Energè et recyclage, Rapport Pré-Final*, Studio Secchi Viganò, Università Iuav di Venezia, Paris.