urbanistica
INFORMAZIONI

Urbanistica Informazioni per URBANPROMO GREEN
Estratti da Urbanistica Informazioni 2012-2016

271 s.i.

Rivista bimestrale
Anno XXXXIV
Gennaio-Febbraio
2017
ISSN n. 0392-5005

€ 10,00

INU
Edizioni

INU
Edizioni

Rivista bimestrale urbanistica e ambientale
dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Fondata da Edoardo Salzano
Anno XXXXIV
Gennaio-Febbraio 2017
Euro 10,00

Editore: INU Edizioni
Iscr. Tribunale di Roma n. 3563/1995;
Roc n. 3915/2001;
Iscr. Cciaa di Roma n. 814190.
Direttore responsabile: Paolo Avarello

Urbanistica Informazioni è una rivista in fascia A2
nel ranking ANVUR, Agenzia Nazionale di Valutazione
del Sistema Universitario e della Ricerca

Direttore: Francesco Sbetti
Redazione centrale:
Emanuela Coppola,
Enrica Papa,
Anna Laura Palazzo,
Sandra Vecchietti

Servizio abbonamenti:
Monica Belli Email: inued@inuedizioni.it

Consiglio di amministrazione di INU Edizioni:
M. Fantin (presidente),
D. Di Ludovico (consigliere delegato),
F. Calace, G. Ferina, F. Sbetti, G. De Luca.
Redazione, amministrazione e pubblicità:
Inu Edizioni srl
Via Castro Dei Volsci 14 - 00179 Roma
Tel. 06 68134341 / 335-5487645
http://www.inuedizioni.com

Comitato scientifico e consiglio direttivo nazionale
Inu: Amante Enrico, Arcidiacono Andrea, Barbieri Carlo Alberto, Capurro Silvia, Cecchini Domenico, Centanni Claudio, Dalla Betta Eddi, De Luca Giuseppe, De Maio Domenico, Fantin Marisa, Fassone Antonio, Gasparrini Carlo, Gerundo Roberto, Giudice Mauro, Imberti Luca, La Greca Paolo, Leoni Guido, Marini Franco, Mascarucci Roberto, Moccia Domenico F., Ombuen Simone, Piccinini Mario, Porcu Roberta, Properzi Pierluigi, Rossi Franco, Rossi Iginio, Rota Lorenzo, Rumor Andrea, Stramandinoli Michele, Todaro Vincenzo, Torre Carmelo, Torricelli Andrea, Trillo Claudia, Ulrici Giovanna, Vecchietti Sandra, Venti Donatella, Viviani Silvia, Zurli Diego

Componenti regionali del comitato scientifico:
Abruzzo e Molise: Radoccia R. (coord.) raffaella_rad@yahoo.it, Chietini A., Carpicella V.
Basilicata: Pontrandolfi P. (coord.) pontrandolfi@unibas.it
Calabria: Fallanca C. (coord.) cfallanca@unirc.it, Teti M.A., Celani G.
Campania: Coppola E. (coord.)emanuela.coppola@unina.it,
Emilia-Romagna: Tondelli S. (coord.) simona.tondelli@unibo.it, Vecchi L., Zazzi M.
Lazio: Giannino C. (coord.) carmela.giannino@gmail.com, Contardi L., Cazzola A.
Liguria: Lombardini G. (coord.) g.lombard@tele2.it, Bolgiani P., Silvano S., Vergaro A.
Lombardia: Rossi I. (coord.) rossidel@tin.it, Imberti L., Campo E.
Marche: Rosellini G. (coord.) responsabile.utc@comune.rip e.an.it, Piazzini M., Vitali G.
Piemonte: Saccomani S. (coord.)silvia.saccomani@polito.it,.
Puglia: Torre C. torre@poliba.it, Rotondo F. f.rotondo@poliba.it, Reina A., Caiuolo D.
Sardegna: Zoppi C. (coord.) zoppi@unica.it, Madama V
Sicilia: Cannarozzo T. (coord.) terecann@unipa.it, Gabbate G., Trombino G.
Toscana: Rignanese L. (coord.) l.rignanese@poliba.it, Pingitore L., Alberti F., Nespolo L.
Umbria: Bruni A. (coord.) a.bruni@spoletoprogetti.com, Ghiglioni G., Bagnetti C., Guarnello R.
Veneto: Baiocco R. (coord.) baiocco@iuav.it, De Michele A., Velo L.

Progetto grafico: Hstudio

Impaginazione: Ilaria Giatti

Fotocomposizione e stampa:
Duemme Grafica - Roma
Via della Maglianella 71 00166 Roma
www.duemmegrafica.it

Associato all'unione stampa periodica italiana

Registrazione presso il Tribunale della stampa di Roma, n.122/1997
Spedizione in abbonamento Postale Art. 2, comma 20/b, L. 662/96 – Roma

Abbonamento annuale Euro 50,00
Versamento sul c/c postale .16286007, intestato a INU Edizioni srl: Via Ravenna 9/b, 00161 Roma,
o con carte di credito: CartaSi - Visa - MasterCard.

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 242/2012

24 **Nuove politiche per la mobilità**
a cura di Edoardo Zanchini

24 **Cambiare scenario nella mobilità urbana**
Edoardo Zanchini

27 **Il trasporto pubblico in Italia: confronti internazionali e proposte**
Ennio Cascetta

29 **Il treno in città. Riflessioni fra passato e presente**
Stefano Maggi

32 **Le buone pratiche della mobilità su ferro**
Gabriele Nanni

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 251/2013

39 **Una finestra su: Mulhouse**
a cura di Marco Cremaschi

39 **Il tram-treno**
Alberto Rutter

42 **Gli antefatti: il ritorno al tram**
Alberto Rutter

43 **Mulhouse**
Alberto Rutter

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 253-254/2014

105 **Cycling Italy**

105 **Sinergie (da esplorare) fra mobilità ciclistica, pianificazione e sviluppo locale sostenibile**
Ruben Baiocco, Luca Velo

108 **La mobilità ciclabile di Bolzano**
Brunella Franchini

111 **Esperienze di mobilità ciclabile: il caso di Brescia**
Michele Pezzagno

112 **Il BiciPlan in un contesto difficile, Venezia**
Roberto Di Bussolo

115 **La mobilità ciclistica nel Ptcp della Provincia di Parma, dieci anni dopo**
Michele Zazzi

117 **Mappe fisiche e mappe mentali: le politiche per la mobilità a Reggio Emilia**
Alessandro Meggiato

121 **Pesaro si muove in Bicipolitana**
Paola Stolfa

123 **Una ciclovia adriatica per EuroVelo**
Ruben Baiocco, Raffaele Di Marcello

125 **La mobilità dolce del Piano paesaggistico della Puglia**
Luigi Guastamacchia

128 **Pista ciclabile del Ponente Ligure**
Francesco Gastaldi

131 **In Sicilia tra innovazioni e contraddizioni**
Michelangelo Savino

133 **Per una politica nazionale sulla mobilità urbana**
Paolo Gandolfi

135 **From Europe to Italy (and viceversa)**
Ruben Baiocco, Luca Velo

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 258/2014

81 **Il trasporto pubblico locale e la concorrenza: riflessioni a partire dal caso ligure**
Francesco Gastaldi, Lucia Quaglino, Carlo Stagnaro

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 264/2015

86 **Opinioni e confronti**

06 **I cambiamenti neltrasporto ferroviario pendolare**
Barbara Bilancioni

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 243/2012

26 **Boston Greenway**
Anna Laura Palazzo

79 Opinioni e confronti
La Green landscape Economy
Andreas Kipar

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 245-246/2012

08 *Food and the city*
a cura di Anna Laura Palazzo, Pierluigi Nobile
09 **Città e cibo: alla ricerca dell'equilibrio perduto**
Biancamaria Rizzo
11 **Agricoltura, attori e territorio nell'area metropolitana milanese**
Pietro Lembi
13 **Coniugare agricoltura e pianificazione**
Pietro Lembi
15 **Orti urbani e rifunzionalizzazione agricola di aree perse**
Enzo Falco
17 **Cibo e pianificazione urbana: un nuovo paradigma per la città del domani?**
Rositsa T. Ilieva
19 **Accesso al cibo e nuova**
Ottavia Aristone

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 248/2013

09 *Food and the city* in Abruzzo
a cura di Raffaella Radoccia
09 **Pratiche abitative e agricoltura periurbana**
Raffaella Radoccia
11 **Comunità etiche: arte, culture del vino e territorio**
Massimiliano Scuderi
14 **Paesaggi in evoluzione**
Massimo Angrilli
17 **Paesaggi conviviali**
Rosalba D'Onofrio
19 **Vie e mercato del vino in Abruzzo**
Valentina Carpitella

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 249-250/2013

66 **Un modello di integrazione tra città e campagna. Il casodi San Giminiano**
Roberto D'Autiilia, Marco Spada

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 251/2013

46 **RURBANCE: L'Urbano, il Rurale e la Governance locale**
Vito Garramone
49 **Descrivere, Rappresentare, Misurare**
Francesco Sbetti, Massimo Matteo Gheno

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 253-254/2014

10 Liguria, la pianiificazione delle aree rurali
a cura di Franca Balletti, Giampiero Lombardini
10 **La Liguria di fronte alla pianificazione delle aree rurali**
Franca Balletti, Daniele Virgilio
11 **Guardare il territorio extra-urbano da una prospettiva di area vasta**
Giampiero Lombardini
13 **Sulla revisione della Lur: specificità e prospettive per le aree agricole**
Silvia Soppa
15 **L'approccio della pianificazione comunale allo spazio rurale**
Chiara Vaccaro
17 **La Spezia: un piano per la collina**
Daniele Virgilio
20 **Campagna abitata a Genova: un'occasione per una buona qualità di vita**
Marina D'Onofrio Caviglione
22 **La Banca Regionale della Terra in Liguria**
Adriana Ghersi

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 255/2014

40 Urbano rurale
a cura di Massimo Matteo Gheno, Francesco Sbetti

40 **Rigenerazione urbana e territorio rurale: abbinamento positivo solo se...**
Franco Lorenzani

42 **Urbanistica, agricoltura e la nuova Pac**
Roberto Pallottini

44 **Aree agricole periurbane: dall'approccio vincolistico alle politiche di integrazione**
Alessandro Sgobbo

46 ***Urban Food Planning*, le politiche alimentari**
Egidio Dansero, Giacomo Pettenati, Alessia Toldo

47 **La dimensione territoriale delle reti contadine. Il caso calabrese**
Giuseppe Caridi

49 **Il recupero degli "Orti *extra-moenia*" della città di Ostuni**
Gianfranco Ciola, Tommaso Giorgino, Francesco Maiorano

51 **Orti sociali, esperienze e prospettive nell'area romana**
Alessandro Camiz

54 **Il riequilibrio di territori ad elevata dispersione insediativa**
Michele Grimaldi, Carla Eboli, Marialuisa Petti

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 256/2014

69 RURBANCE: il coaching come strategia informativa e formativa per la governance urbano-rurale
a cura di Vito Garramone, Francesco Sbetti

70 **Piani e politiche urbanistiche per le aree rurali**
Francesco Sbetti, Massimo Gheno

71 **Le opportunità con il nuovo Psr e la legge regionale sull'agricoltura sociale**
Riccardo De Gobbi, Rita Boccardo, Alessia Semenzato

73 **Un nuovo patto città-campagna: esperienze, orientamenti e buone pratiche**
Matelda Reho, Sarah Stempfle

74 **Un nuovo patto tra città e montagna: esperienze, orientamenti e buone pratiche**
Mauro Varotto

75 **Il Marketing territoriale come strumento di valorizzazione dei prodotti tipici**
Diego Begalli

76 **Dotazioni territoriali e servizi eco-sistemici nei territori agricoli**
Claudio Perin, Franco Alberti

77 **Esperienze di capacity building nella gestione delle risorse naturali secondo l'approccio dei servizi ecosistemici**
Elena Gissi, Francesco Musco, Vito Garramone

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 258/2014

83 **Il Piano del Parco Agricolo di Atri (TE)**
Ennio Nonni, Serena Ciabò

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 259-260/2015

70 Pianificare Le città del vino. Per un dialogo tra territorio e produzione a cura di Valeria Lingua

72 **Trasferire le buone pratiche: il caso di Torrecuso**
Antonella Martino

74 **Il progetto RURBANCE e i legami UrbanoRurali**
Vito Garramone, Luca Lodatti

76 **La candidatura UNESCO nel percorso evolutivo del Paesaggio Vitivinicolo di pregio**
Catherine Dezio

80 **Bomporto: una città del vino resiliente alle catastrofi naturali**
Carla Ferrari

83 **Sviluppo socio-economico e ambientale delle città del vino**
Roberto Formato

85 **Il Piano delle Città del Vino in prospettiva**
Valeria Lingua

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 261-262/2015

78 **Torino: il ritorno delle aree agricole nella pianificazione urbana**
Giuseppe Cinà, Antonello Sini

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 265/2016

10 **Aree agricole periurbane: lavori in corso**
a cura di Giuseppe Cinà
13 **Padova: il progetto di Parco Agro-paesaggistico riparte dal basso**
Viviana Ferrario, Sergio Lironi
17 **Il Parco Agricolo di Casal del Marmo: tra pratiche produttive e istanze sociali**
Benedetta Di Donato, Aurora Cavallo, Davide Marino
21 **Parchi Agricoli per piccoli produttori. Il caso dei calanchi di Atri (TE)**
Serena Ciabò, Ennio Nonni
24 **Il Parco Agricolo della piana fiorentina. Un progetto integrato tra opportunità e conflitti**
David Fanfani

indice

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 243/2012

63 **Energie**
a cura di Stefano Pareglio

63 **L'Inu al CNEL sulla politica energetica nazionale**
Simone Ombuen

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 248/2013

64 **Per una metropoli resiliente**
Francesco Domenico Moccia

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 251/2013

55 **Recycle**
Ezio Micelli

71 **Pianificazione energetica (e) urbana in Italia**
Benedetta Nastasi

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 255/2014

94 **Impianti eolici qualità ed efficacia della valutazione ambientale**
Giacinto Ciappetta, Donatella Cristiano

98 **Il tema dei rifiuti e la Smart Week a Genova**
Francesca Pirlone
Ennio Nonni, Serena Ciabò

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 267-268/2016

68 **La gestione sostenibile dei rifiuti: governance e azioni pilota per la città di Genova**
Selena Candia, Francesca Pirlone

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 247/2013

27 **Italia in viaggio: le coste pugliesi**
a cura di Rinaldo Grittani, Francesco Rotondo, Antonio Vendola

27 **Avvicinarsi al paesaggio plurale delle coste pugliesi**
Rinaldo Grittani

31 **Piano delle coste della regione Puglia**
Antonio Vendola

32 **Il Piano Regionale delle Coste della Puglia**
Francesco Rotondo

34 **Intervista all'Assessore regionale al Demanio e Patrimonio Michele Pelillo**

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 252/2013

06 **Infrastrutture verdi e blu**
a cura di Francesca Calace

07 **Le potenzialità della green infrastructure per l'adattamento urbano ai cambiamenti climatici**
Andrea Filpa, Valeria Pellegrini

09 **Infrastrutture verdi ed ecologia del paesaggio: un caso applicativo**
Raffaele Lafortezza, Giuseppe Colangelo, Elena Gioscia, Giovanni Sanesi

12 **Un'ossatura idrica per un sistema di drenaggio sostenibile nell'area orientale di Napoli**
Francesco Domenico Moccia

14 **Il parco delle paludi di Napoli**
Alessandro Sgobbo

16 **Strumenti di gestione sostenibile delle acque piovane. Il bacino del Sarno**
Giuseppe Servillo

17 **Strategie di valorizzazione dell'infrastruttura del fiume Sarno**
Anna Mesolella

20 **Le acque termo-minerali di Calda e la proposta per un Parco integrato**
Emanuela Coppola, Giuseppe Bruno

22 **I Contratti di Fiume e di Lago**
Rocco Lafratta

24 **L'infrastruttura verde come matrice progettuale**
Francesca Calace, Carlo Angelastro

indice

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 255/2014

87 **L'esperienza di coesione territoriale del Consorzio Tiberina**
Giuseppe Maria Amendola

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 259-260/2015

88 **Rischio idraulico e difesa del territorio in Liguria**
a cura di Franca Balletti, Silvia Soppa

89 **Assetto del territorio e problematiche idrogeologiche nell'area metropolitana genovese**
Andrea Pasetti

91 **Alluvioni a Genova. Il punto di vista di un geologo non allineato**
Pietro Maifredi

93 **Rischio idrogeologico e strumenti di regolazione del territorio**
Silvia Capurro

95 **Accordo di programma per la messa in sicurezza di rio Noli**
Silvia Soppa

97 **Il Contratto di fiume dell'Entella**
Franca Balletti, Silvia Soppa

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 261-262/2015

88 **Il piano regolatore dell'energia: il caso di Faenza**
Ennio Nonni

91 **Clima e ambiente urbano nella progrmmazione del fondi SIE 2014-2020**
Carlo Della Libera, Elisa Anna Di Palma, Simone Ombuen

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 256/2014

46 **Territori autocostruiti: metabolismi urbani post-sisma**
a cura di Marichela Sepe

46 **Identità sovrapposte**
Marichela Sepe

48 **Spazio pubblico e sfera pubblica nella riappropriazione di un luogo in rovina**
Francesco Domenico Moccia

50 **Cantiere inverso**
Roberto Serino

52 **BEYOND RUINS: partecipazione e cicatrizzazione del tessuto urbano**
Salvatore Carbone, Sara Omassi

54 **Paesaggio e memoria, ovvero "questo persistere del passato nel presente"**
Paolo Mestriner

56 **Un caso di rigenerazione urbana e sociale**
Immacolata Geltrude Palomba

57 **Passato e futuro del monumento**
Plinio Vanni

58 **Lo spazio pubblico restituito**
Lea Manzi

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 266/2016

42 **Il piano regolatore della sismicità, un progetto del nuovo piano di Faenza**
Ennio Nonni

Estratti da Urbanistica Informazioni

N. 256/2014

09 **Per un paese fragile**
a cura di Marichela Sepe

11 **Un impegno continuativo e tre passi contro le macerie**
Silvia Viviani, Luigi Pingitore, Carlo Gasparrini

14 **Politiche di prevenzione sismica e strumenti di governo del territorio**
Irene Cremonini, Valter Fabietti

16 **Un new deal per la qualità e la sicurezza del territorio italiano**
Maurizio Carta

18 **Riparare ciò che è stato fatto male, intervenire su ciò che non è stato fatto**
Mauro Grassi

19 **Una strategia per la "ricostruzione" delle aree interne danneggiate dal sisma**
Francesco Domenico Moccia, Massimo Sargolini

21 **I miei terremoti**
Dionisio Vianello

22 **Un contributo per L'Italia "di mezzo"**
Alessandro Bruni, Claudio Centanni, Francesco Alberti

24 **Emergenza, ricostruzione e sviluppo: il caso "L'Aquila"**
Luana Di Lodovico

98 **Sul terremoto occorre riflettere**
Stefano Storchi

Urbanistica Informazioni per URBANPROMO GREEN

Francesco Sbetti

Urbanpromo con la promozione della prima edizione di **Urbanpromo Green** si prefigge di avviare una iniziativa di riflessione articolata in convegni, incontri e *workshop* che si rivolge alla "città che si evolve guardando al futuro". Il fuoco di questa iniziativa è costituito dalla presentazione delle numerose esperienze in corso di cui sono portatrici pubbliche amministrazioni, le università, centri di ricerca e molte aziende private.

L'interesse che si è manifestato nella preparazione dell'evento, ne è testimonianza il ricco programma denso di novità e approfondimenti anche per gli "addetti ai lavori", acquista una specifica valenza per le attività di pianificazione, progettazione e amministrazione ispirate all'economia circolare a cui molte città già da qualche tempo fanno riferimento.

Urbanpromo Green costituisce un appuntamento importante anche in ragione delle fragilità territoriali e sociali che caratterizzano il nostro Paese e che sono (soprattutto) il prodotto della politica del nostro Paese, messe in evidenza da alluvioni, terremoti, incendi e fabbisogno abitativo, aggravato dalla consistenza dei flussi migratori,che si sono manifestate anche nel corso di questo anno e che hanno reso evidente l'impotenza e l'inefficacia delle risposte emergenziali ponendo all'ordine del giorno la necessità di affrontare la difesa del suolo e le politiche sociali con una strategia di "piano" che non disperda le limitate risorse che lo Stato è in grado di attivare.

Ricerca, tecnologie e servizi sono l'approccio di **Urbanpromo Grenn** che intende "caratterizzarsi in termini scientifici e culturali, ed essere snodo di relazioni tra ricerca scientifica, professioni tecniche, amministrazione pubblica, mondo delle imprese". **Urbanistica Informazioni**, media partner dell'evento, ha inteso collaborare direttamente facendo ricorso al proprio archivio selezionando articoli e servizi riferiti agli ultimi cinque anni: 2012 -2016 e organizzati secondo i macrotemi principali proposti da **Urbanpromo Green**:

- SMART AND SUSTAINABLE MOBILITY.
- IL VERDE INFRASTRUTTURA DELLE CITTÀ.
- IL METABOLISMO URBANO, ENERGIA RIFIUTI URBANI.
- L'ACQUA E LA CITTÀ.
- CITTÀ SICURE E SOSTENIBILI.

L'indice è costruito in modo cronologico per ogni singolo macrotema indicando il numero e l'anno della rivista da cui è estratto. Per la costruzione del numero speciale si è utilizzato l'impaginato originale che è stato ri-composto senza modificare il numero di pagina che è quindi riportato nello stesso modo anche nell'indice.

Buona lettura

Smart and sustainable mobility

24

a cura di Edoardo Zanchini

Nuove politiche per la mobilità

I dati più seri evidenziano un cambiamento rilevantissimo nella mobilità di lunga distanza attraverso la rete di aeroporti diffusa in tutte le Regioni italiane, ma anche una generale crisi del trasporto ferroviario merci, e soprattutto un aumento della domanda in tutte le principali aree urbane.
In un quadro generale di riduzione dei flussi di traffico sulla rete autostradale nazionale, solo intorno alle aree urbane i dati sono in controtendenza. In particolare cresce la domanda pendolare e di trasporto pubblico locale, di treni regionali per collegamenti su infrastrutture fino ad oggi considerate "secondarie", ma che hanno intorno la più recente urbanizzazione.
Le città e la mobilità urbana devono diventare una questione politica nazionale. La risposta ai problemi di aree dove vive oltre il 40% della popolazione italiana non può essere solo locale.

Edoardo Zanchini

Cambiare scenario nella mobilità urbana

Nel dibattito pubblico italiano, il tema dei trasporti incrocia il territorio su due piani paralleli e distanti. Un primo, dove sono protagonisti la politica e i grandi media, che ruota intorno alle grandi opere come motore di crescita economica, alle direttrici strategiche di collegamento con l'Europa, ma anche a problemi di consenso e sindromi *nimby* diffuse contro le infrastrutture. Un secondo piano, raccontato invece dalla cronaca locale e quotidiana di città stritolate da traffico e smog, con una vita sempre più complicata per i pendolari. Questa distanza è alla base di alcuni dei problemi più rilevanti che ha il nostro Paese nell'immaginare uno scenario di uscita dalla crisi. Proprio l'obiettivo di mettere al centro del dibattito politico e pubblico le aree urbane ha portato Legambiente e Regione Toscana a promuovere una conferenza nazionale a Firenze lo scorso 20 Aprile, e a costruire un forum di confronto[1]. L'obiettivo era di mettere a confronto esperienze, di analizzare casi di successo italiani e europei, per ragionare delle scelte per il futuro e del valore aggiunto che investire in questa direzione può riuscire a generare. Anche perché si potrebbero creare opportunità nuove attraverso la liberalizzazione del servizio ma diventa anche sempre più urgente integrare politiche urbane e della mobilità. Forse più che in altri momenti diventa urgente approfondire alcuni cambiamenti che sono avvenuti nel territorio italiano, e in particolare nelle più grandi aree urbane.
Recenti studi e analisi, che in diverso modo si occupano di territorio, sembrano disegnare una identica lettura dei processi che hanno attraversato negli ultimi decenni il Paese. Non solo i rapporti del Censis o del Cresme, l'ultimo censimento Istat, ma anche interessanti percorsi di lettura fotografica da punti di vista e scale diverse, tracciano un immagine del ciclo di trasformazione della società e dei paesaggi urbani avvenuto dalla fine degli anni Ottanta sempre più nitida, mettendone in luce il grande impatto sul territorio. Questi processi, con la loro forza dirompente, non hanno interessato però tutta la Penisola. Quelli più rilevanti riguardano alcuni tipici fenomeni di *sprawl* intorno alle principali città, mentre in altri casi hanno portato alla nascita di vere e proprie nuove conurbazioni. In uno degli studi presentati nella conferenza di Firenze[2] è stato messo in evidenza come nelle 15 principali aree metropolitane italiane, che si sono andate consolidando negli ultimi venti anni, vivono oggi 25 milioni di persone. La crescita dell'urbanizzazione nei comuni di seconda e terza fascia, lungo tutte le direttrici principali, ha infatti ampliato in maniera impressionante i perimetri di queste realtà sempre più intricate. È in queste aree, che occupano una superficie pari al 9% del territorio italiano, che si concentra la massima densità abitativa, la più alta richiesta di mobilità, il maggior consumo di suolo. Qui vive oltre il 41% della popolazione italiana e il numero e la densità di auto in circolazione (il 44,3% del totale nazionale) è tale da avere pochi paragoni al mondo, ed è qui che si concentra la quota più rilevante di disagi delle persone legate alla mobilità ma anche di accesso alla casa. In sintesi, ci troviamo di fronte ad un tema di rilevanza nazionale che riguarda da vicino la crisi economica che sta attraversando il Paese, le famiglie, il tessuto imprenditoriale, il mondo del lavoro.

1991-2011: cambiamenti nei territori

Aree metropolitane e sistemi urbani	Superficie (kmq)	Popolazione 1991	Popolazione 2011	Incremento totale	%	Densità 1991 (ab./kmq)	Densità 2011 (ab./kmq)
Torino	2.869,9	1.981.561	2.032.915	51.354	2,6	690,4	708,3
Milano	2.921	4.564.436	4.953.672	389.236	8,5	1.562,6	1.695,9
Città Veneta	2.401,2	1.362.859	1.517.077	154.218	11,3	567,6	631,8
Verona	569,6	408.489	466.229	57.740	14,1	717,1	818,5
Genova	661,1	868.771	800.238	-68.533	-7,9	1.314,3	1.210,6
Bologna	1.459,6	679.040	708.396	29.356	4,3	465,2	485,3
Adriatico Nord	1.182,7	693.836	784.678	90.842	13,1	586,6	663,5
Firenze	1.105,8	1.019.081	1.051.108	32.027	3,1	922,2	951,2
Tirrenica-Toscana	641,2	395.446	397.248	1.802	0,5	616,8	619,6
Roma	5.286,5	3.821.681	4.280.478	458.797	12,1	722,9	809,7
Adriatico Sud	550,6	422.650	493.912	71.262	16,9	767,6	897,1
Napoli	1.418,8	3.298.894	3.432.515	133.621	4,1	2.325,1	2.419,2
Bari	2.014,2	1.045.297	1.081.151	35.854	3,4	519,1	536,8
Sicilia Orientale	1.542	1.191.691	1.263.074	71.383	5,9	772,8	819,1
Palermo	1.292,4	981.128	1.017.839	36.711	3,7	759,1	787,8
Cagliari	571,9	362.920	375.235	12.315	3,4	634,6	656,1
TOTALE	**26.488**	**23.097.780**	**24.655.765**	**1.557.985**	**7**	**872**	**931**

Elaborazione Legambiente 2012 su dati Istat

Purtroppo, sono pochi e non aggiornati i dati che riguardano la mobilità delle persone e delle merci nel nostro Paese. Quelli più seri evidenziano un cambiamento rilevantissimo nella mobilità di lunga distanza attraverso la rete di aeroporti diffusa in tutte le Regioni italiane, ma anche una generale crisi del trasporto ferroviario merci, e soprattutto un aumento della domanda in tutte le principali aree urbane. In un quadro generale di riduzione dei flussi di traffico sulla rete autostradale nazionale, solo intorno alle aree urbane i dati sono in controtendenza. In particolare cresce la domanda pendolare e di trasporto pubblico locale, di treni regionali per collegamenti su infrastrutture fino ad oggi considerate "secondarie", ma che hanno intorno la più recente urbanizzazione. I numeri sono impressionanti: sono arrivati a 2milioni e 830mila i cittadini che ogni giorno prendono il treno per andare a lavorare o a studiare con una crescita del 7,8% in due anni[3]. Eppure, nel dibattito mediatico, tutta l'attenzione è sull'alta velocità ferroviaria, mentre in quello politico ruota intorno all'elenco di 189 opere strategiche[4] eredità della Legge Obiettivo. Malgrado siano cambiati Governi e Ministri, di provenienza politica e tecnica, su questo tema nulla è cambiato e malgrado quell'elenco sia oggettivamente impossibile da realizzare, oltre che inutile rispetto ai problemi di mobilità. Eppure, se si guarda ai numeri di crescita della domanda pendolare su alcune linee si capisce come vi possano essere prospettive di guadagno per gli operatori del servizio ferroviario. Basti dire che sulle linee ad Alta Velocità sono mediamente 40.000 i viaggiatori al giorno, numeri che vengono raggiunti e superati su almeno una decina di linee pendolari in giro per l'Italia.

La condizione infrastrutturale italiana è innegabilmente arretrata, ci troviamo al di sotto della media dei grandi Paesi europei per ogni tipo di infrastruttura. Ma il ritardo più critico è nella lunghezza della rete di metropolitane dove, con soli 176 km, il nostro Paese si colloca all'ultimo posto in valore assoluto (fatta 100 la media europea l'Italia è 38,8). Nel corso del 2011, grazie ai prolungamenti delle linee di Torino, Milano e Napoli, il dato è salito senza però portare a risultati importanti visto il più deciso aumento in termini chilometrici delle metropolitane di altre città europee. Lo stesso discorso vale per le ferrovie suburbane che contano in totale 595,7 km di estensione, lontanissimi dai 2.033 km della Germania e dai 1.770 della Gran Bretagna, Paese che per popolazione ed estensione è direttamente paragonabile al nostro. I dati del Ministero delle infrastrutture sulla spesa legata alla Legge Obiettivo confermano questa inquietante "scelta modale": tra il 2002 e il 2011 i finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti in questo arco temporale hanno premiato per il 72,1% gli investimenti in strade e autostrade. La voce "reti metropolitane" rappresenta il 15,4% degli stanziamenti per opere infrastrutturali.

Dotazioni infrastrutturali nei principali Paesi europei

Paesi	Autostrade (km)	Rete ferroviaria ad Alta Velocità (km)	Linee Metropolitane (km)	Linee ferroviarie pendolari (km di Suburbane)
Germania	12.819	2.207	618,8	2.033,7
Spagna	14.689	2.665	565,3	1.392,1
Francia	11.097	2.021	349,8	694,9
Regno Unito	3.673	115	552,1	1.770,2
Italia	**6.911**	**977**	**176**	**595,7**
Italia rispetto a Media Europa (100)	70,5	61,2	38,8	45,9

Elaborazione Legambiente 2012

Mettere al centro del dibattito nazionale sulla crisi questi temi risulta oggi fondamentale. I due errori che però bisogna evitare sono di pensare che, in un quadro di difficoltà della spesa pubblica, sia impossibile intervenire e, soprattutto, farlo con le solite politiche. Le aree urbane possono infatti diventare un motore di crescita economica ma solo se si porteranno avanti interventi diversi dal passato, con una chiara selezione delle priorità di spesa, una fortissima integrazione di politiche urbanistiche e infrastrutturali, e obiettivi chiari che tengano assieme miglioramento del servizio, qualità, innovazione. Le migliori esperienze raccontate nella conferenza – dal Trentino alla Puglia, da Firenze a Bergamo – tracciano una linea di discontinuità nettissima, dove al centro sta un attenta politica di offerta di nuovi servizi che facciano concorrenza alla mobilità privata, caratterizzati da grande efficienza e affidabilità. E i numeri dei successi che sono stati raccontati dimostrano come questo tipo di prospettiva paghi in termini di risposta da parte dei cittadini. Cambiare scenario è infatti possibile, ma per riuscirci occorre affrontare alcune questioni prioritarie, non banali ma per questo stimolanti.

La prima questione è di priorità: le città e la mobilità urbana devono diventare una questione politica nazionale. La risposta ai problemi di aree dove vive oltre il 40% della popolazione italiana non può essere solo locale. In tutti i Paesi europei e in ogni grande Paese Ocse, esiste un Ministero e un responsabile delle politiche urbane, tranne che in Italia. Il secondo tema riguarda la priorità di spesa per gli investimenti infrastrutturali, da spostare nelle aree urbane. Proprio perché è qui che si concentra la voce principale della domanda di spostamento delle persone in Italia, occorre portare nei nodi urbani almeno il 50% della spesa nazionale per le infrastrutture. In modo da realizzare finalmente nuove linee di metropolitane e di tram, gli interventi di ammodernamento delle linee urbane, con binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, ma anche tratte di aggiramento per le merci, nuove stazioni attrezzate con parcheggi e servizi, nuovi treni e una maggiore offerta. Nelle altre città europee è a queste linee che si guarda con più attenzione, per garantire percorrenze medie più elevate e con minori interruzioni, con treni più capienti a due piani. Del resto in aree con queste densità di abitanti (e di auto in circolazione), solo una mobilità pubblica incentrata su ferrovie suburbane e metropolitane, integrata con il servizio di trasporto pubblico locale e con una rete di percorsi ciclabili, può rappresentare una risposta ai problemi di congestione.

Occorre poi individuare nuove risposte per il governo delle aree metropolitane, per dare risposta ai cambiamenti avvenuti nel territorio con più adeguati modelli amministrativi. Perché in queste aree metropolitane, le strategie della mobilità e del governo del territorio, della casa e dei servizi a rete, devono dipendere da un nuovo livello amministrativo, al di sopra dei Comuni, con nuovi e specifici poteri e un rapporto diretto con i Ministeri nazionali per queste politiche. Un tema nuovo riguarda la scelta del modello di gestione e integrazione del servizio ferroviario locale per rendere efficace il processo di liberalizzazione che si sta avviando. I migliori esempi a livello europeo di mobilità pubblica ferroviaria suburbana e di trasporto pubblico locale sono diversi per quanto riguarda la gestione del servizio (con modelli pubblici o privati) ma sono tutti accomunati da una chiara regia pubblica che ha il compito di definire gli obiettivi, di operare i controlli e intervenire con sanzioni. Per accompagnare la liberalizzazione del servizio, prevista dalle Direttive europee, diventa indispensabile definire al più presto il ruolo della nuova Authority dei Trasporti, ma spetterà alle Regioni mettere a gara il servizio per puntare a aumentare quantità e qualità dell'offerta. In questa prospettiva diventa possibile affrontare il tema del costo di biglietti e abbonamenti, oggi molto più basso rispetto agli altri Paesi europei perché adeguato a un servizio mediocre. Infine un tema di gestione del trasporto pubblico apparentemente marginale, ma invece di fondamentale importanza in una strategia di potenziamento del servizio: mettere al centro gli utenti della mobilità, i milioni di pendolari delle aree urbane, che meritano la stessa attenzione degli utenti dell'Alta Velocità ferroviaria. Occorre operare una rivoluzione nell'attenzione e interlocuzione diretta con cittadini e comitati pendolari, nella disponibilità all'ascolto e al confronto che permetta di migliorare il servizio e fidelizzare i viaggiatori. Migliorare la qualità dipende anche molto dall'attenzione ai problemi delle linee e delle stazioni, dalla disponibilità ad ascoltare e a portare miglioramenti che possono contribuire alla qualità del servizio. Nelle città europee – il migliore esempio è probabilmente Madrid – il confronto, la partecipazione e l'informazione dei pendolari sono considerati fondamentali per "catturare" nuovi utenti e monitorare il servizio sulla rete.

Aree metropolitane europee a confronto

Aree metropolitane	Metropolitane		Ferrovie Suburbane		Popolazione residente	Densità di popolazione
	Km	Km/Mln Abitanti	Km	Km/Mln Abitanti		
Madrid	290,3	47,6	366,9	60,1	6.112.078	778,7
Londra	464,2	39,5	462,8	39,3	11.905.500	1.336
Monaco di Baviera	87,5	35	442	176,8	2.531.706	460
Berlino	147,5	30,1	331,5	67,6	4.971.847	286
Barcellona	120,3	24,1	494,3	98,8	5.012.961	1.542
Rhein-Ruhr	126,9	23,9	315	59,4	5.302.179	1.198,90
MEDIA	**147,2**	**23,7**	**315,5**	**60,6**	**5.638.808**	**1.104,80**
Parigi	215,4	18,7	587	51,1	11.491.046	918
Milano	83,9	17,1	186,4	38	4.953.672	1.695,90
Napoli-Caserta	33,5	9,8	67,4	19,8	3.432.515	2.419,20
Roma	36,6	8,5	195,1	45,3	4.280.478	809,7
Torino	12,7	6,3	22	11	2.032.915	708,3

Elaborazione Legambiente 2012

1. Vedi www.trenincitta.it
2. Edoardo Zanchini, con G. Nanni e M. Manigrasso
3. Vedi Pendolaria 2011 di Legambiente
4. Per le sole infrastrutture di trasporto, e una spesa prevista di oltre 340 miliardi di Euro

Il trasporto pubblico in Italia: confronti internazionali e proposte

Ennio Cascetta

La competitività di un Paese dipende moltissimo dalla qualità urbana e dalla vivibilità delle proprie città e queste, a loro volta, dipendono moltissimo da un trasporto pubblico efficiente e adeguato. Sistemi di trasporto pubblico in grado di ridurre la dipendenza delle città dalle automobili, di consentire la fruizione e la vitalità dei centri storici, di collegare le diverse aree urbane e periurbane, di contenere i livelli di inquinamento locale e globale.

Questo modello di mobilità sostenibile è assai lontano dalla realtà del nostro Paese, il Paese delle cento città. L'Italia è di gran lunga il Paese europeo con la maggiore dotazione di auto per abitante e ha sistemi di trasporto pubblico debole. Stiamo da anni assistendo a continui tagli e a modifiche normative, che rendono il quadro delle risorse disponibili e delle regole a dir poco incerto anche rispetto al passato, per non parlare del futuro. Tagli ed incertezze che mettono a serio rischio perfino la sopravvivenza del trasporto pubblico in Italia. Ma la sopravvivenza non può essere l'orizzonte di riferimento. Visitando le città europee, grandi e non, si ha netta la sensazione che più che tagliare bisognerebbe investire nuove risorse per rendere le nostre città e metropoli più simili a quelle, in termini di infrastrutture, di veicoli, di quantità e qualità dei servizi erogati. È certamente difficile proporre investimenti e nuove risorse in un Paese in crisi che sta tagliando per sopravvivere; ma la crisi non è solo italiana e può essere un'opportunità per attivare meccanismi virtuosi, tagliare costi inutili e sprechi, reperire risorse in altri modi. È quindi ancora più importante andare a vedere cosa succede in Europa anche in termini di efficienza del settore, di costi di produzione del servizio, di ricavi ottenuti dalla sua vendita, di fonti utilizzate per finanziare servizi e infrastrutture. Per queste ragioni la Fondazione Francesco Caracciolo dell'Aci ha affidato al dipartimento di Ingegneria dei Trasporti dell'Università di Napoli "Federico II" uno studio che facesse analisi e confronti internazionali, individuando alcune proposte per fare uscire il trasporto pubblico, e la vivibilità delle città Italiane, dal vicolo cieco nel quale sono.

Il Tpl in Europa e quanto costerebbe adeguarlo

Il confronto con altri Paesi Europei ha messo in luce in modo inequivocabile i ritardi del trasporto pubblico italiano rispetto alla media europea, in particolare nel settore ferroviario, sia urbano che suburbano. Infatti, se in Italia i servizi pro capite su gomma sono solo il 10% in meno della media europea, il trasporto ferroviario regionale manca del 35%; analogamente, le dotazioni pro capite di infrastrutture metropolitane urbane mancano del 63% e quelle dei tram addirittura del 66%. Insomma dalla metà ad un terzo dei valori europei! Inoltre, mentre i costi operativi in Italia risultano mediamente più alti rispetto al livello europeo, le tariffe sono al contrario più basse; ne consegue un grado di copertura inferiore dei costi (30,7% in Italia rispetto al 52,1% medio europeo per il settore gomma). Anche il parco rotabile è nettamente più vecchio in Italia rispetto alla media europea: nel settore gomma, ad esempio, l'età media è di 9,2 anni contro la media europea di 7,7.

Offerta e dotazione servizi ferroviari ed infrastrutture metropolitane e tramviarie

Settore	Italia	EuropA
Gomma (bus-km per abitante)	31,7	32,9
Ferrovia (treni-km per abitante)	5,1	7,9
Metropolitana (km rete per milione di abitanti)	20,3	54,3
Tram (km rete per milione di abitanti)	42,2	122,0÷130,7

Fonti: elaborazione su base EUROSTAT, Isfort, EMTA, Barometer 2007, GTT, Metronapoli, Unina, MetroTram, UrbanRail e Gart

Una prima conclusione, quindi, è l'esigenza di risorse importanti per gli investimenti – soprattutto nel settore ferroviario – da un lato, e di efficientamento dall'altro. D'altra parte i due aspetti sono intimamente collegati, dal momento che l'efficientamento necessita di una riduzione dei costi ma anche di un incremento delle tariffe, concepibile in modo significativo dopo aver innalzato la qualità del servizio offerto.

Si sono quindi condotte delle analisi per individuare le risorse necessarie per migliorare la quantità e la qualità dei servizi e delle infrastrutture ed avvicinarla al benchmark europeo. I risultati di questa analisi, effettuata con metodi diversi, mostrano che rispetto al valore attuale dei corrispettivi pagati alle aziende – circa 6,5 miliardi di euro – servirebbero oltre un miliardo di risorse aggiuntive in servizi e circa 4 miliardi di ammortamento annuo per dieci anni di risorse aggiuntive per investimenti in infrastrutture e materiale rotabile. La stessa analisi ha però anche evidenziato che da un efficientamento del settore si possono recuperare risorse importanti. In uno scenario di riduzione dei costi, immaginando di riuscire ad ottenere una riduzione del 10% dei costi unitari di produzione del servizio, si riuscirebbe ad ottenere, a parità di ricavi, una riduzione media dei corrispettivi del 17,5%. Discorso speculare vale nello scenario di aumento dei ricavi in cui, a parità di costi di produzione del servizio, immaginando di incrementare i ricavi del 10%, si riuscirebbe ad ottenere una riduzione media dei corrispettivi del 6,5%. Infine, agendo su entrambi i fattori (scenario sinergico) la riduzione complessiva dei corrispettivi sarebbe di quasi il 25%. Un potenziale risparmio rispetto ai servizi attuali di circa un miliardo e mezzo di euro all'anno, che potrebbe essere utilizzata per finanziare i maggiori servizi e parte degli investimenti.

Fabbisogno di risorse totali in diversi scenari

Scenario	Costi Gestione	Ricavi	Contributi Gestione	Investimenti
scenario attuale	10.575 M€	4.130 M€	6.445 M€	0 M€
scenario investimenti	12.807 M€	4.975 M€	7.833 M€	3.800 ÷ 4675 M€
scenario investimenti + aumento ricavi (ricavi +10%)	12.807 M€	5.472 M€	7.335 M€	3.800 ÷ 4675 M€
scenario investimenti + efficientamento (costi -10%)	11.451 M€	4.975 M€	6.477 M€	3.800 ÷ 4675 M€
scenario investimenti + aumento ricavi (ricavi +10%) + efficientamento (costi -10%)	11.451 M€	5.472 M€	5.979 M€	3.800 ÷ 4675 M€

Il Tpl in Italia: un presente incerto

In Italia, a fronte di un'esigenza di nuovi investimenti, allo stato attuale non vi è certezza nemmeno delle risorse necessarie per garantire i servizi che sono stati erogati finora, a causa del taglio di 4 miliardi per il 2011 e di 4,5 miliardi per il 2012 della Manovra 2010 [Dl 78]. A fronte di questi tagli, che avrebbero di fatto bloccato il Tpl già dal 2011, si sono reperite risorse aggiuntive per il 2011 ed il 2012, in ammontari ancora non del tutto chiari e comunque con una riduzione rispetto ai valori del 2010 di almeno 300 milioni. Per il 2013 e anni seguenti lo scenario è ancora più incerto e deficitario.

La scarsità e l'incertezza delle risorse per il Tpl purtroppo si ripercuotono gravemente sul percorso di efficientamento che, con molta fatica, si sta cercando di avviare. Un percorso già delineato che passa necessariamente attraverso l'apertura alla concorrenza e la messa a gara dei servizi con procedura ad evidenza pubblica: ma è evidente che senza risorse certe è molto difficile, se non impossibile, avviare forme di concorrenza e contrattualizzazione dei servizi per aziende che non siano di proprietà degli Enti pubblici regolatori.

Le gare ad oggi effettivamente bandite sono ancora molto poche e le scadenze "improrogabili" per attivarle continuano a susseguirsi e ad essere prorogate da anni come grida manzoniane. Segno evidente che qualcosa non ha funzionato nella normativa del settore e nelle sue continue modifiche. D'altra parte, come è noto, le regole giuridiche non possono "contraddire" quelle dell'economia. Il mercato ha le sue leggi, che la legge non può prevaricare. Il passaggio da un modello di gestione "in house" ad uno in cui la regola siano le procedure ad evidenza pubblica richiede che il mercato sia riformato in ogni suo aspetto. Al contrario, un'analisi delle politiche normative che in questo periodo hanno interessato il trasporto pubblico evidenzia come queste siano state spesso miopi o quantomeno disancorate dall'analisi economica del contesto di riferimento.

La mancanza di risorse certe, comunque, non è l'unico ostacolo nell'intricato percorso normativo che dovrebbe avviare il meccanismo della concorrenza nel settore del Tpl.

Nel decreto legge n.138 del 2011 si introduce l'esigenza, ribadita e rafforzata dal decreto liberalizzazioni, di individuare i bacini territoriali ottimali che di norma non dovranno essere inferiori alle provincie. Se certamente è vero che la dimensione ottimale dei servizi locali di trasporto non può essere quella di un Comune di piccole dimensioni, è altrettanto vero che la scelta del bacino non può guardare soltanto ai vantaggi legati alle economie di scala, pena il rischio di determinare una sfasatura fra chi eroga il servizio, chi lo finanzia e infine chi pianifica l'assetto del territorio. Sempre nello stesso decreto, inoltre, si introduce la necessità di una preventiva "verifica di mercato" da parte degli enti locali, necessaria per limitare l'attribuzione di servizi di esclusiva e per favorire le procedure di liberalizzazione. Non sono ancora definiti con precisione i contenuti ed i limiti di questa verifica che, se intesa in modo estensivo, allontanerebbe e non di poco il già complesso avvio delle procedure di gara.

Sulle procedure competitive ad evidenza pubblica, infine, è sicuramente chiaro l'obiettivo di "economicità, imparzialità, trasparenza, non discriminazione, parità di trattamento, ecc." ma, ancora una volta, non è chiaro con quale tipo di iniziative si pensa di poter raggiungere realmente questi obiettivi, in special modo con riferimento ai problemi di gestione del personale e del materiale rotabile.

Cosa serve per rilanciare il Tpl in Italia

Per risollevare le sorti del Tpl in Italia, innanzitutto, servirebbero più risorse e soprattutto risorse certe, da ottenersi attraverso la fiscalizzazione di fonti di entrate diverse da quelle attuali legate alle accise sui carburanti. Data la variabilità e, addirittura, la riduzione della vendita di benzina e gasolio che si sta attualmente riscontrando, sarebbe opportuno differenziare le fonti, ad esempio mantenendo parte della compartecipazione dell'accisa su benzina e gasolio oggi in vigore per co-finanziare gli investimenti e sostituendo la restante parte con compartecipazione all'Irpef, all'Iva e tasse di scopo urbane. Le buone pratiche europee (Versement Transport, Partenariati Pubblico Privati, Road Pricing, cattura del valore, ecc.) forniscono spunti per attivare risorse con cui garantire, da un lato, lo sviluppo del mercato concorrenziale e, dall'altro, un piano di investimenti per infrastrutture, materiale rotabile, manutenzione straordinaria, diffusione di nuove tecnologie, ecc..

È anche necessario promuovere un efficientamento del settore attraverso azioni sia interne (ottimizzazione dei turni, aumento della produttività del personale, ecc.) che esterne (incremento delle corsie preferenziali, delle Ztl, alternative ai servizi di linea per aree e orari a bassa densità, ecc.).

È necessario poi prevedere gli assetti regolatori e normativi del settore, che chiariscano tutte le criticità e le incertezze presenti allo stato attuale. Sarebbe fortemente auspicabile l'approvazione di un Testo Unico, un vero e proprio Codice del Tpl, che sistematizzasse la normativa e chiarisse le tante incertezze e contraddizioni accumulatesi in oltre quindici anni, introducendo le ulteriori, necessarie innovazioni.

Uno dei nodi più cruciali sarà quello legato alla gestione del personale, visto che il 70% dei costi di un'azienda sono costi di personale. La strada aperta dal decreto legge 138/2011, secondo cui l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta, sembra tener conto del problema, ma non appare ancora una soluzione normativa sufficiente per dare una risposta adeguata al problema.

Con riguardo al materiale rotabile e a tutti gli assets, si dovranno prevedere degli strumenti, in parte già esistenti, affinché le procedure di affidamento possano avvenire secondo modalità non discriminatorie. A tal proposito, sarebbe opportuno prevedere la costituzione di società proprietarie degli assets distinte da quelle che svolgono i servizi.

A livello normativo, dovranno inoltre essere incrementati strumenti e metodologie, finalizzate ad incentivare operazioni di aggregazione e fusione delle imprese, visto che la forte parcellizzazione del settore in tante piccole imprese costituisce oggi un serio ostacolo alla competitività delle imprese stesse e quindi al raggiungimento di un mercato concorrenziale.

Infine, è necessario chiarire e definire i compiti e il ruolo dell'Autorità Nazionale della Concorrenza nei Trasporti, quale Ente regolatore e di governance a livello nazionale prevista dal decreto liberalizzazioni. È quindi necessario chiarire i rispettivi ambiti di azione dell'Autorità Nazionale della Concorrenza nei Trasporti e dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico, e dare seguito alla loro costituzione e avvio attività in tempi brevi e con risorse adeguate.

In conclusione, i momenti di crisi come quello che stiamo attraversando sono anche delle finestre di opportunità per i cambiamenti strutturali necessari. È solo una questione di priorità. Penso che la sfida di rilanciare il trasporto pubblico e la vivibilità delle nostre città debba essere una di queste priorità per tutto il Paese e non solo un problema di Regioni e Comuni.

Il treno in città. Riflessioni fra passato e presente

Stefano Maggi

Durante il periodo risorgimentale, quando si auspicava la costituzione di uno Stato nazionale italiano, la ferrovia divenne simbolo del legame fra le varie parti in cui era divisa la penisola.

Libertà di commercio e costruzione di ferrovie furono per i patrioti del Risorgimento due canoni fondamentali e da tutti riconosciuti, mentre si dibatteva sul modo con il quale raggiungere l'unità d'Italia.

Le prime ferrovie arrivarono un paio di decenni avanti rispetto all'unificazione del 1859-60. Il vapore cominciò infatti a sbuffare nel 1839 fra Napoli e Portici e poi nel 1840 fra Milano e Monza.

La rete continuò a svilupparsi lentamente, ma tra la fine degli anni '40 e l'inizio degli anni '50 alcune importanti direttrici presero forma: dal 1848 si poteva andare in treno tra Firenze, Pisa e Livorno, dal 1853 fra Genova e Torino, dal 1857 fra Venezia e Milano. Le altre inaugurazioni importanti si registrarono nei primi anni dopo l'unità, anche perché in precedenza si erano avviati numerosi lavori, trovando però un problema da superare nelle frontiere e nei regolamenti da redigere per i dazi e i controlli doganali.

E così fra il 1859 e il 1860, non appena abolite le frontiere per il processo di unificazione in atto, si cominciò ad andare da Torino a Bologna e da Milano a Torino, mentre nel 1864 fu possibile recarsi in treno da Bologna a Firenze, nel 1866 da Firenze a Roma. Nel 1865 era già pronta la ferrovia Adriatica, da Bologna fino a Brindisi, con l'auspicio di "catturare" il traffico della Valigia delle Indie, che rappresentava il più consistente transito di merci a livello mondiale, dato che univa l'Inghilterra industrializzata con la popolosa colonia delle Indie britanniche. Negli anni successivi furono completati i collegamenti principali nord-sud ed est-ovest e lo Stato italiano dedicò alle ferrovie gran parte delle risorse per lavori pubblici. Negli anni '80 e '90 iniziò anche la costruzione di ferrovie secondarie, con una vera e propria ramificazione della rete, volta a collegare le città medie e piccole che chiedevano il treno con insistenza, per la volontà di "agganciarsi" al progresso: chi aveva i binari con la locomotiva a vapore era infatti inserito nella civiltà del XIX secolo, chi ne era privo sembrava fermo a medioevo con i cavalli e con i buoi.

Sviluppo della rete ferroviaria al 31 dicembre di ogni anno.

Anno	km
1839	7,640
1840	20,391
1845	152,371
1850	619,921
1855	1.267,895
1860	2.434,948
1865	4.622,733
1870	6.460,547
1875	8.037,507
1880	9.309,589
1885	10.991,129
1890	13.617,546
1895	15.958,893
1900	16.417,010
1905	17.067,385
1910	18.079,297
1915	19.639,717
1920	20.374,402
1925	21.094,547

Fonte: Ministero delle Comunicazioni. Ferrovie dello Stato, Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926, Roma, 1927pp. 175-183.

Ferrovie, città e paesi

Man mano che procedevano le costruzioni, il treno arrivava nelle città, che subirono una svolta urbanistica per accogliere la ferrovia, poiché occorreva fare posto ai binari, alle stazioni, ai depositi locomotive, alle officine di riparazione. Talvolta furono abbattute le mura per collegare la ferrovia al centro storico con il viale della stazione. Dato che non vi era spazio per penetrare all'interno del centro, come faceva la diligenza, la ferrovia si inserì ai margini dei nuclei storici. La stazione rimase così una sorta di appendice cittadina, ma per breve tempo, poiché l'urbanizzazione riuscì ben presto a inglobare la stazione stessa all'interno di un abitato molto più esteso. Anzi, la stazione fece da potente richiamo per attirare residenze e attività manifatturiere.

L'elemento di maggiore novità si registrò a Venezia, dove nel 1846 fu inaugurato il ponte ferroviario sulla laguna verso Mestre: da allora la percezione della città lagunare cambiò, perché non era più un'isola, dato che con il treno si poteva arrivare ai suoi margini. In precedenza, invece, era possibile recarvisi soltanto in barca. Anche laddove il centro urbano non c'era, ad esempio nelle pianure in cui transitavano i binari che non potevano salire nei paesi medioevali in altura, il treno ebbe un ruolo importante nel cambiare i luoghi. Sorsero infatti i "paesi scalo", cioè i nuovi insediamenti di case attorno alle stazioni. I tracciati ferroviari lungo le coste e lungo le vallate dei fiumi attirarono i residenti dei centri medioevali in collina verso le sottostanti pianure, producendo con il tempo una scissione di molti paesi, con la parte bassa più dinamica a livello commerciale e manifatturiero perché "in rete" con la ferrovia.

Anche sulle abitudini di vita il treno ebbe un impatto di rilievo con l'orario nazionale unificato, una vera e propria novità per l'epoca, visto che l'ora si era sempre calcolata sulla base del mezzogiorno solare, variabile con la longitudine: il che significa che Otranto aveva un orario differenziato di alcuni minuti rispetto a Ventimiglia.

In un orario ferroviario del 1862 si legge:

"Gli orologi delle ferrovie del Governo, della Vittorio Emanuele, della Lombardia e dell'Italia Centrale e quelli delle ferrovie Romane sono regolati al tempo medio di Torino; quelli delle linee Venete al tempo medio di Verona, in ritardo sul primo di 13 minuti; quelli delle ferrovie Livornesi al tempo medio di Firenze, in ritardo di 15 minuti sopra quello di Torino"[1].

Nel settembre 1866 un regio decreto stabilì poi che «il servizio dei convogli nelle ferrovie, quello dei telegrafi, delle poste, delle messaggerie e dei piroscafi postali nelle Provincie continentali del Regno verrà regolato col tempo medio di Roma e quello nelle isole di Sicilia e di Sardegna ad un meridiano preso nelle città di Palermo e di Cagliari»[2]. Prima ancora di diventare capitale d'Italia, Roma aveva cominciato a dare l'orario a tutta la penisola.

Persino le città-stato hanno avuto una storia otto-novecentesca legata alle ferrovie: ad esempio, la ferrovia per San Pietro fu prevista dai Patti lateranensi fra lo Stato italiano e la Santa sede. I lavori cominciarono nell'aprile del 1929 e la linea fu aperta nel 1932. Nello stesso anno i binari arrivarono a San Marino, con una ferrovia proveniente da Rimini, i cui lavori erano iniziati nel 1928.

Per le città hanno inoltre avuto una grande importanza le tramvie urbane ed extraurbane, che si realizzarono in Italia per le caratteristiche demografiche del paese, densamente popolato e con un intenso interscambio tra centri vicini. A Milano e Torino, dove avevano l'estensione maggiore, le tramvie servirono a

trasportare i primi lavoratori pendolari.
Se le tramvie si estero in misura notevole, raggiungendo 3.540 km già nel 1902, la questione delle metropolitane è invece rimasta a lungo irrisolta in Italia, dove gli impianti sono stati realizzati in ritardo rispetto alle maggiori capitali europee. Mentre a Londra la prima ferrovia metropolitana fu inaugurata nel 1868, i primi tratti furono aperti a Roma nel 1955 e a Milano nel 1964.

Mentalità degli italiani e motorizzazione di massa

In un testo del 1869, il tedesco Karl Baedeker, editore e autore delle guide di viaggio all'epoca più usate, scriveva: «Un italiano non passeggia mai se può guidare; per lui è un mistero inspiegabile come il passeggio possa essere piacevole. Un appunto mi è stato mosso frequentemente: "Lei è signore e va a piedi?"»[3].
Lo sviluppo della motorizzazione iniziò in Italia fra il 1949 e il 1950 con la diffusione di Vespe e Lambrette. Dal 1955 arrivò la Fiat 600 e dal 1957 la Fiat 500. Fra il 1950 e il 1960 le auto italiane esportate passarono da 19.000 a 197.000. L'industria dell'auto diventava trainante e spingeva per costruire nuove strade dove far muovere i veicoli. Era il contrario di quanto fatto dopo l'unità d'Italia, quando si era cercato di creare reti per la circolazione di mezzi di trasporto in servizio pubblico. Ora invece si realizzavano infrastrutture, per incentivare il movimento con veicoli privati. Le automobili sono passate da poco più di 300.000 nel 1950 a oltre 37 milioni nel 2011.

Automobili circolanti in Italia dal 1950 al 2010.

1950	342.000
1955	861.300
1960	1.976.188
1965	5.472.591
1970	10.181.100
1975	15.059.600
1980	17.686.200
1985	22.494.600
1990	27.415.800
1995	30.301.400
2000	32.583.800
2005	34.667.400
2010	36.751.300

Fonte: Automobile in cifre, Torino, Anfia, 1995; www.aci.it, Studi e ricerche, Dati e statiche.

Con questa autentica invasione di automobili, accompagnate dai camion, le città hanno iniziato a tenere in scarsa considerazione il trasporto su ferro e hanno iniziato a espandersi in maniera "fluida". Nell'ultimo mezzo secolo la costruzione dei quartieri urbani e suburbani quasi mai è stata progettata pensando ai problemi di spostamento, generando una grande quantità di nuovi flussi.
Si è avuta dunque una scarsa attenzione per le esigenze dinamiche delle città e si è dimenticato di collocare gli insediamenti lungo le reti di trasporto su ferro, mentre nel corso dell'Ottocento e del primo Novecento i nuovi insediamenti industriali e spesso anche residenziali si erano sempre posizionati lungo le direttrici ferroviarie.

Mobilità e politica dei trasporti

Nell'ultimo decennio, per studiare gli spostamenti di persone e merci si è cominciato a usare il termine "mobilità", che ha un'accezione più ampia del tradizionale termine trasporto.
Con "mobilità" si intendono tutti gli spostamenti con qualsiasi mezzo effettuati, compresa la mobilità pedonale. È un passo importante perché la questione della mobilità va affrontata nel suo insieme, anche perché tante, troppe volte l'enorme espansione degli spostamenti di merci e passeggeri ha portato irrazionalità nel comportamento sia delle persone sia delle imprese.
Occorrono oggi iniziative di mobility management per razionalizzare e perseguire economie nel trasporto. È inoltre necessaria un'opera di "educazione alla mobilità", insegnando a usare di più i mezzi pubblici e a muoversi o a muovere le merci nel rispetto dell'ambiente.
L'uso maggiore o minore dei mezzi pubblici varia sia in funzione dell'efficacia del mezzo, sia in funzione della mentalità della gente. Questo aspetto non è mai considerato, eppure influisce non poco. La mancata conoscenza delle reti di trasporto pubblico, ad esempio, spinge a non usare i mezzi pubblici e a cercare di spostarsi con quelli privati, soprattutto nelle città medie e piccole, dove non esiste la "forza di attrazione" della metropolitana.
Ma più in generale, sono mancate in Italia, dal secondo dopoguerra in poi, le politiche dei trasporti e non si è mai tentato con continuità di raggiungere una mobilità sostenibile.
Le politiche dei trasporti dovevano tenere conto dei costi esterni prodotti dai mezzi di trasporto, ad esempio incidenti stradali, consumo dell'asfalto, inquinamento, tempo perso in coda, rumore; dovevano incentivare i mezzi meno inquinanti, invece finora si sono soltanto dati incentivi all'industria per far vendere mezzi a motori meno inquinanti.
Raramente si è detto agli italiani di usare meno i mezzi privati, dando allo stesso tempo alternative valide in senso tecnico ed economico.
A parte le poche città dotate di metropolitana, il trasporto collettivo non è competitivo nella velocità rispetto all'automobile. Il sistema è infatti fondato principalmente sulle linee di bus, che trovano ben poche corsie privilegiate. Le basse velocità commerciali e la scarsa regolarità ne rendono poco appetibile l'uso.
I sistemi più moderni di mobilità di massa, dalle ferrovie sotterranee, agli ascensori, alle scale mobili, ai tapis roulant, sono costosi e hanno tempi lunghi di realizzazione.
Intanto però si continuano a costruire strade, rotonde, svincoli. Tutte cose utili, ma è come se quando arriva troppa acqua nel lavandino si allargasse lo scarico invece di regolare il rubinetto. E alla fine chi semina strade e parcheggi raccoglie traffico e code.
Da 150 anni, la strada ha un canale di gestione e di costruzione ben rodato e inserito nelle maglie anche locali dell'amministrazione. Comuni, Province e Anas (dal 1928), hanno tra i loro compiti la cura delle strade, in una filiera istituzionale che ha sempre ricevuto finanziamenti. Nei bilanci di Comuni e Province le strade hanno avuto e hanno tuttora un posto importante. Negli ultimi anni sono intervenute in abbondanza anche le Regioni. Dal 2003 al 2011, soltanto Campania e Puglia hanno speso di più per le ferrovie che per le strade. Anche chi ha investito molto ed efficacemente sul ferro, come la Lombardia e le province autonome di Trento e Bolzano, ha comunque investito ancora di più sulle strade.
Per la ferrovia, il canale di finanziamento tradizionale era quello statale, con alcuni interventi dell'industria privata nel XIX e all'inizio del XX secolo. Quando con la devolution lo Stato ha cominciato a ritirarsi, la ferrovia ne ha sofferto più delle strade, perché lontana dalla visione e dalle risorse degli enti locali.

Spesa delle Regioni per le infrastrutture 2003-2011.

Regioni	Finanziamenti 2003-2011 (milioni di euro)		
	Strade	Ferrovie	Metropolitane
Abruzzo	0,55	0	-
Basilicata	18,43	8	-
Calabria	5,95	6,2	-
Campania	1.008		2.265
Emilia Romagna	354,42	25,10	0
Friuli Venezia Giulia	294,33	16,19	-
Lazio	699,57	50	219
Liguria	46,11	0,55	0
Lombardia	413,42	212,70	153,08
Marche	79,06	15,47	-
Molise	11,16	0,04	-
Piemonte	205,73	67,83	70,10
Puglia	13,63	20,00	-
Sardegna	108,10	4,50	-
Sicilia	18,42	0,13	0
Toscana	667	78,83	-
Provicia di Trento	293,74	109,75	-
Provincia di Bolzano	331,91	162,86	-
Umbria	168,09	24	-
Valle d'Aosta	35,65	2,8	-
Veneto	909,97	75,64	-

Fonte: Legambiente, Rapporto Pendolaria 2011. La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia, p. 6.

Questo fa capire quanto importante sia l'utilizzo dei binari, che proprio in questi anni sono in corso di recupero, con una "cura del ferro" per i mali cittadini. Finora la cura ha prodotto tante idee e poche applicazioni pratiche, alcune sono comunque emblematiche di una svolta.

Si tratta di esperienze molto diverse, che vanno dalla ferrovia della Val Venosta (chiusa nel 1991 e riaperta nel 2005), al passante di Milano (completato nel 2008), alla Foggia-Lucera (riaperta nel 2009), al tram di Bergamo sul tracciato della ex ferrovia Val Seriana (aperto nel 2009), al tram di Firenze che nel 2010 ha riportato questo mezzo nel capoluogo toscano dopo 52 anni. Persino un mezzo del tutto nuovo è arrivato a compimento, il minimetro inaugurato nel 2008 a Perugia.

Le buone pratiche dunque esistono, ma non sono ancora disseminate sul territorio.

La "cura del ferro"

Secondo lo studio dell'Istat, intitolato Indicatori sui trasporti urbani anno 2008, pubblicato nel marzo 2010, i Comuni capoluogo di provincia dispongono in media all'interno del proprio territorio comunale di 18,1 km di reti ferroviarie per 100 kmq.

In testa Udine con 72,9 km, Firenze con 71,7, Trieste con 69,8, Savona con 67,1, Como con 64,8, Napoli con 62,1. Per fare un raffronto verso la fine della scala, Matera ha 3,1 km, Agrigento 1,6 km per 100 kmq.

Milano è la città con la più alta densità di tramvie e di metropolitana, rispettivamente con 102 km di tramvie per 100 kmq e con 28 km di metropolitana per 100 kmq. E infatti a Milano il trasporto pubblico è assicurato soprattutto dai posti/km su ferro, diversamente da Roma dove è assicurato invece dai posti/km su bus. Ed è ben noto a qualsiasi utente che spostarsi a Milano è più facile che spostarsi a Roma.

1. Orario ferroviario Civelli del 1862; cit. da F. Cherubini, L'ora delle ferrovie, in «I Treni», ottobre 1998, p. 31.
2. Regio decreto 22 settembre 1866 n. 3.224, «col quale il servizio dei convogli nelle ferrovie, quello dei telegrafi, delle poste, delle messaggerie e dei piroscafi postali nelle Provincie continentali del Regno verrà regolato col tempo medio di Roma e quello nelle isole di Sicilia e di Sardegna ad un meridiano preso nelle città di Palermo e di Cagliari».
3. Italy handbook for travellers, second part. Central Italy and Rome, Coblenz-London-Paris, 1869, p. XXV.

Posti-km offerti sui mezzi pubblici secondo le diverse modalità di trasporto nelle città principali (vetture per 10.000 abitanti, anno 2008)

Comune	Autobus	Tram	Filobus	Metropolitana	Totale
Torino	4.436	1.017		920	6.373
Milano	3.837	3.462	604	9.587	17.490
Genova	2.530	2	67	181	2.279
Bologna	1.337		146		1.482
Firenze	2.338				2.338
Roma	14.154	1.127	160	7.617	23.058
Napoli	2.274		44	1.189	3.600
Bari	1.001				1.001
Palermo	1.837				1.837
Cagliari	1.077	54	100		1.231

Fonte: Istituto Nazionale di Statistica. Ambiente e Territorio. Approfondimenti, Indicatori sui trasporti urbani, anno 2008, p. 5.

Le buone pratiche della mobilità su ferro di Gabriele Nanni



La nuova tranvia di Firenze

La tranvia di Firenze è uno degli esempi più significativi di come si possa migliorare l'offerta di mobilità e ottenere risultati significativi in termini di riqualificazione urbana. La linea 1, che collega Firenze a Scandicci con un tracciato di 7,4 km e 14 fermate, ha visto un grande successo di utenti sin dalla sua apertura nel febbraio 2010. Sino alla fine del 2011 il tram è stato utilizzato da circa 7,5 milioni di passeggeri, grazie anche alla frequenza delle corse (nei momenti di punta uno ogni 4 minuti) ed alla velocità di collegamento che permette di raggiungere il centro di Firenze da Scandicci in soli 23 minuti. Il moderno materiale rotabile utilizzato permette una capacità di trasporto di oltre 4.600 persone l'ora, per un servizio garantito dalle ore 5:00 alle 24:30 di notte.

L'attivazione della linea T1 ha provocato effetti immediati sulla riduzione del traffico privato, stimato in circa 3.000 veicoli al giorno. In termini di inquinamento significa una riduzione di PM10 di circa 68 kg annui per le auto e di circa 97 kg per i motocicli: il 5% delle emissioni registrate in precedenza nelle aree attraversate dal tram.

Il successo di questa linea è sottolineato dalla decisione di prolungare il tracciato oltre il capolinea di Scandicci, fino ad un'area nei pressi dell'uscita autostradale di Scandicci e dell'omonima uscita della superstrada FI-PI-LI. In corrispondenza del nuovo capolinea sarà realizzato un parcheggio scambiatore fruibile dalle vetture in uscita sia dalla A1 che dalla FI-PI-LI, nonché provenienti dalla viabilità ordinaria della zona. L'intera rete tramviaria di Firenze si arricchirà nel prossimo futuro della linea T2 che ha visto già l'apertura dei cantieri nei pressi dell'aeroporto di Firenze-Peretola. Il termine dei lavori è previsto per giugno del 2014. Sono numerosi i progetti urbanistici legati all'intervento, quali la realizzazione del centro Rogers a Scandicci, piani di sviluppo residenziale a Villa Costanza, Via Aldo Moro e Via Nenni Torregalli.



Il Tram delle Valli a Bergamo

Un interessante progetto completato nel 2009 è la tramvia extraurbana di Bergamo, denominata "Tram delle Valli". Tra gli aspetti positivi di questo sistema c'è il riutilizzo del sedime delle ex Ferrovie delle Valli che fino a metà degli anni '60 collegavano Bergamo con la Val Seriana e la Val Brembana. La prima linea entrata in funzione unisce Bergamo ed Albino, lunga 12,5 km, svolgendo le funzioni di trenino suburbano, grazie al percorso in sede protetta, al doppio binario ed ai semafori asserviti al passaggio del tram negli incroci con attraversamento a raso, che permettono una velocità massima di 70 km/h. Con questi accorgimenti, uniti alla presenza di parcheggi di scambio, collegamenti con le linee di trasporto su gomma, integrazione tariffaria e l'accesso alla stazione ferroviaria di Bergamo, il servizio risulta tra i più efficienti e moderni in Italia. Anche in questo caso i risultati parlano di un successo clamoroso: nel primo anno i passeggeri totali sono stati 2,3 milioni (una media di 10mila nei giorni feriali), nel secondo anno i passeggeri sono stati 3,3 milioni con una media di 12mila passeggeri nei giorni di lavoro. Le corse sono aumentate a 142 al giorno con una frequenza di un tram ogni 10 minuti negli orari di punta. Si stima che almeno il 12% delle persone che in precedenza effettuavano lo stesso tragitto in automobile si spostano ora con il tram. Questi numeri porteranno presto alla realizzazione delle linee T2 e T3 e di una tratta dedicata al trasporto da e per l'Aeroporto Orio al Serio.



Il recupero della Foggia-Lucera

Uno dei migliori esempi di recupero di vecchie infrastrutture ferroviarie non più utilizzate viene dalla Puglia. La tratta ferroviaria di 19 km Foggia-Lucera che nel luglio 2009, dopo 42 anni, è stata riattivata e oggi viene gestita dalle Ferrovie del Gargano. Il materiale rotabile utilizzato è di ultima generazione, con una capacità di 300 passeggeri, e collega in circa 15 minuti i due Comuni interessati con 56 corse giornaliere. Tra gli aspetti più importanti per l'utenza è da sottolineare il sistema di tariffazione integrato che permette l'utilizzo di un unico biglietto sia per il treno sia per gli autobus provenienti dai Comuni limitrofi. Inoltre l'orario cadenzato, con un treno ogni 30 minuti, e di facile memorizzazione rende ancora più conveniente l'utilizzo del treno. Un ulteriore sviluppo della rete ferroviaria nella provincia di Foggia è previsto dal Piano di Area Vasta Capitanata 2020 dove il progetto principale riguarda proprio la tratta Foggia-Lucera che, unita alla Foggia-Manfredonia, dovrebbe costituire l'asse mediano dei collegamenti gravitanti attorno al capoluogo. Le stesse Ferrovie del Gargano stanno procedendo all'elaborazione del progetto per il prolungamento della tratta fino a Campobasso.



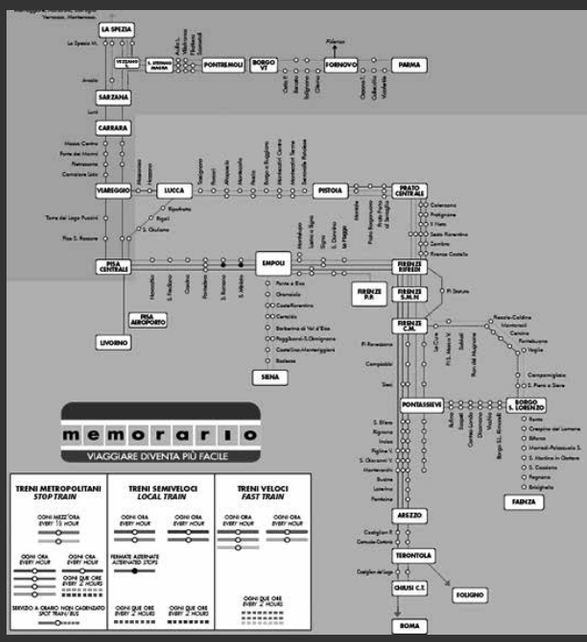
Il progetto Metroland in Trentino

La Provincia Autonoma di Trento ha approvato un ambizioso progetto "Metroland", che vuole col-legare in treno tutti i principali centri delle Dolomiti con Trento attraverso tempi di percorrenza ridotti a 30 minuti. Le linee saranno 4, per un totale di 200 km di rete, e vedranno un investimento di circa 4 miliardi di euro. Sarà virtuoso anche il processo di realizzazione, sia da un punto di vista economico sia da quello ambientale: il materiale ricavato dagli sbancamenti necessari per la costru-zione delle infrastrutture sarà recuperato e riutilizzato in edilizia. Una delle tratte già terminate è la Trento-Malè che dal 2003 ha visto anche il prolungamento, di circa 10 km, fino alla località turistica di Mezzana-Marilleva. Successivamente sono iniziati i lavori di interramento della linea ferroviaria fra la stazione di Lavis e la fermata di Zambana con l'apertura del nuovo tratto, a doppio binario, nel 2007.



Il minimetrò di Perugia

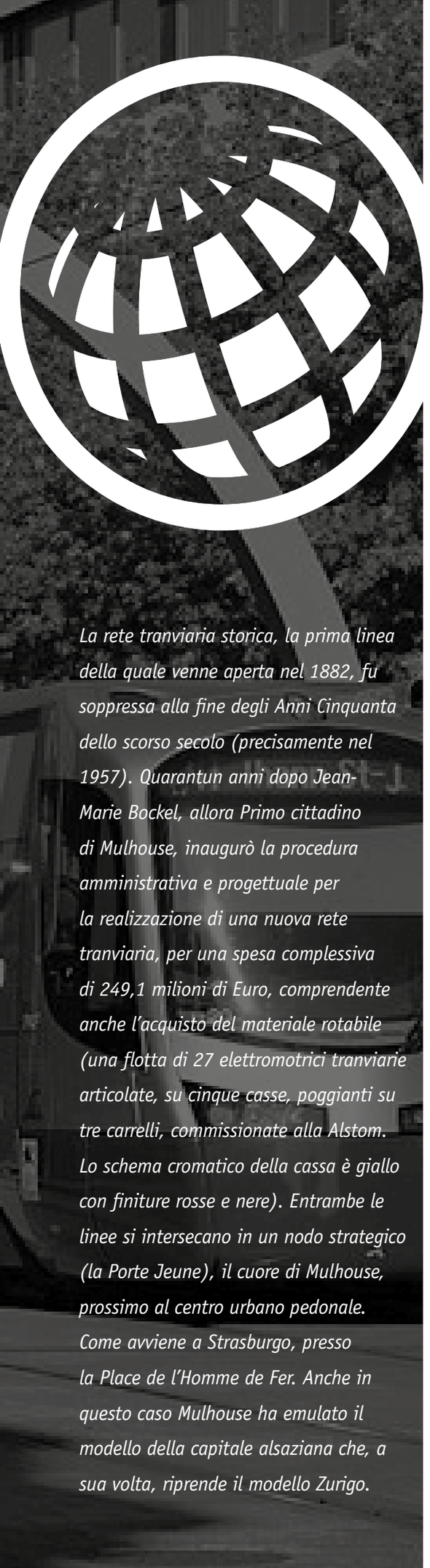
Il "MiniMetrò" entrato in funzione nel 2008 rappresenta una delle infrastrutture urbane più interessanti e innovative realizzare in Italia. Il tragitto della linea collega la zona di Pian di Massiano con il Centro Storico, con 5 stazioni alcune a cielo aperto e altre interrate, per una lunghezza di circa 4 km. Proprio le stazioni rappresentano un punto di eccellenza anche estetica della linea metropolitana (il progetto è di Jean Nouvel) oltre che funzionale, grazie alle aree di interscambio fra auto, autobus del trasporto pubblico e turistici, nonché con la stazione ferroviaria. Le vetture, 25 in tutto, possono ospitare 50 persone ciascuna ed hanno una frequenza ogni minuto regolata da un sistema automatico, il ché ha permesso di raggiungere risultati importanti nonostante un servizio ancora poco esteso: 10.000 persone al giorno usufruiscono del MiniMetrò perugino.



La velocizzazione delle linee in Toscana ed il Memorario

L'utilizzo di treni più veloci, ed il conseguente risparmio di tempo, sono alla base della scelta fatta a fine 2010 in Toscana con il nuovo servizio Regionale Veloce "fast", dedicato ai collegamenti tra i principali centri della Toscana e Firenze. Il servizio è iniziato sulla tratta Pisa Aeroporto-Pisa Centrale-Firenze, attiva dal dicembre 2010, e sulla Chiusi-Arezzo-Firenze, a cui si è aggiunta la Grosseto-Pisa-Firenze, ad aprile 2011. Il prezzo finale per l'utenza è risultato nel complesso ridimensionato per l'effetto della velocizzazione del servizio, il cui costo è determinato su base oraria, il che indica delle potenzialità interessanti per questo servizio che, a partire dai primi mesi del 2012, ha visto nuovi treni regionali "fast" tra Siena e Firenze, Siena e Chiusi e nella tratta Pistoia-Prato-Firenze.

Questo servizio si affianca al "Memorario" che dal 2004 offre la possibilità di sapere con certezza e con facile memorizzazione gli orari dei treni pendolari, organizzati con cadenze regolari e coordinati per semplificare i cambi anche con gli altri mezzi di trasporto pubblico. I risultati sono stati positivi sia per l'incremento dell'utenza, sulla Siena-Firenze ad esempio si è registrato un incremento di passeggeri del 10% in seguito all'introduzione dell'orario cadenzato, sia per l'abbassamento dei tempi di percorrenza su alcune tratte, grazie ad una maggiore razionalizzazione del passaggio dei treni.



La rete tranviaria storica, la prima linea della quale venne aperta nel 1882, fu soppressa alla fine degli Anni Cinquanta dello scorso secolo (precisamente nel 1957). Quarantun anni dopo Jean-Marie Bockel, allora Primo cittadino di Mulhouse, inaugurò la procedura amministrativa e progettuale per la realizzazione di una nuova rete tranviaria, per una spesa complessiva di 249,1 milioni di Euro, comprendente anche l'acquisto del materiale rotabile (una flotta di 27 elettromotrici tranviarie articolate, su cinque casse, poggianti su tre carrelli, commissionate alla Alstom. Lo schema cromatico della cassa è giallo con finiture rosse e nere). Entrambe le linee si intersecano in un nodo strategico (la Porte Jeune), il cuore di Mulhouse, prossimo al centro urbano pedonale. Come avviene a Strasburgo, presso la Place de l'Homme de Fer. Anche in questo caso Mulhouse ha emulato il modello della capitale alsaziana che, a sua volta, riprende il modello Zurigo.

a cura di Marco Cremaschi

Una finestra su: **Mulhouse**

Alberto Rutter

Il tram-treno

"Un importante asso nella manica", dice il Sindaco di Mulhouse. Il tram-treno circola tanto sulla linea tranviaria urbana e suburbana quanto sulla linea ferroviaria. Collega la stazione di Mulhouse con Thann Saint-Jacques senza costringere i passeggeri ad effettuare cambi, ovvero rotture di carico indotte, proseguendo fino al villaggio di Kruth.

Per gli abitanti di Mulhouse, il vantaggio di questa terza linea ferrotranviaria consiste nel servizio di tutte le fermate urbane intermedie; di fatto, il tram-treno costituisce una terza linea di Tpl su rotaia a completamento di quelle esistenti.

La linea ferrotranviaria interoperabile (appunto il "tram-treno"), è stata attivata nel dicembre 2010 ed è stata realizzata in soli tre anni. Alla impresa appaltante fu richiesto di impiegare più di duecento operai locali precedentemente iscritti alle liste di disoccupazione).

Dunque, l'offerta di TPL tra Mulhouse Gare e Lutterbach Gare e viceversa è assicurata nei giorni feriali da due servizi paralleli, ovvero da quello ferroviario sulla linea RFF (con frequenza oraria); e da quello del tram-treno sulla linea tranviaria urbana e suburbana, con un servizio idoneo alle necessità di spostamento locali.

Il meglio di due

Il tragitto collega la stazione ferroviaria di Mulhouse con quella di Lutterbach con undici fermate per poi proseguire fino a Thann Saint Jacques. Il tratto iniziale, appositamente elettrificato, della linea ferroviaria RFF prosegue poi, a binario unico e trazione termica[1] fino a Kruth. Il servizio è garantito da una corsa ogni mezz'ora, ma la frequenza è minore di prima mattina e verso sera.

Questa linea serve le fermate esistenti comprese tra la stazione di Mulhouse e la stazione Daguerre, offrendo così altre tre nuove fermate (Zu Rhein, Dornach stazione e Museés), permettendo così ai residenti dei nuovi quartieri di Mulhouse di prendere il tram e, viceversa, di indirizzare i visitatori fino ai piedi del museo ferroviario "Cité du train" e del Museo dell'Energia "EDF-Electropolis".

In breve, l'offerta del servizio urbano assicura fermate frequenti e poco distanti l'una dall'altra, in sede pressoché totalmente protetta o riservata: il servizio ferrotranviario interoperabile, che inizia la sua corsa nel piazzale esterno della stazione di Mulhouse, percorre infatti inizialmente il tracciato della Linea tranviaria urbana 1 per immettersi, da Porte Jeune, lungo quello della Linea 2.

Superato un breve tratto oltre la fermata di Daguerre, la linea di tram-treno si svincola dalla rete urbana, immettendosi, con un innesto piuttosto tortuoso, nel nuovo tracciato

parallelo alla linea Mulhouse – Strasburgo.
Lungo questo tratto la distanza tra ciascuna fermata o stazione aumenta. Oltre quella di Musées, termina, per ora, la linea a doppio binario. Peculiarità della stazione di Lutterbach è quella di ospitare binari e piattaforme di marciapiedi paralleli della linea ferrotranviaria interoperabile e di quella ferroviaria, vicendevolmente isolati, in superficie, da una recinzione, ma collegati da un sottopassaggio pedonale.
Oltrepassata la stazione di Lutterbach, la linea di tram-treno si immette nella tratta ferroviaria (operata tuttora dalla SNCF, il servizio ferroviario nazionale francese), alla volta di Kruth ed entrano quindi in funzione l'impianto di commutazione automatica della tensione elettrica di alimentazione (con un unico, corto, sordo, ma inconfondibile effetto acustico), nonché tutti gli altri automatismi presenti a bordo per la comunicazione[2], il regime di circolazione, il segnalamento e la sicurezza di marcia[3], ecc., necessari al proseguimento lungo la linea ferroviaria, ai sensi della legislazione e delle normative settoriali vigenti in Francia.
In pochi secondi, ed automaticamente, il veicolo tranviario diviene veicolo ferroviario e la velocità tipica di una moderna linea tranviaria sale, quasi esageratamente, attestandosi a 100 km/h. I tempi di percorrenza complessivi dalla stazione di Mulhouse a quella di Kruth sono di poco inferiori ai tre quarti d'ora (42' minuti, per l'esattezza, mentre fino a Thann Saint Jacques ce ne vogliono diciannove di meno).

Materiale rotabile

Il "revamping" della linea Mulhouse – Kruth, ha permesso di ottimizzarne la capacità, conforme al nuovo servizio ferrotranviario interoperabile, offrendo così una soluzione adeguata, sia economicamente sia logisticamente all'aumentato traffico automobilistico parallelo, corresponsabile dell'impennata dei costi esterni di trasporto nell'area.
La procedura, avviata nell'autunno di otto anni fa, ha comportato una spesa pari a 111 milioni di Euro, per l'ammodernamento e l'adeguamento della linea, e 77 milioni di Euro per comprare nuovo materiale rotabile conforme all'intervento attuato. Furono quindi acquistate dodici elettromotrici tranviarie articolate su cinque casse, poggianti su quattro carrelli realizzate Siemens modello "Avanto"), rotabili da taluni definiti "anfibi", per la possibilità di circolare tanto su binari tranviari quanto su quelli ferroviari[4]. Nel prossimo futuro e comunque dopo il completamento dei lavori di conversione alla trazione elettrica della linea oltre Thann Saint Jacques, il servizio ferrotranviario interoperabile verrà prolungato a Kruth[5]. Al momento termina a Thann Saint Jacques, effettuando però coincidenza con moderne automotrici in dotazione alle SNCF per Kruth stessa.
Il servizio di tram-treno è assicurato con veicoli a trazione elettrica ad emissione zero, muniti di climatizzazione interna e silenziosi e capaci di raggiungere (sulla tratta ferroviaria) i 100 km/h, assicurando uno spostamento confortevole e sicuro. Il design del materiale



rotabile passeggeri è stato concepito dal catalano Peret, tanto per quanto riguarda il disegno della cassa (armonizzata all'aspetto esteriore del materiale rotabile del Ter) quanto per l'arredamento interno. I sostegni interni sono equipaggiati con sistema di informazione acustico e visivo che annunciano la fermata successiva. Per contro, le banchine basse e le pedane retraibili sono facilmente accessibili ai passeggeri a ridotta mobilità.









L'inserimento nel tessuto urbano

L'immissione in servizio del tram-treno, a guisa di una linea tranviaria tradizionale e l'istituzione di nuove fermate hanno contribuito a ridisegnare l'ambiente urbano, e non solo, della Città di Mulhouse e ad affrontare un nuovo riassetto urbano, aprendo nuove vie pedonali spaziose, realizzando spazi verdi ed adottando un adeguato arredo urbano; continua, per contro, la trasformazione del quartiere della stazione, che dal dicembre 2012 accoglierà il TGV Reno-Rodano e permetterà l'interconnessione con gli altri mezzi di trasporto, tra i quali il tram-treno.

Due parcheggi collocati a Nord ed a Sud della città (Université et Nouveau Bassin), serviti dalla linea tranviaria 2: per 2 Euro, gli automobilisti possono parcheggiare la propria vettura e beneficiare di una corsa di andata e ritorno in tram, valida per tutti gli occupanti della macchina (fino ad un massimo di sette persone).

Altre tariffe in realtà, non risultano così economiche, mirando tuttavia a contrastare da parte dell'amministrazione locale e dell'operatore del TPL – Trasporto Pubblico Locale, un uso saltuario e occasionale del medesimo, incrementando quello degli abbonamenti.

Il comfort del trasporto

Presso le biglietterie delle stazioni ferroviarie è possibile acquistare i biglietti del servizio ferrotranviario interoperabile, ma ciascuna delle fermate e/o delle stazioni è dotata anche di emettitrici automatiche plurilingui per l'acquisto di titoli di viaggio (il pagamento dei quali è possibile con denaro contante, bancomat o carta di credito), e di due obliteratrici, sia per i documenti di viaggio tranviari sia per quelli ferroviari. Le informazioni relative al servizio (distribuzione orari cartacei gratuiti, display per la diffusione degli orari stessi, ecc.), sono garantite in tutti i nodi toccati dal tram-treno. L'operatore del Tpl assicura la reperibilità dei documenti di viaggio in una vasta rete di locali d'affari ed emettitrici automatiche della città, ecc. L'impianto acustico di diffusione delle informazioni "on board" permette di individuare la fermata successiva tramite un cortissimo pezzo musicale diversificato che contraddistingue ciascun nodo, emesso immediatamente prima dell'annuncio.

La domanda di trasporto passeggeri è soddisfatta da una frequenza pari a 4'-8' minuti nei giorni feriali (che scendono a 20'-30' minuti nei festivi). Il servizio inizia alle 5 e termina alle 24 nei giorni feriali, mentre la domenica e festivi inizia alle 7 e termina alle 20:30. Ciascuna vettura può trasportare 231 passeggeri, 56 dei quali seduti ed è attrezzata per l'accesso di passeggeri ipovedenti o ipoudenti. A tutela dei passeggeri ipovedenti ed ipoudenti, tuttavia, tanto sugli autobus quanto sui tram (ed i veicoli adibiti al servizio di tram-treno), sono state installate delle pedane munite di rilievi podotattili al suolo e dispositivi acustici che forniscono messaggi in tempo reale. Le porte sono equipaggiate con un pulsante d'apertura luminoso in rilievo, facilmente individuabile sia al tatto sia alla vista.

La sicurezza del passeggero e dei beni collettivi. Un articolato impianto di videosorveglianza sia a bordo del materiale rotabile delle linee tranviarie e del servizio ferrotranviario interoperabile garantisce la sicurezza dei passeggeri e scongiura atti vandalici, a tutela della persona (contribuendo a scongiurare borseggi, rapine, molestie ed altre violazioni) e dei beni pubblici (evitando furti, guasti, sfondamenti di panchine, chioschi, lordamenti, etc.).

L'informazione all'utenza Sulle fiancate della cassa del materiale rotabile sono installati prospetti informativi riproducenti il percorso schematico della linea ed i nodi di fermata (evoluzione delle tabelle indicatrici e dei cartelli di percorrenza).

1. Il modello di materiale rotabile in dotazione sulla tratta Thann Saint Jacques – Kruth delle SNCF, in servizio solo nei giorni feriali, è generalmente l'automotrice Diesel X 73900.
2. La rete tranviaria urbana si avvale del sistema di comunicazioni radio Tetra, mentre la rete ferroviaria RFF del sistema GSM-R. Naturalmente, il materiale rotabile che assicura il servizio ferrotranviario interoperabile, è equipaggiato con entrambi i sistemi.
3. Il materiale rotabile che effettua il servizio di tram-treno, è dotato dei congegni di regime di marcia, segnalamento, sicurezza, sistema di blocco, nonché degli apparati acustici, di frenatura, etc. che ne garantiscono la circolabilità tanto sulla rete tranviaria quanto su quella ferroviaria. Analogamente il personale viaggiante che lo conduce è tenuto ad osservare diverse modalità di guida (ad esempio, la marcia a vista esclusivamente sulle linee tranviarie, ecc.)
4. Lo schema cromatico, grigio e blu metallizzati, riproduce quello del materiale rotabile del servizio ferroviario regionale alsaziano.
5. La tratta Thann Saint Jacques - Kruth serve altri sei importanti nodi.



Una finestra su: Mulhouse

Alberto Rutter

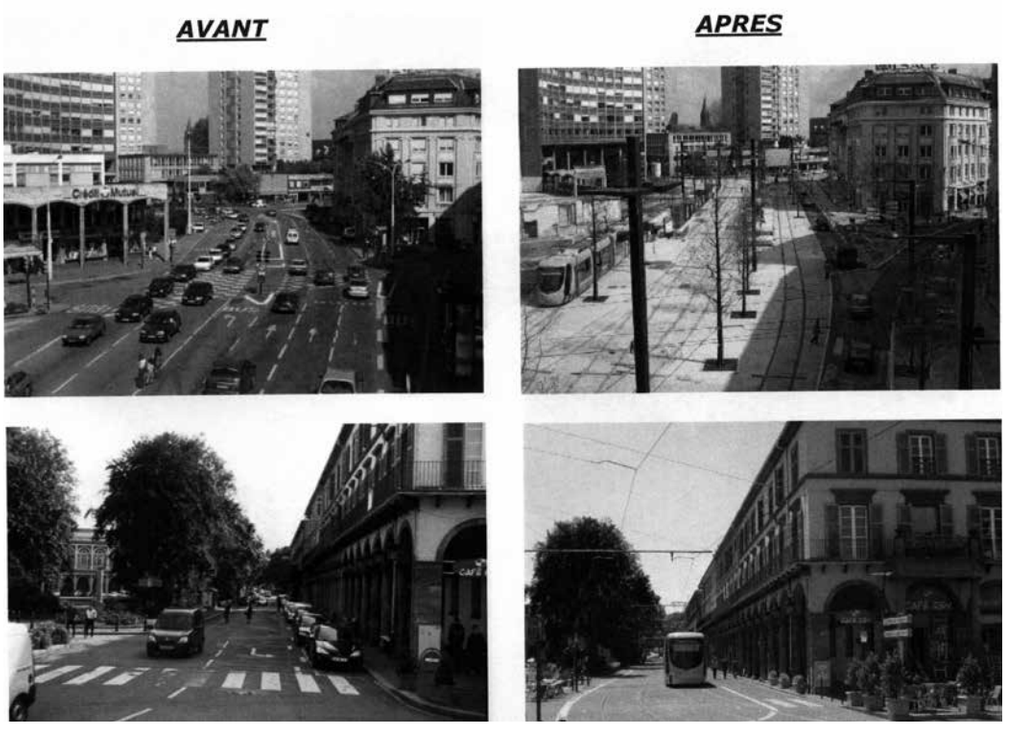
Gli antefatti: il ritorno al tram

Nel 1978, sulla rivista "Ottagono", un articolo di Koenig e Segoni celebra la "Renaissance du tramway", affrontando un excursus sulla storia del Trasporto Pubblico Locale su rotaia convenzionale in Italia, anche in rapporto all'attenzione suscitata Oltralpe, specie in Germania ed in Francia ed oltreoceano (Stati Uniti d'America), dal tram urbano e suburbano, quale soluzione ottimale per risolvere i problemi relativi all'abbattimento dei costi ambientali (essendo il tram un sistema di trasporto ad emissione zero), e delle esternalità prodotte da viabilità e trasporti.

L'inquinamento da emissioni gassose prodotte tanto dal traffico motorizzato pubblico (autobus) quanto da quello privato (automobile), era divenuto nella molteplicità delle città francesi causa concomitante della levitazione di costi ambientali ed (assieme all'aumento della congestione da traffico urbano, dell'incidentalità, dell'accrescimento dei tempi di percorrenza, ecc.), anche dei costi esterni di trasporto.

Nel 1994 Strasburgo, dopo un oblio durato circa cinquant'anni, si munì di una nuova rete tranviaria urbana e suburbana (non una sola linea), opera progettata e concretizzatasi grazie alla lungimiranza del Sindaco Trautman. A quella inaugurazione seguirono le progettazioni, le costruzione e le immissioni in servizio di altre trenta reti tranviarie circa di diverse città francesi.

Il ritorno al tram si rese necessario in quanto avrebbe permesso di risolvere questi problemi. Venne quindi riconcepito come moderno sistema di trasporto capace di sopperire ad una domanda di spostamento dai 2mila passeggeri/ora agli 8mila passeggeri/ora, per circolare in sede totalmente riservata o comunque protetta a fianco di arterie stradali, caratterizzate da tracciati rettilinei...



Non si trattò, quindi, del ripristino di reti tranviarie articolate, tortuose e peculiarmente estese tanto nei centri storici e/o nelle aree urbane centrali quanto verso i quartieri suburbani e periferici, ma della riproposizione di una rete di linee principali ad alta capacità di trasporto, ai principali nodi o alle estremità delle quali si attestassero servizi ferroviari urbani, suburbani e regionali, nonché i servizi di TPL su gomma integrativi.

Queste linee, inoltre, caratterizzate dalla sede riservata o protetta, per permettere una maggiore velocità commerciale, ed elevare il comfort di viaggio, fattore assolutamente importante, risposero democraticamente e con previdente avvedutezza, alle esigenze di utenza/clientela anagraficamente d'età sempre più elevata... Nei quindici anni successivi, Parigi, Lione, Marsiglia, Digione, Mulhouse, Bordeaux, Lille, Nantes, Nancy, adottarono il tram moderno...

Servizi ferrotranviari interoperabili

Un altro Paese europeo, la Germania, con grande preveggenza, non aveva mai messo in pensione il tram nelle città di almeno 100 mila abitanti, eccezion fatta per la sua trasformazione e/o sostituzione con i metrò, per sopperire all'aumentata domanda di trasporto, dalla fase della ricostruzione postbellica in poi.

In Germania, a ciascun tedesco, dopo la Seconda Guerra Mondiale, furono promesse una casa ed un'auto; tuttavia non venne meno, l'importanza dei sistemi di trasporto a guida vincolata ed a grande capacità (cioè delle ferrovie regionali e/o vicinali e delle tranvie urbane, suburbane ed extraurbane), forsanche a causa del tradizionale senso della collettività, ben diverso rispetto a quello del Bacino mediterraneo.

La redditività del trasporto pubblico locale su rotaia non diminuì, nonostante, anche in Germania, si assistesse dall'inizio degli Anni Sessanta, all'aumento della motorizzazione privata ed alla chiusura di molte linee di Tpl – Trasporto pubblico locale su ferro. La "modalità di trasporto su rotaia convenzionale", tuttavia, vi mantenne l'importanza paritetica a quella della "modalità gomma".

Le città crebbero nell'ottica di una pianificazione urbanistica che considerava fondamentale, in rapporto all'espansione insediativa, munire prima di tutto di infrastrutture di trasporto collettivo e non, le aree di nuova

edificazione... Così si formarono le prime moderne conurbazioni e presero forma nuove aree metropolitane. La necessità di non cadere nello squilibrio modale dei trasporti, riducendo le rotture di carico indotte dal cambio tra treno regionale o suburbano celere e TPL su rotaia urbano, all'interno di un continuum insediativo, venne suggerita da una città dell'ex Germania Orientale, Chemnitz (già Karl-Marx-Stadt), ai tempi della Repubblica Democratica Tedesca, che adattò ad un unico scartamento le tranvie urbane e le ferrovie vicinali per permettere ai treni suburbani (servizio svolto con materiale ferroviario leggero), di accedere al centro cittadino.

Karlsruhe, fu la prima città tedesca occidentale, ma, in pratica, al mondo, le cui Amministrazioni ed i cui operatori al TPL, capirono la necessità di riconcepire le ferrovie regionali, quelle vicinali e quelle suburbane e le tranvie extraurbane, suburbane ed urbane, come un unico sistema di trasporto, adottando materiale rotabile leggero, adattato, a questo scopo, a diversi regimi di circolazione e a molteplici normative ed apparati di sicurezza, per circolare tanto nel territorio del Land federato, quanto nel circondario, in quello municipale, nonché nella periferia e nel centro storico della città.

Questa soluzione rappresenta tuttora il più efficace ed efficiente risultato di interoperabilità ferrotranviaria passeggeri.

Oggi Karlsruhe e città e centri abitati limitrofi sono collegati, senza rotture di carico, da servizi di tram-treno, che rispondono egregiamente alla domanda di trasporto su una rete estesa più di 40 km.

La seconda città ad adottare questo sistema fu Saarbrücken, a circa 140 km da Karlsruhe. In futuro la rete di Karlsruhe potrebbe raggiungere Heidelberg, mentre quella di Saarbrücken, si connetterà alla progettata rete di servizi interoperabili di Strasburgo, in territorio francese, attivando così il primo servizio di tram-treno internazionale, analogamente a quanto già avviene tra Svizzera e Francia ove da anni è attiva una linea tranviaria extraurbana internazionale e dove la capitale, Parigi, ha istituito il primo servizio ferrotranviario interoperabile.

Mulhouse
di A. R.

Osservando la carta geografica fisica dell'Europa Centro-occidentale, è possibile notare che due tra i più importanti fiumi continentali (il corso dei quali è, tra l'altro, un'importantissima via d'acqua commerciale, ovvero un'infrastruttura di viabilità e trasporto fondamentale per l'economia comunitaria e non-comunitaria), il Danubio ed il Reno, nascono a poche decine di chilometri l'uno dall'altro (meno di sessanta). Al centro di questo pianura è collocata Mulhouse. La popolazione ammontava a circa 111.860 abitanti nel 2008.

Centro della città è l'Hotel de la Ville con la piazza che lo circonda; via principale la Rue de la Porte-de-Bâle (nome che ricorda gli antichi rapporti che aveva con la Svizzera, anteriori al 1798). A Nord Ovest, sorse nel 1853 (su iniziativa del sindaco G. Dollfuss), una città operaia, tra le prime d'Europa. Mulhouse è tuttora un vivace centro industriale. Le attività secondarie che vi sono localizzate sono industrie tessili, chimiche, metalmeccaniche e birrifici.

A parte il tram-treno, l'esercizio della rete dei Tpl – Trasporto pubblico locale di Mulhouse, affidato alla Solea, garantisce 24 milioni di corse all'anno, soddisfacendo la domanda di trasporto quotidiana con più di 108 mila corse ed il servizio tutti i giorni (tranne il primo maggio), dalle 4:39 alle 23:45. Si articola su venticinque linee d'autobus, quindici delle quali effettuano servizio feriale e tredici esclusivamente (feriale) serale, nonché festivo. Nove di esse servono i settori urbani più densamente popolati dell'agglomerato urbano, assicurando un'elevata frequenza, integrato dall'offerta di altre dieci linee che effettuano servizio complementare, per servire meglio tutto il circondario.

Inoltre, la linea da Moenchsberg alla Stazione Centrale assicura il servizio-navetta fino al nodo d'interscambio bus-tram della Stazione Centrale e l'Ospedale "Muller". Questa linea è interamente accessibile alle persone a ridotta mobilità, soluzione che verrà estesa progressivamente a tutta la rete degli autobus urbani.

Infine, due linee tranviarie, di recentissima realizzazione (inaugurate nel 2006 alla presenza di Chirac, dopo tre anni di costruzione), che servono la città, collegando i quartieri localizzati all'estrema latitudine ed all'estrema longitudine del tessuto insediativo di Mulhouse (sul modello originario della rete tranviaria di Strasburgo inaugurata nel 1994): la linea 1 l'attraversa da Sud a Nord, servendo la stazione, il centro storico, l'Avenue Colmar, la Mertzau (ove sono localizzate la Città dell'automobile ed il Parc Expo), nonché il quartiere di Bourtzwiller, per un totale di undici fermate; la linea 2 l'attraversa da Ovest ad Est, collegando le Nouveau bassin al quartiere Des Coteaux e transitando per l'Università, la cittadella dello sport e il centro città, effettuando quattordici tra fermate e stazioni.

- *Calendario Atlante De Agostini 2012*, Istituto Geografico De Agostini, Novara, 2011
- Giovanni Klaus KOENIG, Roberto SEGONI, "La Reinassance du tramway", in *Ottagono*, 51, p. 84-93, dic. 1978
- Franco PEPE, "In viaggio con il tram-train", in *I Treni*, p. 24-27,352, ott. 2012.
- www.cityrailways.it
- www.metrotram.it



105

a cura di Ruben Baiocco, Luca Velo

Cycling Italy

Da alcuni anni lo sviluppo della mobilità ciclistica ha assunto rilevanza nelle agende politiche non solo delle municipalità di tutta Europa, ma anche in quelle dei governi locali e nazionali. La si deve ad una domanda in continuo aumento per l'uso confortevole e sicuro della bicicletta, sempre più quotidiano, e per l'emergere, diffuso, di una nuova coscienza/conoscenza tecnica in grado di valutarne i possibili effetti sulla qualità dell'ambiente e dell'aria, sull'accessibilità urbana, sulla vivibilità dei quartieri e dello spazio pubblico; si tratta di micro-cambiamenti che sottendono la possibilità di dare luogo a diverse geografie emergenti dello spazio abitato, rendendolo, concretamente, più inclusivo.

Il progetto per la mobilità ciclistica, Cycling, diventa il sismografo della coerenza fra strumenti e azioni che riguardano la pianificazione urbana in una prospettiva per la sostenibilità.

Ruben Baiocco, Luca Velo

Sinergie (da esplorare) fra mobilità ciclistica, pianificazione e sviluppo locale sostenibile

Pianificazione e promozione della mobilità ciclistica hanno acquisito nell'ultimo decennio una grande rilevanza nelle agende politiche dei governi nazionali, locali e delle amministrazioni municipali di tutta Europa. Si è affermato ormai un consenso internazionale sul ruolo che lo sviluppo della mobilità ciclistica, come vero e proprio trasporto locale sostenibile, può giocare nelle aree urbane in favore del riequilibrio dell'accessibilità, del risparmio energetico e della riduzione dei costi ambientali generati dalla mobilità privata motorizzata. Questo lo si evince sia in termini di emissioni che di tempo non produttivo. La Commissione Europea infatti ha stimato complessivamente per i Paesi EU un risparmio intorno ai 100 miliardi di euro annui.

In tempi più recenti poi, è cresciuta una domanda da parte dei cittadini europei, e non solo, di politiche e di azioni atte a predisporre condizioni ambientali urbane che incoraggino il muoversi "sempre più sicuro e sempre più confortevole" in bicicletta anche per gli spostamenti quotidiani. In questo modo, si rafforza il numero, già di per sé in continuo aumento, di ciclisti non occasionali che considerano la bicicletta un mezzo alternativo e preferibile ad altri. A ciò si associa la proliferazione esponenziale di una "letteratura" internazionale che assume la ciclabilità come un campo sia di ricerca che di pianificazione specifico e, nel contempo, caratterizzato da una marcata multidisciplinarità.

A riguardo alcune pubblicazioni di matrice scientifica valutano gli effetti ambientali concreti in termini di qualità dell'aria, qualora si verifichino saldi percentuali a vantaggio della mobilità ciclistica in relazione alle altre modalità di trasporto. Rapporti di ricerca di istituzioni sanitarie invece indagano l'impatto del cosiddetto "trasporto attivo" sullo stato di salute di chi lo pratica a seconda dei diversi cicli di vita. Altri, secondo un approccio più quantitativo, sono in grado di stimare il contributo dato dall'uso sistematico della bicicletta sulle ciclovie all'economia locale dei contesti da esse coinvolti (in termini di *incomes* e di nuovi impieghi). Oltre a ciò, si riscontrano innumerevoli documenti programmatici per sviluppare la ciclabilità e manuali per la pianificazione e la progettazione di reti e percorsi ciclabili promossi, a diverso titolo, da amministrazioni locali, istituzioni pubbliche, enti governativi e non.

Parallelamente la diffusione di *ranking* mondiali europei e nazionali, uno tra tutti il *Copenhagenize Index*, costruiti su indicatori condivisi per la comparazione delle cosiddette *Cycling* o *Bike-Friendly Cities*, sono divenuti ormai una sorta di "marchi di qualità", nonché utili vettori di finanziamenti europei, per le città che intendono perseguire vie di auto promozione, definendosi: "più vivibili" od "economicamente e ambientalmente più sostenibili". Si tratta in sostanza

di un fenomeno alla scala globale che coinvolge città di vario rango. Lo si considera ormai per le forti implicazioni di natura economica, ambientale e sociale come una componente essenziale della pianificazione urbana e territoriale da una parte e per il ridisegno dello spazio aperto di natura pubblica dall'altra.

The Cycling Revolution, così come è stato intitolato il più importante documento di programmazione e di pianificazione londinese sulla "ciclabilità metropolitana", intende evocare, oltre al notevole interesse da parte dell'amministrazione, l'integrazione necessaria fra politiche urbane di diversa natura, pianificazione, progettazione urbana e ciclabilità. Tale integrazione la si intende come sismografo dell'emergere e del diffondersi di una nuova cultura di abitare le città in relazione a stili di vita più attivi e sostenibili. In questo senso, politiche di sostegno alla ciclabilità, predisposizione di ambienti urbani atti a renderla sempre più sicura e risposte in termini di nuovi ciclisti non occasionali, sollecitando una forte domanda latente di potenziale utenza, sembrano essere in stretta correlazione. Lo dimostrano sia le città dove vi è ormai un'assodata tradizione negli spostamenti ciclabili quotidiani e sia quelle che, Londra ne costituisce nuovamente esempio, solo di recente hanno scoperto di poter incoraggiare una tale vocazione.

Molteplici sono le misure di sostegno che provengono dalla Commissione Europea. Il suo effettivo sopporto si può far risalire originariamente al 1999, con la pubblicazione del rapporto di ricerca comunitario dal titolo *Cycling: The way ahead for towns and cities*. Successivi sono invece il *Green Paper on Urban Mobility* e l' *Action Plan on Urban Mobility*, documenti atti a supportare come lo spostamento ciclistico debba essere considerato una componente integrante le politiche urbane di mobilità e trasporto. Infine, dopo gli anni in cui l'Europa ha progressivamente intensificato le opportunità di finanziamento, attraverso i Fondi Strutturali per la coesione e, in particolare, INTERREG, il parlamento europeo ha deciso di includere la ciclabilità fra le linee guida di *Trans- European Transport Network* (TEN-T, 2013).

Più recentemente di tali contributi volti a sviluppare la ciclabilità sia urbana che d'ambito territoriale hanno beneficiato anche regioni e amministrazioni in Italia e questo risulta un capitolo ancora in buona parte da scrivere.

La sessione tematica *Cycling Italy* si propone di inaugurare un'indagine su buone pratiche, restituendo uno spaccato recente di contesti territoriali diversi della penisola dal nord al sud. *Cycling Italy* nasce nell'at-



La Bicipolitana di Pesaro, rotatoria con percorso ciclabile in sede separata

tuale difficoltà ad individuare i germi, tra loro ancora contrastanti, di forme urbane nuove che si sovrappongono ad una città moderna che, nel caso italiano in modo paradigmatico, con molta fatica, riesce ad abbandonare un orientamento incentrato sull'uso sistematico dell'automobile. Tale indagine avviene attraverso l'osservazione di un aspetto: il *cycling*. Inteso come *corpus* unitario di questioni, il *cycling* si dimostra da un lato capace di mutare gli aspetti ed i valori della mobilità e dall'altro diventa utile a ridefinire alcune relazioni sociali perché espressione delle forme più inclusive della città, condensando in sé i valori e le istanze di fette di popolazione eterogenee per età, censo, origini, formazione, cultura ed obiettivi.

I contributi qui riportati dimostrano le *facies* che il progetto di ciclabilità può assumere.

Alcune realtà comunali come quella di Bolzano (Franchini) hanno introdotto sezioni dedicate al consolidamento ed allo sviluppo della rete ciclabile nello strumento di pianificazione urbana della mobilità (Pum) secondo un orizzonte temporale che raggiunge il 2020 e che colloca i propri obiettivi entro i temi della rete, dei servizi, dell'intermodalità e della sicurezza, riuscendo ad estendere i percorsi ciclabili non solo alle zone urbane e turistiche ma anche alle aree industriali. La messa a punto di un Piano Urbano, Biciplan, ha interessato anche un contesto di per sé difficile ma che ha potuto restituire, in meno di dieci anni, esiti positivi con prospettive ambiziose di sviluppo. Il caso di Mestre-Venezia (Di Bussolo) infatti ha intravisto nella ciclabilità un filo resistente per ricucire le ferite aperte della deindustrializzazione di Marghera e la mai completata integrazione tra acqua e terraferma della città lagunare. Anche Brescia (Pezzagno) si è dotata di Biciplan concentrando i propri sforzi ancora una volta sul tema dell'integrazione, facendo diventare la bicicletta una vera e propria "parte attiva" nella costruzione del programma di adeguamento alla ciclabilità, con soluzioni innovative non solo dal punto di vista tecnico ma soprattutto comunicativo e gestionale. Reggio Emilia (Meggiato) ha affidato al Biciplan un disegno strategico per la creazione su molteplici piani di infrastrutture e servizi connessi alla mobilità ciclistica. Da qui nasce il riconoscimento di alcuni connettori urbani ciclabili che consentono un raggiungimento rapido e sicuro dei vari centri nevralgici della città, in una realtà urbana altamente congestionata dal traffico veicolare e che ha operato secondo istanze di messa in sicurezza delle strade residenziali esistenti sul territorio comunale. La Provincia di Parma (Zazzi) nel suo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ha collaborato direttamente con il dipartimento di Ingegneria Civile di Parma per le questioni inerenti la ciclabilità. Si sono affermati alcuni aspetti che hanno caratterizzato fortemente ed in positivo gli esiti. Se da un lato risultava forte la necessità di condurre una riflessione di natura ambientale, dall'altra si è operato nell'identificazione di percorsi ciclabili spontanei, strade poderali e singoli itinerari in sede propria a carattere turistico e rilevanza europea. Ne sono emersi percorsi ciclabili di valenza territoriale quale armatura della viabilità turistica urbana ed extraurbana. Entro una lunghezza d'onda analoga, il progetto per la Bicipolitana di Pesaro ha compiuto uno *shift* importante nella volontà precisa di scardinare alcune considerazioni tradizionali sulla mobilità. Attraverso una sostituzione dei mezzi di trasporto collettivo tradizionali si è favorita la costruzione di una rete ramificata, simile a quella metropolitana, di supporti per il trasporto ciclistico. E questo deriva anche in risposta agli squilibri generati dal turismo balneare, dalla mobilità urbana ordinaria e quella legata ai sistemi di produzione e commercio locale.

L'aspetto che inquadra la ciclabilità entro una cornice legata al turistimo ed al tempo libero risulta abbastanza classico; più interessanti sono i progetti che rendono la ciclabilità un mezzo di recupero e valorizzazione di alcuni contesti territoriali.

Il tema del riuso dei sedimi ferroviari dismessi finalizzati alla realizzazione di percorsi ciclabili a valenza turistica ad esempio, riguarda i casi della Regione Sicilia (Savino) e del Ponente Ligure (Gastaldi). Anche se i casi risultano difficilmente confrontabili se non per le istanze che precedono i singoli progetti, appare evidente come sia debole la tradizionale distinzione che colloca i percorsi urbani ed i percorsi cicloturistici su livelli interpretativi autonomi e diversi. Proprio questo genere di percorsi di per sé rivela una duplice valenza che fa sì che l'aspetto escursionistico non escluda quello legato all'accessibilità in ambito urbano ma lo confermino come esempi validi di equilibrio tra le componenti prestazionali, nelle caratteristiche fisiche, e funzionali.

Ancora un esempio significativo per includere il tema della ciclabilità ad un ambito non esclusivamente urbano o regionale. Ve.Le. (Di Marcelo) racconta il progetto di ciclovia adriatica Venezia Lecce che si estende per 1100 km e raccoglie una serie di questioni tra escursionismo ed adeguamento alla ciclabilità dello spazio urbano che tanto richiama le *cycling highways* anglosassoni.

È opportuno sottolineare un denominatore comune. Come in Italia spesso accade, molte iniziative rivolte alla ciclabilità, sono state portate avanti non solo dagli amministratori ma anche dalle comunità locali e dai portatori di interessi con una fatica e tenacia enormi, incontrando molte volte resistenze burocratiche ed ideologiche, che alla fine sono state compensate da grandi consensi e concreti successi. Probabilmente manca un pieno riconoscimento di queste iniziative e conseguentemente sfuggono gli strumenti per assimilarne il grado di innovazione e forse anche di superarlo, aprendosi ad esperienze sempre più nuove e sperimentali.

In questa direzione si muovono gli *Action Plans* per la mobilità ciclistica. I Piani d'Azione hanno la caratteristica di attraversare in modo trasversale il tema della mobilità ciclistica in quanto operano su molteplici livelli interpretativi, non circoscritti alla mera pista ciclabile. I Piani d'Azione operano sulla comunicazione, sulla costruzione dei servizi, erodendo le distanze tra le diverse parti del progetto: l'infrastruttura, la comunicazione ed i servizi intermedi. Sono questi alcuni tra gli elementi che costituisco una base di innovazione per la pianificazione in generale, urbana e territoriale. I Piani d'Azione costruiscono una prospettiva sistemica, integrando: politiche, marketing, pianificazione e azioni a generare spazi congeniali a favorire la ciclabilità, attraverso processi partecipativi, di coinvolgimento e strategie complesse che comprendo la mobilità ciclistica come attivatore di dinamiche o di riqualificazione e rigenerazione urbana o di nuovi modelli di fruizione turistica e per il tempo libero. In questo modo il *cycling* diventa un punto di accesso per

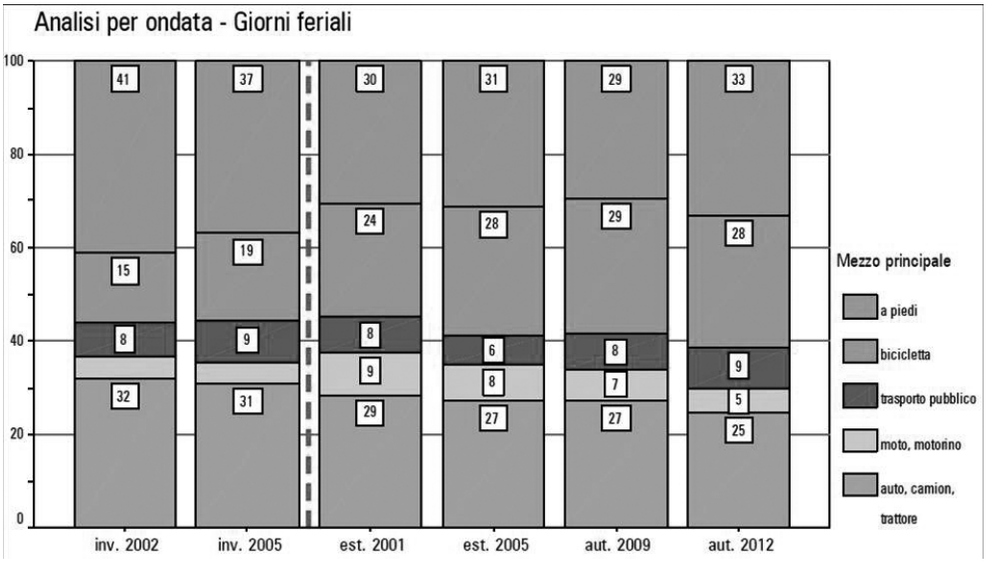
riflettere su un possibile nuovo progetto di territorio e città che inevitabilmente andrà a scontrarsi, in modo radicale, con un modello di spostamento e di costruzione delle infrastrutture per la mobilità che dal dopoguerra in avanti ha caratterizzato il nostro Paese.
È forse questo un punto cruciale che si deve registrare e su cui inevitabilmente è opportuno riflettere. Si sta vivendo un momento in cui alcuni elementi della struttura urbana stanno lanciando segnali di cambiamento nelle relazioni che la qualità della vita sta intessendo con il sistema delle reti. Forse una lucida ed una efficace consapevolezza possono diventare utili a spingere in avanti le riflessioni, dando spazio ad una formulazioni di *visions* ambiziose come già alcune amministrazioni locali e regionali hanno già o sono in procinto di affermare.
I diversi casi che verranno presentati metteranno in luce le differenze sia dal punto di vista metodologico che strumentale. Le criticità però affondano le proprie radici, in modo trasversale, soprattutto in relazione ad un codice stradale limitante, il cui aggiornamento rispetto alle questioni relative alla ciclabilità è in corso d'opera (Gandolfi). A questo si associa la difficoltà cronica in Italia di monitorare e valutare gli effetti delle politiche e delle azioni, oltre la scarsa integrazione intersettoriale, nella selva, fin troppo oscura, degli strumenti che riguardano il governo urbano e territoriale e di cui la ciclabilità costituisce spesso un'ancella a margine.

Brunella Franchini

La mobilità ciclabile di Bolzano

Il progetto bici

La prima realizzazione di una pista ciclabile vera e propria a Bolzano avvenne quasi casualmente negli anni '80 a seguito dello spostamento della linea ferroviaria Bolzano-Merano, che rese disponibile ad altri usi la sponda orografica destra del fiume Isarco. Dopo un acceso dibattito tra chi proponeva un ampliamento dell'attigua passeggiata e chi invece voleva realizzare l'ennesima strada, si optò per la creazione di un percorso di tipo "ricreativo" riservato alle biciclette, da affiancare alla passeggiata stessa.
Il successo di tale iniziativa, dovuto anche alla favorevole posizione ed al vantaggio di essere un comodo accesso al centro storico, diede il via alla creazione di una cultura ciclabile: l'utilizzo della bicicletta come mezzo alternativo di trasporto si è sempre più diffuso, mettendo quindi l'Amministrazione nelle condizioni di dover fornire risposte precise in termini infrastrutturali.
La particolare orografia della città di Bolzano, attraversata da tre fiumi, nonché la particolare favorevole disposizione dei principali complessi scolastici e sportivi lungo tali fiumi, diede in seguito lo spunto per la creazione di una prima rete di piste ciclabili in sede propria che costituisce la "spina dorsale" del sistema.
Operando all'interno di un piano generale di riferimento che prevede il collegamento di tutte le zone scolastiche, sportive e ricreative cittadine in modo da formare una sorta di grande anello attorno alla città, anno dopo anno sono state realizzate piste ciclabili sia in sede propria che in sede promiscua.
Ciò ha dato origine ad una rete in grado di dare una buona risposta alle richieste dei cittadini, permettendo quindi di passare da un uso quasi esclusivamente ricreativo della bicicletta, ad un utilizzo per i movimenti "casa-scuola" e "casa-lavoro".
Quasi mai le sedi stradali hanno larghezze tali da permettere di realizzare percorsi ci-



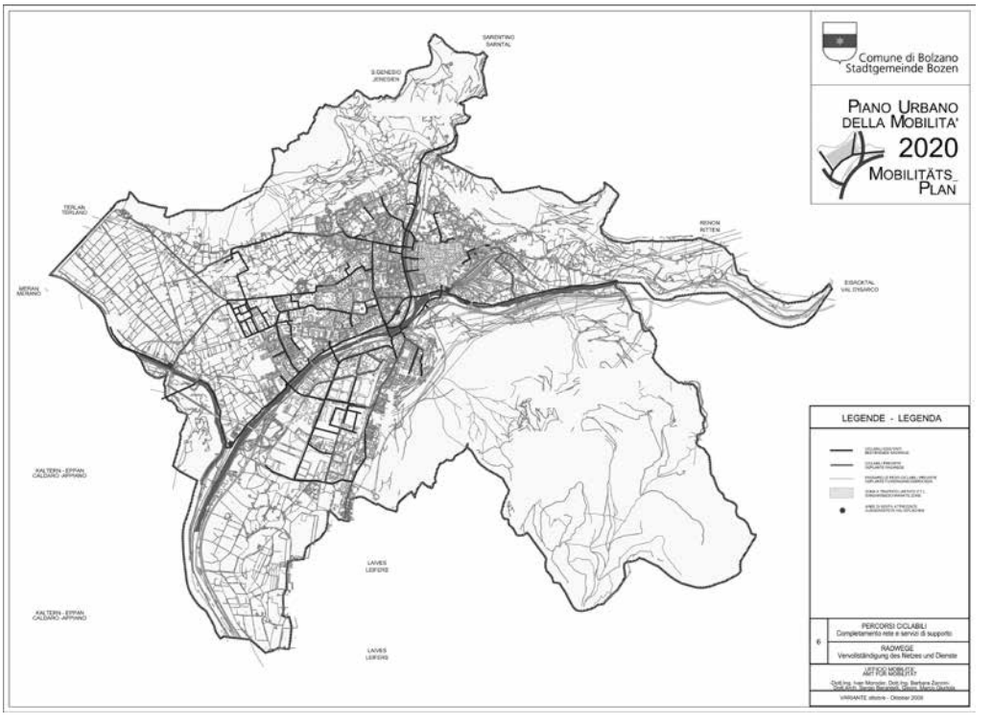
Rappresentazione del *Modal Split* ovvero della ripartizione modale per la città di Bolzano: indica la percentuale di spostamenti attraverso determinati tipi di trasporto.

clabili senza interferire con la sosta. Laddove l'intervento è stato considerato di forte valenza si è intervenuti vietando completamente la sosta o regolamentandola in modo differente, cercando peraltro di recuperare almeno parte dei parcheggi soppressi attraverso un ridisegno della sosta nelle vie limitrofe.

La recente trasformazione della zona industriale in zona produttiva e terziario ha avuto come conseguenza la dismissione di numerosi tratti ferroviari che conducevano direttamente ai principali stabilimenti e ne ha permesso l'utilizzo per la costruzione di piste ciclabili.

Il nuovo Piano Urbano del Traffico conferma per l'Amministrazione Comunale l'obiettivo di incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi tra cui, appunto, la bicicletta.

Non viene tralasciato però l'aspetto ricreativo e sono stati attivati interventi comuni con amministrazioni locali limitrofe per la realizzazione di piste ciclabili sovracomunali, inserite nel piano di sviluppo provinciale.



Piano Urbano dlla Mobilità PUM 2020 per la città di Bolzano. Sono rappresentate le piste ciclabili esistenti e quelle previste.

Rete-Servizi-Intermodalità-Sicurezza

La costruzione di una rete di piste e percorsi ciclabili che coprisse tutta la città è stata fondamentale per favorire la mobilità ciclabile di Bolzano. Al momento vi sono circa 50 km di piste ciclabili. Il numero di km di piste ciclabili presenti non è però di per sé rilevante, o meglio non è sufficiente a garantire l'efficienza di una simile infrastruttura di trasporto. L'aspetto più significativo e determinante è il mutuo collegamento fra i singoli tratti di ciclabile, che consente di creare un sistema, una struttura ramificata che collega tutte le aree della città e consente al ciclista di spostarsi rapidamente e in sicurezza da un punto all'altro della città stessa.

Nel caso di Bolzano questo è stato possibile grazie ad una pianificazione che tenesse conto di questa esigenza essenziale: lo sforzo che si è sempre fatto e che si fa tutt'ora è quello di non progettare un singolo tratto di ciclabile fine a sé stesso, ma di mantenere sempre una visione d'insieme per inserire ogni nuovo tratto di ciclabile all'interno della rete esistente e a completamento della stessa.

Una particolare attenzione viene data per esempio alle aree scolastiche, dove la presenza di percorsi ciclabili sicuri e collegati fra loro consente a bambini e ragazzi di percorrere in autonomia il percorso casa-scuola, con notevoli ricadute positive sia sulla qualità della vita che sulla loro educazione e responsabilità.

Un altro esempio interessante è dato dall'esperienza di espansione della rete ciclabile all'interno della zona industriale.

Tutti i principali strumenti di pianificazione della mobilità danno rilevanza alla mobilità ciclabile, sia per quanto riguarda l'evoluzione della rete di piste ciclabili e la manutenzione della stessa, che per quanto riguarda tutti i servizi ad essa correlati.

Il "Piano Urbano della Mobilità – PUM 2020" comprende una sezione dedicata al completamento della rete ciclabile, dove vengono individuati circa 15 km di piste ciclabili di futura realizzazione ad integrazione di quelli esistenti. Esso prevede inoltre la messa in sicurezza dei percorsi esistenti con interventi su pavimentazione, illuminazione mirata, segnaletica di immediata percezione, fasi semaforiche per la suddivisione dei flussi e delle svolte, introduzione di sistemi di rallentamento. Viene inoltre previsto il potenziamento di una serie di servizi correlati.

In accordo a tale piano anche l'aggiornamento al Piano Urbano del Traffico contiene tutti gli elementi per la pianificazione dei prossimi interventi nel campo della mobilità ciclabile.

Il progressivo completamento della rete ciclabile, la sua messa in sicurezza e l'offerta di servizi oltre ad iniziative di vera e propria promozione e marketing, hanno favorito l'utilizzo della bicicletta, con una ripartizione modale che dalle ultime indagini presenta un 28% di spostamenti in bicicletta.

Come detto da sola l'infrastruttura non è sufficiente, per favorire la mobilità ciclistica sono molto importanti anche azioni motivazionali e un'adeguata offerta di servizi: posteggi per le biciclette, stazioni di pompaggio, giornate di revisione bici e piccole riparazioni gratuite offerte dal Comune, servizio di noleggio biciclette, piccoli e grandi eventi, ecc.

Tornando al *modal split*, un obiettivo importante che è stato raggiunto dalla città è dato dalla somma di spostamenti a piedi (33%), in bicicletta (28%) e con i mezzi del trasporto pubblico (9%) che costituiscono insieme il 70% degli spostamenti totali.

Altro obiettivo che si tenta sempre più di raggiungere è favorire l'intermodalità negli spostamenti sia all'interno della città che per pendolari e turisti, con una buona integrazione fra trasporto pubblico e bicicletta. A questo proposito sono stati istituiti in prossimità della stazione ferroviaria e delle



Esempio di pista ciclabile realizzata nel Comune di Bolzano.

autocorriere posteggi coperti e un servizio di noleggio biciclette comunale. Si stanno inoltre studiando soluzioni di posteggi chiusi in prossimità della stazione per contrastare i furti e incentivare i pendolari a raggiungere la città in treno o bus per poi muoversi con la bicicletta in città.

Un'ultima riflessione riguarda la sicurezza. Questo aspetto è certamente il più importante di cui tenere conto nella progettazione e nella gestione della rete ciclabile. A questo proposito sono continui gli interventi di messa in sicurezza di incroci e attraversamenti per i quali segnalo ad esempio alcune criticità che vengono spesso rilevate in città:

- problemi di visibilità nella svolta a destra di veicoli (soprattutto autobus) con necessità di regolare diversamente le fasi semaforiche o arretrare gli attraversamenti in modo da garantire la maggior sicurezza dei ciclisti e pedoni;
- pericolosità dei percorsi ciclabili affiancati alle auto in sosta parallela (per l'apertura delle portiere) e necessità di prevedere un distanziamento fra la sosta e la ciclabile;
- migliore utilizzo di piste ciclabili bidirezionali rispetto a quelle monodirezionali poste sui due lati opposti della strada (in questo secondo caso abbiamo osservato che molti ciclisti anziché attraversare la strada per prendere la pista ciclabile nella direzione corretta percorrono la pista ciclabile in contromano dal lato in cui si trovano);
- i passi carrabili esistenti spesso rappresentano una fonte di pericolo nonostante l'installazione di specchi parabolici e segnaletica.

Per migliorare la sicurezza è certamente fondamentale agire sull'infrastruttura, la segnaletica, la manutenzione. Questi interventi non sono però da soli sufficienti poiché il comportamento degli utenti della strada, pedoni, ciclisti, automobilisti incide in maniera determinante. Per questo motivo sono necessarie attività di educazione – informazione che coinvolgano tutti gli utenti, dai bambini agli anziani in modo da incidere sui loro comportamenti e renderli consapevoli e responsabili per sé e per gli altri. Quest'anno il Comune di Bolzano ha intrapreso una campagna di sensibilizzazione ad hoc dal titolo "Insieme attraverso la città" che comprende iniziative di varia natura rivolte principalmente ai ciclisti e ai pedoni per una sensibilizzazione al rispetto reciproco e delle regole del Codice della Strada.

Questa interazione fra gli aspetti infrastrutturali, la visione di una rete complessiva, l'attenzione alla sicurezza e l'importanza data ai servizi ed alle attività di promozione e coinvolgimento dei ciclisti è l'elemento essenziale per tutta la pianificazione della mobilità ciclabile di Bolzano, per il suo funzionamento e per il suo futuro sviluppo.

Michele Pezzagno

Esperienze di mobilità ciclabile: il caso di Brescia

Brescia, città di medie dimensioni si configura come un'area metropolitana di pedemonte nel Corridoio Padano. La città negli ultimi anni ha subito profondi cambiamenti in relazione alle scelte di mobilità, che ha visto significativi investimenti verso forme di mobilità sostenibili sia collettive che individuali[1].

Oggi la città è annoverata tra le prime città italiane[2] sia per quanto riguarda l'estensione delle corsie ciclabili, che per l'efficienza del servizio di *Bicimia*[3]. L'importante traguardo raggiunto è senz'altro il risultato di politiche ed azioni attuate negli anni, che trovano il loro fulcro nel finanziamento del progetto *MODERN*. Non è stato facile implementare politiche ed azioni concrete in relazione alla mobilità ciclabile, da un lato per la scelta modale tipica della città verso il mezzo proprio, dall'altro perché Brescia, come molte città italiane, è caratterizzata da un tessuto consolidato dove non è facile garantire la continuità degli itinerari proposti.

L'adesione all'Agenda 21 e la partecipazione attiva all'interno del progetto OS.I.MO.S[4] hanno gettato le basi per la partecipazione al bando *CIVITAS plus* con una misura specificatamente dedicata alla ciclabilità. Si ricorda che nel 2008, all'inizio del progetto, la città di Brescia era caratterizzata da piste o itinerari ciclabili realizzati dove possibile e in modo non sistematico, la ciclabilità di fatto era più sulla carta che nella realtà!

La partecipazione al Programma *CIVITAS plus*, è risultata l'occasione per mettere a sistema, in vista di un periodo storico particolarmente importante per la città, rappresentato dalla messa in esercizio della metropolitana leggera automatica nel 2013, le forme di mobilità sostenibile già presenti sul territorio e per promuoverlo come un sistema integrato. Tale sistema trova attuazione nella rete di metropolitana leggera su cui è possibile trasportare anche le biciclette a titolo gratuito, nella realizzazione di titoli di viaggio integrati, nella realizzazione di un efficiente sistema informativo sull'offerta di mobilità in tempo reale, a cui si affianca una rete di mobilità ciclabile sviluppata lungo le direttrici forti.

In questo contesto, particolare attenzione è stata posta alla pianificazione della mobilità ciclabile, partendo da uno studio sistematico delle reti esistenti, attraverso articolate campagne di rilievo dei ciclisti e delle caratteristiche tecniche delle reti stesse. Il censimento di tutte le reti di mobilità ciclabile è stato eseguito in modo sistematico dal Comune in collaborazione anche con la FIAB di Brescia. Le diverse azioni hanno poi trovato concretezza nel *Biciplan* di Brescia approvato nel 2011. L'obiettivo di tale strumento era da un lato la messa a sistema degli itinerari già esistenti lungo le direttrici principali, dall'altro la realizzazione di nuovi itinerari ciclabili che fossero più capillari e a servizio dei diversi quartieri cittadini. Le azioni concrete implementate durante il progetto *MODERN* sono anche di tipo qualitativo, come ad esempio la posa in opera di opportuna segnaletica lungo le direttrici principali, la mappatura degli itinerari ciclabili[5] e del sistema integrato di mobilità, azioni dedicate ad accrescere la sicurezza, intesa sia come *safety* che *security*, con la prevenzione dei furti (attraverso l'installazione di rastrelliere) ed il miglioramento degli itinerari stessi con la conseguente riduzione dell'incidentalità.

Il raggiungimento degli obiettivi è stato possibile grazie all'effetto sinergico del progetto *MODERN* che di fatto ha favorito una regia unica tra i diversi saperi tecnici coinvolti, e afferenti sia ai diversi Settori dell'Amministrazione comunale che agli enti gestori della mobilità cittadina. Come risultato nel Maggio 2011 è stato istituito l'Ufficio della mobilità ciclabile come riconoscimento di un interlocutore unico in materia di ciclabilità (pianificazione, gestione, progetto, contatto con il cittadino e divulgazione dell'informazione); esso rappresenta una testimonianza dell'indubbio successo, a Brescia, dell'attuazione delle politiche comunitarie.

Attraverso le azioni integrate promosse in *CIVITAS plus*, la città oggi vanta la presenza della Linea Metropolitana, di un efficiente servizio di trasporto pubblico su gomma, di riqualificati itinerari ciclabili e della distribuzione sul territorio comunale di 62 postazioni e 657 colonnine dedicate al *bike sharing* (servizio *Bicimia*). Brescia ha saputo incentivare spostamenti "sostenibili" in una visione complessiva della mobilità alternativa al mezzo privato, la cui promozione dei servizi è stata affidata anche a canali mediatici nuovi (*Infomobility)* ed alla distribuzione di una tessera dei servizi integrata (*Omnibus card*).

1. Tra cui i fondi acquisiti attraverso la costituzione del Consorzio MODERN, MObility, Development and Energy use ReductioN, (2008-2013), nell'ambito del finanziamento CIVITAS plus.
2. Osservatorio Mobilità Sostenibile in Italia, "Indagine sulle principali 50 città" edizione 2013, Euromobility.
3. Servizio di bike sharing. www.bresciamobilita.it
4. OS.I.MO.S. OSservatorio Italiano sulla MObilità Sostenibile, Comune di Brescia, Università degli Studi di Brescia, 2005
5. Stampa di 2000 mappe nel 2008 ed ulteriori 3000 nel settembre 2009. Tale prodotto è stato nel tempo arricchito con informazioni volte a promuovere l'intermodalità, quali ad esempio la dislocazione di officine per la riparazione dei mezzi, stazioni del bike sharing e della metropolitana, oltre che ristoranti ed alberghi, per offrire all'utente sistematico, e non, alcune utili informazioni.

Roberto Di Bussolo

Il BiciPlan in un contesto difficile, Venezia

Venezia ciclabile: una sfida

Migliorare la sicurezza della rete viaria di tutto il suo territorio e farlo per tutti gli utenti della strada, anche i più deboli come pedoni e ciclisti, è stato senza dubbio uno degli obiettivi più ardui che l'Amministrazione Comunale di Venezia ha perseguito con grandi sforzi in questi anni. I motivi che definiscono la complessità di questa sfida sono davvero tanti. Basti pensare alla straordinaria diversità degli ambienti naturali che le strade di questo comune devono attraversare e collegare: dalle campagne ai boschi, dalla barena alle isole della laguna, passando per tutte le diverse parti di città edificata, dal porto alla zona industriale, dai quartieri costieri fino alle periferie di terraferma. Altrettanto diversificata è la dotazione delle infrastrutture, che negli ultimi due secoli si sono progressivamente sovrapposte, frammentando gli spazi urbanizzati di questo territorio: 5 differenti linee ferroviarie, un'autostrada (che per decenni ha dovuto garantire, con carichi eccezionali, uno dei principali collegamenti transfrontalieri d'Europa) e il terzo aeroporto italiano. Tutto questo contestualizzato all'interno di una città che, da sempre, ha vissuto il suo rapporto con le strade in maniera complicata. La parte di città d'acqua è accessibile da una sola strada, dritta e lunga circa quattro chilometri. La parte di città di terraferma, cresciuta per molto tempo senza piano regolatore, attraverso accelerazioni sproporzionate dettate principalmente da forti speculazioni edilizie, mirate solo a costruire edifici, e poi quartieri, senza garantire il funzionamento delle strade necessarie a porli adeguatamente in relazione alle polarità urbane e ai servizi principali. Per ultimo, non si può non considerare il numero elevatissimo di turisti che utilizzano queste strade per raggiungere una delle capitali del turismo mondiale. Il quadro fin qui descritto, seppur estremamente sintetico e parziale, evidenzia il livello di complessità della rete viaria interna al comune di Venezia, e, quindi, anche le sue difficoltà nell'assecondare nuove forme di mobilità sostenibile.

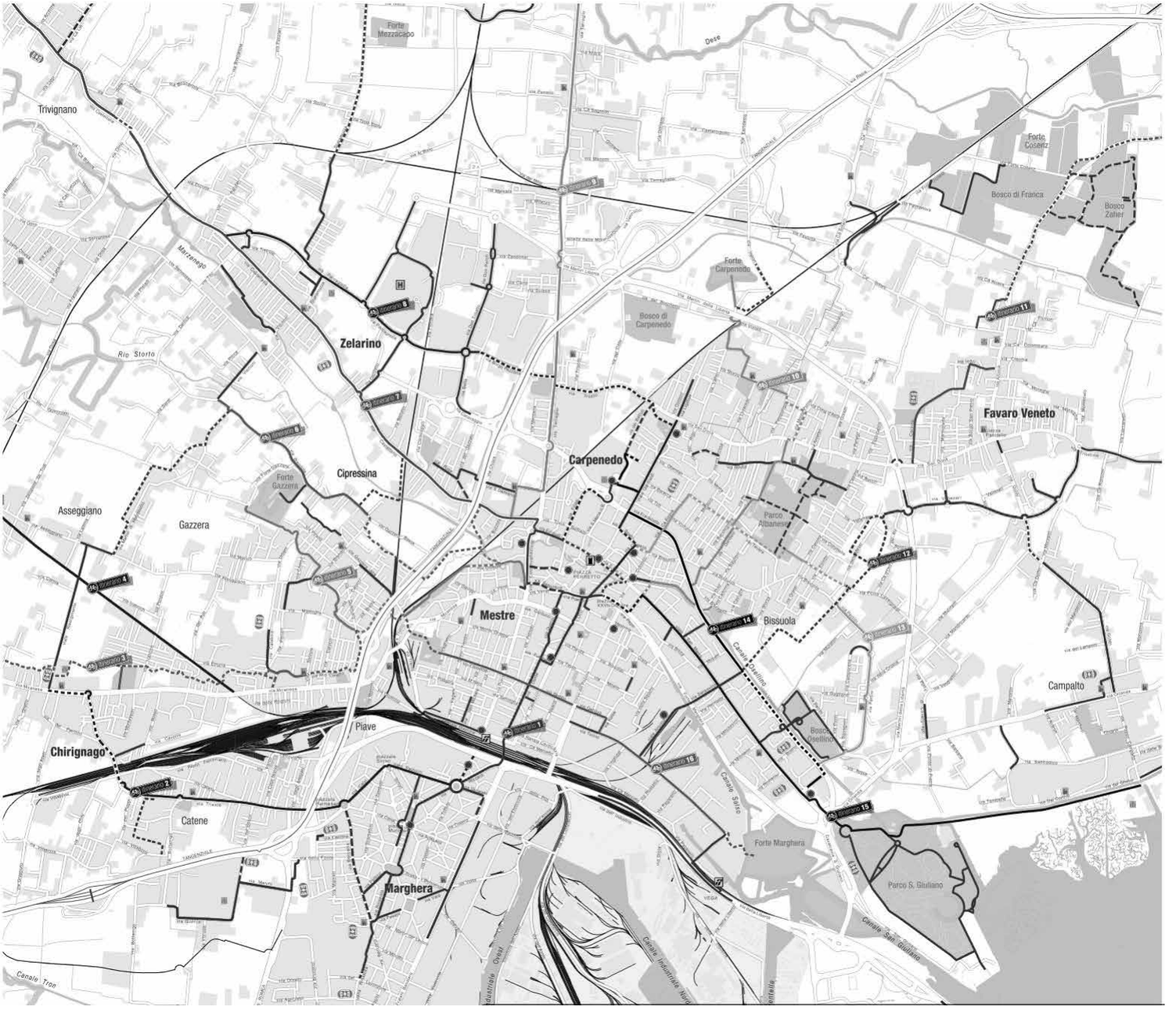
I problemi maggiori di questa complessità si manifestano, ancora oggi, con straordinaria emergenza proprio dove la rete è incompleta o insufficiente a soddisfare le differenti richieste di mobilità. Negli ultimi anni molti quartieri della terraferma della città di Venezia sono stati interessati dalla riprogettazione di strade, con standard di sicurezza e ottimizzazione degli usi fra le diverse modalità di trasporto lungo tutta la loro estensione, incroci compresi. Si è trattato di un lavoro complesso e ancora in corso. A tutt'oggi si rilevano, infatti, carenze in termini di funzionalità delle reti e di sicurezza delle stesse, in particolare lungo vecchi tracciati, inadeguati a sopportare l'aumento del traffico e della velocità dei veicoli in transito, generando situazioni di pericolo, soprattutto per pedoni e ciclisti, e di inquinamento, per tutti. Guardando ad esse in un'ottica di maggiore sicurezza, limitando le situazioni di rischio, le scelte sia progettuali che di gestione della mobilità hanno dato buoni risultati anche per ciò che concerne l'organizzazione dei flussi di traffico nel complesso e per le diverse modalità. Per questo motivo, l'Amministrazione Comunale ha deciso, già da diversi anni, di investire nel miglioramento della mobilità pedonale e ciclistica. Vero e proprio giro di boa nelle strategie di intervento in termini di sviluppo della mobilità sostenibile va considerata l'approvazione di due atti pianificatori fondamentali: il BiciPlan, del 2005, per definire la programmazione di una nuova rete ciclabile equiparabile per standard qualitativi più che per estensione alle migliori esistenti in Europa, e il PEBA[1], piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

BiciPlan a più fasi

Il BiciPlan del Comune di Venezia ha rappresentato il vero e proprio salto di qualità in termini di strategia per la mobilità in bicicletta, che la città aspettava da tempo. Ha raccolto i frutti di anni di dibattiti cittadini sul tema, ha saputo mettere in forma proposte ed iniziative promosse dagli Amici della Bicicletta di Mestre (associazione confederata FIAB) e di altre associazioni attive sui temi ambientali e della sostenibilità. Ciò guardando ad altre esperienze, riconosciute di successo, avviate in Italia da città come Bolzano e Ferrara e in Europa da Monaco di Baviera, a Erlangen in Germania, e Chambery in Francia , dialogando con i loro progettisti ed i loro amministratori, che pur agendo in contesti molto differenti da quello veneziano, erano comunque in grado di fornire sollecitazioni utili alla successiva contestualizzazione delle scelte. Questo prezioso lavoro di studio e ricerca ha impegnato l'Ufficio Biciclette della Direzione Mobilità del Comune per i due anni precedenti la messa a punto del Biciplan, che aveva chiaro, in quanto dichiarato, il seguenti obiettivo: contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico urbano aumentando la percentuale di chi sceglie la bicicletta come mezzo di spostamento quotidiano preferendola all'automobile.

Gli strumenti individuati dal BiciPlan per raggiungere questo importante obiettivo sono sostanzialmente due: una migliore offerta di piste ciclabili e l'avvio di una campagna di comunicazione in grado di superare l'immagine vecchia e poco attraente che la bicicletta aveva acquistato tra le giovani generazioni proprio a partire dagli anni '90.

Per lavorare sul primo strumento, quello che richiede di migliorare l'offerta di piste ciclabili, si è deciso di cambiare metodologia di lavoro, abbandonando il traguardo di aumentare continuamente i chilometri di piste ciclabili, magari a scapito della loro effettiva necessità. Non è vero che più piste ciclabili portano automaticamente più ciclisti. Le piste ciclabili vanno fatte dove lo strumento di pianificazione dedicato individua le prioritarie necessità di spostamento degli abitanti. Attraverso questo cambio di strategia si è riusciti ad ottenere conseguenze molto interessanti per la rete ciclabile di terraferma: non si sono più visti in città pezzi nuovi di piste ciclabili senza collegamento con il resto della rete ciclabile; non più piste ciclabili che finiscono in prossimità



Il BiciPlan di Mestre, 2005

di un incrocio pericoloso per poi riprendere al di là dell'incrocio stesso.

Il nuovo BiciPlan ha stabilito quali percorsi ciclabili risultavano prioritari per conquistare più spostamenti in bicicletta e ne ha definito le caratteristiche di qualità, sicurezza, e riconoscibilità. Questi percorsi, proprio per la loro lunghezza, sono stati definiti "itinerari ciclabili". Sono stati pensati come delle autostrade per ciclisti: rettilinei, separati dalle auto, bidirezionali, con superficie in asfalto tradizionale e segnaletica ben visibile. Tutto per favorire chi, ogni mattina, sceglie la bicicletta per spostarsi verso il centro città. Sono sedici in tutto, ognuno distinto con un colore, un numero, un punto di partenza e di arrivo.

Quindici di questi itinerari ciclabili previsti collegano i quartieri periferici con il centro di Mestre, formando una raggiera che confluisce su un anello centrale ciclabile, dal diametro di circa 300 metri, che circonda il piccolo centro pedonale, istituito intorno a piazza Ferretto solo a partire dal 1988.

L'estensione complessiva della nuova rete ciclabile principale prevista dal BiciPlan è di 70 chilometri di piste ciclabili, con un media di circa 4 chilometri per ogni itinerario, per la maggior parte protetti e separati dalla sede stradale.

All'interno del Piano è stata pensata anche un segnaletica dedicata a questi nuovi itinerari ciclabili, in modo tale da renderli facilmente riconoscibili. La nuova segnaletica verticale e orizzontale, ricca di colori e di informazioni, è servita anche per comunicare chiaramente a tutti i cittadini la novità introdotta sulla lunghezza e la continuità di queste nuove piste ciclabili.

Affinché risultasse uno strumento concreto, davvero efficace anche in termini di progettazione dei percorsi ciclabili, il BiciPlan ha posto allo studio anche le modalità in dettaglio del trattamento degli incroci più pericolosi, in modo tale da sperimenterà soluzioni capaci di dare effettiva continuità agli itinerari e migliorare la circolazione delle biciclette insieme a quella di tutti gli altri mezzi di spostamento.



Moltitudine di biciclette in centro a Mestre

Il costo complessivo inserito nel Bilancio del Comune di Venezia dei prossimi 5 anni per la realizzazione di piste ciclabili ancora da realizzare nel BiciPlan è di oltre 12 milioni di Euro. Attualmente risultano completati 4 itinerari principali (e circa il 60% della rete complessiva individuata come prioritaria) che sommati ai pezzi di piste ciclabili già esistenti in città, offrono un totale di circa 100 chilometri di piste ciclabili.

Grazie a questi primi interventi importanti si è già arrivati ad ottenere un risultato interessante circa l'aumento di chi usa la bici in città: la stima del *modal-split* sulle differenti tipologie di mezzi utilizzati per gli spostamenti urbani indica una percentuale di oltre il 22% per l'utilizzo della bicicletta, a fronte di un dato rilevato sul 19% nel 2008 e del 12% nel 2004.

L'obiettivo importante che l'Amministrazione si è data è quello di superare il 25% entro il 2020, quando il BiciPlan sarà interamente realizzato.

Parallelamente alle nuove realizzazioni installate in città per supportare la promozione della ciclabilità, quali il nuovo Bici Park da 1000 posti presso la stazione ferroviaria e il nuovo servizio di *bike sharing*, l'Amministrazione Comunale sta continuando a sviluppare la pianificazione della ciclabilità in città per declinarla anche nei suoi dettagli: nel 2009 è stato approvato il BiciPlan di secondo livello, quello che prevede i collegamenti ciclabili con tutti i servizi di quartiere. Operando all'interno di un piano locale di riferimento, questo secondo piano prevede il collegamento di tutti i servizi principali di quartieri alla rete ciclabile principale, quella definita dal BiciPlan di prima fase, coinvolgendo le zone scolastiche, sportive e ricreative. In questo secondo livello di pianificazione sono state previste piste ciclabili sia in sede propria che in sede promiscua, anche utilizzando le Zone 30 e quelle residenziali, con le protezioni previste dal Codice della Strada. Esempio riuscito di questo nuovo modo di progettare gli spazi stradali interni ai quartieri residenziali è la zona residenziale già completata al Piraghetto. Un progetto pilota che sta riscuotendo molti consensi per la qualità dei suoi interventi e il miglioramento della sicurezza stradale.

Non meno importanti e affascinanti risultano altri tre progetti che stanno promuovendo nuovi percorsi ciclabili che, per le loro diverse caratteristiche, rappresentano la sfida descritta all'inizio di questo intervento, ovvero quella di coniugare la sicurezza e la sostenibilità degli spostamenti all'interno di un territorio così complesso e così intensamente infrastrutturato: Il primo e più atteso, riguarda la realizzazione di una pista ciclabile lungo il sedime dell'ex ferrovia della Valsugana, un percorso che correndo tra le campagne e i cortili delle case sarà in grado di ridare alla città un parco lineare dove prima c'era una barriera difficilmente attraversabile. Il secondo pro-

getto, il più originale, prevede la realizzazione di una pista ciclabile che corre lungo il bordo della laguna nord, collegando il parco di San Giuliano al bosco di Campalto, fino al forte Bazzera di Tessera, sempre affacciati sulla laguna. Il terzo progetto, il più strategico, sviluppato dal Comune di Venezia in collaborazione con il Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi dell'Università IUAV di Venezia si propone di riqualificare le potenzialità di mobilità sostenibile di una porzione del centro di Mestre che nei prossimi mesi verrà sommersa da un flusso costante di giovani studenti diretti al nuovo polo Universitario di via Torino. Il progetto, denominato "*Station to Station*"[2] perché collegherà in maniera sostenibile e ciclabile le due fermate ferroviarie esistenti nell'intorno del polo Universitario, sperimenta nuove linee e nuovi contesti ciclabili, utilizzando soluzioni *low-cost*, funzionali a ricucire anche gli spazi urbani trasversali che attraversa.

Durante il 2011 è stato approvato, come ultimo *step* di questo percorso di pianificazione ciclabile, il BiciPlan di terzo livello, dedicato a tutti i percorsi ciclabili destinati al tempo libero e al cicloturismo. Propone percorsi che attraversano i punti più caratteristici del paesaggio lagunare, senza trascurare i collegamenti extraurbani con i comuni di prima cintura. Il suo obiettivo principale e non celato, è quello di garantire, finalmente a tutti, sia ai turisti sia ai residenti che da anni lo stanno aspettando, un collegamento ciclabile tra la terraferma e Venezia. A quel punto, quando le due parti di città, quella d'acqua e quella di terra, saranno unite con una moderna pista ciclabile potremo davvero dire che Venezia è, anche nella sua componente insulare e inaspettatamente, "città della bicicletta".

1. Il PEBA della Terraferma è stato approvato nel 2010. Il PEBA è lo strumento di programmazione e valutazione economica degli interventi da attuare nel prossimo decennio, 2010-2019, suscettibile di aggiornamenti ed implementazioni da parte dell'Ufficio EBA e delle Municipalità. L'approccio metodologico utilizzato si è fondato sulla partecipazione di tutti i soggetti interessati, e in particolar modo delle Municipalità, delle associazioni e dei cittadini. (http://www.comune.venezia.it)
2. Il progetto "Station to Station" è a cura di R. Baiocco e L. Velo.

Michele Zazzi

La mobilità ciclistica nel Ptcp della Provincia di Parma, dieci anni dopo

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Parma, è stato approvato nel luglio del 2003, primo Ptcp ad essere adeguato alla nuova legge urbanistica regionale (L.R. 20/2000).

Nella fase di elaborazione del piano, lo studio e la pianificazione della mobilità ciclistica ha visto il contributo dell'allora Dipartimento di Ingegneria civile dell'Università degli Studi di Parma, al quale va dato atto di aver trattato questi argomenti con un respiro e una attenzione metodologica non consueta per i tempi. Parte significativa di questo lavoro è confluito negli elaborati del Ptcp.

La pianificazione di una rete di itinerari per la mobilità ciclistica, capace di superare il consueto approccio per progetti di singoli percorsi rilevanti tra di loro del tutto autonomi, costituiva la finalità dichiarata e l'approccio reticolare era considerato la condizione necessaria per una politica di sostegno diffuso alla mobilità ciclistica territoriale.

Il piano della rete degli itinerari intendeva assicurare, di conseguenza, alcuni requisiti :

- ancorare la rete degli itinerari alle strutture di continuità ambientale esistenti nel territorio provinciale (ad es. le strutture arginali dei principali corsi d'acqua);
- assicurare la fruizione dei principali quadri paesistici secondo modi e tempi non più abituali;
- riconoscere itinerari d'uso spontaneo in corrispondenza di più o meno consolidati itinerari turistici a tema, con l'offerta di sedi di percorrenza dedicate;
- realizzare una rete di percorsi con prevalente funzione ricreativa, strettamente legata alla diversificazione degli usi del tempo libero;
- realizzare una rete di itinerari per le esigenze di spostamento tra centri abitati competitiva con altri mezzi di trasporto per distanze opportune.

Due i modi proposti per rispondere al quadro degli obiettivi esposti:

- una rete di itinerari in grado di sfruttare la compatibilità con la rete stradale esistente, eventualmente utilizzando la fitta trama delle strade poderali, per promuovere una fattibilità concreta del progetto di rete, che non fosse troppo condizionato, fino all'ipotesi dell'insuccesso, dalla cronica situazione di risorse scarseggianti;
- una rete di singoli itinerari ad alto valore aggiunto in sede propria, che per la loro rilevanza anche europea, generalmente a carattere turistico, potessero assumere la funzione di traino per la rete nel suo complesso.

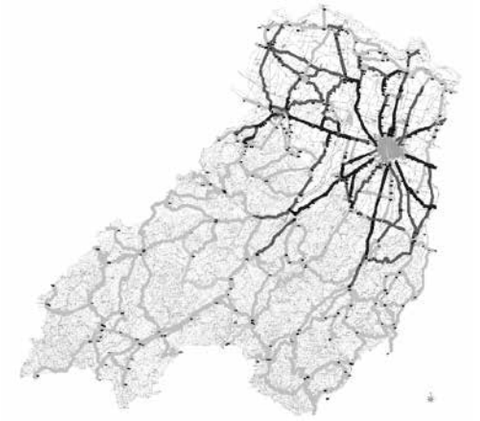
Un apposito elaborato grafico del Ptcp (tavola C. 10, in scala 1:50.000) ha recepito gli esiti dello studio, individuando i "percorsi ciclabili di valenza territoriale" quale armatura della viabilità turistica ed escursionistica. Il corrispondente articolo delle Norme tecniche riconosce alla rete di rango provinciale un particolare ruolo per gli scopi escursionistici, ma, nel contempo, la ritiene complementare e alternativa agli spostamenti con automezzi privati.

Pochi gli altri dispositivi regolativi. Le previsioni relative al sistema della mobilità definite dal Ptcp devono essere recepite dai comuni in sede di formazione dei propri strumenti di pianificazione urbanistica nonché nei documenti di carattere programmatorio e di definizione delle politiche di investimento di livello comunale e provinciale.

Nelle Norme, riferite al principale ambito sub-provinciale pedemontano che vede anche la presenza di un parco regionale assai vicino al capoluogo provinciale, troviamo, infine, solo un accenno al ruolo strategico che i percorsi pedonali e ciclabili possono svolgere per lo sviluppo di forme di coordinamento



Elementi e ambiti territoriali di potenziale interesse per la mobilità ciclistica provinciale (PTCP, Provincia di Parma)



Proposta per la rete degli itinerari ciclabili a valenza territoriale (PTCP, Provincia di Parma)

degli strumenti di pianificazione e programmazione comunali e delle politiche di integrazione funzionale dei servizi. Altrettanto rapido il richiamo all'esigenza di sviluppare analisi, estese ad un adeguato intorno delle stazioni del sistema ferroviario regionale o di bacino, che consentano di assicurare adeguate condizioni di accessibilità pedonale e ciclabile.

Più interessante il riferimento all'obbligo di redazione di un Piano del traffico per la viabilità extraurbana, piano di settore del Ptcp, che, tra le altre cose, deve sviluppare interventi a medio termine con strategie sulla mobilità e sulla sua formazione e localizzazione (reti ciclabili, reti di trasporto innovativo, reti di servizi pubblici, reti di emergenza, reti e strutture di trasporto per le merci). A questo devono poi affiancarsi ulteriori approfondimenti settoriali tra cui il Piano provinciale delle piste ciclabili. Nella Relazione illustrativa del Ptcp sono evidenziati gli indirizzi per la redazione di quest'ultimo. Si articolerà in due fasi: individuazione della rete dei percorsi da realizzare (già avviata nel Ptcp e relativa alla identificazione della rete esistente in rapporto alle tipologie di traffico attualmente sostenute, alle caratteristiche morfologiche ed alle caratteristiche di percezione paesistico panoramica); approfondimento della fattibilità dei percorsi individuati. Nella seconda fase si provvederà:

- alla costruzione di abachi per la progettazione attuativa, con particolare attenzione alla messa in sicurezza delle intersezioni con le strade principali, alla segnaletica di percorso e a quella didattica d'ambiente;
- alla valutazione finanziaria di massima degli oneri occorrenti per la realizzazione degli interventi, definendone anche la priorità;
- alla predisposizione di indirizzi per le eventuali limitazioni del traffico da prevedere sui percorsi ciclabili extraurbani in rapporto alle caratteristiche morfologiche e funzionali degli stessi;
- alla identificazione dei soggetti (associazioni sportive, ambientaliste, etc.) che potranno assumere impegni per la "gestione della rete" (ordinaria manutenzione della segnaletica, pronta segnalazione di crisi locali di funzionalità; etc).

Insomma, un classico sistema di previsioni per indirizzi – virtuosi certamente, ma con tutti i limiti noti – alla pianificazione comunale e alla pianificazione di settore, con il compito di assicurare maggiore operatività al Ptcp, anche con caratteri di programmazione finanziaria e temporale. Ma il Piano provinciale delle piste ciclabili non si è fatto, perlomeno con la generalità secondo cui era previsto, e si è operato con il consueto approccio incrementale, cercando di seguire le occasioni di finanziamento che di volta in volta si sono prospettate. Anche i comuni, soprattutto quelli maggiori, quando hanno dimostrato interesse per il tema, si sono concentrati sulla mobilità ciclistica urbana o su iniziative strettamente locali.

Negli anni successivi, tuttavia, l'attenzione della Provincia per politiche di promozione della mobilità ciclistica ha avuto alcune accelerazioni. Dapprima con l'approvazione del Piano provinciale di tutela e risanamento della qualità dell'aria, approvato nel 2007, che individuava un partenariato esplicito con la maggioranza dei comuni del territorio – quelli in sofferenza per il maggior grado di inquinamento. Tale partenariato prevedeva che i comuni individuassero i percorsi ciclabili da realizzare in ambito comunale al fine di promuovere forme di coordinamento per l'attivazione di cofinanziamenti per la realizzazione delle opere necessarie e per la messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti.

Più efficace è stato però il Progetto strategico per lo sviluppo e l'ampliamento della rete delle piste ciclabili, promosso nel triennio 2007-2009 con il finanziamento di circa un milione e mezzo di euro a cui si sono poi aggiunti ulteriori fondi messi a disposizione dai comuni. Il piano ha previsto complessivamente 20 progetti per la realizzazione di circa 100 chilometri di nuovi itinerari inseriti in una rete con l'obiettivo di mettere in relazione le esigenze di mobilità e di fruizione locali con i percorsi di valenza territoriale e turistica regionali e nazionali. La rete si sviluppava su alcuni assi portanti longitudinali (l'asse del fiume Po, l'asse medio-padano da Parma a Fidenza e Busseto, in prospettiva l'asse pedemontano) e una serie di collegamenti nord-sud (il tratto da Polesine Parmense a Salsomaggiore, l'asse del Taro, il percorso farnesiano da Colorno ai Boschi di Carrega).

Nelle intenzioni degli amministratori provinciali questo progetto strategico si configurava come il vero momento di programmazione della rete provinciale vagheggiata dal Ptcp, con funzionalità ad ampio spettro e corretto collegamento dei circuiti locali con i principali itinerari di scala nazionale se non internazionali (ad es. gli itinerari della rete EuroVelo lungo l'asse del Po o l'itinerario europeo della via Francigena). Interessante anche il modello gestionale che prevedeva che al coordinamento iniziale dell'amministrazione provinciale seguisse una piena responsabilizzazione delle amministrazioni comunali, eventualmente associate, mediante il cofinanziamento delle opere, la partecipazione all'elaborazione tecnica dei progetti e, infine, assumendo la gestione di parte degli itinerari.

Il bilancio di questa vicenda può individuare alcuni aspetti significativi dell'esperienza. Lo studio iniziale, che aveva spiccati caratteri di ricerca applicata, ha senz'altro contribuito a costruire una sensibilità diffusa tra amministratori e struttura tecnico-amministrativa, soprattutto riguardo all'importanza di realizzare una rete di itinerari il più possibile interconnessa. Tra i due modi fondamentali di

costituzione della rete ipotizzata dal Ptcp, ha poi prevalso nettamente l'impostazione per itinerari rilevanti, in prevalenza di carattere turistico-ricreativo. Rimane decisamente sullo sfondo il grande sforzo per una valutazione accurata della compatibilità all'uso ciclistico delle strade esistenti, che trova ancora grandi ostacoli nell'obiettivo di superare diffuse perplessità di carattere gestionale, soprattutto in relazione alle questioni della sicurezza dei ciclisti.

Altrettanto poco rilevante, anche se non facilissimo da valutare, è l'uso degli indirizzi alla pianificazione comunale – in gran parte contenuti nella Relazione e non nelle Norme del Ptcp – per tutti gli aspetti inerenti alla selezione definitiva degli itinerari, dei sedimi, delle infrastrutture più appropriate per i vari tratti di itinerario, della tipologia di utente. Si può però riconoscere, ad esempio nel Progetto strategico prima richiamato, un certo rispetto delle indicazioni iniziali di localizzazione, in particolare per gli itinerari principali. Aspetto che conferma l'opportunità, nella pianificazione di area vasta, di individuare scenari strategici di almeno due livelli gerarchici, un primo nel quale le responsabilità della proposta e delle fasi attuative è prevalentemente in capo al soggetto coordinatore (un tempo le province) e un secondo, di maggiore flessibilità, che può trovare piena attuazione mediante il contributo e le modifiche proposte con una certa autonomia, entro un quadro di condizioni date, dai soggetti locali (i comuni variamente associati).

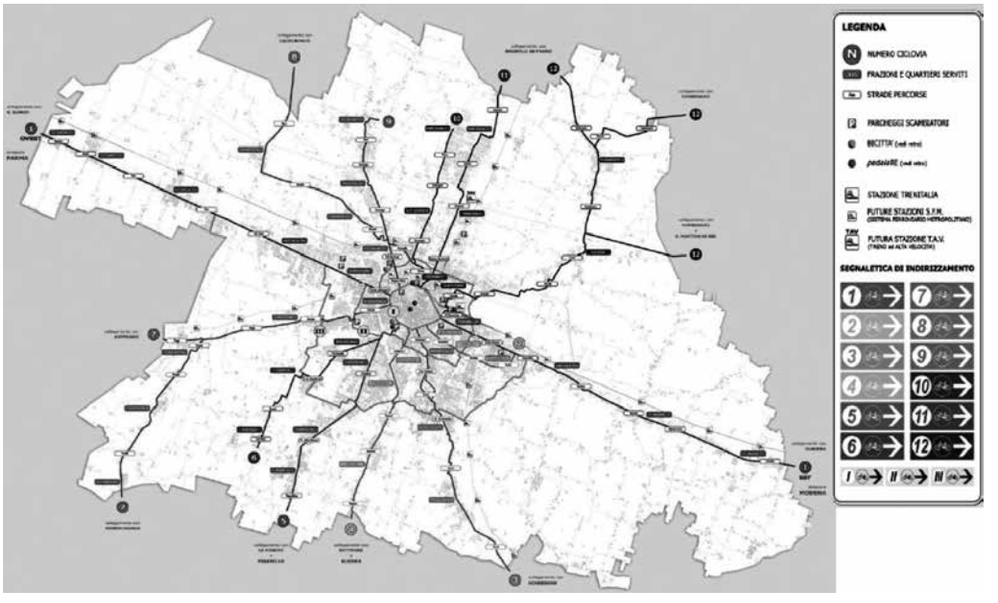
Alessandro Meggiato

Mappe fisiche e mappe mentali: le politiche per la mobilità a Reggio Emilia

Il tema della mobilità nei centri urbani costituisce da anni un fattore di crisi in termini ambientali, di qualità urbana e della vita. I costi che la collettività si trova a sostenere, in un sistema in cui l'utilizzo dell'auto è predominante, sono prima di tutto di tipo sociale da un lato e sanitario dall'altro rispettivamente dovuti all'alto tasso di incidentalità ed agli effetti negativi sulla qualità dell'aria. In secondo luogo, non di certo per importanza, i costi si associano ad un uso inefficiente dello spazio pubblico, una risorsa già di per sé problematica nei contesti italiani, in termini di congestione e di "pressione" sulle aree di sosta. L'utilizzo della bicicletta, modalità di trasporto fino a qualche anno fa riservato a chi non possedeva l'auto od agli appassionati, legata per lo più a ad attività ricreative, ha visto negli ultimi anni un forte sviluppo come modalità di trasporto competitiva soprattutto in ambito urbano. In particolare nelle città di piccole e medie dimensioni la bicicletta sta letteralmente erodendo quote di domanda sia all'automobile e sia soprattutto al trasporto pubblico. Molti sono i fattori che stanno alla base di queste dinamiche sono molteplici, tra tutti, molte volte, alcune iniziative delle Municipalità si sono dimostrate efficaci, portando al raggiungimento di esiti ambiziosi.

Reggio Emilia è una città di medie dimensioni (circa 170.000 abitanti nel 2013), un territorio pianeggiante, con caratteri molto comuni nell'Italia settentrionale. L'elevato tasso di motorizzazione (630 auto/1000 abitanti) e la scarsità di barriere nell'utilizzo dell'automobile, come ad esempio la discreta disponibilità di parcheggi pubblici e la ridotta estensione delle ZTL, definiscono un contesto in cui difficilmente l'automobile trova rivali. Per contro, uno sviluppo urbanistico piuttosto ordinato che ha caratterizzato la città fino all'ultimo decennio, si è dimostrato come un fattore favorevole all'uso della bicicletta.

Come spesso è avvenuto in tante città della pianura Padana, e l'Emilia Romagna ne è chiaro esempio, la bicicletta è stato un mez-



Biciplan di Reggio Emilia, la mappa della rete portante

zo tradizionalmente molto utilizzato per gli spostamenti. Dalla metà degli anni Settanta in poi però, con il conseguente aumento del benessere economico, la bicicletta ha visto diminuire sensibilmente la propria importanza soprattutto i decenni successivi, si sono caratterizzati da un approccio generalizzato a favore della motorizzazione e conseguentemente da una crescita urbana progressivamente orientata verso uno sviluppo *car friendly* e quindi assai estensivo. La competitività della bicicletta rispetto all'auto infatti decresce inevitabilmente al crescere delle distanze: la soglia di competitività si attesta intorno fino a 3-5 km, se si garantiscono ai ciclisti condizioni di sicurezza e confort adeguati. All'interno di questa fascia (che interessa rispettivamente il 50% e il 65% dei viaggi generati nell'ora di punta a Reggio Emilia) è possibile quindi incrementare in modo significativo la quota modale della bicicletta, attraverso una strategia integrata, che va dalla realizzazione delle infrastrutture, ai servizi per la ciclabilità, fino ad arrivare ad iniziative che portano ad un radicale cambiamento dei comportamenti e degli stili di vita individuali.

Questo approccio sta alla base delle azioni che la città di Reggio Emilia ha svolto negli ultimi anni. Da una parte la Municipalità ha inserito la ciclabilità all'interno di un progetto di mobilità complessivo, dall'altra ha promosso l'uso della bicicletta in ambiti diversificati: dall'educazione alla promozione del commercio locale. Alla base di simili riflessioni si sono collocate azioni fondamentali per sviluppare una politica atta a far uscire dalla marginalità la mobilità ciclistica. Da una parte si sono volute creare le condizioni fisiche, dall'altra si è cercato di operare nei comportamenti individuali delle persone, superando l'inerzia delle abitudini consolidate e questi aspetti non potevano che convergere negli strumenti di programmazione. Nel 2008 il Comune di Reggio Emilia si è dotato di un Piano Urbano della Mobilità, ovvero di uno strumento strategico di governo e sviluppo della mobilità urbana con un orizzonte di 15-20 anni. Proprio per il carattere strategico del piano, e per l'indissolubilità che lega lo sviluppo del territorio alla mobilità il processo di redazione del Pum, si è svolto in modo coordinato con il Piano Strutturale Comunale (l'ex Prg), con cui ha condiviso gli scenari di sviluppo. In questo contesto si inserisce la redazione del Biciplan, ovvero del Piano dei Percorsi ciclabili, che è stato sviluppato come parte integrante del Pum. La ciclabilità quindi non ha seguito un proprio percorso autonomo di pianificazione, ma è stata inserita pienamente nella strategia dell'intero sistema della mobilità urbana ed anche del territorio. Il Biciplan di Reggio Emilia individua una rete principale, che serve a garantire spostamenti rapidi in sicurezza collegando i principali attrattori di mobilità, e una rete secondaria, di supporto, costituita da una serie di interventi di messa in sicurezza delle strade residenziali, finalizzata a collegare i luoghi della residenza alla rete portante e quindi seguire i percorsi più diretti verso le principali



Esempio di riorganizzazione dello spazio stradale, via Emilia Ospizio, Reggio Emilia

destinazioni. Il Biciplan, che costituisce il disegno strategico, si attua quindi sui molteplici piani per la creazione di infrastrutture e servizi per la mobilità ciclistica. Per quanto riguarda la rete portante, il Biciplan definisce, oltre alle priorità di intervento, quali siano i canoni tipologici per le piste ciclabili, in base a preesistenze ed a contesto urbano. Ad esempio esso definisce la tipologia di percorso ciclabile da utilizzare in un ambito extraurbano: laddove la velocità delle automobili risulti più elevata e la presenza di pedoni piuttosto scarsa, la sezione della pista sarà differente rispetto ad un contesto più urbano, con la relativa presenza di attività commerciali, dove convergono più pedoni e dove le automobili assumono andature più lente. Parallelamente è necessario dotare la città di una serie di servizi rivolti a contrastare il furto o ad integrare la bicicletta come anello di una catena inter modale di spostamenti. Si tratta di un'operazione di sostegno e facilitazione all'uso della bicicletta in ambito urbano. In questa direzione vanno la presenza di depositi custoditi e del servizio di bike sharing nei luoghi strategici di interscambio, soprattutto in corrispondenza della stazione ferroviaria e nei parcheggi di atterramento al Centro Storico. La presenza di una "rete di supporto", ossia di una serie diffusa di percorsi sicuri, che interessa tutto l'ambito urbano, ha il significato di garantire alla bicicletta un ambiente sicuro, per certi versi “amico”, non limitato unicamente agli assi principali, su cui invece si prevedono interventi ad hoc. Si tratta quindi di garantire ovunque, nel centro urbano, le condizioni di sicurezza necessarie. Il fattore determinante alla sicurezza per i ciclisti ed i pedoni è la velocità con cui procedono le automobili. La velocità è la maggior causa di morte e di ferimento grave, in ambito urbano, soprattutto per i cosiddetti utenti deboli: ciclisti e pedoni. È ormai riconosciuto il fatto che l'urto del corpo umano con un veicolo a 50 km/h ha una probabilità di morte dell' 80%, probabilità che scende al 15% nel momento in cui la velocità scende a 30 km/h. Oltre all'impatto, bisogna considerare che al diminuire della velocità decresce analogamente la probabilità di incidente, per via dei minori spazi di frenata e per l'aumento del campo visivo. La convivenza generalizzata tra i vari utenti della strada quindi non può prescindere da una riduzione delle velocità delle automobili: con un limite massimo di 30 km/h lo spazio urbano può essere assolutamente condiviso tra più utenti, creando senza ricorrere alla costruzione di piste ciclabili, un ambiente favorevole alla diffusione della mobilità ciclistica. Il limite di 30 km/h sulle strade locali, in quanto caratterizzate da spostamenti brevi, non incide assolutamente sui tempi di percorrenza delle automobili. Il limite di 30 km/h in ambito urbano è un obiettivo ormai riconosciuto e presente nei documenti di programmazione europei. Questi concetti sono stati adottati dall'amministrazione di Reggio Emilia in occasione della redazione della classificazione funzionale delle strade e del regolamento viario prima e successivamente





Sopra: Bicibus, Reggio Emilia; in basso a destra: manuale per mobility manager scolastici e manuale per gli alunni del bicibus, Reggio Emilia

attraverso un atto di indirizzo del 2012 che ha portato ad un abbassamento generalizzato del limite di velocità sulle strade secondarie. Oltre a creare le condizioni ambientali favorevoli alla bicicletta, risulta necessario spingere i cittadini verso un diverso comportamento in termini di mobilità, con azioni mirate ad accrescere la consapevolezza dei rischi del modello attuale e dei benefici legati ad un diverso modo di spostarsi. Oltre ai benefici collettivi, quali ad esempio la qualità dell'aria, è necessario far conoscere i vantaggi per i singoli (in termini di economicità, salute, socialità). Solo in questo modo risulta possibile vincere l'inerzia fisica e mentale che caratterizza i comportamenti in fatto di mobilità. Principale canale di comunicazione per modificare i comportamenti dei cittadini è stato, negli ultimi anni, il dialogo con il mondo delle scuole: partire da simili ambiti significa agire in un contesto più sensibile alle problematiche relative alla sicurezza e alla salute, e quindi più incline a cambiare le proprie abitudini. In questo senso nel 2003, grazie ad una forte determinazione all'interno dell'amministrazione comunale ed al fondamentale apporto di Tuttimbici, sezione locale della Fiab, si è iniziata l'esperienza del bicibus, ovvero la creazione di gruppi di studenti delle scuole primarie che, accompagnati da due adulti riuscivano a recarsi a scuola assieme in bicicletta. Il bicibus è una variante del più diffuso piedibus, con il quale persegue le medesime finalità. Negli anni il bicibus è cresciuto fino ad interessare la metà delle scuole primarie del territorio comunale e a trasportare quotidianamente oltre 500 bambini. Parallelamente negli anni si sono svolte numerose iniziative assieme al mondo della scuola. Tra tutte, assume un certo rilievo la collaborazione con la Fiab, finalizzata alla promozione della bicicletta: dall'appuntamento annuale di bimbi bici (una biciclettata che coinvolge tutte le scuole), ai laboratori tenuti dai soci Fiab per portare a conoscere nei vari aspetti la bici, fino all'acquisizione di una vera e propria patente. Nel 2009 le esperienze degli anni precedenti sono state inserite in un progetto complessivo di mobilità casa-scuola, attraverso la sottoscrizione del "Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola". Si tratta di un documento promosso dall'amministrazione comunale e sottoscritto da tutti i soggetti presenti in città che avevano avuto un ruolo inerente la mobilità o l'educazione. Questo era finalizzato a permettere che ciascuno, a seconda delle differenti competenze, potesse contribuire a promuovere una mobilità alternativa nei percorsi casa-scuola, che per le caratteristiche della città di Reggio Emilia, potesse considerare a pieno titolo la bicicletta il principale mezzo per muoversi. Il manifesto ha quindi interessato le scuole, l'agenzia per la mobilità, le agenzie preposte alla salute come ARPA e AUSL, i medici pediatri, l'osservatorio per la sicurezza stradale e naturalmente l'associazione dei ciclisti. Il Manifesto ha avuto l'obiettivo di sviluppare in modo organico e strutturale le politiche e le iniziative per la mobilità casa-scuola, sviluppandosi in una serie di progetti: dai lavori pubblici alle campagne di comunicazione, all'inserimento dell'educazione alla mobilità sostenibile nel pacchetto formativo, fino ad individuare la figura del *mobility manager* scolastico, come protagonista dello sviluppo dei progetti. Lo sviluppo della ciclabilità non può prescindere quindi da un approccio complessivo che affronti il tema della mobilità urbana in generale, tale da proporre un modo di muoversi diverso dall'attuale, ancora eccessivamente orientato a favore dell'automobile. Parimenti la definizione di un nuovo modo di muoversi in città (di una mobilità nuova, riprendendo lo slogan degli Stati Generali della Bicicletta del 2012) non può limitarsi ad un approccio di settore, sia esso la costruzione di infrastrutture ciclabili o la promozione della bicicletta, ma deve inserirsi e mettere sempre più in coerenza molti dei piani su cui si sviluppa l'amministrazione di una città, dalle politiche urbanistiche, ai lavori pubblici, all'educazione, alle attività economiche.





Paola Stolfa

Pesaro si muove in Bicipolitana

La Bicipolitana di Pesaro è il sistema di itinerari ciclabili che collegano sempre più organicamente le periferie urbane al centro storico, e da qui alle spiagge; una rete di percorsi che, come le metropolitane delle grandi capitali, si distribuisce capillarmente nel territorio urbano. Un progetto che è riuscito a coniugare il vantaggio di un territorio pianeggiante, con la propensione dei pesaresi a utilizzare abitualmente le due ruote, con positivi effetti sulla mobilità cittadina e sulla qualità dell'aria.

La volontà dell'amministrazione di dotarsi di uno strumento di pianificazione efficace, che potesse costituire riferimento progettuale e supporto per individuare le priorità di intervento, ha portato nel 2005 all'approvazione del "Piano degli itinerari ciclabili".

Il Piano, aggiornato successivamente nel 2010 in relazione alle previsioni urbanistiche in atto e future, si basa sulla individuazione di isole ambientali che definiscono aree residenziali racchiuse dalla viabilità principale. La rete dei percorsi ciclabili è stata progettata in relazione all'individuazione di Zone 30, ai poli attrattori e alla centralità dei quartieri, con l'obiettivo primario di rendere accessibili alle due ruote tutti i luoghi della città, attraverso itinerari continui ed omogenei.

Il Piano è contraddistinto da una rete primaria, costituita da 14 itinerari ciclabili, e da una rete secondaria di raccordo tra punti specifici della rete primaria o di servizio alle centralità dei quartieri. La struttura della rete è costituita da percorsi radiali - che collegano i quartieri periferici alla città, con direzione valle del Foglia / Centro/Mare - e percorsi tangenziali – che collegano i quartieri tra loro.

Mutuando ancora lo schema delle metropolitane e per rafforzare l'idea della rete (se non che nella Bicipolitana le rotaie sono i percorsi ciclabili e le carrozze sono le biciclette ...), le piste sono state denominate "linee", ciascuna identificata con un numero e un colore.

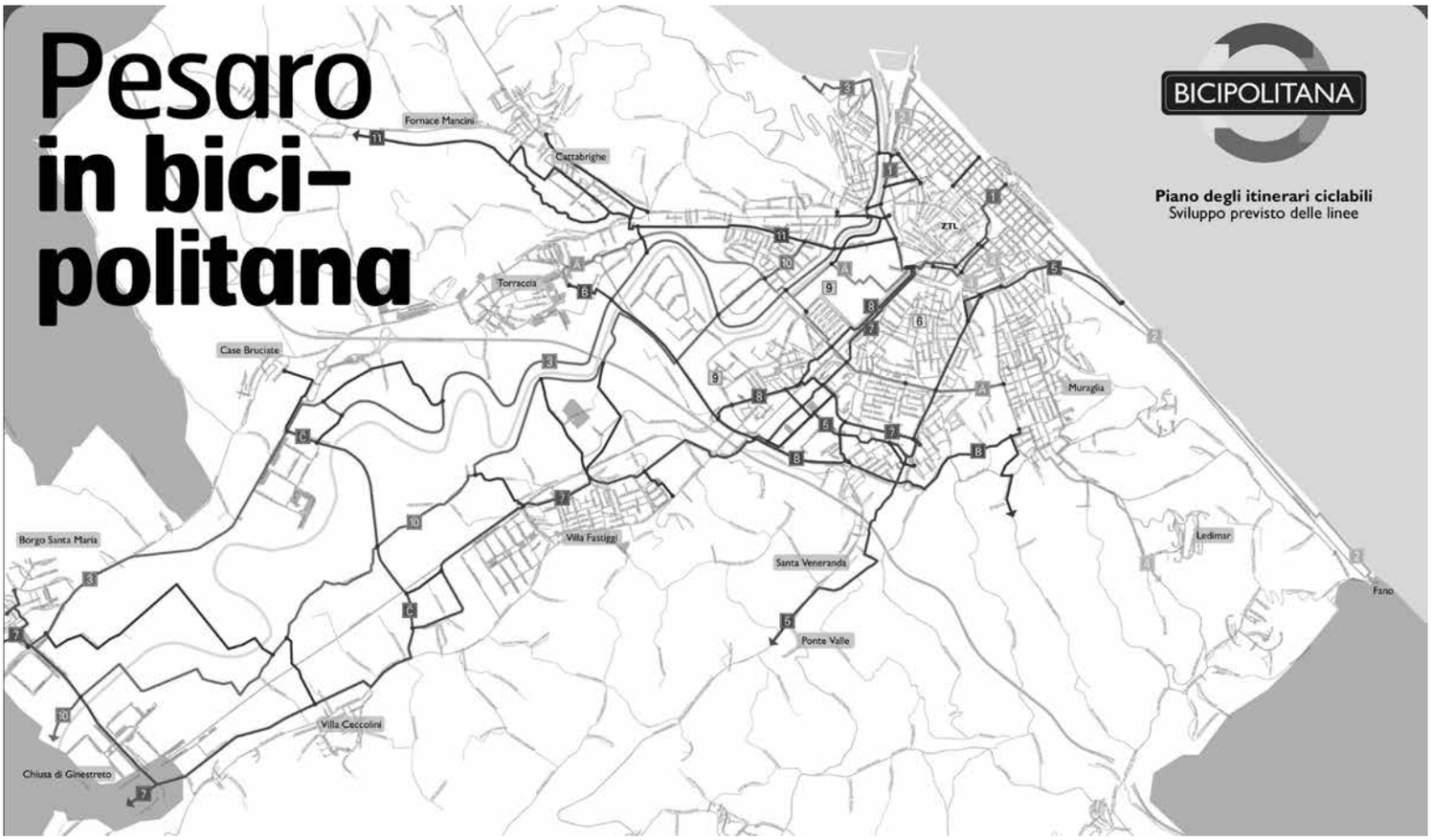
Ci sono, ad esempio, la linea 2 azzurra che costeggia il mare e conduce dal Porto fino al confine del comune limitrofo, la linea 3 verde che permette di collegare Baia Flaminia a Borgo Santa Maria, lungo il fiume Foglia. Tale "denominazione/codifica" non ha rappresentato soltanto una legenda sulle tavole del Piano, ma è stata tradotta in un vero e proprio piano della segnaletica (approvato con delibera di Giunta a dicembre 2011): la segnaletica, integrando quella prevista dal Codice della strada, ha la finalità di "orientare" gli utenti all'interno della rete degli itinerari ciclabili, fornendo - sia ai residenti che ai turisti - informazioni utili, quali le destinazioni, gli "snodi", le centralità presenti, le distanze e le interazioni con altri percorsi. Con una grafica intuitiva e facilmente riconoscibile, la segnaletica di "indirizzo" – sia verticale che orizzontale – è stata realizzata ed installata in tutti gli itinerari ciclabili già esistenti ed è contemplata in ogni nuovo intervento di ampliamento della rete.

La segnaletica peraltro è parte di una più ampia strategia, anche di informazione e comunicazione, che l'amministrazione ha posto in essere negli ultimi anni: parallelamente alla progressiva realizzazione delle piste ciclabili previste dal Piano, è stata adottata una strategia articolata di azioni e sono state attivate una serie di misure integrate e complementari, tutte finalizzate a promuovere e diffondere l'uso della bicicletta come mezzo ideale – e alternativo all'auto – per gli spostamenti quotidiani a scala urbana. In particolare nell'ambito delle politiche di *mobility management*:

- attivato già dal 2006 un servizio gratuito di *bike sharing* per favorire gli spostamenti in bici anche di coloro che arrivano da fuori città; nato per favorire l'intermodalità (in particolare scambio mezzo pubblico/bici) e inizialmente destinato ai lavoratori del centro della città, nel 2011 il servizio è stato potenziato (ad oggi oltre 90 bici in 9 postazioni) e reso fruibile a tutti i cittadini ed anche ai turisti;
- progressiva realizzazione di "Zone 30" per migliorare la convivenza tra veicoli e biciclette nelle aree urbane dove non è possibile creare piste ciclabili o marciapiedi. La riduzione della velocità permette maggior sicurezza e una condivisione degli spazi tra tutti gli utenti;
- ancora nell'ambito della promozione e comunicazione: oltre alla segnaletica sopra descritta sono stati ideati e realizzati molteplici strumenti informativi (sia web che tradizionali, ad es. la mappa degli itinerari); sono stati organizzati numerosissimi eventi con l'obiettivo di coinvolgere sempre più i cittadini, di informarli sulle opportunità e sensibilizzarli all'uso della bici. Grande rilievo è stato dato al coinvolgimento dei cittadini più piccoli, attraverso iniziative dedicate, attività educative nelle scuole – finalizzate alla conoscenza della Bicipolitana in città e al corretto uso della bici-, produzione di strumenti divulgativi (Bicidiario – www.pesaromobilita.it);
- attivati servizi a sostegno dei cittadini per favorire un uso sempre maggiormente diffuso delle due ruote: SOS bici (kit riparazione bici negli esercizi pubblici della città), parcheggi dedicati riqualificati e potenziati (i "punti bici" in città), promozione del sistema "targa la bici" per contrastare i furti, ecc.

Si tratta dunque di una strategia articolata e complessa, che integra la progressiva realizzazione degli itinerari ciclabili.

Ad oggi la rete realizzata e fruibile si estende per ca. 70 km; è stata attuata con interventi finanziari diretti dell'amministrazione comunale, tramite le opere di urbanizzazione all'interno dei piani urbanistici, e parzialmente attraverso cofinanziamenti europei (soprattutto per la parte riguardante la sensibilizzazione e la promozione), ministeriali e regionali. Considerati i vincoli attualmente da rispettare dagli enti locali (patto di stabilità), l'auspicio è che tali politiche vengano sempre più sostenute – anche dal punto di vista economico – dalla Commissione europea. Dare attuazione al Piano (che prevede in totale ca. 200 km di itinerari ciclabili) ed anche alla strategia d'azione complessiva per la mo-



La Bicipolitana di Pesaro, rete degli itinerari



La Bicipolitana di Pesaro, segnaletica

bilità ciclistica, è un obiettivo da raggiungere nei prossimi anni. È un obiettivo importante, sostenuto peraltro dai alcuni dati emersi dal monitoraggio che l'amministrazione sta cercando di strutturare e rendere permanente: dalle indagini periodiche risulta che il 27-28% degli spostamenti casa-lavoro avviene in bicicletta; da una recente indagine svolta attraverso un questionario somministrato ai cittadini lungo alcuni itinerari ciclabili risulta che oltre il 70% usa la bicicletta quotidianamente e con regolarità; rilevazioni effettuate con dispositivi contatraffico sulle ciclabili evidenziano flussi molto consistenti in certe fasce orarie, ma soprattutto in tutto l'arco dell'anno. Dati estremamente positivi, a dimostrare quanto politiche integrate tese a favorire la mobilità ciclabile (sviluppo delle infrastrutture, incremento di opportunità e alternative, ma anche azioni per promuovere e sensibilizzare) possano col tempo incidere e rafforzare scelte consapevoli e sostenibili da parte della comunità.

Infine alcune considerazioni per le quali è importante continuare a perseguire con tenacia l'obiettivo su cui si basa la strategia complessiva. La prima è che il Piano degli itinerari ciclabili di Pesaro, ovvero la Bicipolitana rappresenta anche un progetto di riqualificazione urbana: attraverso la realizzazione dei percorsi ciclabili è stato possibile valorizzare e "recuperare" alcuni spazi della città, come per esempio l'ambito fluviale del Foglia, caratterizzato da una significativa valenza paesaggistica, permettendo ai cittadini di riscoprire ambiti urbani in precedenza poco accessibili. Anche il lungomare, con la linea 2 che si snoda per diversi chilometri anche sulla spiaggia, è stato sicuramente valorizzato dal punto di vista turistico ed economico, oltre che paesaggistico. La stessa azione di riqualificazione si è rivelata anche in molti quartieri, poiché i percorsi ciclabili e la rete non rappresentano solo collegamenti di tipo funzionale, ma anche connessioni ed opportunità di relazioni, che hanno restituito vivacità a luoghi di Pesaro meno frequentati ed accessibili. La bicicletta offre - come sostiene l'antropologo Marc Augé nel saggio "Il bello della bicicletta" (Bollati Boringhieri editore) – straordinarie occasioni di socialità e permette di restituire agli spazi urbani e alla città "qualcosa della sua dimensione simbolica e della sua iniziale vocazione a favorire gli incontri più inattesi".

Ruben Baiocco, Raffaele Di Marcello

Una ciclovia adriatica per EuroVelo

Il Progetto VE.LE per una "ciclovia adriatica", da Venezia a Lecce, finalizzato principalmente a promuovere una nuova modalità di fruizione turistica dei contesti locali con il cosiddetto "turismo in bicicletta", deriva il suo senso da molteplici e differenti motivi interrelati fra loro.

La prima serie di motivi fanno diretto riferimento alle politiche in materia di trasporti dell' Unione Europea, che hanno via via sancito la rilevanza strategica per i paesi comunitari di perseguire obiettivi che riguardano lo sviluppo della mobilità sostenibile, tenendo sempre più in considerazione l'apporto significativo che ad essa può provenire da quella ciclistica. Mobilità ciclistica che va intesa nelle due accezioni: quella relativa agli spostamenti quotidiani, in alternativa ad altre modalità di trasporto, e quella a fini turistici, inclusa fra il *sustainable turism* o, nelle versioni più radicali, fra le pratiche di *eco-turism.* Sulla sinergica interazione che intercorre fra le due accezioni di mobilità ciclistica è particolarmente attiva in ambito europeo l'*European Cycling Federation* (ECF), che dal lontano 1995 promuove EuroVelo, "una rete di strade ciclabili di lunga percorrenza che mette in relazione e unisce l'intero continente europeo". A partire dalla *vision* originaria, l'ECF assume piena responsabilità del progetto EuroVelo (*flag ship* UE) nel 2007, ampliando progressivamente il numero dei paesi coinvolti sino a individuare 14 itinerari capaci di raggiungere tutte le estremità del continente (con il supporto e la partecipazione delle associazioni confederate, rappresentative delle istanze nazionali e locali, fra cui l'individuazione e la promozione degli effettivi itinerari). Fra gli enunciati che meglio esprimono la *mission* di EuroVelo vi sono: 1. che le strade ciclabili previste dal progetto – e la loro effettiva predisposizione ad un conveniente utilizzo con la bicicletta - siano funzionali "all'uso da parte tanto dei ciclo-turisti quanto delle popolazioni locali per i loro spostamenti quotidiani"; 2. che "si debba stimare" il sostanziale completamento della rete, previsto per il 2020, favorendone la sua realizzazione a tutti i livelli.

Entro questo orizzonte si colloca il progetto VE.LE. Nato all'interno dell'Università degli Studi di Teramo nell'ambito del dottorato internazionale in *Sociology of Regional and Local Development*[1] nel 2012, trae ispirazione dal progetto VEN.TO per una ciclovia padana da Venezia a Torino, promosso dal Politecnico di Milano[2], di poco precedente, ma dal quale, VE.LE. si distingue marcatamente per alcuni aspetti.

VEN.TO, che si snoda quasi interamente lungo il fiume Po, ricalca, fornendone però una risposta progettuale "unitaria", un tratto individuato dall'itinerario n. 8 di EuroVelo (la cosiddetta ciclovia "mediterranea", da Cádice ad Atene e Cipro, lunga 5.888 km); differentemente, VE.LE intende proporsi come una vera e propria integrazione di quella rete europea sul fronte italiano.

Il percorso preventivato per VE.LE corre, per la maggiore estensione (km 1.000), parallelamente alla strada statale n. 16 "Adriatica", e coincide con il ramo n. 6 di Bicitalia (schema di rete italiana ciclabile promossa da FIAB, confederata ECF), che collega Santa Maria di Leuca con Ravenna, costeggiando la riviera italiana più ricca di spiagge dedicate al turismo balneare, attraversando cinque Regioni: Puglia, Molise, Abruzzo, Marche, Emilia-Romagna, per poi inoltrarsi, nel Veneto, nelle lagune costiere fino a raggiungere Venezia. Da qui il percorso, ricollegandosi all'itinerario EuroVelo n. 8, si spinge, attraversando il Friuli Venezia Giulia, verso i percorsi ciclabili dell'est e del nord europeo (EuroVelo n. 9, Danzica-Pola).

Vi sono altri aspetti che caratterizzano in modo singolare VE.LE, a dimostrazione della sua effettiva plausibilità come "ciclovia europea". Non solo spiagge toccherebbe l'itinerario, ma lo si troverebbe immerso in uno dei più complessi territori trans-regionali, maturato a fronte del recente ciclo di urbanizzazione, e che viene denominato appunto "città adriatica": un *continuum* di urbanizzato, che coinvolge la fascia costiera nella forma di un'infinita "città lineare", compressa fra autostrada, ferrovia (quasi sempre troppo vicina alla costa) e la strada statale 16. Si tratta di territori dove, per la maggior parte, le attività di balneazione costituiscono solo l'avamposto di un "transetto" complesso frutto di intervalli segnati da centri storici di pregio, nuove espansioni urbane, aree produttive (a carattere distrettuale e manifatturiero, della cosiddetta "terza Italia"), spazi agricoli collinari, secondo ritmi ormai dettati dall'esclusivo uso individuale dell'automobile (che rende possibile relazioni fra casa, lavoro, scuola, tempo libero, salute, ecc. oltre la prossimità locale).

Eppure gli anni recenti hanno segnato un salto esponenziale di interesse da parte delle comunità locali adriatiche a dotare i loro contesti locali di infrastrutture per la ciclabilità: molto si deve a iniziative locali e altrettanto al supporto comunitario. Partendo da progetti generali come "*Slow tourism* Italia-Slovenia" (www.slow-tourism.net), finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007/2013, dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e da fondi nazionali, che comprende interventi per la mobilità ciclistica e il turismo in bicicletta, fino a progetti specifici come la "Via Verde della Costa Teatina" (www.provincia.chieti.it) e "*Bike to coast*", che prevedono la realizzazione di una pista ciclabile sull'intera costa abruzzese, VE.LE vuole creare un network tra istituzioni, associazioni e singoli cittadini, per mettere in comune conoscenze e competenze e poter realizzare un progetto di sviluppo di cui la rete ciclabile è l'elemento di collegamento. Scopo del progetto è anche individuare quali azioni siano state, ad oggi, portate avanti per la realizzazione delle ciclabili costiere adriatiche in ambito italiano ed europeo, e i progetti per la mobilità ciclistica in generale. Al momento, della infrastruttura ciclabile vera e propria interessata dal progetto VE.LE sono stati realizzati solo alcuni tratti non collegati tra di loro, ma di anno in anno il percorso si va sempre più implementando ad opera delle amministrazioni comunali,



La Bicipolitana di Pesaro, un tratto costiero

provinciali e regionali attraversate. Numerosi sono i progetti, di ambito nazionale ed europeo, attinenti allo sviluppo dell'itinerario: il progetto della Regione Veneto "Cicloturismo" (www.regione.veneto.it/Economia/Turismo/Progetti/Cicloturismo.htm) prevede una serie di percorsi regionali, alcuni dei quali interessano i tratti costieri; il progetto europeo "Interbike" (www.adriabike.eu), con l'itinerario "Adriabike", coinvolge diversi enti e organismi nazionali ed europei, per la realizzazione di un collegamento ciclabile tra Ravenna e Koper, in Slovenia; le Province di Ferrara e Ravenna sono coinvolte nel progetto europeo *Bicy* (www.bicy.it), insieme all'Università di Bologna ed istituzioni e centri di ricerca di Austria, Croazia, Germania, Repubblica Slovacca, Slovenia, Ungheria; in Abruzzo, con fondi FAS, si è finanziato il progetto di completamento del percorso ciclabile costiero, denominato *Bike to coast*, mentre la Puglia ha individuato una serie di itinerari ciclistici con il progetto Cy.ro.n.med.(http://cyronmed.basilicatanet.it/page.asp) che ha coinvolto Italia (Basilicata, Campania, Calabria, Puglia), Malta, Cipro e Grecia. Sempre in Puglia, nel maggio 2013, l'Assessorato alle Infrastrutture, Mobilità e Lavori Pubblici della Regione Puglia, in collaborazione con la FIAB, ha pubblicato in formato cartaceo il *road-book*, in italiano e in inglese, del tratto pugliese della Ciclovia Adriatica (http://fiab.info/bicitalia/docs/adriatica_puglia.pdf). Tra i progetti finanziati dall'Unione Europea che contengono azioni mirate allo sviluppo della mobilità ciclistica va segnalato il progetto "Adrimob"(www.adrimob-ipa.eu) che in linea con gli obiettivi perseguiti dall'Asse 3, Misura 3.2 del Programma di cooperazione transfrontaliero IPA, è finalizzato a favorire lo sviluppo del sistema di trasporto sostenibile lungo e tra le coste dell'Adriatico. Il progetto coinvolge i principali porti dell'Adriatico zona transfrontaliera (Venezia, Ravenna, Rimini, Cesenatico, Pesaro-Urbino, Pescara, Brindisi, Bari, Rovigno, Rab, Spalato, Durazzo, Bar, Igoumenitsa) e i principali porti della zona slovena. Sempre sul tema dell'intermodalità e del collegamento tra le diverse coste dell'adriatico verte un progetto predisposto dalla rete AdriaPan (www.adriapan.org, rete Aree Marine Protette), denominato "BySEAcle" (http://triviadicerrano.blogspot.it/2009/08/biseacle-adriatic-mobility-new-project.html), con l' idea di mettere in collegamento tra

loro le Aree Protette dell'Adriatico con forme di trasporto sostenibile, e in particolare con la bicicletta. Anche solo dai progetti e dalle azioni citate (e molte altre sono in corso di attuazione o progettazione) si comprende come sia necessario un coordinamento per la realizzazione di un percorso che si candida come prosecuzione del ramo n. 9 di Eurovelo, anche conosciuto come "La via dell'Ambra", che parte dal Baltico fino all'Adriatico (Danzica-Pola). Un progetto portato avanti da anni dalla Fiab che ha avuto una sua ufficializzazione nel corso del *Velocity* di Vienna, in Austria, organizzato nel giugno 2013 dalla EFC – European Cyclistis' Federation, dove è emersa la necessità che le autorità locali supportino la richiesta della Fiab e venga attuata la procedura prevista dalla rete Eurovelo. Il percorso ciclabile, non necessariamente realizzato in sede propria (in quanto possono utilizzarsi anche strade carrabili a basso traffico), si pone come collegamento tra realtà urbane (si pensi al continuum edificato della costa medio adriatica, tale da far ipotizzare una città lineare lunga diversi km), aree protette (nei territori interessati dal tracciato ne sono state individuate oltre 40, tra parchi nazionali, aree marine protette e riserve naturali), paesaggi costieri variegati (aree umide, pinete, zone urbane, spiagge sabbiose, falesie, ecc.), aree di interesse dal punto di vista religioso, culturale, enogastronomico, ecc.. La ciclovia diventerebbe anche un utile strumento di promozione della mobilità urbana nei centri abitati interessati, integrandosi con la pianificazione ordinaria ed i piani di settore, come accade, ad esempio, nel comune di Pesaro, con la "Bicipolitana" (www.pesaromobilita.it), rete di percorsi ciclabili che uniscono, partendo dal percorso costiero, tutti i punti di interesse della città. VE.LE, quindi, non è solo un'infrastruttura, ma una vera e propria programmazione a livello di area vasta, che vuole coordinare azioni di pianificazione, di marketing territoriale, di sviluppo locale.

1. Trae origine dalla ricerca di Raffale Di Marcello, dedicata all'impatto del cicloturismo sui contesti locali dell'area adriatica, fra le due sponde, considerandone il potenziale di sviluppo economico e le implicazioni in termini di salvaguardia e valorizzazione ambientale e paesaggistica
2. Il progetto è stato elaborato fra il 2009 e il 2012, data della sua presentazione ufficiale, da un'idea di Paolo Pileri del Politecnico di Milano.

Luigi Guastamacchia

La mobilità dolce del Piano paesaggistico della Puglia

Tra i cinque progetti strategici di paesaggio, con cui il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (Pptr) prefigura il futuro di medio e lungo periodo del territorio pugliese per elevarne la qualità e la fruibilità, il "Progetto integrato di mobilità dolce" ha lo scopo di rendere fruibili i paesaggi regionali non solo per gli abitanti ma anche per il turismo escursionistico enogastronomico, culturale e ambientale. In particolare esso struttura nella Regione una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno e in battello, recuperando strade panoramiche, sentieri, ferrovie minori, stazioni, attracchi portuali e creando punti di raccordo con la grande viabilità stradale, ferroviaria, aerea e navale.

Con il "Progetto integrato di mobilità dolce" il Pptr propone un nuovo assetto desiderabile del territorio, una nuova 'geografia fruitivo - percettiva' dei paesaggi pugliesi pensata nella connessione e nella sistematizzazione delle risorse paesaggistiche - ambientali e storico - culturali attraverso un sistema di modalità alternative per il godimento e l'accesso ad ambiti paesaggistici e figure territoriali di paesaggio (Magnaghi, 2011).

Pertanto per assicurare la percorribilità del territorio lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili e marittimi e collegare siti di interesse naturale, culturale e paesaggistico è stata pensata una rete multimodale di 'mobilità lenta', il cui disegno complessivo ha richiesto politiche integrate tra diversi settori regionali tra cui quello del governo del territorio e quello dei trasporti, il coordinamento di più attori e l'integrazione di diversi processi già in corso, a varie scale (Piani della mobilità del Parco, Ptcp, Progetti di mobilità lenta locali, Area Vasta ecc.).

La visione strategica del Pptr per la rete multimodale di 'mobilità lenta', ha quindi messo a valore una serie di progetti di varia natura in atto o di prossima attuazione che, se opportunamente potenziati e messi in relazione, concorrono a realizzare l'obiettivo generale di valorizzazione dei paesaggi regionali (Mininni, 2011).

In questa visione integrata di strumenti e processi il Piano Regionale dei Trasporti (Prt) e i suoi relativi piani attuativi costituiscono un concreto strumento per la realizzazione dello scenario strategico del Pptr, per il recupero dei tracciati ferroviari e delle stazioni minori e il 'metrò del mare'. Il Prt ha pertanto fornito l'ossatura infrastrutturale di accesso e attraversamento regionale su cui si innesta l'armatura fruitivo-percettiva dei paesaggi regionali costituita dalla rete multimodale di percorsi di terra e di mare.

In dettaglio, la rete paesaggistica integrata è costituita da:

- la rete di fruizione della viabilità storica, che costituisce la principale modalità di connessione e accesso visivo ai nuclei storici e al patrimonio paesaggistico;
- la rete regionale dei collegamenti ciclopedonali e delle *greenway*, connessione capillare al sistema diffuso dei beni antropici e paesaggistici, è realizzabile recuperando e valorizzando il potenziale di percorsi esistenti (tratturi, ferrovie dismesse, strade di servizio e linee di adduzione dell'acquedotto);
- la rete ferroviaria paesaggistica, costituita dai percorsi su ferro che attraversano o toccano contesti di alto valore paesaggistico, realizzabile valorizzando il patrimonio ferroviario esistente, costituito da stazioni minori e linee ferroviarie locali (ferrovie del Gargano, Apulo-Lucane, ferrovie del sud-est, ecc.);
- il metrò-mare regionale, costituito dai servizi di navigazione costiera del Prt e dagli approdi nei centri costieri e nelle principali località turistiche, che sono luoghi di accesso ai paesaggi costieri e

luoghi d'interscambio con le reti terrestri;

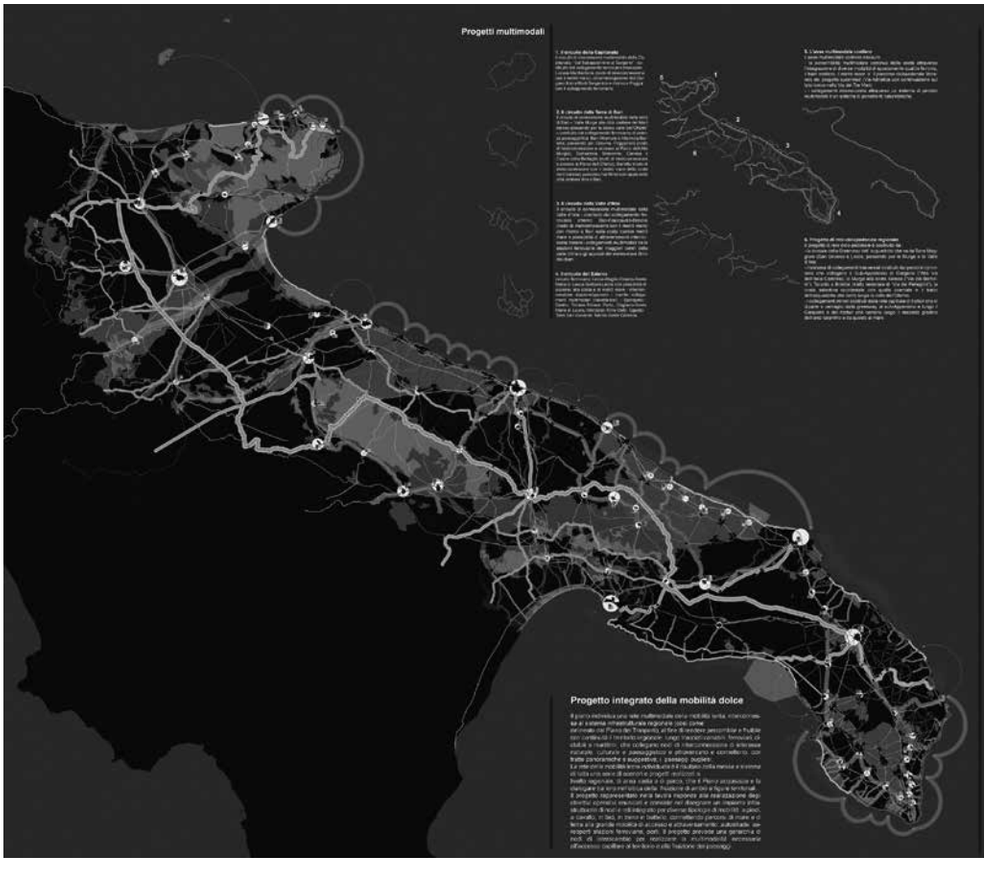
- i corridoi ecologici multifunzionali che collegano costa ed entroterra, realizzabili con la tutela attiva, la valorizzazione e la rinaturazione dei principali fiumi, lame, gravine e valloni;
- l'asse costiero multimodale, che permette una fruizione continua di alto valore paesaggistico lungo tutta la costa ed è realizzabile valorizzando e integrando le infrastrutture costiere esistenti (strade, tram costiero, ferrovia, percorso ciclopedonale costiero);
- gli assi multimodali trasversali, posti in corrispondenza delle strade di collegamento tra le marine e i centri subcostieri, che costituiscono il principale accesso (fruitivo e visuale) alla costa dall'entroterra, realizzabili con percorsi multimodali integrati (ferrovia, bus-navetta, percorso ciclabile, metrò-mare);
- i nodi d'interscambio, posti principalmente in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e degli approdi;
- i 'circuiti multimodali', che collegano i paesaggi costieri più conosciuti e pubblicizzati a quelli interni, meno conosciuti, ma pur sempre di grande valore paesaggistico e storico-culturale, per valorizzare sinergicamente il patrimonio costiero e quello dell'entroterra.

Il "Progetto strategico di mobilità dolce" del Pptr, comunicato con un *visioning* disegnato può rappresentare tanto nel governo del territorio regionale, quanto nel settore dei trasporti, un riferimento strategico per avviare processi di consultazione pubblica, azioni integrate, progetti e politiche (Cina', 2010). Nel merito il Pptr, che sta mostrando una grande capacità di interazione non solo con i Piani, Programmi e Politiche che direttamente e indirettamente producono trasformazioni nel paesaggio, ma anche con le nuove Leggi Regionali che implichino la tutela e valorizzazione dei paesaggi regionali, è richiamato in materia di mobilità sostenibile nella Lr n. 1/13 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica". In merito, nella prevista elaborazione del Piano regionale della mobilità ciclistica (Prmc) il sistema ciclabile regionale dovrà assumere e valorizzare le dorsali della rete ciclabile regionale, in particolare gli itinerari di media-lunga percorrenza delle reti di percorribilità ciclistica nazionale e internazionale BicItalia ed EuroVelo individuati nel Prt e nel Pptr, con l'obiettivo di garantire i collegamenti tra Comuni e località di interesse turistico, e gli attraversamenti dei centri urbani inseriti in sistemi sovra regionali fino al livello europeo (Lr n. 1/13).

Nei provvedimenti regionali in materia di governo del territorio siano esse leggi, atti amministrativi, regolamenti, indirizzi per la pianificazione generale (Pug) ed esecutiva (Pue), così come in tutti i programmi finanziati dalla Regione come i programmi complessi (Pirp, CdQ, Pruacs, ecc.), fino alle procedure negoziate dalla Rigenerazione urbana si è posto tra gli obiettivi primari la mobilità sostenibile considerata tra le specifiche premialità nelle assegnazioni dei finanziamenti (Barbanente, 2013).

E' evidente quindi che nelle varie strategie messe in campo negli ultimi anni dall'Amministrazione regionale in materia di mobilità sostenibile, il "Progetto territoriale della mobilità dolce" del Pptr sta trovando una sua collocazione, dispositivo con cui intraprendere nuovi processi di territorializzare delle politiche e dei fondi di programmazione europee, così come dimostrato dalle recenti esperienze di pianificazione che hanno visto per l'attuazione di alcune azioni delle Linee d'intervento Asse VII-Sistemi Urbani del PO FESR (7.1.1 "Piani integrati di sviluppo urbano di città medio/grandi" e 7.2.1 "Piani integrati di sviluppo territoriale"), l'assegnazione di specifiche premialità alle candidature coerenti con gli scenari strategici del Pptr.

In particolare, seppur con l'azione 5.2.2 "Realizzazione di percorsi ciclabili e di parcheggi di scambio intermodale" della linea di Intervento per il Programma "Reti e collegamenti per la mobilità" PO FESR 2007-2010, considerata la recente adozione del Pptr, non si è riusciti a incardinare nei processi il "Progetto territoriale della mobilità dolce", con la prossima programmazione dei fondi PO FESR 2014-2020 il progetto territoriale potrebbe rappresentare un valido strumento propositivo di nuove e inedite sinergie.



Scenario strategico del PPTR - Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce-
(fonte - http://paesaggio.regione.puglia.it/)



Rigeneriamo le "Reti di mobilita'" - Rigeneriamo le "Reti dei comuni". (fonte - http://rigenerazione.regione.puglia.it/)

Riferimenti bibliografici

- http://paesaggio.regione.puglia.it
- http://mobilita.regione.puglia.it
- http://fesr.regione.puglia.it
- http://rigenerazione.regione.puglia.it

1. Il Pptr è stato adottato con delibera n. 1435 del 2 agosto 2013, pubblicata sul BURP n. 108 del 06.08.2013
2. Il Piano Attuativo 2009-2013 del Prt della Regione Puglia è il primo redatto in conformità all'art. 7 della LR 18/2002, come modificato dalla LR 32/2007 , e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti".
3. Con l'iniziativa Mente Locale promossa dall'Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità in collaborazione con le Aziende di Trasporto pubblico locale (Ferrovie Appulo Lucane, Ferrovie Sud Est) nell'ambito del programma per la mobilità sostenibile regionale Crea-Attiva-Mente, la Regione attraverso il recupero degli immobili a servizio del TPL individua strategie innovative utili ad incentivare politiche di mobilità sostenibile.
4. Pta - Piano di Tutela delle Acque, Pai - Piano d'Assetto Idrogeologico, Pcr Piano delle Coste Regionale per la Tutela della fascia costiera, Piano dei trasporti e delle infrastrutture, DDL - Piano del turismo e del commercio, Politiche delle energie rinnovabili, Politiche urbane e dell'edilizia sociale: Piru Programma Integrato di Rigenerazione Urbana, Politiche infrastrutturale, Politiche agricole: PSR Piano di Sviluppo Rurale 2007.2013, Politiche di Conservazione della Natura per la RETE ecologica regionale, Proiezioni territoriali del Documento Strategico Regionale; Regolamento per i piani urbanistici comunali e per i Piani di coordinamento provinciali del DRAG.
5. Lr n. 4/2013 "Testo unico delle disposizioni legislative in materia di demanio armentizio e beni della soppressa Opera nazionale combattenti, Lr n. 1/2013 "Interventi per favorire la mobilità ciclistica", Lr n. 15/2012 "Istituzione degli ecomusei della Puglia", Lr n. 14/2008 "Misure a sostegno della qualità delle opere di architettura e di trasformazione del territorio", Lr n. 13/2008 "Norme per l'abitare sostenibile.
6. Con la LR 1/13 il trasporto ciclistico diventa parte integrante negli strumenti di pianificazione e programmazione di tutti i livelli di governo, interessando trasversalmente tutti i settori di intervento: trasporti, urbanistica, assetto del territorio, intermodalità, edilizia, lavori pubblici, turismo, parchi e aree naturali, sviluppo rurale, salute, cultura, istruzione, comunicazione, formazione.
7. In particolare si è valutata la coerenza delle candidature progettuali con i due scenari strategici "Patto città-campagna" e "La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri". La mostra "Rigeneriamo la città, generiamo il futuro" (7-24 marzo 2013) organizzata dal Servizio Assetto del Territorio presso il Teatro Margherita, espone gli esiti raggiunti sul territorio dalle politiche di rigenerazione, tra cui quelli dell'ambito d'intervento "Reti della Mobilità".
8. Con i fondi dell'Azione 5.2.2 del FESR 2007-2010 dell'Assessorato Regionale alla Mobilità è stata programmata la realizzazione di circa 80 Km di ciclovie, adopererando metodologie di lavoro partecipate per definire soluzioni progettuali mirate e condivise tra i diversi attori interessati dalle azioni del progetto, considerando che i percorsi individuati attraversano 126 comuni sui 258 esistenti.

Francesco Gastaldi

Pista ciclabile del Ponente Ligure

La Pista Ciclabile del Ponente Ligure si estende per 24 chilometri, lungo il tratto della costa ligure in provincia di Imperia che comprende otto comuni (San Lorenzo al Mare, Costarainera, Cipressa, Santo Stefano al Mare, Riva Ligure, Arma di Taggia, Sanremo, Ospedaletti) in un'area di alto interesse ambientale e turistico. Il percorso, pedonale e ciclabile, è accessibile dai centri urbani, provvisto di aree di sosta attrezzate, consente l'accesso a spiagge e scogliere (alcune un tempo raggiungibili solo dal mare). Il tracciato ricalca il sedime della vecchia ferrovia a binario unico tra San Lorenzo al Mare e Ospedaletti della linea Genova-Ventimiglia, dismessa nel 2001 e spostata a monte. La linea è stata bonificata e trasformata nell'attuale pista ciclabile dalla società a maggioranza pubblica Area24 spa (costituita per il 43% da Regione Liguria tramite la propria finanziaria Filse, per il 43% dal Comune di Sanremo e per il 14% dalla Banca Carige, socio privato selezionato tramite procedura a evidenza pubblica).

Lo spostamento a monte della ferrovia costituisce un'occasione importante per il rilancio del Ponente Ligure, la vecchia linea è stata per più di un secolo barriera fisica tra i centri urbani e il mare: la sua dismissione ha dato l'opportunità di connettere e consolidare il paesaggio, ricucire i percorsi, coordinare le differenti reti di mobilità. La pista ciclabile è l'asse di un programma più vasto di miglioramento dell'ambiente locale, rappresentando un'occasione per l'intera comunità di uso sostenibile delle risorse territoriali. Attraverso la sua realizzazione sono stati riqualificati suoli che si sono trasformati in un parco di interesse naturalistico dove si trovano percorsi turistici e didattici. Il percorso della vecchia ferrovia è pianeggiante, attraversa piccoli borghi e costeggia il litorale mediterraneo, luoghi suggestivi e un tempo inaccessibili. Nei centri turistici sono a disposizione punti di noleggio bici, ristoro e hanno aperto nuove strutture per il pernottamento.



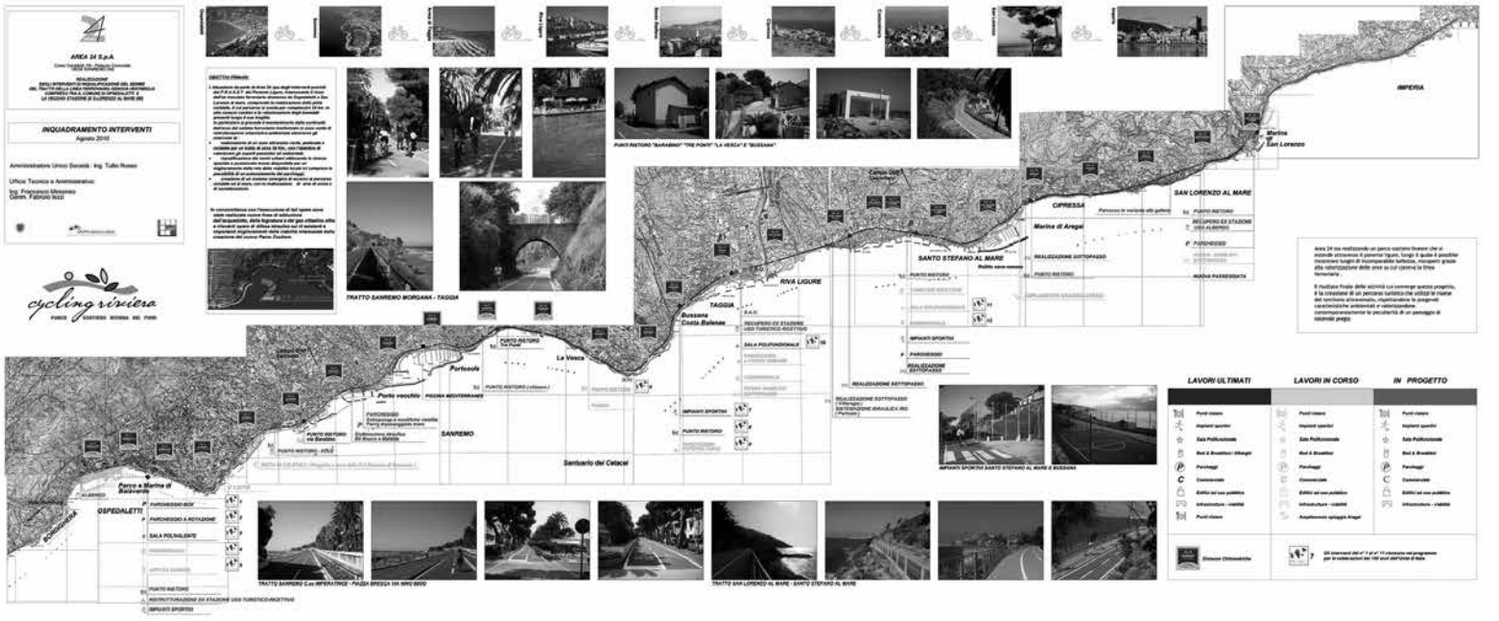
Dettaglio della ferrovia dismessa divenuta ciclabile

Il tratto da San Lorenzo al Mare ad Aregai di Cipressa, il primo ad essere stato inaugurato, nel 2008, è caratterizzato da aree a stretto contatto con il mare. La pista ciclabile parte dal centro di San Lorenzo al Mare, sul vecchio percorso ferroviario, un rettilineo affiancato alla passeggiata a mare, da cui si accede alle spiagge e scogliere sottostanti. La pista prosegue in una galleria lunga circa 1500 metri, mentre il passaggio pedonale si allarga in una zona di sosta, e si biforca lungo una piccola stradina sterrata che si ricongiunge alla pista by-passando la galleria in un'area di sosta, zona Ciapin, a strapiombo sul mare: la pista continua parallela alla SS n. 1 Aurelia, a quota inferiore e a ridosso di alcuni tratti di scogliera.

La pista si estende poi nel Comune di Santo Stefano al Mare, costeggiando il complesso del porto turistico di Marina degli Aregai, realizzato negli anni Novanta. La pista si dirige poi verso l'interno attraversando le zone non urbanizzate fino a giungere al Comune di Riva Ligure. La caratteristica di questo tratto è l'attraversamento di due tipici borghi liguri per lungo tempo divisi in due parti dalla ferrovia, che ha costretto per lungo tempo le auto e i pedoni all'attraversamento di numerosi passaggi a livello o di sottopassi in pietra.

La pista scorre poi verso Arma di Taggia in una zona impervia e selvaggia e si distacca dall'Aurelia, verso l'interno: percorre zone rurali e l'area pianeggiante un tempo sede dello scalo ferroviario di Arma, per poi entrare nel centro abitato e dirigersi verso la zona balneare di Bussana, nel comune di Sanremo.

In prossimità della zona del Mercato dei Fiori di Valle Armea, la pista si trova più in basso rispetto alla sede stradale, attraversa prati, gallerie e si affianca alla zona balneare dei Tre Ponti, entrando all'interno del nucleo urbano di Sanremo, dove attraversa il cuore della città intersecandosi alle strade urbane. La pista termina dopo l'ex stazione



Cycling Riviera, il progetto per il Ponente Ligure ciclabile

ferroviaria di Sanremo, alla fine della passeggiata a mare. Era stata prevista per la fine di dicembre 2013 la conclusione dei lavori dell'ultimo tratto verso Ospedaletti e l'inaugurazione in occasione della gara ciclistica Milano-Sanremo, ma i lavori non sono ancora conclusi.

E' stato presentato, sempre nel dicembre 2013, anche il progetto, per la prosecuzione della pista ciclabile verso levante, ad Andora, con la futura dismissione della ferrovia comprendendo la strada pedonale che percorre il Capo Berta (strada napoleonica per anni chiusa a causa di eventi franosi), lunga 1,8 km.

Il processo di realizzazione, finanziamenti e Prusst

La Regione Liguria aveva promosso il tema del riutilizzo di parti della linea ferrovia della riviera di Ponente nel Piano Territoriale della Costa già nella seconda metà degli anni Novanta, con particolare riferimento al primo tratto dismesso. Il Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio del ponente ligure, promosso nel 1999 dalla Regione Liguria, nasce attorno al progetto di raddoppio e di spostamento a monte della linea ferroviaria da Ospedaletti a San Lorenzo al Mare.

Il finanziamento ministeriale del Prusst ha funzionato come motore della progettazione delle opere pubbliche che costituiscono gli assi portanti dell'intero programma:

- il progetto di riutilizzo del sedime ferroviario dismesso finalizzato alla realizzazione di una pista ciclabile di ventiquattro chilometri, di una riserva di spazio per il passaggio di una linea di trasposto pubblico locale ecocompatibile, per il miglioramento degli accessi al mare e dei tratti di passeggiata a mare e per la sistemazione a verde di tutto il tracciato;
- il progetto di riqualificazione della costa finalizzato a inquadrare le dinamiche costiere dell'intero tratto e alla realizzazione di quattro nuove spiagge.

L'obiettivo prioritario del Prusst è stato quello di cogliere l'opportunità di riutilizzare le aree della ferrovia nella loro interezza evitando il pericolo di una loro frammentazione. L'esperienza condotta può essere considerata un banco di prova per proseguire l'attività di programmazione della trasformazione territoriale in relazione alla prossima dismissione che interesserà i comuni da San Lorenzo al Mare fino ad Andora, con un eventuale proseguimento fino a Finale Ligure, e renderà disponibile un tracciato complessivo di settanta chilometri.

Il Prusst è nato come programma integrato di interventi pubblici e privati finalizzati alla realizzazione di una nuova infrastrutturazione per il turismo nel ponente ligure. In seguito la Regione lo ha inquadrato in un atto di pianificazione territoriale denominato "specificazione d'ambito del Ptc della costa", approvato dagli enti locali interessati, con un "Accordo di pianificazione" (sottoscritto il 19 ottobre 2004) ai sensi della legge urbanistica regionale.

Tale accordo ha permesso di apportare le varianti, necessarie all'attuazione degli interventi Prusst sia pubblici sia privati, agli strumenti urbanistici vigenti di tutti i comuni interessati e di definirne i contenuti e i parametri dimensionali e quantitativi in un quadro organico d'insieme, concertato e condiviso. Tali previsioni urbanistiche sulle aree della ferrovia erano state peraltro già condivise anche dal soggetto proprietario di tali aree, ossia RFI, che insieme alla Regione aveva in precedenza redatto un progetto direttore proprio allo scopo di programmare il futuro delle aree dismesse o in dismissione della Liguria.

Tale condivisione è stata il presupposto fondamentale per la trattativa di acquisto delle aree in quanto ha costituito un punto di equilibrio fra l'esigenza regionale di prevedere il recupero paesistico delle aree dismesse e la necessità delle Ferrovie di valorizzare il patrimonio per raggiungere il bilancio economico dell'operazione.

Nel dicembre 2003 la Regione ha acquisito l'intero patrimonio ferroviario dismesso della linea Ospedaletti San Lorenzo al Mare, quale mandataria dei Comuni. L'atto di vendita è stato siglato con Ferrovie Real Estate srl il 29 dicembre 2003. Per la gestione delle questioni finanziarie connesse all'acquisto delle aree e all'attuazione del progetto di trasformazione, la Regione ha costituito una società di scopo, insieme al Comune di



Organizzazione del lungo costa

Sanremo e su mandato degli altri sette comuni interessati.
Nel gennaio 2004 la proprietà è passata ad Area24 (partecipata da Regione Liguria) e al comune di Sanremo per le proprietà site sul proprio territorio comunale. Sono stati ottenuti 16,5 milioni di euro dalla finanziaria del 2003 per l'attuazione del progetto. Ulteriori finanziamenti di undici milioni di euro per la realizzazione dell'opera, sono stati ottenuti dal Governo, in occasione delle celebrazioni per i 150 anni dell'unità d'Italia nel 2011.

Turismo e promozione del territorio

Il raddoppio ferroviario ha reso disponibile un tracciato di circa 24 chilometri di grande qualità ambientale e paesistica, limitrofo al litorale, che attraversa centri importanti sotto il profilo storico, ambientale, turistico ed economico. Questo processo si è rivelato di importanza strategica per il territorio, conducendo alla realizzazione di un parco costiero lineare, riscoprendo luoghi e risorse territoriali grazie alla valorizzazione delle aree su cui correva la linea ferroviaria. Correlate all'obiettivo principale sono scaturite altre proposte progettuali, di natura sia pubblica che privata, che hanno contemplato la realizzazione di: impianti sportivi e verde pubblico, recupero dell'accesso al mare, opere per l'aumento della sicurezza dal punto di vista idraulico e idrogeologico, opere per la difesa e l'aumento della superficie di litorale utile alla balneazione, realizzazione di strutture per l'ospitalità turistica, opere di miglioramento della viabilità e dei trasporti locali. Il potenziamento delle infrastrutture esistenti e la creazione di ostelli, punti ristoro ed impianti sportivi lungo tutto il percorso, ha fornito nuove opportunità di cui possono beneficiare sia i residenti che i turisti, offrendo un ampia scelta di servizi e occasioni di svago.
Si tratta, inoltre, di un intervento di trasformazione urbana, che ha messo in comunicazione i diversi ambiti urbani dei comuni interessati, valorizzandoli e rendendoli maggiormente fruibili, anche tramite la realizzazione di parcheggi, spazi commerciali e aree verdi.

Michelangelo Savino

In Sicilia tra innovazioni e contraddizioni

Il decreto dell'Assessorato per il turismo, le comunicazioni ed i trasporti della Regione Siciliana di approvazione del *Piano della mobilità non motorizzata* in Sicilia è del 2005 e rappresenta (o avrebbe potuto rappresentare) una pietra miliare nelle politiche infrastrutturali siciliane, una piccola rivoluzione in una visione della mobilità regionale più che tradizionale. Seppur con ritardo rispetto alle disposizioni nazionali della l. 366/1998, il decreto regionale sembra voler sostenere con forza lo sviluppo di una mobilità ciclabile in Sicilia, affiancando ad un approccio tradizionale (che ha sempre privilegiato le spese infrastrutturali a supporto quasi esclusivo del traffico su gomma) prospettive di sviluppo di un sistema regionale integrato di mobilità sostenibile. Sembra l'avvio di una strategia complessa che potrebbe alla "realizzazione di una rete regionale di mobilità alternativa di trasporto a basso o nullo impatto ambientale". La novità consiste non solo nell'attenzione posta a questo tipo di mobilità, quanto anche dal tentativo di:

- valorizzare una peculiarità tutta siciliana (una vasta rete di tracciati ferroviari – quasi 600 km sia a scartamento ridotto che ordinario in buona parte dismessi);
- approfittare della dismissione di alcune tratte ferroviarie ancora in uso di cui è programmata la modernizzazione attraverso nuovi tracciati da realizzare;
- integrazione con progetti di recupero e valorizzazione delle "regie trazzere" (antiche vie di comunicazione, dapprima per la transumanza, poi per i collegamenti interni, che hanno costituito per secoli l'ossatura infrastrutturale dell'isola);
- quindi, una rete di percorsi da affiancare ai collegamenti principali o da realizzare sul tracciato di strade comunali provinciali "di grande interesse paesaggistico, a basso livello di traffico motorizzato".

Come si vede una strategia ad ampio raggio che dovrebbe conciliarsi con la creazione di sistemi combinati integrati alternativi agli spostamenti veicolari nelle aree urbane metropolitane e nei centri medi come suggeriscono le strategie del POR 2007-2013 e come già auspicava il *Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità* - Piano direttore del 2002.

La prima contraddizione di fondo di questa visione è che, nonostante le affermazioni, in realtà quasi tutte le iniziative regionali seguite negli anni successivi hanno inteso la mobilità ciclabile solo in termini di itinerari extra-urbani, ad alta valenza paesaggistica, con finalità prevalentemente ludico-ricreative e turistiche.

La seconda contraddizione di fondo è che tra le varie "storie amministrative" (che in alcuni casi solo di questo si tratta, tra decreti, atti amministrativi e valutazioni che non hanno condotto se non in pochi casi a concreti progetti e alle realizzazione), la Regione Siciliana non appare concretamente impegnata in una campagna di promozione ed informazione a sostegno della mobilità sostenibile, né sembrano averlo fatto i tanti comuni che sono risultati coinvolti nelle varie iniziative avviate.

Indubbiamente incidono su questa scelta le caratteristiche delle maggiori città siciliane, dove se non i caratteri geografici e morfologici del territorio, indubbiamente le sezioni stradali dell'urbanizzato, gli elevati livelli di congestione, il volume di traffico veicolare, impediscono la costruzione di una rete di percorsi ciclabili di una certa rilevanza e di una ragguardevole estensione. Non sono mancate sperimentazioni, proposte e progetti[1], ma quasi tutte le proposte si sono scontrate con una scarsa propensione sociale (nonostante le prodezze di Vincenzo Nibali abbiano stimolato una maggiore attenzione per la bicicletta, sia in termini agonistici che ricreativi), con notevoli difficoltà amministrative e burocratiche, nonché politiche, laddove le amministrazioni comunali propendono ancora per i grandi investimenti infrastrutturali anche nel trasporto pubblico locale (passante ferroviario a Palermo, completamento della rete della Circumetnea a Catania, potenziamento della linea del tram a Messina, solo per citare le città maggiori), trascurando la mobilità ciclabile[2].

Al contrario la possibilità di realizzare una rete ciclabile extraurbana di carattere regionale registra alcune iniziative interessanti. Ad esempio, di un certo interesse è il *Piano di mobilità sostenibile interna alle isole minori siciliane*[3], che nel quadro degli interventi proposti dal POR 2007-2013, 2007 - Asse 1 "Reti e collegamenti per la mobilità" ha visto nel 2008 la redazione e adozione da parte della Regione Siciliana di uno specifico *Manuale per la redazione dei piani di mobilità sostenibile interna alle isole minori siciliane* che guida nel corso degli ultimi anni il lento svolgimento delle procedure amministrative ed il confronto tra Enti locali, regione e società di progetto (RTI SISPLAN – IGEAM) per la realizzazione di tutti gli interventi necessari alla riorganizzazione della viabilità in chiave sostenibile.

Ferrovie dismesse

Più interessante sembra quanto la Regione Siciliana era intenzionata a realizzare con il bando[4] che assegnava circa 16.480.000 di euro per la conversione dei tratti abbandonati delle ferrovie a scartamento ridotto della Regione Siciliana in piste ciclabili al fine di creare una rete di mobilità dolce e sostenibile. La regione si pone l'obiettivo di realizzare alcune *greenways* lungo sei linee ferroviarie dismesse: Caltagirone-Piazza Armerina-Dittaino; Siracusa-Ragusa-Vizzini Val d'Anapo; Noto-Pachino (Vendicari); Palermo-Corleone-San Carlo; Castelvetrano-San Carlo-Burgio; Castelvetrano-Porto Empedocle-Agrigento, con l'obiettivo di aumentare l'offerta turistica regionale.

Interessante non è solo la strategia di recuperare (anche con costi contenuti per quel che riguarda i tracciati, i sedimi ed in molti casi anche parte del patrimonio immobiliare storico e culturale delle ferrovie abbandonate) ma l'intento di legare alla realizzazione del percorso ciclabile anche la valorizzazione e promozione dal punto di vista turistico delle aree territoriali anche poco conosciute, sperimentando forme di turismo non tradizionali. Il turismo in Sicilia soffre di un'offerta fin troppo tradizionale, che premia prevalentemente le aree costiere, i grandi siti archeologici (Siracusa, Agrigento, Piazza Armerina) e le città d'arte (Palermo, Catania, Val

di Noto): il resto del territorio siciliano è visitato solo sporadicamente e per di più casualmente. La rete dei percorsi ciclabili diventa quindi l'occasione per costruire un'offerta diversa e non solo da punto di vista dell'accessibilità. Il bando ha mosso una significativa e vivace attività di progettazione da parte dei comuni che già il decreto individuava come bersaglio, indicando le direttrici di nuovi circuiti ciclistici.

Come spesso accade, l'azione si è presto incagliata in alcune difficoltà procedurali: la graduatoria pubblicata nel 2010 dei progetti ammessi al finanziamento è stata subito contestata con un ricorso al TAR da parte dei comuni esclusi; successivamente con D.D.G. n 2462/A5.01 del 30 agosto 2012 la Regione Siciliana ha ritirato la graduatoria pubblicata, ha revocato l'incarico alla commissione valutatrice e nominato un nuovo nucleo di valutazione i cui lavori al momento non risultano ancora conclusi[5].

Nel deserto quindi di interventi seguito al bando e in attesa di quanto verrà in futuro, è possibile però vedere quali scenari si possano aprire per la mobilità ciclabile percorrendo la pista ciclabile di 14 km realizzata tra il 1998 ed il 2001 nel tratto che va dalla contrada Salvatorello (ai confini di Caltagirone) sino all'ex stazione di S. Michele di Ganzaria, lungo il tracciato della linea ferrata Caltagirone-Piazza Armerina. Il progetto dell'arch. M. Navarra ha garantito un percorso che, oltre a permettere il transito a cavallo e in bicicletta e godere di un paesaggio mirabile ed unico, ha favorito il risanamento ambientale dell'area, sia attraverso la realizzazione di opere di consolidamento del tracciato e di contenimento delle terre, sia con la piantumazione di nuovi alberi e arbusti. Ma non mancano alcune opere di architettura degne di nota lungo il percorso (come il Giardino Arena del Sole).

Tra i progetti in attesa di essere ammessi al finanziamento regionale dovrebbero esserci i 3.299.601 euro per il completamento dell'opera nel tratto dall'ingresso di Caltagirone a Salvatorello ed in futuro i finanziamenti (per la stessa cifra) del tratto da S. Michele di Ganzaria a Piazza Armerina e Dittaino. Se realizzato, questo potrebbe costituire il primo itinerario regionale ciclabile completo, primo passo per un progetto di valorizzazione territoriale attraverso la sola mobilità ciclabile (per quanto al momento i progetti e gli interventi si siano limitati alla sola pista ciclabile senza interessare in alcun altro modo il contesto).



Il parco lineare



Percorso ciclopedonale ambientato nel paesaggio

Un'altra interessante novità

Sul piano delle novità e soprattutto delle prospettive della mobilità ciclabile nell'isola è il caso di accennare – benché in modo breve quasi apodittico – anche all'adesione di alcuni comuni siciliani (Siracusa ed il distretto jonico-etneo di Taormina come aree-pilota, ma non sono mancate le occasioni per avere le adesioni di altre realtà territoriali come l'area delle Madonie o il comune di Alcamo) al Progetto M.U.S.A – Mobilità Urbana Sostenibile e Attrattori culturali[6] per la promozione di politiche di trasporto e mobilità sostenibili. Seppure non specificatamente indirizzata al sostegno della mobilità ciclabile, l'iniziativa appare di notevole interesse non solo per le indagini puntuali che permettono una conoscenza delle condizioni di mobilità dei territori (con puntuali rapporti d'area ma anche con un'attenta analisi dei fabbisogni), ma soprattutto per l'azione di promozione di nuove procedure di intervento. In particolare modo, il progetto ha puntato all'introduzione e sperimentazione di procedure partecipative

che coinvolgano tutti gli *stakeholders*, campagne informative e workshop tecnico-formativi, ma anche la costruzione di procedure amministrative per la realizzazione degli interventi tesi alla mobilità sostenibile. La cosa non avrebbe dell'eccezionale, se non fosse che in questo processo di sperimentazione sembrano mettersi a punto alcuni aspetti che sembrano fondamentali per lo sviluppo di una mobilità ciclabile in Sicilia: la sensibilizzazione della collettività alla mobilità alternativa sostenibile in un territorio ancora profondamente legato al trasporto veicolare privato su gomma e fortemente penalizzato sul piano dell'offerta di trasporto pubblico; la costruzione di una rete di attori ed operatori istituzionali e non che oltre ad essere consapevoli degli obiettivi si mostrino determinati nel conseguirli; la messa in atto di procedure amministrative innovative che agevolino il processo di modernizzazione piuttosto che penalizzarlo e che permettano l'uso e l'ottimizzazione di risorse economiche in Sicilia disponibili ma spesso burocraticamente inaccessibili.

1. Come la realizzazione della "Pista ciclabile con sistemi combinati per la riduzione del traffico privato nelle aree urbane e suburbane" nel comune di Misterbianco" (CT), di "Piste ciclabili nel borgo marinaro di San Leone (AG), di una "Rete urbana di piste ciclabili" nel Comune di Bagheria (PA), tutti interventi promossi in attuazione della misura 6.1. del POR 2007-2013, che appaiono però interventi slegati da una programmazione di carattere ampio e di respiro territoriale, circoscritte come sono a singole e specifiche realtà comunali.
2. Come indica il rapporto dell'Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile dell'Isfort che riporta come Messina e Catania presentino una rete di soli 0,4 metri equivalenti di piste ciclabili per 100 abitanti, cfr. http://www.isfortopmus.it/.
3. Iniziativa che era stata già delineata nell'ambito dell'APQ Sviluppo Locale-POR Sicilia 2000/2006,
4. Misura 3.3.2.4, DDG n. 714/Area3 del 29 Settembre 2009.
5. Vi sono state anche voci – che la Regione ha poi ufficialmente smentito – che i fondi fossero stati destinati ad altri usi.
6. L'iniziativa è promossa dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Funzione Pubblica (DPF) – Ufficio Formazione del Personale della PA (UFPPA) nell'ambito del PON Governance e Azioni di Sistema FSE Ob. Convergenza 2007-2013 Asse E Capacità Istituzionale Ob. Specifico 5.1 con l'obiettivo di sviluppare di politiche e interventi innovativi in chiave di sostenibilità economica, sociale e ambientale nelle aree urbane dell'Obiettivo Convergenza: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. Cfr. http://www.musainnovazione.it/.

Paolo Gandolfi

Per una politica nazionale sulla mobilità urbana

La mobilità urbana in Italia è certamente un problema, i dati raccolti da EPOMM di confronto tra le città europee, per quanto parziali sono impietosi. Il quadro di sofferenza è comunque evidente a tutti, la rete stradale ordinaria è allo sfascio, il trasporto ferroviario pendolari in perenne sofferenza, il trasporto pubblico locale in crisi e le nostre città sono comunque invase dalle auto, soprattutto ferme. Fuori dalle città qualche risultato si vede. I dati dell'incidentalità sono calati in modo significativo sulla rete extraurbana e autostradale. L'alta velocità ferroviaria collega città un tempo distanti con tempi minori a quelli necessari a muoversi all'interno delle città stesse. La autostrade sono gestite e mantenute con standard sorprendenti se paragonati alla rete non concessa. Non a caso le uniche politiche che negli ultimi decenni hanno lasciato un segno sono l'onerosa realizzazione della rete tav, la parziale liberalizzazione dei servizi ferroviari, l'introduzione della patente a punti e del tutor e le generose concessioni autostradali. Anche facendo una analisi più approfondita l'epicentro della crisi della mobilità sarebbe comunque nelle le aree urbane, nonostante lo sforzo di molti Comuni. Riprendendo in mano Traffic in Towns si può disquisire sull'attualità o meno di quelle teorie, ma è difficile non ammirare il DfT, il ministero dei trasporti inglese che si fece carico di accompagnare le città britanniche verso la soluzione di un problema già evidente cinquant'anni fa. Così era in Gran Bretagna nel '63. In Italia nel 2013 la mobilità urbana è considerato ancora un problema locale. Nei sondaggi realizzati nelle singole città il traffico è spesso al primo posto come problema percepito dagli abitanti, per questo il tema ha assunto centralità nel dibattito politico locale, facendo crescere consapevolezza tra i cittadini e la cultura tecnica. In particolare sembra aprirsi anche in Italia in modo spontaneo una stagione propizia allo sviluppo della mobilità ciclistica. Rimane però il problema di fondo, l'inefficienza della mobilità urbana non può essere solo una sfida dei sindaci. Si tratta piuttosto di un pesantissimo fattore di svantaggio del sistema sociale ed economico italiano, maggiore anche rispetto alle eventuali carenze nelle reti di grande comunicazione, ma infinitamente meno presente nelle politiche nazionali. Da anni si è parla di ponte sullo stretto o di val Susa, quando la vera priorità nazionale nel settore dei trasporti sono le città e i pendolari. Non esiste però un legge quadro e non esiste un piano. Esiste un Ministero dei Trasporti, esiste una politica dei trasporti, ma manca una visione e mancano obiettivi politici riferibili alla mobilità urbana. Si trovano isolati riferimenti al trasporto pubblico o ai pendolari delle aree metropolitane, ma non si trova mai una visione organica di un argomento che riguarda quotidianamente la stragrande maggioranza degli italiani. Nessun Governo ha mai provato a quantificare i vantaggi economici che il cosiddetto "sistema paese" trarrebbe da una mobilità urbana efficiente, men che meno i valori che ne deriverebbero in termine di benessere, salute, qualità della vita dei cittadini. Tutto si traduce alla fine in semplificazioni e azioni estemporanee, come il controverso, faticoso e dispendioso inseguimento del sogno della metropolitana a Roma o come il fatto che le regioni padane affrontino in modo scoordinato il problema dell'inquinamento da PM10, ricorrendo ancora al potere che ai sindaci deriva dall'emergenza sanitaria. Ciò che manca è un modello di riferimento, una visione, idee che sappiano indirizzare politiche da svilupparsi contestualmente a scala nazionale e locale.

In attesa di un "Traffic in Towns" del MIT ci sono quattro limiti strutturali che potrebbero essere affrontati attingendo delle esperienze maturate negli ultimi anni.

La pianificazione

Serve un piano nazionale dei trasporti, in cui



Settimana europea della mobilità 2010: La città è il mio cortile, Reggio Emilia

dedicare lo spazio necessario per indirizzare la mobilità urbana. Si devono determinare obiettivi, strategie e risorse per le infrastrutture, il trasporto pubblico, la regolazione del traffico, la sicurezza, la tutela ambientale e lo sviluppo della mobilità ciclistica. Il piano nazionale dovrebbe riferirsi all'ormai ricco contesto di direttive e programmi europei, mettere ordine tra le leggi di settore, determinare a caduta gli strumenti di pianificazione di livello inferiore ed essere l'unico criterio per selezionare gli investimenti. Nel campo della pianificazione bisogna inoltre subordinare i piani urbanistici o territoriali agli obiettivi in campo di mobilità e trasporti. Cattive scelte urbanistiche o peggio lo sviluppo urbano non regolato possono accrescere la domanda di mobilità automobilistica, vanificando qualsiasi investimento sulle alternative. I piani regionali, di bacino e i Piani Urbani della Mobilità sono gli unici strumenti utili ad agire sulla domanda di mobilità, e per questo devono essere preordinati alle scelte insediative. L'assenza di Pum induce le amministrazioni ad agire solo sul lato dell'offerta, cullandosi nell'idea di poter dare ad ognuno un pizzico di ciò che si attende, qualche strada, qualche parcheggio, qualche pista ciclabile, qualche bus in più. La ricetta del consenso praticata negli ultimi vent'anni, che prima ha ucciso la mobilità urbana, poi la finanza locale.

Il Codice della Strada e la regolazione del traffico e della sosta

Il Codice della Strada e i regolamenti non riconoscono la specificità degli ambienti urbani e rischiano oggi di essere un freno alla moderazione del traffico e allo sviluppo della mobilità sostenibile. Il fondamento tecnico del Codice della Strada e delle norme conseguenti si concentra prevalentemente sulla separazione e gerarchia dei flussi per gestirne efficienza e sicurezza. La conseguenza è un implicito primato dell'automobile, in città come sulla rete extraurbana. Il Codice della Strada denota ancora lo spirito originario da cui è nato, quello di conformare lo spazio stradale e i comportamenti alla grande novità degli anni '50, la motorizzazione di massa, vista all'epoca con indulgente ottimismo. L'imprinting è stato poi confermato con la riforma del '92 e gli altri frequenti aggiornamenti, innestando le nuove esigenze sull'impianto iniziale senza più l'ottimismo delle origini. Nel Codice e nei regolamenti occorre introdurre alcune novità sostanziali, identificando e specificando la parte dedicata alle aree urbane, riconoscendo i principio della condivisione dello spazio e del primato della sicurezza sull'efficenza trasportistica, ribaltando la priorità nell'uso a favore dell'utenza più vulnerabile. Alcuni contenuti specifici dei contesti urbani vanno definiti meglio, come la moderazione del traffico, le funzioni legate al trasporto pubblico e le esigenze della mobilità ciclistica e pedonale. Oggi l'unica norma organica dedicata alle città è la ZTL, soluzione italiana per la gestione dei centri storici, che da anni evidenzia limiti di funzionamento ed efficacia e dovrebbe essere accompagnata dalle Zone 30, le isole ambientali, le ZTR, anche fuori dai centri. Non a caso l'unica esperienza italiana di *congestion pricing* è stata attuata con fatica a Milano, in un contesto normativo confuso od ostile. Infine la gestione della sosta, altro settore in cui non esiste una politica nazionale, l'ultima che si ricordi finanziava la costruzione di parcheggi. Gli standard urbanistici tendono a moltiplicare l'offerta di parcheggi e la regolazione della sosta viene interpretata come un espediente di cassa dei Comuni, eppure è questa la leva più efficace per gestire le politiche di sostenibilità e governare la domanda di mobilità. Tutte le esperienze migliori dimostrano l'inefficacia degli investimenti sul trasporto pubblico o sulla ciclabilità se questi non sono accompagnati da una riduzione drastica delle opportunità di sosta nelle zone congestionate.

Il trasporto pubblico

Agli occhi dei cittadini bus e metropolitane sono una materia di competenza dei sindaci, ma in realtà il tpl è gestito con un fondo e con regole nazionali. Nella cultura politica il tpl viene visto prevalentemente come settore industriale o a volte come servizio sociale, quasi mai come strumento di gestione di politiche urbane. Per questo si continua a mettere al centro della gestione del tpl le aziende, i bilanci di queste, le relazioni sindacali e la questione del rapporto pubblico privato nella proprietà. La subalternità delle agenzie locali della mobilità alle esigenze di bilancio delle aziende o peggio l'assenza dei soggetti regolatori, completa il quadro di un settore in crisi di *governance* prima ancora che di risorse. Viene infatti da pensare che senza una politica nazionale del trasporto pubblico locale anche ulteriori disponibilità economiche potrebbero non servire granché. Capillarità o efficienza della rete? Tram o metropolitane? Frequenza del servizio o estensione delle linee? Servizio scolastico o servizio universale? Quali costi standard? Gare o affidamenti *in house*? Durata delle gare? Investimenti? Chi si occupa di tpl dovrebbe dare risposte a queste domande, lasciando ad altri la soluzione dei dubbi sulla

dimensione ottimale delle aziende o sulla natura privatistica o meno delle stesse. Non sappiamo come catturare il topo e parliamo del colore del gatto.

La mobilità ciclistica e pedonale

Argomento assente dal panorama nazionale la mobilità dolce o gentile non è considerate una risorsa, se non in timidi e sporadici slanci di attenzione. Alcune città hanno cominciato recentemente ad investire sulla mobilità ciclistica in ragione della domanda crescente o anche solo perché la bicicletta è diventata un simbolo delle *smart city*, definizione tanto ambita quanto confusa. Dove invece il tema è stato affrontato attraverso il Pum la bicicletta è diventata centrale nelle strategie di decongestione e sostenibilità, risultando l'alternativa all'auto con maggior potenziale di espansione. Le piste ciclabili sono diventate il paradigma dell'evoluzione in corso. Nelle città con esperienze più mature, in cui i piani non sono solo planimetrie colorate l'attenzione non è più rivolta solo alle ciclabili, ma anche e soprattutto all'accessibilità alla rete stradale interna più trafficata, alle zone 30 e alla sicurezza. Chiunque definisse per la prima volta una politica nazionale per la mobilità urbana, con un'onesta valutazione di pro e contro, concluderebbe che il nostro Paese ha le condizioni per essere il numero uno in Europa per la mobilità ciclistica e pedonale, questo coraggioso visionario sarebbe tentato di essere l'autore di un italianissima *bicycle revolution*.

Cycling Italy

Ruben Baiocco, Luca Velo
From Europe to Italy (*and* viceversa)

Car free cities scenario

La bicicletta nasce come mezzo di locomozione. È il veicolo che per primo ha avuto una diffusione che possiamo definire di massa nei paesi in piena modernizzazione industriale, sin dalla fine sec. XIX. Ha avuto questo ruolo in Europa sino agli anni Sessanta del secolo scorso, quando la motorizzazione e l'inconciliabilità con i "tempi" del lavoro e il nuovo "spazio" della città l'anno resa un mezzo residuale e marginale per il trasporto e restituita ad un uso occasionale. Eppure nelle esperienze di pianificazione del dopoguerra la possibilità di muoversi in bicicletta, in libertà, fra casa e lavoro, fra luoghi per il tempo e i servizi, in primis quelli educativi ha costituito un immaginario dal forte impatto comunicativo. Si pensi al documento animato "Charlie in New Town", prodotto dal *Central Office of Information for Ministry of Town and Country Planning*; collocato temporalmente appena dopo la fine del conflitto (1948) per propagandare l'appena varato programma per le *New Towns* come spazio del nuovo *welfare* urbano (e del *welfare state* nascente). La scena di apertura del film vede Charlie il protagonista, un londinese prima soggiogato dai mali della città industriale, aggirarsi in bicicletta lungo un viale alberato che prevede una percorso dedicato, dove le auto che incrocia sono rare mentre si reca al lavoro, fischiettando e ingaggiando conversazioni con altri abitanti. Questa icona, di città alla portata di bicicletta, o di "passeggiata", come un aspetto che ne sancisce la sua salubrità e vivibilità, fondata sulla relativa prossimità delle sue funzioni primarie, organizzata per unità, non è mai tramontata e la si riscopre in molti progetti di riadeguamento e modellazione dello spazio abitato contemporaneo, seppur con uno sfondo differente, con progetti di mobilità sostenibile, fondati sulla ciclabilità (come ad esempio alcuni qui presentati). Il progetto di mobilità ciclistica urbana sembra richiamare, negli schemi e nelle *visions*, tale frontiera della città (post) moderna europea. Nei paesi e nelle città con una più consolidata propensione alla ciclabilità, come modalità di trasporto quotidiano, ciò, come un vero e proprio progetto di città, è rimasto attivo sin dai primi decenni del dopoguerra. In tal caso la ciclabilità è divenuto campo di indagine specifico relativo alla mobilità, ma che ha implicazioni sulla configurazione dello spazio abitato nel suo complesso, attraversato nelle diverse scale e caratterizzato da una marcata integrazione all' *urban design* e alla pianificazione urbana e territoriale. La connotazione di una tale sensibilità è di natura ambientale e ambientalista, emersa con più decisione sopratutto a partire dalla drammatica crisi petrolifera del 1973: "cycling creates good environments for living, where it is permitted, and limited the dipendence from oil". Questi sembrano le parole chiave in sequenza di un manifesto condiviso da parte delle associazioni, quasi sempre *no profit* e di differente nazionalità, che per prime hanno ritenuto necessario, proprio allo scadere dei settanta, promuovere la ciclabilità come progetto per una diversa città, che consuma meno risorse, e quindi sostenibile, ma anche più vivibile, tanti nei centri che nelle periferie.

Le attuali prospettive europee

In un ambito europeo, questa "tradizione", insita nella pianificazione e non solo, viene mantenuta viva e resa esplicita in un progetto condiviso transnazionale di federazione, per iniziativa proprio di quelle associazioni e organizzazioni non governative, che si sono radicate e sono state attive nei contesti nazionali sin dagli anni settanta. L' ECF (*European Cyclist's Federation*) fondata nel lontano 1983 a Copenhagen, è un'associazione senza fini di lucro i cui bilanci per oltre il 60% sono rivolti ad iniziative ed eventi atti a promuovere la ci-

clabilità come un mezzo di trasporto sostenibile sotto tutti i punti di vista compreso quello relativo all'economia e alla salute. Dalla sua fondazione il ruolo svolto dalla federazione in ambito europeo, è stato quello di collante fra le diverse associazioni nazionali (oggi ne fa parte almeno una associazione locale per paese) e di organizzazione, capace di poter svolgere un ruolo istituzionale in grado di dialogare con organismi di governo e rappresentanti istituzionali di qualsiasi livello. Il peso di tale ruolo è cresciuto molto, così come la loro capacità di influire sulle politiche che riguardano la ciclabilità della comunità europea e transeuropea. Nonostante le radici di questa associazione siano di fatto europee, l'impegno odierno si è rivolto concretamente alle opportunità su scala mondiale. Se si osservano più da vicino gli obiettivi che l'ECF si propone, essi risultano assai diversificati e forse vale la pena riportarli per poter condurre alcune riflessioni. Prima di tutto ECF mira a sollevare lo status del ciclabilità sia da un punto di vista del fruitore della bicicletta singolo sia dal punto di vista della società nella sua interezza. Questo avviene attraverso l'incoraggiamento e l'individuazione dei bisogni dei ciclisti su scala Europea secondo tutti gli aspetti: partendo dalla pianificazione e gestione dei trasporti, attraverso questioni ambientali, di sicurezza e salute fino alla promozione di un atteggiamento *cycle-friendly* in Europa. L'ECF inoltre supporta concretamente i membri delle associazione che condividono gli stessi obiettivi, anche la stessa FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), associazione rivolta alla promozione dell'uso della bicicletta a livello locale ed europeo nelle politiche dei trasporti e del turismo, vi aderisce. Aspetto importante ed estremamente significativo dell'ECF è la propensione a fare ricerca sulle questioni rilevanti inerenti la ciclabilità attraverso un approccio metodologico che scambia informazioni ed esperienze rendendole disponibili ai gruppi membri al fine di poterli assistere nelle loro attività (anche sotto l'aspetto giuridico) sia a livello nazionale che internazionale, attraverso lo scambio di esperti e studiosi di questioni specifiche. Va riportato che lo scopo dell'ECF di creare, affermare ed accrescere consapevolezza attraverso la fornitura di simili informazioni che poi si concretizzano in dati, monitoraggi, esperienze e rapporti di ricerca riesce a far sì che l'opinione pubblica in generale rivolga la propria attenzione ai benefici ed ai bisogno dei ciclisti, liberandosi da preconcetti o da equivoci.

Tali obiettivi, per quanto ambiziosi ed in buona parte raggiunti, sono stati supportati dal 2007, con la Dichiarazione di Berna, documenti pubblici condivisi che si considerano le pietre miliari per una vera e propria politica rivolta alla ciclabilità. A Berna sono seguiti: la Carta di Bruxelles (2009) e di Siviglia (2009) per finire con quella di Vancouver del 2012.

Fiori all'occhiello tra i progetti intrapresi da ECF almeno due meritano una certa sottolineatura: la rete di strade ciclabili di lunga percorrenza EuroVelo (*flag ship* per l'Unione Europea) e la conferenza internazionale annuale Velo-City. Obiettivo del progetto EuroVelo è promuovere e coordinare la creazione e la messa in esercizio di una rete ciclabile completa su scala europea, tale da poter attraversare e collegare l'intero continente, divenendo finalmente la reale rete di trasporto ciclabile trans-europeo. Per quanto riguarda EuroVelo i dati si commentano da soli e basta riportarli: 42 Paesi coinvolti, 14 itinerari internazionali, 70.000 km di estensione della rete a suo pieno completamento e 10.400 km risulta l'estensione dell'itinerario più lungo: dal cuore della Turchia fino alla Norvegia attraversando praticamente tutta l'Europa orientale.

L'evento annuale Velo-City invece riesce a radunare tutti coloro i quali, a seconda del proprio grado di professionalità, competenza o passione, sostengono programmi e strutture rivolte alla ciclabilità. È in questo modo che ingegneri, pianificatori, architetti, accademici, ambientalisti, commercianti del settore, rappresentanti di industrie e molti altri radunano le proprie forze con i governi a tutti i livelli dell'amministrazione: politici, giuristi ed educatori nella condivisione di saperi con il fine preciso di costruire partnership transnazionali da poter rispendere in benefici ai sei continenti. Il principio di diffusione di conoscenza di qualità, corrette informazioni sulla ciclabilità e pianificazione dei trasporti su scala internazionale risulta un fondamento tanto semplice, solo all'apparenza, quanto potente, perché riesce a raggiungere competenze e località che difficilmente, senza il tessuto connettivo dell ECF, il singolo riuscirebbe ad ottenere.

L'ECF attraverso il supporto dei suoi studi, delle informazioni che riesce a raccogliere ed al team di esperti riesce a definire le prospettive di una città a subire un processo di *copenhagenization*, termine ormai entrato in uso comune tra i corridoi di chi si occupa di mobilità ciclistica in riferimento al *Copenhagenize Index*, un elenco di 13 categorie- paramentri che determinano la *bicycle friendlieness*, ovvero la capacità di un contesto urbano di sapersi adeguare e convivere rispetto iniziative e progetti a tutte le scale rispetto la ciclabilità. Questi parametri sono facilmente rintracciabili e chiari. Le categorie sono: l'*Advocacy* (le iniziative dei gruppi per influenzare alcune scelte politiche), la Cultura per la Bicicletta, le Attrezzature Ciclabili, le Infrastrutture Ciclabili, i Programmi di *Bike Sharing*, il *Gender Split* (la percentuale di utenti maschili o femminili); il *Modal Share for Bycicle* (la quota modale rispetto gli altri mezzi di trasporto), il *Modal Share Increase since 2006* (l'incremento di quota modale a partire dal 2006), la Percezione di Sicurezza da parte del Ciclista, le Politiche ad hoc, l'Accettazione Sociale, la Pianificazione Urbana ed il *Traffic Calming* (ossia gli interventi di modificazione fisica della strada al fine di ridurre la velocità veicolare).In Italia va sottolineato il ruolo, assimilabile su scala nazionale a quello delle ECF in ambito europeo e internazionale, dell'associazione ambientalista FIAB che dal 1998 ha assunto la forma di Onlus e il cui slogan è "In bici per l'Ambiente". Riconosciuta sia dal Ministero dell'Ambiente, quale associazione di protezione ambientale sia dal Ministero dei Lavori Pubblici tra gli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale, FIAB si è data un'organizzazione federativa, riunendo oltre 130 associazioni autonome locali, sparse in tutta Italia, che hanno lo scopo di promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano atto a migliorare il traffico e l'ambiente urbano, sia per la pratica dell'escursionismo in bicicletta. Le associazioni aderenti alla FIAB – e la FIAB stessa – svolgono il proprio compito facendo *lobbying* nei confronti delle decisioni pubbliche per ottenere interventi e provvedimenti a favore di una circolazione sicura e confortevole della bicicletta e, più in generale, per migliorare la vivibilità urbana, organizzando manifestazioni di ciclisti e presentando proprie proposte e progetti, una sintesi delle richieste dell'associazione potrebbe essere "More and better cycling".

socializzazione che essa consente.
Questa apertura ("open" è difatti lo slogan del Dossier di candidatura) fa della comunità, e dei suoi cittadini (stabili e non), abitanti e/o visitatori culturali, protagonisti e produttori, più che consumatori, di cultura; e della città una "piattaforma stabile di sviluppo della cultura" (Paolo Verri).
Si è determinata così un'ulteriore tappa, un ulteriore passaggio dell'incredibile avventura di una città del profondo sud, che ha fatto del suo passato (della sua identità, della sua cultura rigenerata) la chiave per costruire il suo futuro: un futuro open, aperto a traguardi sempre più ambiziosi e collettivi, di una cultura che si fa città, economia coinvolgendo interi territori e comunità.
La Commissione nel designare la città dei Sassi a Capitale Europea della Cultura 2019, ha dimostrato di aver preso consapevolezza di questo processo, individuando, nella designazione, l'opportunità di aprire, dare credito e forza di riscatto al Sud del mondo, del quale Matera, per la sua storia antica e recente, rappresenta un luogo emblematico, "di riscatto" appunto.
Ecco perché il riconoscimento di ECoC 2019 non è una sorpresa, ma parte da lontano; e deve condurre lontano, ben oltre il 2019.
Per fare questo, la visibilità internazionale, la spinta propulsiva, le opportunità d'investimenti, che esso determina, debbono essere utilizzate per sciogliere alcuni dei nodi che oggi compromettono agibilità funzionale e qualità della città e del suo territorio di riferimento; partendo dall'accessibilità infrastrutturale, materiale ed immateriale, e fino ad una ampia rigenerazione urbana e territoriale, che travalichi lo stretto confine dei suoi Sassi e del suo Altipiano Murgico: rigenerazione, rivitalizzazione di un territorio regionale che, non dimentichiamolo, è oggi soggetto a galoppante desertificazione demografica ed economica, ed è terreno di conquista delle multinazionali dell'energia, pulita e non.
E qui ritorna il ruolo della pianificazione territoriale ed urbanistica, innovata ed aggiornata sulla base delle nuove strategie di sviluppo culture-based.
Strategie che, per sostenere una comunità, debbono comunque assicurare qualità della vita, welfare, opportunità di lavoro, e debbono ricomporre su questi obiettivi irrinunciabili, le spinte alla determinazione del futuro della città e del territorio: per continuarne la storia.

Francesco Gastaldi, Lucia Quaglino, Carlo Stagnaro

Il trasporto pubblico locale e la concorrenza: riflessioni a partire dal caso ligure

Lo studio[1] realizzato per l'Istituto Bruno Leoni (IBL) parte dalla constatazione che in molti ambiti territoriali, in Italia, il Trasporto pubblico locale (Tpl) è al centro di feroci polemiche. I tagli a sussidi e trasferimenti pubblici (-7,1% dal 2009 al 2013) stanno mettendo in seria difficoltà le aziende locali. In tutto il Paese il Tpl si caratterizza per bilanci dissestati, personale e dirigenti in esubero, disservizi, forte evasione tariffaria, privilegi anacronistici di natura lavoristica, ma il modo in cui i problemi vengono affrontati lascia trasparire un forte senso d'inerzialità, anche rispetto ai cambiamenti intercorsi nell'organizzazione sociale ed economica degli ambiti urbani negli ultimi decenni. Esistono ritardi molto evidenti nel comprendere forme e caratteri del cambiamento.
La risposta al calo delle risorse consiste tendenzialmente nella riduzione dei costi variabili, e quindi del servizio erogato, ma questa azione ha effetti limitati, perché comunque occorre sostenere uno zoccolo molto elevato di costi fissi, riconducibili per circa la metà dell'importo totale ai costi del personale. Inoltre le strategie basate sulla riduzione delle corse e sugli aumenti tariffari rischiano di avere effetti perversi: la minore disponibilità di mezzi può spingere molti utenti ad affidarsi all'auto propria; i rincari, a loro volta, riducono il costo opportunità dell'evasione e sono associati a un aumento dei viaggiatori "portoghesi". D'altro canto, la razionalizzazione delle imprese esistenti appare una strada almeno altrettanto impervia. Nonostante gli elevati livelli d'inefficienza nel Tpl italiano (Arrigo 2007), ogni aggiustamento appare spesso pressoché impossibile, anche a causa della politicizzazione delle aziende che sono in grado di condizionare, attraverso i comportamenti elettorali dei propri dipendenti, le posizioni delle amministrazioni locali e del *management* da esse nominato. Poiché la maggior parte delle misure di efficienza passa per una migliore gestione del personale – quando non per la sua riduzione – il duplice ruolo dei sindacati, come soggetti posti a tutela degli interessi dei lavoratori, ma anche come interlocutori ultimi delle amministrazioni locali, finisce per rappresentare un rilevante ostacolo a qualunque potenziale soluzione.
Lo studio si propone di analizzare come, anche nel settore dei trasporti locali, la concorrenza nel mercato possa funzionare, per esempio "mettendo a gara" non necessariamente tutto il servizio "in blocco" per ciascuna area urbana, ma singole linee o pacchetti di linee con una pluralità di bandi. La tesi sostenuta nel lavoro di ricerca è che la ridefinizione del servizio pubblico - limitandone il perimetro, superando i vincoli di esclusiva e bandendo gare multiple su lotti di dimensione ridotta - possa contribuire a rilanciare il Tpl italiano, sia come numero di passeggeri sia come solidità dei conti aziendali, sia infine come strumento per creare efficienza dal lato dei costi. In poche parole, per migliorare il servizio e contenere i costi, occorre consentire la concorrenza nel mercato e, laddove si ritenga necessario il supporto pubblico, affidare la gestione del servizio tramite gara e su lotti di dimensioni contenute.
L'ipotesi valutata è che alcuni lotti potrebbero essere individuati come servizio destinato a specifiche popolazioni (Martinotti 1993) che si muovono in una determinata area urbana (differenti tipologie di pendolari, di turisti, il popolo della notte ecc.) e in certe fasce orarie. In un periodo di risorse degli enti locali sempre più scarse, occorre finalizzare i sussidi disponibili solo su quei segmenti del servizio che rispondono davvero a finalità pubbliche. Ne segue che la definizione di tali finalità e la loro individuazione deve essere giustificata da un'analisi dettagliata, tenendo conto di diverse condizioni (per esempio contesti territoriali dei residenti-fruitori dei servizi, livello di accessibilità alle aree centrali, utilizzo per ambiti di gravitazione, tipologie di percorrenze, ecc. ecc.). Tutto ciò

che non è considerabile come servizio pubblico va lasciato al di fuori dei contratti di servizio e reso oggetto di concorrenza.

In Europa, nel settore, si distinguono tre possibili modelli di gestione: l'affidamento diretto (Italia, Spagna, Germania e Austria), la concorrenza per il mercato (Francia, Olanda, Paesi Scandinavi e Danimarca) e, infine, la libera concorrenza con regolazione residuale (Gran Bretagna al di fuori di Londra). Il modello più diffuso per incentivare l'ingresso dei privati è quello della concorrenza per il mercato, grazie a cui c'è competizione nel momento dell'affidamento e poi l'impresa vincente gestisce il servizio in regime di monopolio regolato per tutta la durata del contratto.

L'esperienza britannica (al di fuori di Londra), evidenzia come la concorrenza nel mercato e, laddove siano necessarie forme di supporto pubblico, l'affidamento del servizio tramite lotti di piccole dimensioni, abbia una serie di conseguenze positive sul piano dell'efficienza operativa e gestionale delle aziende di Tpl. In particolare, è stata approfondita la controversa questione legata alla presenza di rilevanti economie di scala (specie operative) al di sopra di una certa soglia, da cui dipende un'efficiente individuazione della dimensione ottima per l'affidamento. Ne risulta che non necessariamente il Tpl, su territori relativamente grandi, deve essere gestito da un unico soggetto. Una seconda implicazione è che sono possibili forme di concorrenza nel mercato accanto alle tradizionali forme di concorrenza per il mercato.

La Liguria, assume come caso di studio, una Regione (attraverso un disegno di legge che, dopo aver fatto ciclicamente capolino, è stato votato dal consiglio regionale ai primi di agosto 2014) che ha seguito una strada opposta, individuando nell'intero territorio l'ambito ottimale sul quale effettuare l'affidamento. La legge in questione prevedeva la nascita di un'agenzia regionale entro il 30 settembre 2014. Quindi, entro il 31 dicembre 2015, dovranno essere affidati i servizi attraverso una gara. Il provvedimento dà piena attuazione alla riforma del sistema del trasporto pubblico regionale e locale previsto dalla Legge regionale n. 33 del 7 novembre 2013, che stabilisce come i servizi debbano essere governati in modo coordinato dall'Agenzia regionale per il trasporto pubblico locale istituita e promossa dalla Regione Liguria. Tale Agenzia appare peraltro un soggetto ibrido, con compiti sia regolatori sia operativi. Inoltre le caratteristiche morfologiche e urbanistiche del territorio ligure, assieme a specifiche previsioni di legge finalizzate a difendere le attuali condizioni lavorative dei dipendenti delle cinque società di trasporto, lascia intendere che le eventuali economie di scala siano assai ridotte (quando non inesistenti), e difficilmente potrebbero essere catturate. Anzi, i costi della crescente complessità potrebbero eccedere i vantaggi dati dalla dimensione.

L'analisi dei bilanci delle società nel periodo 2006-2012 rivela pesanti inefficienze e, soprattutto, non sembra far emergere alcuna relazione tra i risultati operativi, la struttura di costo e le dimensioni aziendali. L'analisi conferma come non sia possibile riscontrare economie di scala o di gamma sul piano dell'operatività, ma neppure - e questo è relativamente sorprendente - nella gestione finanziaria o degli acquisti, dove solitamente è possibile spuntare condizioni migliori al di sopra di una certa dimensione.

La ricerca si è concentrata in particolare sull'analisi del caso di AMT, la maggiore tra le aziende liguri di Tpl. La protesta dei lavoratori dell'AMT, che nel novembre 2013 ha paralizzato la città per 5 giorni, ha evidenziato un problema enorme: AMT è tecnicamente fallita, a dispetto dei 600 milioni di euro bruciati negli anni (secondo ricostruzioni effettuate dal quotidiano *Il Secolo XIX*). Il disastro è dovuto alla struttura dei costi dell'azienda, in particolare per il personale (i costi di produzione unitari sono quasi doppi rispetto alla media delle altre società liguri). Nonostante questo quadro drammatico, l'accordo raggiunto fra le parti (sindacati e amministrazione comunale, nell'apparente assenza del *management*) dopo lo sciopero totale del servizio prevede l'utilizzo di ulteriori risorse pubbliche aggiuntive messe a disposizione da comune e Regione Liguria. Qualora non tutte le risorse promesse si rendessero disponibili, è possibile che nel 2015 l'azienda sia costretta a portare i libri in tribunale. È evidente che la via d'uscita debba essere diversa e debba passare per una politica di simultanea apertura del mercato e privatizzazione delle aziende di Tpl liguri, cioè l'opposto di quanto immaginato dalla Regione attraverso la nuova legge, che prevede una chiusura del mercato alla concorrenza e un arroccamento delle posizioni pubbliche in un unico soggetto regionale. Chiaramente le due cose devono procedere contemporaneamente, allo scopo di dare alla privatizzazione stessa una funzione pro-concorrenza.

Vale la pena enfatizzare che l'apertura al mercato presuppone la redazione di gare autenticamente competitive, cioè tali da attrarre una pluralità di contendenti, considerato che proprio in questa direzione spinge la normativa comunitaria e nazionale. Inoltre, l'evoluzione del contesto (sociale, ma anche tecnologico e culturale) è tale da rendere maturi i tempi per un deciso cambio di passo, col superamento dell'attuale approccio che vuole il trasporto pubblico locale come un servizio da affidare a un unico soggetto in regime di esclusiva. In Liguria, così come in altre regioni, approfittando della scadenza degli affidamenti, si sarebbe potuto ridisegnare completamente lo schema: immaginando non già un unico bacino regionale, ma una molteplicità di lotti da mettere a gara laddove si ritenga sussista l'esigenza di garantire un servizio pubblico che il mercato non produrrebbe da solo, e per il resto lasciare le società private nella condizione di concorrere nel mercato tra di loro.

In una segnalazione rivolta alla Provincia di Imperia, l'Antitrust chiarisce: "Il fatto che i servizi di trasporto pubblico locale siano stati storicamente gestiti in regime di esclusiva non esclude, almeno in linea di principio, che sia possibile passare progressivamente ad un regime autorizzatorio, con tariffe regolate (attraverso, ad esempio, la fissazione di massimi tariffari), per segmenti o porzioni dei servizi per i quali le esigenze ambientali, di ordine pubblico e di profittabilità del servizio non precludono la possibile sovrapposizione di più operatori nello stesso mercato" (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Segnalazione AS927).

1. Lo studio completo è scaricabile al link: http://www.brunoleoni.it/nextpage.aspx?ID=11729&level1=2166&codice=2170

Riferimenti bibliografici

- Arrigo U. (2007), *Organizzazione e (mancata) riforma del trasporto pubblico locale*, IBL Briefing Paper n. 44
- Arrigo U., Ferri V. (2012), *La separazione delle reti ferroviarie. Insegnamenti per l'Italia dalle riforme di Svezia e Gran Bretagna*, IBL Special Report
- Martinotti G. (1993), Metropoli. *La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna
- Ponti M., Ramella F. (2010), *Ottavo Rapporto sul processo di liberalizzazione della società italiana. Trasporto collettivo locale a lezione di inglese*, Società libera, http://www.societalibera.org

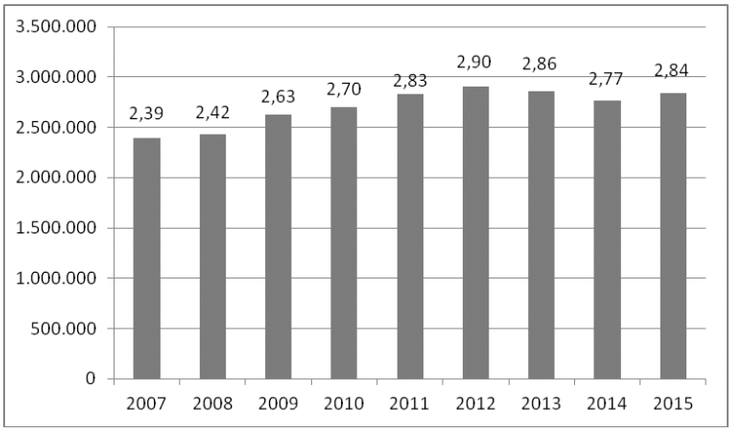
I cambiamenti nel trasporto ferroviario pendolare

Barbara Bilancioni

Il progresso tecnologico nei trasporti ha permesso di abbassare notevolmente le proporzioni tra spazi e tempi di percorrenza. Distanze prima impegnative, difficili e disagiate sono man mano diventate sempre più accessibili e a portata di tutti. Spostarsi tra alcune grandi città italiane è ormai semplice e veloce, come se si prendesse una metropolitana. Negli ultimi anni la liberalizzazione del servizio, con le modernissime Frecce ed i treni Italo, ha visto aumentare numero e qualità dei treni: la tratta Roma - Milano grazie all'Alta Velocità è passata da 17 viaggi al giorno nel 2007 agli attuali 63 collegamenti giornalieri, molti dei quali in appena 2 ore e 30 minuti, con un aumento dell'offerta in 8 anni pari al 370%. Eppure, accanto al comfort di questi convogli di ultima generazione in Italia c'è un'altra faccia della medaglia, quella vissuta ogni giorno dalla maggior parte dei viaggiatori. Per chi prende i treni regionali, sono oltre 2 milioni e 800 mila cittadini che ogni giorno, per ragioni di studio o di lavoro, usufruiscono di questo servizio ferroviario la situazione è molto differente e si ritrovano a dover affrontare spesso ritardi, carrozze sovraffollate e ai limiti della decenza. Se poi consideriamo anche tutti coloro che si servono del trasporto pubblico su rotaia nelle grandi aree urbane - ossia i 2 milioni e 600 mila passeggeri che quotidianamente si muovono sulle metropolitane presenti a Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Brescia e Catania - si raggiunge un totale di 5 milioni e 400 mila viaggiatori al giorno sul sistema ferroviario regionale e metropolitano. L'aumento della domanda di trasporto ha coinciso con il cambiamento avvenuto nelle principali aree metropolitane italiane negli ultimi venti anni. La crescita dell'urbanizzazione nei comuni di seconda a terza fascia ha ampliato i perimetri di queste aree che occupano ormai il 9% del territorio italiano ed in cui, concentrandosi la massima densità abitativa, vi è la maggior richiesta di mobilità. Qui vive oltre il 41% della popolazione con una densità di auto in circolazione pari al 43% del totale nazionale, dati che lasciano intuire come proprio in queste aree si riscontrino i più rilevanti disagi legati alla mobilità. Risulta quindi evidente come quella dei pendolari sia da considerarsi una grande questione nazionale. Ma se il diritto alla libertà di circolazione è sancito dall'Art.16 della Costituzione Italiana e dall'Art.2 della Carta dei Diritti dell'Unione Europea, per quanto riguarda il diritto alla mobilità siamo ancora molto indietro.

A che punto siamo?

Il Rapporto Pendolaria 2015 realizzato da Legambiente fotografa l'immagine di un Paese profondamente diviso e che viaggia sempre di più a velocità diverse. Nell'ultimo anno è avvenuta una crescita del 5,8% nel numero di viaggiatori, che conferma la 'voglia di treno' che c'è in ogni città italiana. Ovunque venga migliorato il servizio con treni nuovi, puntuali, efficienti e sicuri, si assiste ad un successo garantito ed a un'ottima risposta da parte dei cittadini. Ma se con dinamiche differenti si assiste ad una crescita del numero di viaggiatori su alcune linee, gli 854 milioni di viaggi su treno complessivi ogni anno in Italia sono ben lontani rispetto a quelli di altri paesi europei come Germania (2.023), Regno unito (1.654) e Francia (1.122).



I pendolari in Italia 2007-2015

Si riscontra una crescita del numero dei pendolari pari al 2,5% solo nelle regioni in cui non si è assistito a tagli dei servizi ed anzi, in cui si sono realizzati investimenti nell'acquisto di nuovi treni. Tra il 2010 ed il 2015 il taglio ai servizi ferroviari è stato pari al 18,9% in Basilicata, al 26,4% in Calabria, al 15,1% in Campania, al 13,8% in Liguria; il 6,5% medio dal 2010, che diventa il 15% se si considerano solo le regioni del Sud. Inoltre si è assistito ad una costante chiusura di tratte per un totale di 1.189 chilometri di linee ferroviarie, come per esempio le 14 linee chiuse nel solo Piemonte, ma che rappresenta purtroppo un fenomeno diffuso su tutto il territorio nazionale. Paradossale invece il contemporaneo aumento del costo dei biglietti con il record registrato in Piemonte con un +47% sulle tariffe, ma anche del 41% in Liguria, del 25% in Abruzzo e Umbria a fronte di un servizio che non ha avuto alcun miglioramento.
I treni in circolazione sono pochi, circa 3.300, con un'età media di 18,6 anni e picchi di oltre 28 anni in alcune regioni del Centro-Sud. Ed è proprio nel Mezzogiorno che si registra la situazione più critica. Ogni giorno i treni che circolano tra Campania, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna sono 1.738, molti in meno dei 2.300 della sola Lombardia, e che si ritrovano inoltre a transitare su linee ancora a binario unico e non elettrificate. Inutile nascondersi. Legambiente con il Rapporto Pendolaria 2015 ha fortemente evidenziato come sia impensabile proseguire con questa Italia 'a due velocità' e come sia necessario un cambio delle priorità che passi dall'idea delle Grandi Opere alla realizzazione di quelle più utili ed urgenti nelle città al fine di migliorare la qualità della vita di molti

Regione/Provincia	Stanziamenti per il servizio (mln Euro)	Stanziamenti per il materiale rotabile (mln Euro)	Stanziamenti sul bilancio regionale (%)
Pr. Bolzano	59,56	0,00	1,28
Friuli V. G.	46,02	0,00	0,93
Valle d'Aosta	0,39	9,00	0,89
Pr. Trento	37,26	0,00	0,68
Lombardia	153,00	0,00	0,64
Toscana	44,60	5,00	0,49
Campania	38,40	13,53	0,35
Liguria	13,87	2,60	0,33
Emilia-Romagna	39,63	0,00	0,27
Basilicata	1,40	8,50	0,27
Veneto	4,60	9,50	0,11
Lazio	0,00	35,00	0,11
Marche	2,10	1,25	0,08
Sardegna	2,00	3,50	0,07
Umbria	1,50	0,00	0,05
Puglia	0,00	7,10	0,05
Piemonte	5,28	0,00	0,04
Sicilia	0,00	0,00	0,00
Calabria	0,00	0,00	0,00
Molise	0,00	0,00	0,00
Abruzzo	0,00	0,00	0,00

Spesa delle regioni per il servizio ferroviario pendolare 2014

cittadini. Serve intervenire sull'offerta nei centri capoluogo dove alcuni tragitti vengono ancora percorsi con gli stessi tempi di inizio '900. Negli ultimi anni sono stati realizzati alcuni interventi per la sostituzione del materiale rotabile, ma è necessario che il servizio continui ad aumentare inserendo nuovi e moderni treni a partire dalle linee più frequentate, senza più tagli. Lo dimostra il successo del collegamento diretto Palermo-Catania dopo la chiusura dell'autostrada. Non appena il numero dei treni è passato da 2 a 14 al giorno ed il tempo di percorrenza ridotto dalle 6 ore dei vecchi convogli a meno di 2 ore e 50 minuti il numero dei passeggeri si è più che raddoppiato passando da poco meno di 2.000 agli attuali 4.200 viaggiatori al giorno. Questa esigenza di investire su nuovi e competitivi collegamenti deve nascere da una volontà di rispetto che i Governi regionali e centrali devono ai propri cittadini, nonché dalla necessità di intervenire e dare risposte ai bisogni in tema ambientale. Garantire un sistema di trasporti efficiente per i pendolari spingerebbe sempre più persone ad abbandonare l'uso dell'automobile con vantaggi ambientali e climatici, garantendo una maggiore vivibilità delle nostre città. Le stesse città che negli ultimi mesi hanno fatto registrare nelle centraline delle Arpa livelli di Pm10 e concentrazioni di polveri sottili, dell'ozono e del biossido di azoto ben oltre i limiti di soglia per molti giorni consecutivi. Come evidenziato dal rapporto "Air Quality" dell'Agenzia Europea dell'ambiente il nostro Paese detiene un triste primato per danni alla salute causati da aria inquinata ed è al secondo posto per le polveri sottili. Occorre quindi porsi degli obiettivi ambiziosi per fare della mobilità una sfida prioritaria sia per modernizzare il Paese che per realizzare anche gli impegni fissati dalla COP21 di Parigi e dall'Unione Europea al 2030 in termini di riduzione delle emissioni di CO_2. Porsi nuovi obiettivi ambiziosi per fare della mobilità una sfida prioritaria per modernizzare il Paese nell'interesse dei cittadini e per realizzare gli impegni fissati dall'Unione Europea. Bisogna garantire un rilancio del trasporto ferroviario in Italia e per fare ciò è necessario adottare nuove politiche che portino ad operare scelte sulle priorità di investimento dei prossimi anni. Dal 2001 i Governi Regionali hanno la responsabilità e la competenza sul servizio ferroviario pendolare definendo inoltre contratti di servizio con i concessionari e non si può certo dire che molto sia stato fatto quanto ad investimenti; gli stanziamenti hanno toccato in media appena lo 0,28% dei bilanci presentati. Percentuali insufficienti e risibili ma che seguono la tendenza riscontrabile nella Legge di Stabilità 2016 in cui non emerge alcun budget di risorse per l'acquisto di nuovi treni o per il potenziamento del servizio.

Un nuovo scenario è possibile

Per cambiare rotta servono scelte chiare che, ad esempio, permettano di spostare almeno il 50% degli investimenti previsti dal Contratto di Programma di RFI dalle grandi opere verso progetti che riguardano i nodi urbani ed il Sud. Non è vero che le risorse mancano, basti dire che l'autotrasporto beneficerà secondo quanto previsto dalla Legge di Stabilità di 250 milioni di euro di sconti sui pedaggi e di 3 miliardi di euro di sconti sull'accisa nel 2016. Anche le Regioni devono optare per investimenti nelle infrastrutture ferroviarie programmando la realizzazione di nuove linee di tram e metropolitane nelle città attraverso un fondo, da finanziare con i 500 milioni all'anno da prendere sempre dai sussidi all'autotrasporto.
Per cambiare scenario servono inoltre nuovi treni, a partire dalle linee dove è maggiore la domanda di servizio, e soprattutto serve garantire l'accessibilità e la qualità negli orari di punta, aumentando necessariamente anche la velocità degli stessi. Occorre raggiungere gli *standard* di servizio europei potenziando la frequenza dei viaggi sulle principali linee dei pendolari. Oltre ad almeno 1.593 nuovi convogli è necessario destinare parte dei fondi, ricavabili dal cofinanziamento Statale, regionale e con l'utilizzo dei fondi del Piano Junker, ad attività di *revamping* per treni con più di 20 anni di età. Rinnovare quindi il parco rotabile in circolazione, facendo crescere un tasso di sostituzione ancora troppo lento, e garantire puntualità e sicurezza senza dimenticarsi di adeguare le infrastrutture. Investimenti in tecnologie ed interventi di raddoppio ed elettrificazione dei binari nelle più importanti città, magari scegliendo anche di realizzare nuove stazioni senza venir meno all'opera di continuo miglioramento e valorizzazione delle linee e stazioni già esistenti. Per il 2020 si potrebbe ambire di trasportare 5 milioni di cittadini al giorno, buona parte del 70% delle persone che attualmente usano l'auto ma si dichiarano al contempo disponibili a cambiare modalità e mezzo di trasporto qualora gli venisse offerto un servizio valido e competitivo. Un bacino di utenti enorme che permetterebbe una netta riduzione delle emissioni di CO_2 legate al settore dei trasporti. Serve una politica che dia certezze a queste prospettiva per garantire un servizio di qualità non solo per i cittadini che usufruiscono dell'Alta Velocità, ma anche per quelli di serie B nelle altre aree del Paese e di quelle regioni dove dopo i tagli il servizio è oramai a condizioni disperate.

Il verde infrastruttura delle città

quindi, potrà definire con opportuno dettaglio i livelli prestazionali da adottarsi per le trasformazioni, con una opportuna *check-list* da utilizzarsi come riferimento di verifica e controllo da parte della Società nelle fasi successive.
Inoltre, le diverse fasi della realizzazione del programma prestabilito possono essere assoggettate al vincolo della congruenza con i contenuti di opportune "guide" comportamentali. Sia in un *PrInt* o procedure affini, che in un Pf o nel percorso operativo di una Stu, il coordinamento progettuale diretto potrebbe essere opportunamente utilizzato nei casi e nelle fasi (tipicamente collocate in un momento avanzato delle procedure) nei quali l'eventuale molteplicità dei progetti previsti, e la complessità del progetto urbanistico complessivo, dovessero richiedere una azione di regia di differenti apporti progettuali, specialmente nel delicato campo della coerenza architettonica. Riferimenti particolarmente significativi e documentanti, in questo senso, si individuano soprattutto in alcuni rilevanti interventi nell'ampia e prolungata esperienza francese nell'ambito dell'azione delle Società ad Economia Mista nelle zone a sviluppo concertato.
A prescindere da aspetti riguardanti specificamente i contenuti (e la forma) delle norme/regole, argomenti per i quali esistono una cospicua tradizione disciplinare ed un estesissimo patrimonio di riferimenti ed esperienze, assumono evidentemente una rilevanza centrale le modalità di gestione operativa dei processi di controllo, e l'organizzazione delle strutture pubbliche preposte al governo di detti processi, aspetti per i quali si possono distinguere esempi di soluzioni di efficienza ottimale solamente in un numero limitato di casi urbani in Italia. È prevedibile quindi che proprio e principalmente su detti cruciali aspetti di organizzazione e di gestione operativa, ai quali è stata tradizionalmente riservata una attenzione di livello inferiore rispetto ai temi della "forma" di Piani e Programmi, dovrà vertere nel prossimo futuro la ricerca di modalità di controllo più efficaci ed incisive per questi tipi di procedure.

∗ La trattazione si basa su recenti studi svolti a partire dai risultati della Ricerca di Ateneo Federato dell'Università di Roma "La Sapienza" (2008-2009) Strumenti e procedure per il controllo della qualità progettuale nell'Urbanistica concertata. Responsabile: Antonio Cappuccitti.

Boston *Greenway*

Anna Laura Palazzo

La programmazione. Lo *zoning code* e il *master plan* Boston 2000

Negli Stati Uniti, le ordinanze di *zoning* emanate da città, contee ed altri enti locali sono concepite per regolamentare l'attività edificatoria e gli usi del suolo in funzione dell'utilità collettiva.
Lo *Zoning Code* viene aggiornato con continuità, in una sorta di *Planning by Doing* che si richiama da un lato alla lezione dell'incrementalismo, con i suoi portati di flessibilità e reversibilità, dall'altro a una sorta di pragmatico "principio di operatività". È ad esempio sancito il diritto dei cittadini, singoli o associati, di presentare delle richieste di variante, istruite attraverso un'inchiesta pubblica secondo procedure formalizzate.
Le maggiori città vantano un'autorevole tradizione in tal senso: nel caso di Boston il sistema della pianificazione urbana fa capo a un regolamento del 1965, progressivamente aggiornato in relazione alla riformulazione degli orientamenti generali, come l'impegno a reindirizzare lo sviluppo sulla *inner city* rispetto alle aree periferiche. Sono consentite densità più elevate in prossimità dei nodi del trasporto pubblico, dove l'infrastruttura è in grado di sostenere lo sviluppo insediativo.
La *Boston Redevelopment Authority* (Bra) è l'agenzia pubblica incaricata tanto della pianificazione che dello sviluppo economico della città e delle istruttorie per la revisione del *Boston Zoning Code* in relazione alle nuove istanze poste dal *Community Planning*, ad iniziative di sviluppo di ampio respiro (*Planned Development Areas Reviews*) come anche a specifici programmi immobiliari di iniziativa pubblica o privata (*Large Project Reviews*, *Small Project Reviews*)[1].
Le varianti urbanistiche, le cui delibere di adozione sono emanate dalla *Zoning Commission*, autorità distinta dalla Bra, sono improntate a principi di protezione e miglioramento dello spazio pubblico, di mitigazione degli impatti dei progetti sull'ambiente circostante e sulle risorse della città, di promozione della salute pubblica, della sicurezza, della comodità e del benessere, di efficienza dell'amministrazione.
Tra i principali impegni dell'agenda della Bra figura il progetto urbano noto come *Greeenway District Planning Initiative* varato sulla base del *Master Plan Boston 2000* (1991), sorto sul sito precedentemente occupato dalla *Central Artery*, sopraelevata a scorrimento veloce di adduzione alle Autostrade I90 e I93 realizzata negli anni Sessanta con il sacrificio di decine di ettari di tessuto urbano "storico" a ridosso del waterfront[2]. Lo smantellamento della *Central Artery* e la canalizzazione del traffico di superficie in un imponente sistema sotterraneo a 8-10 corsie hanno liberato nel 2005 gli 11 ettari di suolo che compongono una nuova circoscrizione urbana, il *Greenway District* sottoposto a un *Master Plan*. Il processo di pianificazione, che riguardava simultaneamente la funzionalità della viabilità sotterranea e l'allestimento degli spazi in superficie, si era avviato con una triangolazione tra: a) la città di Boston, attraverso la Bra, il *Boston Transportation Department* (Btd), e la *Boston Parks and Recreation Department* (Bprd); b) il *Commonwealth del Massachusetts*, guidato dalle agenzie di Stato *MassHighway e Central Artery/Tunnel Project* (Ca/T Project); c) le parti interessate, compresi comitati di cittadini, gruppi di interesse ed associazioni in difesa dello spazio pubblico.
In questa prima fase, l'allineamento tra norma di piano e forma urbana è stato affidato a un orizzonte programmatico, assistito da un'ordinanza di *zoning* che individuava i lotti "vuoti" (il 75% della disponibilità complessiva, ambizioso progetto di spazi aperti e attrezzature



Artery Special District. La definizione dei "vuoti" e dei "pieni".



Visioning per la *Rose Fitzgerald Kennedy Greenway*.

pubbliche noto come *Boston's Ribbon of Contemporary Parks* e dedicato a Rose Fitzgerald Kennedy) e quelli fabbricabili, da collocarsi lungo i margini sfrangiati della *Greenway* con indicazioni relative alle destinazioni prevalenti a livello di singolo lotto.

Il modello di partenariato pubblico-privato per lo sviluppo immobiliare viene incernierato sui cosiddetti "diritti d'aria", introiti da versarsi come corrispettivo della concessione in affitto a lungo termine delle nuove aree fabbricabili su sedimi di proprietà del *Massachusetts Department of Transportation* (MassDot), anche a titolo di parziale "recupero" delle somme versate dall'amministrazione per le ingenti operazioni di rinnovo urbano: e nella competizione tra diverse proposte progettuali in risposta a bandi di evidenza pubblica, la componente legata all'offerta economica gioca un ruolo tutt'altro che secondario ai fini dell'aggiudicazione.

L'attuazione. Dalle *guidelines* all'aggiudicazione dei bandi

Dal 2005, anno di inaugurazione della *Greenway*, Boston ha lanciato una serie di eventi di richiamo con il proposito di promuovere nuovi usi pubblici e sociali e un processo di consultazione e partecipazione aperta alla comunità. Il lavoro istruttorio, organizzato con diversi momenti di ascolto della cittadinanza, è confluito nel *Greenway District Planning Study*, adottato dal *Bra Board* nel luglio del 2010.

In questa fase, il rapporto norma-forma è stato istruito e veicolato attraverso delle *Guidelines* che precisano gli obiettivi programmatici e gli ambiti di potenziale sviluppo della *Greenway* sulla base di un inquadramento alla scala urbana che studia le immorsature tra il nuovo distretto e i distretti storici di Boston – *North End*, *Market District and Government Center*, *Town Cove*, *Wharf District*, *Financial District*, *Dewey Square*, *Chinatown and Leather District* – , veri e propri spicchi di città con identità ben definite[3].

Le elaborazioni hanno riguardato i criteri per la costruzione e densificazione del costruito, l'articolazione delle categorie di usi del suolo ammissibili (in un'ampia e negoziabile gamma di usi misti), l'esemplificazione delle volumetrie compatibili con differenti indici di fabbricabilità (volumi, profili, allineamenti). L'intera operazione ricade nella categoria *Planned Development Area Review* (Pda), per interventi a lungo termine di particolare rilevanza.

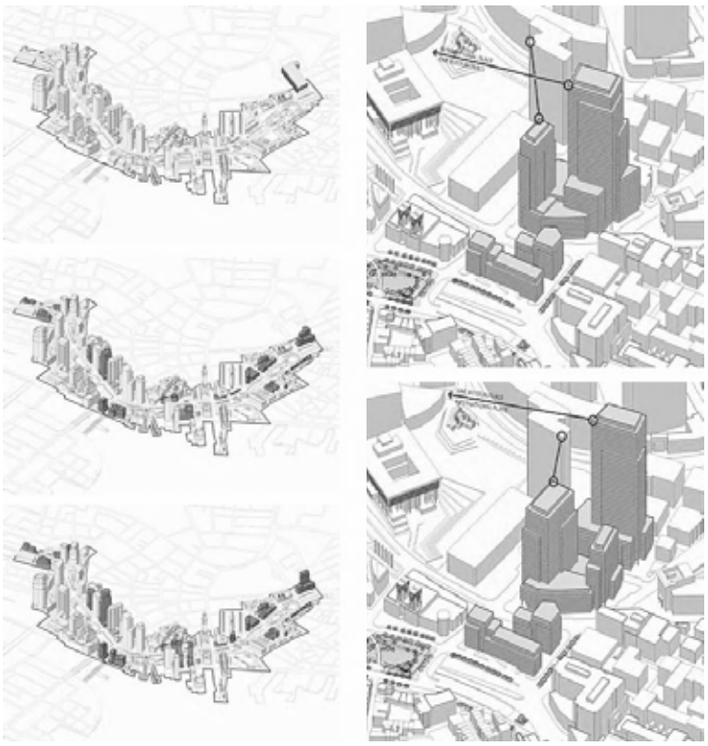
Le valutazioni di impatto, formalizzate entro una procedura collaudata secondo dominanti tematiche, riguardano due scenari di sviluppo definiti *ex-ante* per poi restringere il campo di variabilità nei parametri dimensionali (altezze consentite, requisiti volumetrici, arretramenti delle sagome), specificando le prestazioni morfologiche, funzionali e relazionali dei nuovi complessi edilizi[4].

La dominante *Urban Design and Form*, assistita da un plastico in scala di 1:650 conservato presso la Bra, ha il compito di verificare le nuove volumetrie e gli *skyline* associati agli

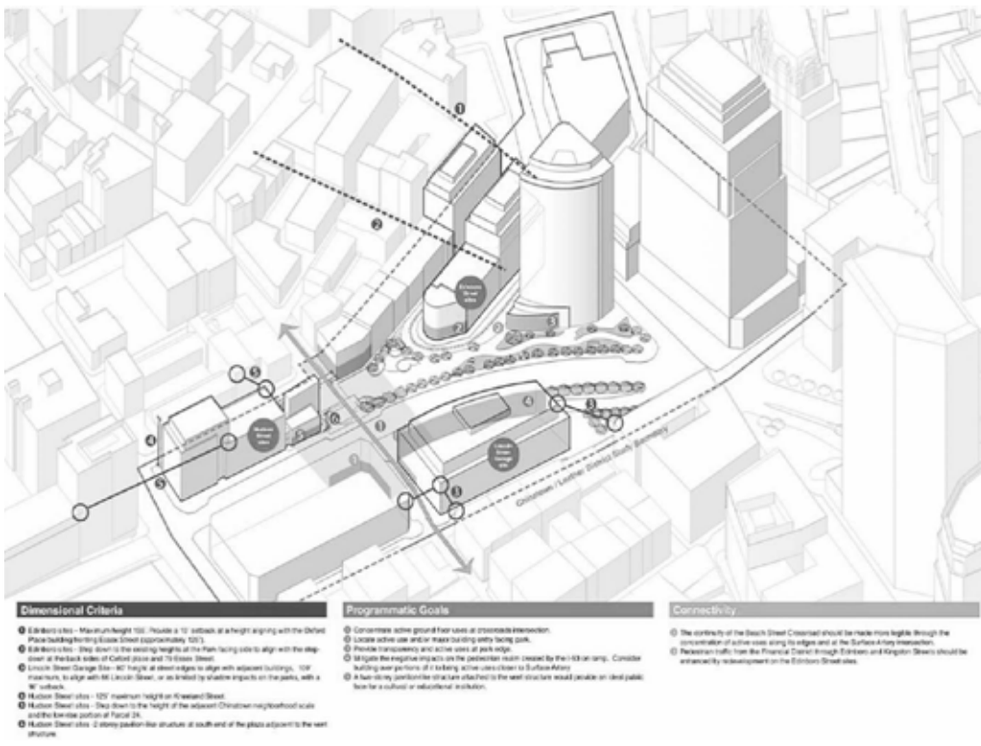
Tappe fondamentali del progetto urbano.

Dalla *Central Artery* alla *Greenway*

1959	realizzazione della sopraelevata a sei corsie nota come *The Central Artery*. Oltre ad avere un impatto ambientale devastante, si rivela insufficiente a supportare il crescente traffico cittadino.
1969	prima proposta del *Big Dig*, complesso sistema di viabilità lungo oltre 12 chilometri, di cui circa la metà in sotterraneo, su iniziativa dell'Assessore ai trasporti della città di Boston, Fred Salvucci.
1987	avvio dei lavori del *Big Dig*, noto anche come *Central Artery/Tunnel Project*, sistema viario sotterraneo di 8-10 corsie in grado di sostenere agevolmente un traffico quotidiano di 245.000 vetture, rispetto alle 6 corsie ed alle 75.000 automobili della *Central Artery*.
1991	adozione del *Master Plan Boston 2000*. Il piano stabiliva i principi generali per lo sviluppo dei diritti d'aria tra Causeway Street e Kneeland Street sulle aree recuperate dallo smantellamento della sopraelevata.
2005	inaugurazione della *Rose Fitzgerald Kennedy Greenway*. L'impegno al mantenimento in esercizio della sopraelevata e della rete viaria urbana durante i lavori di realizzazione ha imposto innovative soluzioni di scavo in ambiente stagno, lo spostamento di decine di chilometri di infrastrutture sotterranee che garantivano il funzionamento della rete fognaria, elettrica e telefonica, il rifornimento di acqua potabile e di gas per uso domestico, la realizzazione di tratti di tunnel sotto sezioni della metropolitana e la messa a punto di un adeguato sistema di ventilazione. L'intervento, conclusosi un costo cinque volte superiore a quello preventivato, ha dato luogo a numerose polemiche e inchieste giudiziarie.
2010	adozione delle *Guidelines* per il *Greenway District Planning Study*.



Greenway, stato di fatto e scenari. Il dettaglio si riferisce agli scenari per i lotti antistanti il *Government Center.*



Guidelines per Chinatown e Leather District.

scenari di riferimento, segnando con esse i limiti del nuovo *public realm* senza interferire con i corridoi visivi preesistenti. Gli approfondimenti alla scala di sub-distretto portati avanti contestualmente sono volti a implementare lo sguardo dall'alto con riferimenti puntuali relativi alla consistenza dei lotti vuoti o sottoutilizzati suscettibili di essere raggruppati e assemblati in un unico progetto edilizio.

La dominante *Environmental Conditions* è chiamata a sondare, secondo una prassi consolidata nella realtà delle grandi città americane, gli effetti dei venti e delle ombre portate dai nuovi edifici nei riguardi delle condizioni microclimatiche a terra nelle diverse stagioni dell'anno.

La dominante *Program and Use* approfondisce in primo luogo i possibili statuti degli open spaces: una specifica attenzione è dedicata ai tempi urbani, nella analisi dei flussi attesi alle varie ore del giorno e nell'arco della settimana; l'impegno a perennizzare la presenza umana, che contribuisce potentemente al senso del luogo fa pertanto da sfondo alle iniziative connesse ad usi temporanei per attività ricreative e orticole, integrate da attività economiche complementari richiamate lungo i bordi dei parchi e degli ampi parterre erbosi. Esercizi di vendita al dettaglio, ristoranti, bar, mercati, centri culturali e civici, uffici, residenze, alberghi e altri servizi, avranno il compito di estendere il bacino di utenza dell'area, lambendo il cuore pulsante della città antica con i suoi tradizionali luoghi di ritrovo: *Quincy Market*, *Hay Market*, *Faneuil Hall*.

Da ultimo, viene posta la questione del rimodellamento dei cosiddetti "fronti inattivi" degli edifici costruiti senza affacci sulla *Central Artery* e prospicienti la *Greenway*.

La dominante *Economics* si interroga sull'effetto volano innescato dall'investimento pubblico, bilanciando al contempo le pressioni insediative fortemente concentrate sul *Financial District* con altre aree di crescita e opportunità di sviluppo nella città nel suo complesso.

Un ulteriore momento di collimazione tra norma e forma, inteso anche come validazione delle fasi precedenti, riguarda la predisposizione dei bandi per le aree edificabili a partire dalla fissazione di alcuni requisiti definiti insieme a un comitato consultivo di "stakeholders" (cittadini ed esperti) nominati da MassDot (*Advisory Committee*)[5].

I soggetti proponenti, siano essi persone fisiche, imprese immobiliari, organizzazioni con o senza scopo di lucro, istituzioni e agenzie governative, debbono esprimere competenze relazionali e gestionali che vanno ben oltre la mera esecuzione tecnica di un intervento edilizio: i) l'esperienza e la capacità necessaria per realizzare progetti di sviluppo a tale scala che comportano un notevole interesse e coinvolgimento della comunità; ii) la capacità di lavorare efficacemente con enti pubblici e comitati cittadini; iii) la capacità di rispondere ai requisiti dello *Zoning Code* e alle linee guida; iv) la capacità di affrontare problemi di progettazione strutturale e di altro tipo, in considerazione della compresenza di servitù determinate dalle *utilities* gestite da diversi *providers* e del sistema della viabilità sottostante; v) le competenze per concepire, eseguire e gestire uno sviluppo che andrà a beneficio della comunità, della città di Boston e di MassDot.

MassDot si riserva ampie prerogative che vanno dalla richiesta di ulteriori approfondimenti o modifiche, all'avvio di trattative con uno o più proponenti, singolarmente o secondo forme di *joint venture*, dalla rimodulazione del bando alla facoltà di interrompere il processo di selezione.

La selezione della migliore offerta per ogni singolo lotto darà avvio a una fase di approfondimento progettuale a stretto contatto con il MassDot, la Bra e il comitato consultivo. In questa fase di elaborazione ancora schematica è prevista una valutazione di impatto secondo un'istruttoria pubblica a carico dei developers ma governata dalla Bra (*Large Projects Review*), che contempla collaborazioni e pareri di varie agenzie urbane, tra

cui la *Boston Civic Design Commission*, la *Boston Landmarks Commission*, il *Boston Transportation Department*, la *Boston Parks Commission*.

La storia della *Greenway* è ferma a questo punto. A breve, alcuni lotti chiave della scena urbana saranno aggiudicati sulla base di obiettivi programmatici fortemente calibrati sulla sostenibilità ecologica, di notevole impatto sull'opinione pubblica.

Il trattamento dei nuovi valori di urbanità dello spazio aperto in grado di competere con altre amenities del rango del celebre *Boston Emerald Necklace di Olmsted*, è affidato a un ente non profit, la *Rose F. Kennedy Greenway Conservancy*, incaricato della manutenzione e gestione: e questa successione di *open spaces* e quinte urbane più o meno tradizionali, con ameni boschetti, *community gardens* e *farmers' markets* inframmezzati da esercizi di ristorazione aperti sui fronti inattivi, sembra alludere a un contrappunto, se non a una risorgente alleanza, tra città e campagna; ma l'attuale stato di realizzazione ci restituisce uno spazio poco connotato, una striscia troppo ampia per essere *boulevard*, troppo esigua per proporre una significativa soluzione di continuità nella compagine urbana, generica proprio perché generalista, che forse soltanto stratificazioni inattese potranno vivificare nella direzione auspicata (Fig. 6).

Per quanto riguarda le nuove volumetrie, i traguardi visivi che pur coordinano nelle *Guidelines giaciture* e *skyline* delle torri esistenti e previste non bastano ad evocare una scena urbana comune; e l'invito a un coordinamento tra operazioni su lotti limitrofi che figura nei singoli bandi ha un sapore più rituale che prescrittivo. Del resto, nella pratica di costruzione della città americana, poco avvezza all'operatore "tessuto urbano", si assiste a un gioco deliberato di salti dimensionali e linguaggi dissonanti che si risolvono all'interno delle singole aree edificabili.

E a dispetto dei requisiti fissati nelle *Guidelines*, lo spazio per la contrattazione tende a dilatarsi nella fase di valutazione delle proposte per consentire all'amministrazione cittadina di assicurare maggiori benefici alla collettività sottoforma di *facilities*, nel mandato di un'ampia discrezionalità e nel vincolo di una trasparenza scandita da incontri pubblici che declinano in modo originale il binomio flessibilità-certezza dell'approccio strategico.

È una sorta di *Design by Doing*, che rafforza il mito dell'individualismo e lascia ampi margini all'apporto del caso, pur governato anche in questi anni di crisi dalla mano invisibile del mercato.

1. Il procedimento è regolato dall'art. 80 del *Boston Zoning Code*, messo a punto nel 1996 per agevolare la partecipazione dei cittadini alle attività di pianificazione urbana.
2. Le demolizioni dei cosiddetti *slums*, effettuate in tempi record, hanno comportato la delocalizzazione di oltre 10.000 persone di diverse etnie per fare posto a progetti di rinnovo.
3. Cfr. City of Boston, *Greenway District Planning Study Use and Development Guidelines*, 2010.
4. Lo scenario 1 prevede nel Greeway District una superficie utile lorda di 2.230.000 mq. (incremento del 9%), lo scenario 2 prevede una superficie utile lorda di 2.322.500 mq. (incremento del 13%).
5. Si tratta correntemente di parametri relativi a percentuali di occupazione di suolo e altezze massime consentite.



Greenway. Veduta del Financial District con i parterre dei North End Parks.

La *Green Landscape Economy*

Andreas Kipar

Affrontare nella situazione attuale il tema delle trasformazioni urbane e territoriali sia sotto il profilo socio-economico, occupazionale che ambientale presuppone un radicale cambio di paradigma in tutta l'Europa.
La crisi economica, e non solo, ci pone di fronte ad un apparente e forte dilemma: come rilanciare l'economia e allo stesso tempo salvaguardare il fragile equilibrio ambientale, specie nel territorio italiano, conosciuto sia per bellezza che per vulnerabilità?
La situazione che emerge non è di facile lettura ma occorre cogliere l'opportunità per ripensare le azioni e riorientare il proprio agire a favore di uno sviluppo capace di innestare un processo virtuoso verso una sostenibilità reale.
Tutto ciò presuppone una presa di coscienza che il rilancio economico dipende anche dalla capacità di fare sistema valorizzando le risorse locali e agendo sul territorio attraverso un riposizionamento del paesaggio, unico per bellezza e riconoscibilità - anche in riferimento alla Convenzione Europea del Paesaggio - da considerare come luogo della cultura diffusa e palinsesto della nostra quotidianità nella convivenza civile.
Queste le premesse della *Green Landscape Economy* (Gle), un'economia che affonda le radici nella tradizione ma ricerca nuovi modelli di azione sul territorio basati in primis sulla rigenerazione urbana e sulla salvaguardia e la valorizzazione del suolo.
Tutto nasce da alcune esperienze di Piano in Regione Emilia Romagna con il prof. Campos Venuti e Federico Oliva negli anni '90. Già allora il tentativo di impostazione del Piano era quello di partire dal catasto dei biotopi, dando cioè valore al suolo e alle sue diverse vocazioni con l'obiettivo di individuare ambiti di trasformazione legati a criteri ecologico-ambientali e promuovendo al contempo il principio del *preverdissement*, da applicare a tutti gli interventi di trasformazione del territorio. Una pratica necessaria sia per l'integrazione paesaggistica che come misura di compensazione ecologica.
Esperienze che hanno tentato di dare avvio ad una nuova stagione dell'urbanistica italiana non più solo focalizzata sui processi di addizione urbana ma in grado di rapportarsi con il sistema ecologico-ambientale e paesaggistico che la dimensione territoriale indubbiamente comporta.
Oltre a tali premesse la Gle prende spunto anche dalle recenti dichiarazioni del Ministro dell'Ambiente Clini in merito ad un Piano Nazionale di manutenzione del territorio che, abbandonate le ambizioni di grandi opere, dovrebbe incentivare una serie piccoli interventi diffusi, andando ad incidere realmente anche sulla messa in sicurezza del territorio.
In questo senso integrare il paesaggio nel filone della *Green Economy* significa dare una precisa declinazione al tema e affermare la necessità che qualunque intervento sul territorio diventi tassello di un recupero ambientale diffuso, anche in fase manutentiva.
"Costruire senza costruire", un motto che può sembrare un paradosso, ma che bene spiega la necessità di promuovere prima di tutto paesaggi nuovi, intervenendo negli spazi interstiziali, nelle aree dismesse, ridefinendo le relazioni tra infrastrutture, poli urbani, aree produttive, spazi agricoli e naturali. Ciò significa intervenire sia nei territori aperti facendo fronte, ad esempio, all'emergenza idrogeologica, sia all'interno del tessuto urbano consolidato, coinvolgendo il patrimonio edilizio esistente, sostituendo l'edilizia di scarsa qualità, migliorando le dotazioni infrastrutturali e lo spazio pubblico e affrontando in maniera sistemica il tema dell'efficienza energetica.
Per far questo è necessario generare processi strategici che sappiano dare risposte immediate, ma in un quadro di azioni coordinate e di scenari di medio-lungo periodo.
Un atteggiamento *step by step* in cui un primo passo può essere quello di raccogliere buone pratiche, progetti e processi virtuosi, in grado di testimoniare che un modo diverso di agire è possibile.
Penso al progetto lungimirante della Regione Piemonte nelle Langhe del Barolo, dove si è attivato un processo di valorizzazione del paesaggio anche in vista della candidatura Unesco, o al lungo lavoro della Provincia di Gorizia per il Collio, un progetto che punta alla messa in rete delle risorse culturali, naturali ed agricole del territorio con il fine di ampliare le possibilità di fruizione turistica che ha recentemente vinto il premio nazionale *Go Slow*.
Oppure alla Valle del Sacco, in provincia di Frosinone, un territorio industriale oggi in profonda crisi anche a causa di gravi problemi ambientali che da tempo è alla ricerca di una nuova via di sviluppo.
Un insieme di esperienze che, messe in relazione e ben comunicate, potrebbero essere oggetto di una grande esposizione, una "IBA italiana", una grande vetrina per presentarsi al mondo con uno spirito nuovo, con l'obiettivo di cogliere le sinergie tra i diversi interventi contribuendo al dibattito internazionale sulle nuove forme di sviluppo del territorio, che dovrà essere sempre più attento alla sostenibilità economica, ecologica e sociale.
Come non ricordare infine l'esperienza della rinascita postindustriale della Ruhr in Germania divenuta, attraverso l'operato decennale dell' IBA Emscher Park, Capitale Europea della Cultura 2010.
Un esempio su tutti per dimostrare che serve una riflessione condivisa, aperta e coinvolgente, anche attraverso un confronto con esperienze internazionali di successo, affinché il territorio, possa diventare a tutti gli effetti un nuovo motore economico.
Buone pratiche che evidenziano come la *Green Landscape Economy* possa rappresentare una risposta a domande disattese. Domande che nascono dai problemi dello *sprawl* urbano, dai modelli di incondizionata crescita e da un continuo inquinamento soprasoglia in attesa di una nuova forma di economia capace di risanare le ferite e nel contempo di rilanciare una produttività a favore di un paesaggio di qualità, autentica rappresentazione di un nuovo modo di agire sostenibile.

08.

a cura di Anna Laura Palazzo e Pierluigi Nobile

Food and the City

Il tema dello scambio tra città e campagna, tradizionalmente scandito da una narrativa degli opposti, è recentemente approdato a formulazioni assai più sfumate, che vanno componendosi in esperienze di "parchi agricoli metropolitani", "campagne urbane" e "metropoli rurali". Le città sono protagoniste di diverse ed eterogenee pratiche di "rifunzionalizzazione" in chiave agricola e di fruizione ambientale delle "aree perse", alimentano nuove fenomenologie dello scambio basate su rapporti di fiducia (farmers markets, associazioni di "consumattori"), offrono attraverso la distribuzione di cibo occasioni per l'inclusione sociale degli "ultimi", si prestano a declinare la questione dell'approvvigionamento alimentare anche attraverso eventi a carattere spettacolare, come nel caso della prossima Expo di Milano.

Il tema dell'approvvigionamento alimentare delle città – e delle grandi città – torna in evidenza per il combinato disposto di una riscoperta dei valori identitari e delle tradizionali vocazioni produttive degli spazi rurali – il "terroir" - e di concrete preoccupazioni circa la sostenibilità delle filiere e la tracciabilità e qualità dei prodotti. Già negli anni Novanta, in un Paese a noi vicino come la Francia si definiva periurbana un'agricoltura su piccole estensioni orticole spesso situate nelle prime cinture periferiche, che marcava una tappa nell'avvicinamento del produttore al mercato urbano più prossimo; era definita cittadina una pratica produttiva a tempo parziale con una integrazione "non tradizionale" di reddito rispetto all'agricoltura tradizionale, innanzitutto come supporto alle attività di tempo libero dei cittadini (giardinaggio, ristorazione, agriturismo); si rimarcava infine l'esistenza di un'agricoltura intesa essa stessa come loisir, il cui reddito ha valore marginale se non addirittura eventuale (Donadieu, 1996).

In anni recenti, l'agricoltura urbana e periurbana, sostenuta da una nuova domanda di "ruralità" ad ampio spettro, ha conosciuto un ulteriore impulso attraverso la Politique PENAP (protezione degli spazi agricoli e naturali periurbani). I Dipartimenti hanno facoltà, d'intesa con gli enti sovracomunali e le municipalità interessate, di perimetrare ambiti periurbani in condizioni di particolare fragilità indicando gli orientamenti di gestione destinati a favorire lo sfruttamento agricolo e forestale dei suoli, la conservazione e valorizzazione degli spazi naturali e dei paesaggi. I siti "PENAP", assimilabili ai nostri Parchi agricoli, sono selezionati in base alle caratteristiche intrinseche, ai tipi di pressione esercitati dall'espansione urbana, al livello di protezione regolamentare già in essere e all'esistenza di una domanda locale riguardante la loro gestione (tutela ambientale, agricoltura sostenibile, loisir di prossimità).

Questa complementarietà città-campagna si esprime attraverso flussi di reciprocità spesso supportati da "reti di mobilità lenta", come le Liaisons vertes, anche in nome di politiche ecologiche e ambientali, e di misure innovative di welfare legate alla salute, allo svago e a meccanismi certificati di rifornimento alimentare, di cui l'agricoltura a kilometro zero rappresenta forse il fenomeno più significativo.

Nel mondo anglosassone, la nozione di "foodshed" veicola l'immagine di un ideale bacino alimentare che accoglie le funzioni di produzione e consumo in base ai fabbisogni stimati della popolazione residente (Feagan, 2007). Al di là dell'aspetto paradossale della proposta, va segnalato il suo ruolo di stimolo nei confronti della riduzione dell'impronta ecologica, oltreché di calmieramento delle spese di intermediazione incidenti in maniera spesso incontrollabile sulla formazione del prezzo.

Alle nostre latitudini, sia pur con un certo ritardo rispetto ad altre esperienze, al riparo da improbabili utopie autarchiche o di nuovi insediamenti intrinsecamente ecologici (Dongtan Eco-City), la sfida territoriale più interessante è quella che si afferma giorno per giorno nella ricostruzione-restituzione di un'agricoltura urbana come contributo più essenziale al sostentamento della città, ma anche come pratica sociale assentita o spontanea nelle residue "aree agricole" degli strumenti urbanistici, dopo la migrazione degli open space più fragili o più eccezionali verso forme statutarie "forti" – piani di parchi e di aree protette in genere.

Diverse città europee e soprattutto nordamericane si stanno dotando di cabine di regia (tavoli

di concertazione, assessorati, uffici tecnici) per gestire programmi di agricoltura urbana, anche attraverso processi di coinvolgimento dei consumatori e degli agricoltori "urbani" per l'implementazione di appositi "Food System Action Plan" e "Food Zoning Code".
Anche in Italia, il livello locale fa emergere politiche ed azioni, da parte degli attori pubblici, indirizzate a sostenere il ruolo dell'agricoltura in relazione alla città. Si tratta di primi tasselli di un mosaico per la cui formazione sono necessari interventi di verifica e coordinamento, affinché si possano ottenere risultati efficaci sul versante del recupero della funzione rurale in chiave di sostegno alla vita sociale ed economica degli abitanti della città. In questa prospettiva, si affaccia l'importanza di coltivare il rapporto con gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica, che, entro il loro campo d'azione, debbono sapere interpretare le nuove esigenze e offrire soluzioni, garantendo almeno la funzione di raccordo tra le politiche condotte in tema di agricoltura-cibo e città.
In definitiva, la focalizzazione sulle utilità dell'agricoltura urbana e sul ruolo sociale che essa può assumere è un tema sensibile nelle agende degli enti locali: dalle azioni di sensibilizzazione dell'opinione pubblica e di rafforzamento delle comunità, l'impegno si sta progressivamente estendendo a un'offerta di occasioni di aggregazione intergenerazionale e interetnica.
In questa accezione, il sostentamento alimentare di individui e gruppi familiari in difficoltà, di cui gli immigrati sono solo una parte, passa attraverso energiche iniziative di "fine filiera" gestite da enti caritativi e associazioni con una distribuzione capillare di cibo ufficialmente espulso dal ciclo di vita ma ancora commestibile sulle mense di chi ne ha bisogno.
Riaffiora una dimensione antica del cibo, anche come veicolo simbolico di uno scambio modulato sul tema della "cura dell'altro".

Riferimenti

- Aa.Vv. (2008), *L'Agricoltura sociale: nuove frontiere della multifunzionalità in agricoltura,* Atti del Convegno europeo, Grottaferrata.
- Donadieu, P. (1996), *Campagnes urbaines*, Arles: Actes-Sud.
- Feagan, R. (2007), *The place of food: mapping out the 'local' in local food systems*, Progress in Human Geography, 31(1), 23-42.
- Steel, C. (2006), *Hungry City. How Food shapes our Lives*, London: Vintage Books.

Biancamaria Rizzo

Città e cibo: alla ricerca dell'equilibrio perduto

Una nota teoria filosofica asserisce che "l'uomo è ciò che mangia"[1], ossia che il cibo è alla base della natura e dei comportamenti umani. Accettando tale assunto possiamo sostenere che la città, prodotto principale dei comportamenti umani, dipende strettamente nella sua organizzazione dall'esigenza di soddisfare i bisogni alimentari dei cittadini. Senza soffermarci sullo storico rapporto funzionale tra la città e il suo contado, luogo da cui veniva tratto il sostentamento alimentare, e delle trasformazioni di tale rapporto nel corso del tempo, uno dei nodi da affrontare per ricostituire un corretto equilibrio economico, urbanistico ed ecologico tra territori urbani ed extraurbani, riguarda senz'altro la rivisitazione del concetto di catena alimentare e delle tre fasi relative a: produzione, diffusione e consumo del cibo.
La ricostituzione di un rapporto equilibrato tra città e campagna, tra consumi urbani e produzioni agricole, non può che partire da alcune considerazioni sul ruolo che, nella trasformazione funzionale ed ambientale delle città, specie di quelle grandi, ha ricoperto la globalizzazione del mercato a scapito delle piccole economie di scala locale, legate al territorio e alle sue caratteristiche specifiche.
L'attuale sistema alimentare globalizzato è considerato uno dei principali responsabili del degrado dell'ecosistema e, in questo trend, l'agricoltura da sola contribuisce per circa il 13% alle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dalle attività dell'uomo. Di fatto, l'agricoltura industrializzata, a larga scala, è basata sull'uso massiccio di fertilizzanti, con relativo enorme dispendio energetico, ragion per cui è considerata molto impattante. Da ciò deriva l'idea sempre più condivisa che, per affrontare la duplice sfida del raggiungimento della sicurezza alimentare e della riduzione dell'impatto ambientale, sia necessario indirizzarsi verso nuove forme di agricoltura sostenibile. La grande attenzione tributata dalla comunità nazionale ed internazionale a un nuovo tipo di produzione agroalimentare sostenibile è dimostrata, peraltro, dalla promozione di strumenti come la Piattaforma tecnologica nazionale "Italian Food for Life", che ha l'obiettivo di incentivare la ricerca e l'innovazione tecnologica in modo da rafforzare le basi scientifiche e tecnologiche della nostra industria alimentare, favorendone lo sviluppo e la competitività internazionale, secondo i principi della sostenibilità[2].
Un'ulteriore criticità riguarda le diverse filiere produttive, che tendono ad organizzarsi in modo tale che la fase di produzione e lavorazione degli alimenti risulti sempre più scollegata e fisicamente distante da quella di consumo. Vale a dire che la città e il suo hinterland, rispetto al cibo, si pongono sempre più come "luogo di consumo" e sempre meno come "luogo di produzione". A questo si aggiunge, dal punto di vista della diffusione, la prevalente concentrazione dei prodotti in grossi punti vendita alimentari, a scapito della più vasta e capillare rete dei negozi al dettaglio maggiormente collegati con le produzioni locali, situazione che incentiva meccanismi di acquisto sempre più incentrati sull'utilizzo dei mezzi di trasporto e sulla conseguente iper-infrastrutturazione del territorio. Inoltre il prevalere dei grossi ipermercati comporta anche una modificazione funzionale dei luoghi urbani, svuotando progressivamente di senso gli spazi dedicati ai "mercati all'aperto", che storicamente hanno costituito la sede privilegiata per la vita cittadina e per gli scambi. Le modalità del consumo alimentare interferiscono fortemente con l'assetto ambientale urbano. La possibilità di accedere ad una illimitata quantità di prodotti, prescindendo dalle caratteristiche specifiche di stagionalità e provenienza (secondo cui un prodotto dovrebbe essere disponibile solo in un certo periodo dell'anno e coltivato solo in determinati luoghi) ha comportato, tra l'altro, un aumento esponenziale dei consumi. Sotto il profilo del

consumo pro capite, in Italia lo spreco di alimenti per abitante risulta molto consistente[3], mentre le chilocalorie perse "dal campo alla tavola" per persona al giorno sono pari a 2600. Si passa cioè dalle 4600 Kcal raccolte alle 2000 Kcal effettivamente consumate. Inutile sottolineare che la gestione di elevati quantitativi di scarti alimentari incide negativamente sui processi di emissioni climalteranti, in quanto incentiva i consumi energetici per il trattamento degli effluenti domestici imponendo maggiori costi sociali.

L'influenza dell'alimentazione sul clima può essere collegata anche ad altri fattori della produzione di beni alimentari: all'emissione di gas climalteranti nelle diverse fasi; al consumo di energia impiegato nei processi di trasformazione; all'uso non accurato della risorsa idrica a fini produttivi; alla progressiva perdita di serbatoi di carbonio a causa della deforestazione e della perdita di fertilità dei suoli. Sta di fatto che il consumo energetico determinato dall'attuale assetto organizzativo del settore agroalimentare è in controtendenza rispetto all'auspicata riduzione di gas climalteranti imposta dalla ratifica del protocollo di Kyoto. Complessivamente i prodotti consumati fuori stagione necessitano di un impiego di energia superiore e hanno delle ripercussioni maggiori sull'ambiente soprattutto se paragonati a prodotti locali non importati via aerea e provenienti da coltivazioni all'aperto. I prodotti ortofrutticoli stagionali oltre ad avere in media proprietà organolettiche migliori solo per il fatto di essere freschi, non vengono importati da Paesi lontani che potrebbero praticare tecniche agricole meno sicure ed essere caratterizzati da maggiori impatti legati al trasporto. In pratica, il consumo di prodotti freschi limita i trasporti non necessari incentivando indirettamente le produzioni agricole di prossimità. Per quanto riguarda quest'ultima categoria, recenti stime riportano che lo sviluppo di filiere agroalimentari locali può portare a riduzioni di emissioni pari al 50% di quelle del settore dei trasporti.

In tale contesto, risulta sempre più evidente la necessità di individuare nuovi modelli di consumo alimentare il cui presupposto stia in una diversa organizzazione nel tempo e nello spazio di tutti i processi ad esso collegati: una diversa organizzazione secondo cui il processo produttivo degli alimenti non venga delocalizzato in ragione di una maggiore convenienza economica. Ed è proprio in questo modo che le città, anche se in forme diverse e spesso residuali stanno lentamente riappropriandosi della propria campagna e di una certa autonomia alimentare, come dimostra il proliferare di orti urbani, fattorie sociali, fattorie didattiche e nuove forme di agricivismo.

Le ricadute positive in termini di aumento della qualità dei prodotti e riqualificazione dei paesaggi non tardano ad arrivare, veicolati anche dalla nuova cultura della filiera corta e del "chilometro zero"[4]. Inoltre, laddove non si potesse praticare la filiera corta, numerose sono le sperimentazioni per mitigare gli impatti e mantenere alta la qualità dei cibi, tra queste troviamo l'esperienza del progetto europeo *Life Efrud Emissions Free Refrigerated Urban Distribution* che prevede un pacchetto d'interventi tecnologici innovativi e la realizzazione di una sperimentazione dimostrativa, traducendo il concetto di filiera corta a "chilometro zero" con quello di "inquinamento ambientale zero" nelle aree urbane. Il progetto cerca di intervenire sui sistemi di trasporto dedicati alla distribuzione delle merci deperibili in ambito urbano, con soluzioni gestionali avanzate e tecnologie innovative capaci di contrastare il degrado ambientale delle città. L'obiettivo principale è migliorare distribuzione e consegna dei prodotti agroalimentari freschi (ortofrutticoli, carne, latte, pesce, ecc...) al rivenditore finale, localizzato in centro città, riducendo l'impatto ambientale e garantendo conservazione e qualità della merce[5].

1. L'obiettivo che il filosofo Feuerbach si poneva con tale affermazione era, naturalmente, di sostenere un materialismo radicale e anti-idealistico.
2. Il documento programmatico (Vision) della Piattaforma si articola in 7 pilastri: *Scienza del consumatore*, *Alimenti e salute*, *Qualità e produzione dei prodotti alimentari*, *Sicurezza alimentare*, *Sostenibilità della produzione*, *Gestione della catena alimentare*, *Comunicazione*, *Formazione e trasferimento tecnologico*. Ogni pilastro si struttura a sua volta in una serie di obiettivi chiave per il settore alimentare italiano.
3. Per il *Barilla Center Food Nutrition*, ben il 42% degli sprechi alimentari avverrebbe nella fase di consumo domestico, con ben 108 Kg a testa annui nel nostro paese. Altre stime più prudenziali portano lo spreco al 27% (*Last Minute Market*).
4. La filiera corta o circuito breve promuove un insieme di attività che prevedono un rapporto più diretto tra produttori agricoli ed utilizzatori finali dei prodotti (commercianti, ristoratori, albergatori e consumatori), in modo che il valore aggiunto creato sia equamente diviso fra tutti i soggetti interessati. Obiettivo fondamentale della filiera corta è avvicinare il consumatore in modo consapevole ai prodotti del suo areale geografico, consentendo una migliore conoscenza dei prodotti e di chi li produce.
5. Le soluzioni tecniche da adottare e le attività previste dal progetto si possono sintetizzare in 5 obiettivi fondamentali da realizzare:
   a. un Sistema diagnostico di bordo per eseguire il monitoraggio dei parametri del sistema di refrigerazione e fare una valutazione del consumo energetico e delle emissioni inquinanti;
   b. una Centrale di controllo per l'elaborazione dei dati trasmessi dall'automezzo con diagnosi dell'impatto emissivo, consumo di energia, il freddo a bordo cella, indicazione di percorsi ottimizzati e meno trafficati, segnalazione di uno stile di guida ottimale per il conducente;
   c. un Modulo SW E-learning per l'orientamento ad uno stile di guida funzionale al risparmio energetico;
   d. un Sistema di ricarica del freddo con energia fotovoltaica o con altre fonti rinnovabili;
   e. una Campagna sperimentale di consegna della merce fresca alla città di Roma per almeno 4-5 mesi con dati acquisiti in continuo tale da garantire una concreta verifica delle prestazioni ante- post sperimentazione e una valutazione dei costi/benefici quantificati, sia per ciò che riguarda l'ambiente urbano ed i consumi energetici che vantaggi diretti per le aziende in termini di efficacia/efficienza nella consegna quotidiana delle merci.

Pietro Lembi

Agricoltura, attori e territorio nell'area metropolitana milanese

Senza volere essere esaustivo vorrei riportare alcuni dati ed esempi concreti che riguardano il tema cibo e città, nella declinazione che riguarda il trinomio agricoltura/pianificazione/area metropolitana di Milano.

Alcune quantità in gioco

L'area metropolitana milanese comunque la si descriva - nell'accezione di Milano e dei comuni di cintura più strettamente coinvolti; in quella proposta dalla recente *Spending Review* coincidente con la Provincia di Milano (1.576 kmq e circa 3.156.000 abitanti) ed eventualmente con quella di Monza e Brianza (circa 405 kmq e 857.000 abitanti) o di quella adottata per esempio dall'OCSE (dieci province e circa 8 milioni di abitanti) – l'area metropolitana milanese costituisce uno dei territori più fertili del pianeta. Ed è anche, una di quelle maggiormente sviluppate ed urbanizzate.

Questo paradosso porta ad una serie di dilemmi davanti a cui si trovano le politiche, tra cui quelle urbanistiche e di sviluppo economico. Prima di tutto, quello legato all'erosione di suolo agricolo che ha visto diminuire in meno di trent'anni, per quanto riguarda la Regione Lombardia, la Superficie Agricola Utilizzata (SAU) del 15% (ISTAT, 6° Censimento Generale dell'Agricoltura 2010).

Il Parco Agricolo Sud Milano

Accanto al fortissimo processo di urbanizzazione di questi ultimi decenni, si è andato costituendo un insieme di vincoli ambientali che hanno strutturato una serie di aree protette.

Si pensi al vasto Parco Agricolo Sud Milano: esteso per circa 47.000 ha, e compreso tra 61 Comuni, con una SAU di circa 39.916 ha[1]. Il Parco, istituito nel 1990 dopo una lunga elaborazione, oggi si trova probabilmente ad una svolta importante; non tanto (e non solo), rispetto alla sua delimitazione territoriale, quanto nei contenuti e nelle scelte concrete che verranno adottate rispetto a quale agricoltura ospitare.

Le Provincie di Milano e di Monza e Brianza

Il 47,43% (74.780 ha) della superficie della provincia di Milano è classificabile, secondo il Sistema Informativo Agricoltura della Regione Lombardia (SIARL), come SAU[2].

La Produzione Lorda Vendibile animale e vegetale ammonta, nel 2010, a circa 322 milioni di euro[3]. Dai dati dei Censimenti, la SAU è diminuita in dieci anni del'8,4%. La Superficie Agricola Totale ancor di più.

Tale tendenza è registrabile anche nella Provincia di Monza e Brianza: dal 1998 al 2009 il suolo agricolo è diminuito del 13%[4]. Se continuasse con questo ritmo, evidenzia il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Ptcp), per la grande maggioranza dei comuni il suolo agricolo si esaurirebbe totalmente (Ptcp 2012).

Il Comune di Milano

Per quanto riguarda il Comune di Milano (18.207 ha), il "secondo comune agricolo d'Italia", il paradosso sopra ricordato è ancora più evidente.

Esso comprende una quota del Parco Agricolo Sud Milano (circa 3.200 ha) e la sua superficie agricola è pari a circa 2.700 ha.

Nella città della moda, della finanza e del design, circa 471 ha sono coltivati a grano, 464 ha a mais e 710 ha a riso; rilevante è anche l'allevamento dei bovini da latte.

La proprietà dei terreni agricoli è suddivisa prevalentemente tra grossi proprietari. Una quota rilevante appartiene allo stesso Comune di Milano (550 ha) che è anche proprietario di 60 cascine (agricole e non) (fonte: Servizio Agricoltura - Comune di Milano): una condizione che permette di impostare direttamente politiche pubbliche su questi temi a partire da risorse proprie.

Pezzi di un mosaico da costruire

Il territorio di cui si parla presenta dunque una secolare vocazione agricola, dovuta tra l'altro alla ricchezza del suolo ed alla grande presenza di acque (corsi d'acqua, fontanili).

A partire dagli anni Cinquanta, con la meccanizzazione e l'introduzione della chimica, furono divelte milioni di piante, che modificarono profondamente il paesaggio ridisegnando i campi, e introducendo massicciamente la monocultura. Gli anni Sessanta inoltre, videro una progressiva marginalizzazione dell'agricoltura considerata improduttiva e una obsolescenza del sistema insediativo ad essa collegato.

Ora, si assiste ad un'inversione di rotta, almeno dal punto di vista culturale e della "sensibilità" diffusa. A livello metropolitano, diversi attori territoriali, tra cui le stesse Amministrazioni locali, si fanno promotori di proposte e azioni che mirano a invertire profondamente i processi appena descritti, attraverso, ad esempio, la reintroduzione di una varietà di colture, il supporto all'incontro tra domanda e produzione agroalimentare locale, il recupero del sistema delle cascine.

Non si tratta (ancora) di un vero e proprio piano unitario (come è avvenuto e sta avvenendo in molte delle grandi metropoli del mondo; cfr. articolo di R. Ilieva), ma certamente di una serie di tessere che sembrano andare a comporre un mosaico e dunque delineare un

Superficie Agricola Utilizzata e Superficie Agricola Totale per Provincia

Province		Censimento 2000 (ha)	Censimento 2010 (ha)	Variazione percentuale 2000 – 2010
Milano (134 Comuni)	SAU	70.774	64.856	- 8,4
	SAT	79.829	71.804	- 10,1
Monza e della Brianza	SAU	10.671	9.684	- 9,2
	SAT	11.861	10.854	- 8,5

Fonte: ISTAT, 5° e 6° Censimento dell'agricoltura

nuovo territorio e una nuova relazione tra urbanizzato e rurale.
L'agricoltura, in linea con le politiche europee, si presenta sempre più come una realtà capace di svolgere funzioni diverse, tra cui quelle di produzione di beni pubblici e non di mercato[5]. Una prospettiva sempre più fatta propria anche dai territori e dagli Enti locali e confermata dalla legislazione nazionale (cfr. tra l'altro il D.lgs 228/2001, che fa rientrare in essa attività che vanno dalla coltivazione del fondo all'allevamento degli animali alle attività connesse quali per es. la trasformazione e commercializzazione di prodotti, la valorizzazione del territorio e l'ospitalità).

Vediamo alcune di queste tessere, a titolo di esempio, con particolare riferimento a Milano e al suo intorno.

Distretti agricoli e Dam

Una delle azioni oggi più interessanti, dal punto di vista del legame tra pianificazione/agricoltura e città/cibo è riconducibile alla nascita dei distretti agricoli.
Definiti a livello nazionale, essi sono suddivisi tra distretti rurali e distretti agroalimentari di qualità. La Regione Lombardia aggiunge a questi anche una terza tipologia, quella dei distretti di filiera e ne ha finora accreditati venti, di cui quattro compresi nell'area milanese.
Dal punto di vista territoriale, sono particolarmente interessanti i distretti rurali: "sistemi produttivi derivanti dall'integrazione fra attività agricole e altre attività locali, nonchè dalla produzione di beni o servizi di particolare specificità, coerenti con le tradizioni e le vocazioni naturali e territoriali" (Decreto Legislativo 228/2001, art.13)[6].
Tra questi, si può ricordare il Distretto Agricolo Milanese (Dam). Nato nell'ottobre del 2010, ha visto la costituzione di una Società cooperativa di Distretto composta da 35 aziende (per una superficie agricola di circa1.500 ha) e l'elaborazione di un Piano di Distretto.
La fase attuale è particolarmente interessante: a seguito di un protocollo d'intesa per la condivisione della strategia per lo sviluppo rurale della regione milanese tra Società di Distretto, Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comune di Milano, infatti, si sta elaborando la forma migliore per la costituzione di un Comitato di Distretto che, capace di tenere assieme queste istituzioni con altri attori del territorio, dovrà occuparsi della *governance* di una serie di azioni e di politiche che interesseranno l'area agricola milanese e in particolare quella del Dam.

Regione Lombardia - progetto Rurbance

Il progetto, finanziato nel contesto del Programma Europeo Spazio Alpino, vede coinvolti diversi partner internazionali (università, istituzioni, agenzie di sviluppo territoriali di diverse nazioni europee), affronta in particolare la *governance* dei processi che stiamo descrivendo, e potrebbe in parte costituirne un utile supporto. Esso intende individuare una strategia di sviluppo locale intelligente, durevole e inclusiva a partire dai "beni comuni" acqua e suolo; orientare le politiche all'integrazione degli aspetti ambientali, economici e sociali; rafforzare e orientare i processi di *governance* esistenti (o avviarne di nuovi, se necessario); coinvolgere partner privati, in particolare imprese agricole e PMI.

Comune di Milano – Progetto di Orti urbani "ColtivaMI" e "Cascine Milanesi"

Il primo progetto si inserisce all'interno di una serie di azioni oggi portate avanti con una nuova intensità da molte realtà (cittadini, associazioni, professionisti, Enti locali). Il Comune di Milano, una volta compiuto un monitoraggio delle realtà già presenti, sta mettendo a punto nuove forme di creazione ed assegnazione di orti urbani arricchendo l'offerta comunale (finora destinata soprattutto a cittadini anziani), di cui il bando ColtivaMi ne è un esempio. Esso riguarda otto aree (per un totale di circa 24.000 mq), incentiva la creazione di soggetti organizzati e pone attenzione alla dimensione sociale che si crea attorno a questa pratica.
Nello stesso periodo, il Comune di Milano ha pubblicato un'"Indagine esplorativa finalizzata all'acquisizione di manifestazioni d'interesse contenenti soluzioni tecnico-gestionali per il recupero e la valorizzazione di 16 cascine presenti nel territorio comunale" tramite la quale chiede ai diversi soggetti della città di proporre idee e progetti su una parte consistente di questo patrimonio pubblico.
Il sistema delle cascine, così rilevante per la storia economica e sociale di Milano e dell'intero territorio lombardo, è oggi parzialmente caduto in disuso o sottoutilizzato: alcuni di questi manufatti hanno mantenuto una funzione agricola, altri sono diventati sede di attività sociale e culturali, altri ancora richiedono un totale ripensamento. Per questo, il Comune, in collaborazione con diverse realtà del privato sociale che sono andate organizzandosi in rete, sta mettendo a fuoco una strategia unitaria che permetta di far (ri-)diventare le cascine dei nodi territoriali rilevanti, capaci di tenere assieme funzioni differenti quali per esempio attività agricole sostenibili, abitazioni e residenze temporanee, mercati e punti di vendita degli agricoltori del territorio, punti di ristorazione e di servizi alla cittadinanza, luoghi con valenze artistiche e turistiche rilevanti, luoghi di cura del territorio e di nascita di professioni nello stesso tempo antiche e innovative.

Provincia di Milano - Progetto "Cento Fontanili"

L'area metropolitana milanese e la sua agricoltura devono molto della loro evoluzione e del loro successo ad una consistente presenza di acque. Molti sono i piani ed i progetti che hanno a che fare con questa dimensione. Tra questi, il progetto promosso dalla Provincia di Milano che, pone attenzione ai fontanili: un "patrimonio irrinunciabile", in questi decenni spesso caduto in disuso e attaccato dall'urbanizzazione, ma ancora oggi strategico per l'attività agricola. Il recupero e la riqualificazione di un'ampia rete di fontanili si pone in un'ottica di multifunzionalità e di un loro recupero anche a fini economici.

Università degli Studi e Politecnico - Progetto "Bioregione"

Il progetto, cofinanziato dalla Fondazione Cariplo, ha l'obiettivo di promuovere uno sviluppo locale sostenibile mediante l'organizzazione territoriale della domanda e dell'offerta di prodotti alimentari attraverso il sistema dei consumi collettivi.
Esso si basa sul concetto di Sistemi Agroalimentari Locali (Sal) visti come "sistemi alternativi al modello alimentare globalizzato che si fondano su complessi rapporti tra produzione agricola, trasformazione, distribuzione e consumo in un determinato luogo". Due le tipologie possibili: la vendita diretta

dal produttore al consumatore (*farmers' markets*, *Community Supported Agriculture CSAs* e GAS, vendita diretta in azienda, operazioni di "*pick your own*", ecc.) e la vendita attraverso intermediari (vendita a ristoranti, distribuzione organizzata a istituzioni pubbliche e private come scuole, ospedali, caserme, case di riposo ecc.).
Questo progetto si concentra sulla seconda, vista come una leva per un cambiamento nell'agricoltura nell'area milanese grazie all'imponenza delle cifre in gioco: si pensi che, per la Regione Lombardia, sono stati stimati circa 200 milioni di pasti all'anno in riferimento a ristorazione scolastica, ospedaliera e socio assistenziale.

Pietro Lembi

Coniugare agricoltura e pianificazione

Gli esempi illustrati nell'articolo sui casi riferiti all'area metropolitana milanese appaiono, assieme ad altri, come tessere che - con gradi di rilevanza, finalità e risorse diverse - sembrano far presagire un mosaico ancora da realizzare; un disegno che non è ancora chiaro a nessuno degli attori oggi in gioco (siano essi pubblici o privati), ma che attraverso una serie di confronti sta iniziando a delinearsi.
La ricchezza di proposte che oggi pongono una nuova attenzione all'agricoltura e alla "metropoli rurale" non si esaurisce certo negli esempi menzionati. Esse stanno andando ricomponendosi, senza una regia centralizzata, in una serie di ambiti che sempre più si stanno strutturando come rilevanti. Ciò avviene in un processo fluido che tuttavia ha subito un'accelerazione dovuta ad una inedita prospettiva culturale e sociale che sta avvenendo a livello mondiale, e che nel caso di Milano è dovuta ad una serie di fattori aggiuntivi, tra cui certamente la prossima Expo 2015 dal titolo "Nutrire il pianeta, energia per la vita"
È un processo in atto, che richiede di trovare punti di contatto (per gli elementi complementari) o di ottimizzazione (per quelli sovrapponibili), e di porre attenzione ad alcuni aspetti, che di seguito si prova a porre in evidenza.

La pianificazione territoriale

Uno degli aspetti oggi più rilevanti per la pianificazione è trovare il modo per far, non tanto confluire, ma almeno dialogare, la ricchezza delle esperienze in atto nell'area milanese (e presenti in tutta Italia: chilometro zero, orti urbani, filiere corte) con gli strumenti ed i dispositivi specifici dell'urbanistica.
Per dirla con una certa forza, tutte queste pratiche e politiche non porteranno ricadute positive e di scala rilevante nel territorio se non si troverà il modo di tradurle anche in azioni tipiche dell'agire urbanistico.
Spesso i piani comunali e sovracomunali si misurano con queste nuove istanze, ma si limitano a richiamarle negli obiettivi generali. Sono invece più rari i casi in cui i piani riescono anche a tradurre, in norme o comunque in azioni incisive, il portato di queste istanze.
Nel caso dell'area metropolitana milanese, una delle occasioni in cui a breve si potranno incontrare queste dimensioni sarà quello della definizione degli Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico. Essi sono stati introdotti dalla L.R. 12/2005 che prevede che siano le Province, nei Ptcp[1], ad individuarle, una volta acquisite le proposte dai Comuni. Tale individuazione, che ha efficacia prevalente, avviene tramite criteri regionali legati alla particolare rilevanza dell'attività agricola, all'adeguata estensione e continuità territoriale e alla produttività dei suoli (Dgr 8/8059).
Si vede quindi come questo "dispositivo tecnico" sia una componente importante (strutturale) e dia una valenza territoriale ad una serie di questioni che altrimenti faticherebbero a trovare un suolo in cui radicarsi.
È questo uno dei casi. Ma ve ne sono ovviamente numerosi altri, che vanno dalla Variante al Parco Agricolo Sud Milano al modo in cui i Piani dei Servizi dei Pgt comunali interpreteranno questa nuova attenzione al sistema agricolo da parte di più soggetti eterogenei.

Competenze e risorse

Altri aspetti rilevanti perché il movimento di buone pratiche legate a cibo e città possano trovare una loro positiva ricaduta territoriale, sono riassumibili con riferimento a due questioni:

1. Fonte: Istat Censimento Agricoltura 2000, riportato nel Piano Settore Agricolo del Parco del 2007.
2. Fonte: Siarl 2010. Il dato è tra l'altro riportato nel Rapporto Ambientale del Ptcp adottato nel 2012. La fonte Siarl differisce da quella dei Censimenti dell'agricoltura.
3. Fonte: Provincia di Milano - Settore Agricoltura, Parchi, Caccia e Pesca.
4. Dati riportati nella Relazione di Piano, Ptcp adottato, elaborazione da dati Dusaf. I dati del Censimento riportano un decremento della Sau negli anni 2000-2010 pari al 9,2%. Si ringrazia Chiara Mazzocchi per il supporto nell'analisi dei dati.
5. Cfr. Centro Studi Pim, *Luoghi urbani e spazio metropolitano*, Argomenti e Contributi n. 14, Milano 2011, pagg. 30ss.
6. Si può vedere anche: Rete Rurale Nazionale 2007-2013, *I Distretti agricoli nella Regione Lombardia*, nov. 2010, disponibile in rete.

La prima ha a che fare con le competenze oggi disponibili e che devono essere meglio ricomposte. Se si pensa agli Enti locali, per esempio, spesso conoscenze, come quelle agronomiche, sono andate nel tempo diminuendo e comunque oggi richiedono una nuova riorganizzazione e spesso un potenziamento.

Ancor più, il nodo della relazione tra le discipline differenti risulta ancora poco praticato negli ambiti istituzionali. Esso riguarda la messa a punto di modelli organizzativi e di comunicazione tra settori differenti della Pubblica Amministrazione (per es. l'assessorato al territorio, quello alle attività produttive, ecc.) e di modelli di analisi e di azione condivisi tra saperi che (proprio perché specifici) spesso devono ancora costruire un vocabolario comune.

Questa necessità di arrivare ad un vocabolario comune e a scelte chiaramente condivise mi pare sia centrale nella relazione tra tutti gli attori. I casi di incomprensione sono numerosi e valgono per tutti i territori, e non solo per quello milanese. Essi sono spesso basati su aspetti "banali" ma anche sostanziali, come nel caso in cui i cittadini in forma più o meno organizzata chiedono "più biologico, più orti, più natura" alle imprese agricole che invece hanno bisogno di certezze (contratti agricoli con tempi lunghi, mercato affidabile, ecc.) per poter investire in innovazione e in nuove colture.

La seconda questione altrettanto centrale ha a che fare con i luoghi in cui le molte proposte, idee e pratiche ed i molti soggetti possono ricomporsi in modo non ridondante (la moltiplicazione di tavoli....) ed efficace (la messa in comune di informazioni altrimenti raccolte innumerevoli volte; l'assunzione di progetti in una programmazione condivisa da più Enti locali, ecc.)

Attualmente le molte azioni in atto stanno iniziando a ricomporsi all'interno di un processo fluido dove i molti soggetti (Enti locali e loro aggregazioni, privato sociale, associazioni di agricoltori, distretti agricoli, autonomie funzionali, Società Expo, ecc.) si muovono su tavoli differenti ma con l'intento di provare ad individuare forme più stabili di governance.

Il tema è ampio, andrebbe affrontato alle diverse scale e richiederebbe una trattazione a parte. Qui pare utile richiamare, in riferimento all'area milanese, il processo ormai avviato che - sebbene in qualche modo congelato dalle recenti vicende politiche nazionali - dovrà portare alla costituzione della Città metropolitana. Nel rispetto ed anzi nella piena valorizzazione di quanto già esistente ed in atto (patti tra Comuni, Agenzia territoriali, ecc.) questa è un'occasione da non sprecare per riorganizzare una serie di aspetti territoriali (il governo del sistema delle acque, la dislocazione delle funzioni urbane, ecc.) fortemente intrecciati con l'agricoltura, a sua volta vista come una realtà economica capace di influire sulla compente sociale e territoriale e paesaggistica in modo rilevante.

Lo scenario aperto L. 135/2012 in merito al processo di istituzione della Città metropolitana presenta molti aspetti interessanti. Da una parte, a quest'ultima sono attribuite, tra l'altro, funzioni quali la pianificazione territoriale generale; la strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, la promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale (tutte strettamente interessate all'agricoltura). Dall'altra, la norma offre l'opportunità agli Enti locali di individuare le "modalità con le quali la Città metropolitana può conferire ai Comuni o alle loro forme associative proprie funzioni" e viceversa le modalità con le quali i Comuni facenti parte della Città metropolitana e le loro forme associative possono conferire proprie funzioni alla medesima.

Ci sembra che questo aspetto – che nel concreto ha a che fare con la riorganizzazione di funzioni ed uffici e con la riallocazione delle risorse – si presenti come un ambito privilegiato, in una prospettiva di medio termine, per provare a ricollocare anche i molti ambiti decisionali interessati al tema "cibo e città" per arrivare ad un suo sviluppo territoriale.

1. Attualmente i Ptcp della Provincia di Milano e di quella di Monza e della Brianza, adottati, e in fase di controdeduzioni, stanno individuando, secondo le indicazioni della Regione Lombardia, gli ambiti agricoli strategici anche all'interno dei Parchi Regionali e rivedendo dunque quanto indicato per il Ptcp Milano alla tav. 6 (NTA art. 60) e per il secondo alla tav. 7. (NTA art. 6)

Enzo Falco

Orti urbani e rifunzionalizzazione agricola di aree perse

La rifunzionalizzazione delle "aree perse" é variamente affrontata dalla letteratura internazionale nell'ambito della rigenerazione urbana (Trancik, 1986; Boeri, 1996; Pagano and Bowman, 2000; Nielsen, 2002; Carmona, 2010). Diversi sono gli approcci proposti, le funzioni previste e i soggetti coinvolti nel recupero di tali luoghi, i quali, seppure con caratteristiche e localizzazioni assolutamente urbane, non hanno, e quindi non svolgono, alcuna funzione all'interno della città e sembrano non godere di alcun tipo di gestione. All'interno delle varie soluzioni si passa da funzioni temporanee a usi per attività di tipo culturale e variamente connesse con attività di tempo libero e soluzioni con finalità pubbliche.

Alcuni autori hanno attribuito le cause di questo fenomeno alle pratiche esistenti di rinnovo urbano, al prevalere di interessi privati su quelli pubblici, alla separazione funzionale degli usi del suolo (politiche di zoning) e alla privatizzazione dello spazio pubblico (Trancik, 1986; De Girolamo, 2012).

La difficoltà nel gestire tali aree molto spesso dipende dai costi che la loro rigenerazione comporterebbe in quanto zone non libere e inserite all'interno del contesto cittadino, senza valutarne però i benefici, non soltanto in termini economici, che ne possono derivare.

La dibattuta relazione tra l'urbano e il rurale, certamente superata nella forma di dicotomia classica (Davoudi, 2002; Hart, 1995; Sotte 2003), si esplica oggi nell'intreccio di funzioni di tipo agricolo in ambito urbano e di funzioni terziarie all'interno del territorio rurale, di tipo ricreativo, terziario, no-profit, sociale, che poco hanno a che fare con il settore primario di produzione.

L'aspetto che qui interessa e che verrà discusso di seguito è collegato in particolare a una rifunzionalizzazione di tali aree in chiave agricola, all'interno di quella che viene definita agricoltura cittadina, e al fenomeno molto conosciuto degli orti urbani, *community gardens* nella letteratura internazionale.

L'esempio che si tratterà è quello della città di Roma, cercando di evidenziare l'ampia diffusione di un fenomeno che ormai dovrebbe essere tenuto in considerazione dagli strumenti di natura urbanistica per la definizione di funzioni e usi del suolo.

Il fenomeno degli orti urbani per la produzione di alimenti agricoli si inserisce all'interno della più vasta gamma di esempi e fattispecie che compongono la cosiddetta filiera corta costituita anche da "Gruppi di acquisto solidale, vendita diretta, *farmers markets*, vendita diretta in azienda, autoraccolta, produzione partecipata".

Tutti questi esempi alternativi al tradizionale acquisto presso punti di vendita al commercio si stanno ormai diffondendo, e una recente ricerca di Censis e Coldiretti limitata ai gruppi di acquisto solidale (GAS) (2012) ha evidenziato come siano oltre 2 milioni gli italiani che vi fanno costantemente ricorso per i lori acquisti.

Altro fenomeno molto diffuso riguarda i *farmers markets* che ormai ammontano a circa 1.200 in tutta Italia, di cui una buona quota, pari a circa 200, al coperto e la restante parte all'aperto. Per poter realizzare un *farmers market* al coperto è fondamentale il ruolo dell'amministrazione comunale la quale deve rendere disponibili spazi e strutture come nel caso del mercato di via di San Teodoro a Roma. Gli altri due *farmers markets* più famosi e formalmente riconosciuti nella capitale sono al Corviale e a Testaccio (Comune di Roma – Unità Operativa Promozione Agricoltura).

L'attività dell'amministrazione pubblica è altrettanto fondamentale per la diffusione degli orti urbani, definiti in molti casi anche orti sociali e orti biologici. Si passa dalla concessione di lotti e aree di dimensioni più o meno estese, ai fini di incentivare la pratica di auto-produzione agricola, fino alla possibilità di prevedere all'interno degli strumenti urbanistici una tale destinazione d'uso come motore per la rigenerazione e il recupero delle aree perse.

Gli orti urbani, che si caratterizzano per la produzione diretta da parte dei cittadini su un piccolo appezzamento concesso dal comune, o anche abusivamente "conquistato", possono variare nelle dimensioni da un minimo di 10 fino a oltre 50 mq di terra e costituiscono un fenomeno diffuso soprattutto all'interno delle grandi città.

É in questi contesti infatti che tale forma di auto-produzione trova terreno fertile e interesse nella collettività a causa di stili di vita in cui vi è totale assenza di contatto con il territorio rurale e con le pratiche di produzione di prodotti alimentari sostenibili dal punto di vista ambientale e di conseguenza di qualità migliore; assenza che invece nei centri più piccoli viene colmata anche attraverso la disponibilità di proprietà agricola privata.

Non é un caso che gli orti urbani compaiano e si sviluppino in quei luoghi in cui si è verificato un massiccio fenomeno di urbanizzazione, come conferma anche il caso di Torino oltre a quello di Roma.

All'interno delle letteratura accademica di settore, il tema degli orti urbani inizia a diffondersi verso la fine degli anni '60 a livello internazionale, soprattutto negli USA, e poco più tardi in Italia. Il primo contributo di rilievo a tal proposito é infatti il libro di Giulio Crespi "Orti Urbani: una risorsa" del 1982. Riportando una ricerca condotta da Italia Nostra a livello nazionale, gli orti urbani vengono definiti "appezzamenti di qualche centinaia al massimo di metri quadrati, ad ordinamento policolturale, coltivati direttamente dall'interessato con l'eventuale aiuto di familiari, il cui prodotto serve in maniera preponderante per l'autoconsumo e si immette in un ciclo di economia di baratto".

Rispetto a tale definizione, allo stato attuale si può osservare come gli orti urbani abbiano certamente una dimensione più ridotta e che di conseguenza il loro ruolo

dal punto di vista economico abbia ceduto il passo a utilità legate al tempo libero a fini ricreativi. Inoltre, una ricerca dottorale condotta da Francesca Finotto dell'Università di Firenze alcuni anni addietro ha evidenziato come il fenomeno degli orti urbani in generale sia maggiormente diffuso tra le fasce di età più adulte, oltre i cinquanta anni, e le classi sociali medio-basse.

Nella Capitale, esso si sta diffondendo ulteriormente negli ultimi anni e va assumendo sempre maggiore rilevanza. Diversi sono gli episodi di concessione, o in alcuni casi anche di occupazione abusiva, di aree libere poi dedicate alla coltivazione diretta tramite orti urbani.

Il Rapporto annuale dell'Inea "L'agricoltura nel Lazio in cifre 2011", sottolinea diverse iniziative relative a Roma, tra cui la concessione in comodato d'uso di oltre 200 orti biologici pubblici all'interno del Monumento Naturale "Quarto degli Ebrei-Tenuta di Mazzalupetto" nel quadrante nord ovest della città. Altre operazioni di questo tipo riguardano le zone della Garbatella con la vicinissima arteria urbana via Cristoforo Colombo, la via Ardeatina nella parte sud-est della città, il più centrale e storico quartiere di San Lorenzo, la zona est lungo la consolare via Prenestina all'altezza del Centro Sociale Ex-SNIA (Largo Preneste) e il quartiere Centocelle.

Una delle più importanti iniziative, tuttavia, è quella lanciata nel 2010 dal Dipartimento Tutela Ambientale e del Verde Urbano del Comune di concerto con il XVI Municipio per la realizzazione di un Parco ad Orti Urbani.

Il Parco, situato poco oltre Villa Doria Pamphili, ha le dimensioni di circa 18.000 mq e presenta al suo interno 21 particelle, di circa 200 mq ciascuna, con una serie di servizi a disposizione tra cui locali per il ricovero di attrezzi, bagni, locali tecnici e un'area parcheggio. Le dimensioni degli orti in questo caso sono elevate e in genere superiori alla media.

Inoltre, a gennaio del 2012 è stata pubblicata la Guida ai Servizi da parte della Unità Operativa Promozione dell'Agricoltura di Roma Capitale in cui si segnala in via di approvazione un progetto finanziato dalla Regione Lazio riguardante la realizzazione di tre siti da destinare ad orti urbani, presso la Tenuta del Cavaliere, lungo via della Giustiniana e nell'Azienda Castel di Guido. Ciascun progetto avrà una superficie di circa 5.000 mq con al suo interno 50 orti urbani, per un totale di 150 orti.

Un riferimento importante per la "mappatura" di queste iniziative è il sito internet www.zappataromana.net, che ha individuato 29 siti dedicati ad orti urbani curati da cittadini e associazioni di cittadini, ai quali vanno aggiunti 65 siti di orti urbani spontanei individuali.

Quale è il ruolo dell'amministrazione comunale a fronte di queste iniziative, in parte spontanee, che stanno assumendo crescente rilievo nella compagine cittadina? Quali dispositivi possono assicurare forme di programmazione più ampia ed organica? Dalla lettura delle Norme Tecniche di Attuazione del Prg di Roma, approvato nel 2008, sembra di poter affermare che gli orti urbani abbiano uno statuto soltanto all'interno degli articoli dedicati ai parchi agricoli, all'agro romano e all'interno del Titolo IV Sistema dei servizi, "verde pubblico e servizi pubblici di livello locale" come aree a verde pubblico, tra l'altro con una connotazione non pienamente positiva. Difatti, l'Art. 70 Parchi agricoli, prevede che i programmi di intervento all'interno dei tre parchi individuati dalle Norme possano anche contemplare "la rimozione o regolamentazione degli orti abusivamente realizzati mediante occupazione abusiva di suolo pubblico o di Enti pubblici". Mentre, nella destinazione "Agro romano" del Sistema ambientale e agricolo, sono inseriti tra gli usi del suolo e gli impianti ammessi e sono definiti nel seguente modo (Art. 75, c.1, nota 14): "sono ricavati all'interno delle aziende agricole e delle aree agricole di proprietà pubblica e assegnati a soggetti privati, enti o associazioni, per migliorare le aree agricole più degradate, e per finalità ricreative, sociali, educative; sono soggetti ad apposita regolamentazione".

Tale situazione è significativa dello scarso peso attribuito agli orti quale meccanismo e opportunità di rigenerazione, spontanee e non, all'interno degli strumenti di natura tecnica e di legge. La stessa definizione riportata evidenzia come essi siano individuati e considerati solo per e all'interno delle aree a destinazione agricola, escludendo di fatto la possibilità che tali operazioni possano avvenire in ambito urbano.

Diversamente da quanto evidenziato all'inizio di questo contributo in relazione alle nuove concettualizzazioni del rapporto tra urbano e rurale, quindi, le Norme esacerbano la distinzione tra città e "campagna", che nella città contemporanea con l'intreccio e integrazione di usi e funzioni non ha più ragione di essere.

Gli orti urbani invece si configurano come una opportunità di gestione e riqualificazione di aree urbane abbandonate, e possono giocare un ruolo importante se inseriti nelle politiche di rigenerazione della città. A costi sicuramente minori per la pubblica amministrazione rispetto a grandi progetti urbani di rigenerazione, possono contribuire a rifunzionalizzare una grande quantità di aree libere ed abbandonate che non rivestono alcuna altra utilità all'interno dell'organismo cittadino.

Rositsa T. Ilieva

Cibo e pianificazione urbana: un nuovo paradigma per la città del domani?

Nel corso dell'ultimo decennio un singolare processo di riconcettualizzazione del rapporto tra cibo e città ha preso l'avvio nel nord del mondo. Da Amsterdam a Vancouver, da San Francisco a Londra un crescente numero di sindaci e amministrazioni locali hanno iniziato ad interrogarsi sulle opportunità di ripensare il ruolo della città nel disegno del sistema agro-alimentare che le nutre e plasma il loro territorio. Una crescente consapevolezza del forte nesso tra la sostenibilità del cibo, inteso come sistema, e il benessere urbano ha incominciato ad emergere, influenzando in modo significativo non solo il pensiero accademico, ma anche quello politico, imprenditoriale e della società civile. Tre sono i segnali che maggiormente connotano il manifestarsi di questa nuova sensibilità urbana verso il cibo: il riconoscimento del cibo come sistema urbano e territoriale, nonché oggetto di studio e competenza anche della pianificazione; l'entrata in campo della città come attore, e non solo mero ricettore, attraverso la messa a punto di nuovi strumenti di governo locale, quali piani e strategie per il sistema agro-alimentare urbano; e, infine, l'affermarsi di nuovi attori e luoghi istituzionali a sostegno dell'intero processo di recupero della conoscenza e di individuazione delle possibili azioni da intraprendere a livello locale.

Cibo e pianificazione

Indubbiamente, uno degli indicatori chiave della progressiva messa in discussione dell'attuale legame tra cibo e città è rappresentato dal crescente coinvolgimento della pianificazione urbana e territoriale nel dibattito, finora tradizionalmente trattato da altre discipline come la sociologia rurale, la geografia e l'antropologia. Quello che poteva sembrare un interesse marginale ed episodico, quasi una "moda" del momento, sta ora iniziando a consolidarsi in un'agenda sempre più coerente e condivisa. Nel 2007 l'associazione dei pianificatori statunitensi (Apa) ha elaborato il primo documento guida per la pianificazione urbana e regionale del cibo come sistema ("Policy guide on community and regional food planning"), seguito l'anno successivo da un apposito manuale contenente ulteriori indicazioni sull'applicazione del tema in pratica e indirizzato esplicitamente ai pianificatori ("A planners guide community and regional food planning"). A un anno di distanza, nel 2009, l'idea del cibo come sistema urbano e necessaria prospettiva all'interno della disciplina urbanistica ha ricevuto un riconoscimento formale anche in Europa, con la costituzione del gruppo di lavoro "Sustainable food planning" da parte dell'associazione delle scuole di pianificazione europee (Aesop). In seguito, nel 2010, il tema scelto per la giornata mondiale della pianificazione ("World Town Planning Day"): l'integrazione del 'prisma' del cibo all'interno del processo di pianificazione, ha quindi ulteriormente rafforzato la rilevanza globale di questo vero e proprio "movimento" emergente (Morgan 2009). Infine, nel 2012, a coronare questa rapida e dinamica successione di episodi di affermazione formale del cibo come tema della pianificazione, è stato invece lo sforzo congiunto di due studiosi europei – J. S. C. Wiskerke e A. Viljoen – nella redazione della prima antologia sull'argomento "Sustainable food planning: evolving theory and practice" che raccoglie brani di ricerca provenienti da numerose città del nord del mondo e li organizza attorno a quattro punti cardine: 1) "urban food governance"; 2) integrazione tra salute, ambiente e società; 3) agricoltura urbana; 4) pianificazione e progettazione.

Spostando lo sguardo dal discorso alle pratiche, vi sono già anche degli esempi di provvedimenti normativi concreti che, attraverso il recupero della conoscenza da parte dell'operatore pubblico e a scala comunale, sperimentano nuovi ruoli possibili per la città nella veste di attore attivo e non passivo nel sistema. Per quanto riguarda la pianificazione in particolare, due sono i macro-ambiti di intervento predominanti nel palinsesto delle esperienze internazionali, ovvero, quello della produzione e quello del commercio del cibo in città. In merito al primo, uno degli approcci emergenti in Nord America è quello di apporre delle modifiche al piano comunale di zonizzazione, inserendo nuove tipologie di destinazione d'uso che possano agevolare l'insediamento di diverse modalità di agricoltura urbana in città, indicando in certi casi anche le aree specifiche (ad es. "overlay districts") dove auspicare la collocazione delle stesse. Alcune delle città pioniere in questo senso sono San Francisco, Boston, Baltimore, Cleveland, Portland, Vancouver e Seattle (ad es. attraverso un "food zoning code"). Sul lato del commercio, invece, vi sono, in primo luogo, provvedimenti che incentivano (agevolazioni fiscali, incremento degli indici volumetrici) l'inserimento di nuovi punti vendita di frutta e verdura in alcune delle zone urbane più compromesse in termini di accesso a cibo fresco e sano, comunemente note come "food deserts" . Sempre in tema di commercio altre amministrazioni locali, come il King County nello stato di Washington, hanno provveduto alla rimozione di alcuni elementi restrittivi all'interno delle norme tecniche del piano, in quanto ostacolavano l'istituzione di nuovi *farmers' markets* (mercati dei contadini). Infine, altre città ancora, tra cui Los Angeles e Londra (Newham borough), hanno imposto dei vincoli normativi per la collocazione di nuovi ristoranti di tipo *fast food* in aree particolarmente sensibili come quelle attorno ai complessi scolastici.

Ragionando invece in termini di flussi e su scala regionale, un altro nodo chiave nelle politiche sul sistema agro-alimentare urbano che le città stanno sperimentando riguarda l'approvvigionamento e l'introduzione del concetto di "bacino alimentare" o *foodshed* (Hedden 1929, Peters et al. 2008).

Quest'ultimo rappresenta idealmente l'area geografica che alimenta e sostiene il modello di nutrizione che la città ha assunto. Oltre alla redazione di diversi studi sulla sovranità alimentare urbana (*foodshed assessments*), confinati perlopiù nel mondo della ricerca, vi sono anche alcuni tentativi per la definizione di *target* o percentuali minime di cibo fresco e regionale da fornire presso i luoghi di consumo collettivo di proprietà pubblica, quali mense scolastiche e ospedaliere . Seppur non prettamente ascrivibili agli strumenti propri alla pianificazione, questi nuovi patti tra città e grandi società della ristorazione riconfigurano di fatto in modo significativo il rapporto tra città e territorio, al punto da essere considerati, da parte di alcuni studiosi americani (Vallianatos et al. 2004), come un'efficace strategia per contrastare lo *sprawl* urbano.

I piani urbani per il cibo come sistema

Se, dal punto di vista strettamente della pianificazione, il quadro dello stato dell'arte appare ancora costituito dalla sommatoria di tanti singoli episodi isolati che spesso si limitano ad affrontare un solo aspetto del sistema alla volta (ad es. orti urbani, mercati degli agricoltori, filiere corte), da un punto di vista più generale delle politiche urbane, questo quadro sembra mutare in modo sostanziale. Attraverso l'introduzione di una nuova tipologia di strumenti di governo della città, quali i piani per il sistema agro-alimentare urbano (*food system plans* o *strategies*), un crescente numero di amministrazioni locali ha iniziato a lavorare concretamente per costruire una strategia d'azione maggiormente articolata e organica. In meno di un decennio, più di venti piani di questo tipo sono stati prodotti nel nord del mondo da parte di città anche estremamente diverse tra loro come: Londra, Amsterdam, Toronto, Vancouver, New York, Los Angeles, Chicago, Philadelphia, Manchester, Bristol, Sheffield, Brighton, ecc. per citarne solo alcune. Oltre a costituire un importante elemento catalizzatore per la messa a sistema di tanti attori e agende raramente discusse al di fuori dei loro ambiti dipartimentali, questo tipo di iniziative costituiscono anche una preziosa occasione di confronto con la società civile e la dimensione "informale", di gran lunga più sviluppata, del cosiddetto *food system planning*. In termini di potere di influenza, la parte predominante dei piani non è di natura vincolante, bensì ha la funzione di ricognizione generale dello stato di fatto e di indirizzo, delineando gli obiettivi e le azioni prioritarie da perseguire nel breve e lungo termine. Tuttavia, va sottolineato che in alcuni casi essi hanno costituito una leva importante per la formulazione di provvedimenti anche di tipo normativo, come dimostra il recentemente adottato pacchetto legislativo *FoodWorks* di New York (2011): strumento chiave per l'avvio di una serie di attività e pratiche istituzionali a sostegno dello sviluppo di una competenza comunale in materia.

Luoghi e attori emergenti

A pari passo con il crescente interesse della città verso il cibo come assetto urbano e territoriale, nonché ingrediente fondamentale per pianificare uno sviluppo urbano maggiormente sostenibile, ha preso l'avvio la sperimentazione di una serie di "nuovi luoghi politici" (Hajer 2003) e figure istituzionali di supporto al processo. Tra i primi fanno parte: il *food board* (London), l'ufficio del sindaco per le iniziative legate al cibo (ad es. Boston, Baltimore), il team inter-dipartimentale sul sistema agro-alimentare urbano (ad es. Seattle), e, infine, il consiglio municipale sulle politiche in materia di cibo, noto come *food policy council* (Toronto, Vancouver, Chicago, Los Angeles e molti altri ancora). Nel corso dell'ultimo decennio quest'ultimo si è affermato come il format di gran lunga più diffuso tra le città impegnate a costruire una propria agenda politica sul cibo e ad oggi più di cento *food policy councils* sono stati istituiti nel contesto nord-americano. Nel 2011 il primo consiglio di questo genere in Europa è stato istituito nella città inglese di Bristol (già dotata di una sua *food strategy* nel 2009) e attualmente anche altre città europee, come Amsterdam ad esempio, stanno ponderando la possibilità di adozione e ricalibrazione *ad hoc* del modello. Secondo Wayne Roberts, ex dirigente del più rinomato *food policy council* in assoluto – quello di Toronto, queste nuove nicchie istituzionali hanno il potenziale di costituire veri e propri laboratori di innovazione nel campo (Roberts 2010). Per Mark Winne, invece, essi svolgono la funzione di agenzie *de facto* di pianificazione del sistema agro-alimentare urbano (Winne 2004). Tuttavia, malgrado il loro forte potere coagulante e creativo, la gran parte di questi consigli soffre dell'assenza di finanziamenti stabili e di piena legittimazione, con una conseguente notevole riduzione della loro capacità di influenza effettiva sul sistema. Un ruolo decisivo in questo senso è rivestito dai nuovi attori e figure professionali emergenti recentemente quali l'"assessore" sulle politiche del cibo in ambito urbano (*food tsar*) e il pianificatore del sistema agro-alimentare urbano (*food system planner*).

Verso un nuovo paradigma?

Dal quadro sinteticamente delineato nei paragrafi precedenti appare evidente come la città contemporanea stia ormai attivamente esplorando su molteplici piani le opportunità di intervento e gli interstizi istituzionali per promuovere un diverso modello di nutrizione e gestione del territorio nell'era dell'urbanizzazione, dei cambiamenti climatici e dell'esaurimento del petrolio. Il cibo, nella sua ri-concettualizzazione come sistema urbano di sua competenza, emerge come nuovo e importante punto di riferimento per l'agenda comunale. Seppur sia ancora prematuro parlare di un vero e proprio cambiamento di paradigma, numerosi segnali rivelano come la città si stia già orientando in questa direzione attraverso il triplice impegno nel: recupero della conoscenza locale, sperimentazione e intervento diretto (anche attraverso la pianificazione urbana e territoriale) e, infine, stimolo e indirizzo delle politiche ai livelli di governo superiori.

1. Un caso emblematico in questo senso è rappresentato dal programma "Fresh" avviato nel 2007 dai dipartimenti di pianificazione e di sviluppo economico della città di New York Vedasi: http://www.nyc.gov /html/dcp/html/fresh/index.shtml.
2. Tra alcuni dei più recenti esempi di simili studi vale la pena citare il "San Francisco Foodshed Assessment" (2008), "New York Foodshed analysis"(2008) e il rapporto "Who feeds Bristol? Towards a resilient food plan" (2010).
3. Negli USA, a livello statale, nel 2009 con il "Illinois Local Food, Farms, and Jobs Act" (Public Act 96-0579), ad esempio, sono stati stabiliti dei target di approvvigionamento di cibo locale da parte dello stato e delle agenzie finanziate dallo stesso. Lo stato incentiva la scelta di cibo di provenienza locale dando la possibilità alle istituzioni pubbliche di pagare il 10% in più per appalti che includono almeno un'azienda agricola locale o dei prodotti locali.

Riferimenti

- Hajer, M. (2003) Policy without polity? Policy analysis and the institutional void. *Policy Sciences*, 36:2, pp. 175-195.
- Hedden, W.P. (1929), *How Great Cities are Fed*, D.C. Heath and Company, New York.
- Morgan, K. (2009), Feeding the City: The Challenge of Urban Food Planning, *International Planning Studies*, 14:4, 341-348 .
- Peters, C. J., Bills, N. L., Wilkins, J. L., & Fick, G. W. 2008. Foodshed analysis and its relevance to sustainability. *Renewable Agriculture and Food Systems*, 24, 1.
- Roberts, W. (2010). Food Policy Encounters of a Third Kind: How the Toronto Food Policy Council Socializes for Sustain-Ability. In A. Blay-palmer (Ed.), *Imagining Sustainable Food Systems: Theory and Practice* (pp. 173-200). Surrey/ Burligton: Ashgate Publishing.
- Vallianatos, M., Gottlieb, R., and Haase, M. A. (2004). Farm-to-School: Strategies for Urban Health, Combating Sprawl, and Establishing a Community Food Systems Approach. *Journal of Planning Education and Research*, 23:4, 414-423.
- Winne, M. (2004), Food System Planning: Setting the Community's Table, *Progressive Planning*, n. 158, 13-15.

Ottavia Aristone

Accesso al cibo e nuova cittadinanza

Invece un Samaritano, che era in viaggio, passandogli accanto lo vide e n'ebbe compassione. Gli si fece vicino, gli fasciò le ferite, versandovi olio e vino; poi, caricatolo sopra il suo giumento, lo portò a una locanda e si prese cura di lui. (Luca, 10, 33-34)

È chiamata la legge del Buon Samaritano l'articolo unico[1] che, semplificando la normativa vigente, parifica le associazioni beneficiarie, purché Onlus, ai consumatori finali, sollevandole parzialmente dalle procedure dettate dal "Pacchetto Igiene"[2]. In questo modo le organizzazioni che compiono la distribuzione gratuita agli indigenti di prodotti alimentari, sono equiparate, nei limiti del servizio prestato, ai consumatori finali, ai fini del corretto stato di conservazione, trasporto, deposito e utilizzo degli alimenti. Tale semplificazione consente il funzionamento di iniziative quali gli Empori della Solidarietà, i *Last Minute Market-Food*, i Siticibo.

Gli Empori della Solidarietà sono promossi dalle Caritas diocesane e sostenuti dal lavoro dei volontari e da gruppi di Aziende Solidali; dislocati sul territorio nazionale con sedi a Gorizia, Parma, Pisa, Prato, Ascoli Piceno, Teramo, Roma, Pescara, Sora, Lecce e Lamezia Terme, hanno costituito un coordinamento nazionale nel novembre 2011 (http://www.emporiocaritas.org/index.htm).

I progetti *Last Minute Market* sono stati ideati da Andrea Segrè, docente di politica agraria internazionale e comparata all'Università di Bologna, si sono sviluppati come realtà imprenditoriale – una società *spin-off* dell'Università di Bologna, costituita con alcuni studenti sulla base di una attività di ricerca avviata nel 1998 – operante dal 2003 su tutto il territorio nazionale con progetti territoriali volti al recupero dei beni invenduti (o non commercializzabili) a favore di enti caritativi. Lmm si avvale di un team operativo giovane e dinamico affiancato da docenti e ricercatori dell'Università di Bologna. Con oltre 40 progetti attivati in comuni, provincie e regioni italiane, Lmm ha consolidato un metodo di lavoro efficace ed efficiente che permette di attivare in maniera progressiva il sistema donazioni/ritiri tenendo sotto controllo gli aspetti nutrizionali, igienico-sanitari, logistici e fiscali (http://www.lastminutemarket.it).

Siticibo è un programma della Fondazione Banco Alimentare Onlus nato a Milano nel 2003 e promosso da don Luigi Giussani. Ha lo scopo di recuperare il cibo cotto e fresco in eccedenza nella ristorazione organizzata (hotel, mense aziendali e ospedaliere, refettori scolastici, esercizi al dettaglio, etc.). Dal 2009 il programma Siticibo è anche raccolta di eccedenze alimentari dai punti vendita della Grande Distribuzione Organizzata (http://www.bancoalimentare.it/it/siticibo2012).

L'utilità ultima perseguita da queste associazioni consiste nel rifornire di cibo le persone in difficoltà. In questa sede interessa rendere conto, piuttosto che delle modalità tradizionali di raccolta delle offerte presso privati e aziende, della pratica del recupero alimentare, attività che rende evidente la misura dello spreco in modo più dirompente rispetto ai numerosi studi di settore in quanto commisurata alla dimensione del bisogno tramite delle esperienze dirette, foriere in quanto tali della complessità del problema nell'opinione di numerosi soggetti: sono in questione le modalità di produzione dei beni e l'uso delle risorse energetiche e delle materie prime nonché del territorio, l'approvvigionamento delle merci e la loro redistribuzione e quindi il diritto di cittadinanza. Presso la grande e la piccola distribuzione e nelle mense scolastiche, si è attivata

una rete di volontari per il recupero degli alimenti ancora buoni ma vicini alla scadenza e pertanto alla soglia della loro distruzione. Questi vengono accolti presso gli Empori/Market o mense assistenziali e da qui distribuiti alle persone e alle famiglie secondo criteri certificati di bisogno e di numerosità.

Il dispositivo, concettualmente semplice, funziona grazie ad una estesa operosità e consente ai cibi di portare a compimento il ciclo di vita in adesione ai principi insiti nella loro natura. Tale pratica compone un circolo virtuoso che "alimenta la solidarietà" attingendo in una zona grigia nella quale i cibi a scadenza o in eccedenza, costretti dal mercato ad abbandonare lo statuto di merce, possono schivare il destino di rifiuto per accedere a quello esclusivo di bene d'uso.

Questa nuova pratica, che riguarda le esperienze segnalate, è esito di un percorso diverso e deriva da differenti proponimenti. I *Last Minute Market-Food* sono il punto di arrivo di una esperienza nata con intenti didattici e di ricerca che si realizza all'interno dell'Università bolognese sul tema del funzionamento della filiera alimentare. Solo successivamente si perviene ad una fase di operatività che, nel tempo, ha esteso il campo delle attività e attualmente riguarda, oltre alla raccolta di prodotti alimentari in eccedenza presso le attività commerciali e produttive e al recupero dei pasti dalla ristorazione collettiva, il recupero dei prodotti ortofrutticoli rimasti nel campo, dei libri e beni editoriali destinati al macero e dei farmaci da banco prossimi alla scadenza (http://www.lastminutemarket.it/).

Gli Empori della Solidarietà nascono nell'ambito della lunga esperienza operativa della Caritas in favore delle fasce più fragili, mentre i Siticibo sono un'articolazione della Fondazione Banco Alimentare Onlus che da Statuto si prefigge l'esclusivo perseguimento di finalità di solidarietà sociale nei settori dell'assistenza sociale e della beneficenza, nel solco della tradizione cristiana, della dottrina sociale della Chiesa e del suo Magistero. Il valore aggiunto, per queste ultime, è dato dall'aver coniugato la forma tradizionale di intervento tramite elargizioni mutuando, attraverso le azioni dei volontari, una forma radicale di dissenso contro lo spreco alimentare.

Provate a immaginare quale sarebbe stato l'undicesimo comandamento: non sprecare[3], è l'esortazione contenuta in uno dei lavori della ormai vasta letteratura di genere. Le esperienze riportate declinano la domanda contenuta nel libro di Antonio Galdo con il tema della solidarietà e dell'assistenza, che spesso sfuma nella sussidiarietà, riducendo il passaggio ambiguo donativo.

È in questa direzione che vanno interpretati gli scenari di reciproche utilità che, prendendo avvio da considerazioni etiche, ambientali ed economiche, si allargano virtuosamente all'insieme dei soggetti coinvolti: per le aziende che partecipano ai progetti, il recupero fiscale e la riduzione dei costi di smaltimento dei rifiuti, oltre ai ritorni di immagine; per la società, la finalizzazione delle materie prime e dell'energia impiegate per la produzione e il trasporto delle merci, nonché la riduzione dei rifiuti; per le nuove generazioni, l'esperienza nel volontariato e la creazione di nuove professionalità sostenute da percorsi formativi specifici.

La figura professionale del *fundraiser* - da fundraising, insieme delle teorie e delle tecniche necessarie a garantire la sostenibilità di una causa sociale e dell'organizzazione che la persegue e di promuoverne lo sviluppo costante nel tempo verso una molteplicità di interlocutori pubblici e privati -, è nata negli Stati Uniti e attualmente è utilizzata anche da enti e servizi pubblici e da aziende che promuovono iniziative a scopo sociale[4].

Se queste esperienze di fine filiera da sole non hanno prodotto al momento significativi cambiamenti nelle modalità di produzione e neppure nel rapporto tra i luoghi di produzione e quelli di consumo, agiscono di fatto come riduttori dello spreco e amplificatori delle coscienze circa la criticità del sistema attuale, di quello economico come di quello del welfare, e contribuiscono sicuramente alla costruzione di una nuova cittadinanza.

1. Legge 25 giugno 2003, n. 155, Disciplina della distribuzione dei prodotti alimentari a fini di solidarietà sociale, articolo 1 - Distribuzione dei prodotti alimentari a fini di solidarietà sociale.
2. Decreto Legislativo 26 maggio 1997, n. 155, Attuazione delle direttive 93/43/CEE e 96/3/CE concernenti l'igiene dei prodotti alimentari.
3. Antonio Galdo, *Non sprecare*, Einaudi, 2008, nuova edizione 2012. Il sito http://www.nonsprecare.it/ rende conto delle buone pratiche e fornisce suggerimenti.
4. Per la formazione dei fundraiser sono attivi Master:
   - *Fundraising* per il Nonprofit e gli Enti pubblici, Master presso Università di Bologna;
   - *Master in Management* delle Imprese Sociali, *Non Profit e Cooperative*, presso SDA Bocconi Milano;
   - Euclid Network, l'Associazione dei Dirigenti Non Profit europei riconosciuta dalla Commissione Europea, Master diretto da Massimo Pesci, Responsabile Marketing e Fundraising AGIRE (Agenzia Italiana Risposte Emergenze).

09.

a cura di Raffaella Radoccia

Food and the city in Abruzzo

Al pari di altre regioni del centro e del sud Italia, anche il territorio abruzzese si è trasformato e si sta trasformando in rapporto allo svilupparsi di una serie di processi di dismissione e riconversione produttiva, che spesso producono frammentazione abitativa e portano ad una progressiva riorganizzazione delle aree agricole e al rafforzamento della produzione vinicola.

Pratiche abitative e agricoltura periurbana

Sul finire degli anni '90 del secolo scorso, anche in Abruzzo, piccole e piccolissime imprese si sono distribuite a ridosso delle aree urbane, secondo dinamiche abitative, che hanno seguito l'articolarsi di fenomeni di dispersione e concentrazione insediativa, complessi e molto indagati (SVIMEZ – ITATEN – RETURB). Negli ultimi decennni il territorio abruzzese è stato segnato dal progressivo e generale irrobustirsi del sistema delle infrastrutture viarie, che peraltro sembra mostrare una generale presa di distanza da trasformazioni di carattere più minuto, soprattutto se legate a pratiche composite, come quelle che uniscono residenza e filiere agroalimentari. Inoltre la particolare articolazione della struttura insediativa delle direttrici vallive ha lasciato emergere pratiche abitative nuove, legate allo svago, all'impiego del tempo libero, alla diffusione della grande distribuzione commerciale. Di recente la crisi della piccola e piccolissima impresa è stata accompagnata dalla diffusione di nuove forme di agricoltura peri-urbana, che appaiono collegate alle reti dei mercati familiari e della cosidetta "distribuzione a km zero". In questo senso variegati fenomeni di frammentazione delle pratiche urbane e di riconversione del territorio peri-urbano stanno portando – in maniera più o meno visibile – a nuove logiche localizzative e all'introduzione di una molteplicità di funzioni nelle aree agricole. Questo avviene perlopiù in aree collocate tra le direttrici infrastrutturali e viarie, poste a ridosso di ferrovie ed aeroporti, attraversate dalle principali traiettorie del consumo e del trasporto di massa, deputate ad ospitare l'insieme dei flussi di scambio sociale ed economico, anche in questa fase di recessione. Spesso sono aree caratterizzate dalla presenza di materiali diversi, come: villette, palazzine, orti urbani, aziende agricole, vigneti, uliveti, alberghi, ristoranti, cinema multi-sala e centri commerciali. Spesso sono aree che esprimono modalità di aggregazione nuove, che appaiono tanto persistenti da essere in grado di modificare le pratiche d'uso del territorio urbano abruzzese, quasi nel suo insieme. In questo senso sono rappresentativi i fenomeni di distribuzione delle piccolissime imprese agroalimentari, anche aggregate in filiere e in distretti locali, che caratterizzano le colline pescaresi e chietine, la Val Pescara e l'area vestina, con alcune significative differenze produttive e paesistiche. In queste aree agricole si sta svolgendo i recupero della produzione agroalimentare, soprattutto della produzione olearia e viti-vinicola e parallelamente si stanno consolidando reti commerciali e turistiche di pregio. Questo colloca il territorio abruzzese all'interno di uno scenario, culturale e geografico più ampio dei propri confini regionali e porta la riflessione, disciplinare ed amministrativa, verso questioni allargate e ancora aperte in Italia come in Francia o in Spagna. Questioni che riguardano il rapporto tra urbanizzazione crescente ed estensione delle riserve e delle aree protette, l'esigenza di ripresa economica e il recupero delle tradizioni culturali, la riqualificazione ambientale e il ripristino dell'equilibrio ecologico, il recupero anche architettonico del paesaggio collinare e la crescente ricerca di qualità della vita nelle aree di pregio, ma anche nelle aree urbane di frangia. La letteratura più recente ci racconta come in Italia la progressiva trasformazione delle aree intercluse

in aree agricole, abbia seguito flussi insediativi diversi nel corso degli anni, a partire dalle bonifiche del novecento fino ai più noti fenomeni di dispersione, ponendo di recente l'attenzione sulla sostenibilità ambientale di alcune dinamiche abitative e sul valore sociale della cooperazione territoriale.

Economie del vino, servizi e governo del territorio

Negli ultimi quindici anni, in buona parte dell' Europa, una particolare riflessione sul variare della produzione agricola si è confrontata con le aspettative di sviluppo delle aree peri-urbane e ha rivolto una attenzione specifica alle nuove modalità della produzione vinicola. Nel corso degli anni Pierre Donadieu ("Campagne urbane" 1996) ha contribuito a ribaltare la visione più tradizionale del rapporto tra città e campagna, attribuendo alla campagna urbana una nuova capacità di controllare la crescita urbana, attraverso il progressivo consolidamento di nuove ecologie tra tradizione e innovazione, fino ad attribuire alla campagna urbana il valore di un bene comune, al servizio di chi lo abita e di chi vi produce ("Dialoghi sulla campagna e sulla città" 2012). Nel dibattito più generale l'agricoltura urbana ha assunto una funzione di ricostruzione dell'assetto del territorio, attraverso il progressivo raggiungimento di nuove relazioni economiche e sociali, basate su forme di consumo che tendono a legare agricoltori e abitanti in una idea di conservazione ambientale e contenimento della spesa locale (Alberto Magnaghi 2007). Secondo una linea di pensiero che vede progressivamente la disgregazione del progetto contemporaneo e la trasformazione del territorio attraverso la creazione di spazi di transizione, di filiere agricole e ambientali, di spazi produttivi e ricreativi. (Bernardo Secchi 2000 e 2005).

Al momento in Europa le politiche sull'agricoltura urbana stanno contribuendo a definire un approccio integrato tra scale, ambiti e strumenti d'intervento, cercando di mettere a disposizione la molteplicità delle risorse del territorio e di mettere in relazione consuetudini abitative diverse, a favore di processi di sviluppo locale e tendenzialmente sostenibile. In questo modo le diverse forme di agricoltura urbana si caricano di significati complessi legati sia al territorio che alla sua pianificazione. In paesi europei come la Spagna, la Germania e la Francia, a partire dagli anni ottanta e per fasi successive, la discussione amministrativa sull'agricoltura urbana si è collocata all'interno di un ampio dibattito sulla possibilità di abitare in territori aperti, non solo rurali, garantendo le condizioni di accesso ai servizi pubblici, nel rispetto di una crescente spinta all'integrazione tra reti ecologiche ed interessi di mercato, tra cultura storica, esigenze sociali e valori paesistici, nella scia di uno sviluppo economico e demografico, al momento rallentato, che però non può prescindere dal sostegno all'innovazione e dalla distribuzione di attività produttive nel territorio, oltre che dalle esigenze di salvaguardia ambientale. In Italia negli anni recenti la riflessione sull'agricoltura urbana si colloca sullo sfondo delle diverse linee di politiche sostenute dalla Unione europea, a partire dai progetti Life fino alla attuale varietà introdotta dalle Politiche Agricole Comunitarie (PAC). In particolare l'agricoltura urbana si è confrontata con il recupero di colture dismesse e fortemente collegate alla tradizione locale o con il consolidamento di specifiche filiere agricole - come olio e fiori - filiere agri-turistiche e viti-vinicole, aperte ad opportunità di mercato tra loro integrate ed allargate anche oltre confine. In questo quadro la produzione vinicola sembra svolgere un ruolo rilevante nel conciliare le esigenze di tutela del territorio e le istanze locali di sviluppo economico, il valore sociale delle relazioni commerciali e il peso economico dell'apertura di nuovi mercati interni e del collegamento con importanti mercati internazionali. L'Abruzzo come altre regioni (Marche - Toscana – Veneto – Piemonte - Puglia) tende a trovare nelle produzione del vino occasioni di cooperazione territoriale e di uso solidale dello spazio agricolo. La produzione vitivinicola abruzzese si confronta, quindi, con una serie di fattori diversi, come: il rapporto tra domanda ed offerta di servizi territoriali, le opportunità sociali e paesistiche offerte dalla crescita del mercato del vino, le possibilità creative ed inclusive emergenti attraverso le nuove forme del turismo, l'impatto opposto dalle grandi infrastrutture stradali, il posizionamento dell'economia regionale nel mercato internazionale degli scambi agricoli, turistici e eno-gastronomici. Le diverse esperienze presentate in questa rassegna riguardano le nuove dinamiche produttive e di mercato, culturali e artistiche, che stanno coinvolgendo il territorio del vino abruzzese al pari di altre regioni europee. Ciascuna esperienza presenta caratteri di specificità paesistica ed elementi di successo rispetto alla crescita locale, ma rileva anche l'esigenza di un intervento coordinato tra le ormai costanti risorse europee e i variabili flussi dell'economia locale. Ad esempio le alte colline pescaresi e chietine appaiono caratterizzate non solo da una consolidata attrattività paesaggistica ed eno-gastronomica, ma anche dalla unione tra vino di qualità e opere d'arte, realizzate in parallelo con la crescita dei flussi di produzione e vendita agricoli degli ultimi anni. In questo senso Bolognano è diventato un caso esemplare. Il suo territorio appare legato all' influsso del pensiero sul paesaggio contemporaneo di Joseph Beuys ed è attraversato dai percorsi internazionali della produzione vinicola delle Cantine Zaccagnini. Ormai da alcuni anni, anche altre aziende, agricole e vinicole, si sono aperte a forme di integrazione tra territorio, ambiente, economia e società, sostenendo da un lato iniziative locali di comunicazione ed accoglienza turistica - come: Cantine Aperte o il premio dell'Amicizia - finanziando d'altro lato l'installazione di opere di artisti contemporanei - da Mimmo Palladino a Pietro Cascella – non solo negli spazi agricoli, ma anche negli spazi interstiziali tra le colture e negli spazi dei piccoli centri storici, organizzando anche periodicamente esposizioni all'aperto, manifestazioni, sagre e fiere.

Riferimenti

- Clèment G. (2004) *Manifeste du Tiers paysage*, Editions Sujet/Objet
- DATAR "Une nouvelle typologie des campagnes françaises" in *Territoires en movement* n.7 2013
- Donadieu P. (1996) *Campagnes urbaines*, Arles Acte Sud
- Llop Tornè C., Bosch S. (2012) *Working with the territory. Strategies for the new territorialities*, Actar, Barcellona
- Magnaghi A. (20007) *Scenari strategici. Visioni identitarie per il progetto di territorio*, Alinea Editrice
- Secchi B. (2000) *Prima lezione di urbanistica*, Laterza Bari
- Tatom J., Stauber J. (2009) *Making the metropolitan landscape: standing firm on middle ground*, Routledge London
- Viganò P. (2004) *New territories*, Officina Roma

Massimiliano Scuderi

Comunità etiche: arte, culture del vino e territorio

L'arte tra Ventesimo e Ventunesimo secolo è stata caratterizzata da due questioni cruciali: il processo di progressiva smaterializzazione dell'opera d'arte e la continuità tra le prospettive dell'arte e quelle della vita attraverso l'interazione degli artisti con il mondo. Per quanto riguarda il primo aspetto dopo Duchamp, e il concetto di funzione dell'arte e di produzione di oggetti a "coefficiente artistico"[1], si assiste alla sparizione dell'opera come prodotto materiale e all'affermazione di un atteggiamento culturale che, attraverso il primato del programma e dei processi su qualsiasi altro approccio al lavoro, prova a superare un certo formalismo obsoleto. Negli anni Sessanta e Settanta si giunge così alla definizione di un'estetica, come per l'Arte Concettuale, per cui il fare non implica la costruzione di un oggetto; fare arte, da quel momento in poi, sarà strettamente legato alla definizione di un campo d'azione per cui l'artista afferma la propria legittima esistenza attraverso la sola, tautologica[2], dichiarazione di appartenenza all'arte. Un pensiero metaprogettuale che racchiude il senso di un nuovo atteggiamento e ci permette di comprendere gli apparentamenti tra discipline e 'arti' diverse. Negli ultimi decenni l'importanza del valore etico dell'operato di alcuni artisti comprende un'ampia fenomenologia ed una vasta produzione culturale. L'artista si apre nei confronti del mondo ponendo l'accento sul recupero di una capacità desiderante autonoma o collettiva[3] rispetto a realtà condivise, spazi o ambienti lavorativi, che possono essere risignificate o ancora comprese e svelate.

"In difesa della natura" a Bolognano (Pe) e il pensiero di Beuys

L'Abruzzo, in particolare negli anni Ottanta, è stato il territorio prediletto da alcuni artisti internazionali che elessero questa regione per soggiornare e lavorare, intraprendendo progetti importanti come nel caso di Joseph Beuys nella provincia di Pescara. "In difesa della natura" fu un'azione dell'artista tedesco che il 13 maggio del 1984 a Bolognano diede vita ad una discussione di natura filosofica, artistica e socioculturale sul rapporto tra 'uomo' e 'natura'; l'occasione venne promossa e realizzata dalla gallerista Lucrezia De Domizio, nelle cantine di un giovane produttore di vino, Marcello Zaccagnini. L'incontro con l'artista tedesco fu determinante per il viticultore abruzzese che a lui si ispirò nel concepire un'azienda che fosse innovativa e sostenibile, che tenesse conto delle potenzialità del territorio e ne fosse espressione. Beuys fu l'interprete di un sentimento che potremmo definire, quindi, di moderno umanesimo. Il suo pensiero permise di ricollocare al centro dell'attenzione generale l'uomo ed ogni suo aspetto. Volle così formulare una critica antropocentrica alle forme espressive tradizionali dell'arte per proporre il cambiamento della società attraverso la libera costruzione della vita quotidiana[4]. D'altronde già negli anni trenta John Dewey con il libro "Arte come esperienza"[5] aveva auspicato la continuità tra arte e flussi vitali. La sua principale attività era volta ad estendere l'esperienza estetica a quella ordinaria, convinto dell'importanza di ristabilire una continuità tra dimensione estetica e esistenza dell'individuo comune, come principio generatore di quei processi utili all'interazione dell'uomo col mondo circostante. Il suo profondo convincimento sulla necessità di una connessione tra esperienza estetica e esperienza comune lo portò a definire bello tutto ciò che viene portato a compimento nella vita: il vero uomo d'azione per Dewey è l'artista. "Ogni uomo è un artista", un'affermazione questa che conferma il concetto beuysiano di arte totale, riconducendo l'esperienza estetica all'interno di un atteggiamento etico di assunzione di nuovi valori e responsabilità. Con la definizione della Soziale Plastik l'uomo artistico si fonde con l'uomo creativo ed è proprio la potenza creativa che, messa in relazione con la libertà dell'individuo, si esprime nella capacità di valorizzare ogni singolo atto della vita quotidiana, che assurge così ad atto artistico. Il concetto stesso di arte con Joseph Beuys muta: da ambito strettamente plastico e visuale, ad espressione della vita e dell'opera umana nel senso più ampio del termine comprendendo dalla politica, al lavoro e alla religione, dalla conoscenza, ad ogni minimo gesto della vita quotidiana. Fare arte significa innescare un processo virtuoso in grado di cambiare effettivamente e responsabilmente la realtà.

Arte, impresa e territorio

Il connubio arte e vino si può dire stia diventando un brand territoriale importante in molte regioni italiane. Esperienze interessanti sono state fatte nel Montalcino dall'Associazione Continua di San Gimignano. L'operazione, promossa da questa organizzazione attiva da numerosi anni, mira a coniugare l'idea di qualità e tipicità del paesaggio senese con quella legata al prodotto vitivinicolo e all'arte contemporanea. L'eccezionalità del progetto nasce da un'idea di matrice culturale glocalista, che riprende valori consolidati come quelli storici, artistici e ambientali del paesaggio locale e li associa con le istanze provenienti da ambienti internazionali attraverso i linguaggi dell'arte, creando un modo nuovo di percepire non solo i luoghi e le cantine come spazi della condivisione, ma di porre in parallelo l'impresa e le produzioni con la dimensione relazionale e meditativa indotta dall'arte contemporanea. Questo atteggiamento rimanda indirettamente ai parametri di una progettualità che è sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale attraverso un mix valoriale innovativo. Caso emblematico tra i progetti dell'associazione, che lavora parallelamente alla galleria d'arte con tre sedi in Italia, Francia e Asia, è quello rappresentato dal Castello d'Ama in Chianti. Nella cantine e



Alfredo Pirri, 2002-2011. "Per casa Santoleri" Installazione Permanente. Foto: Massimo Camplone

tra i filari del paesaggio circostante si possono incontrare installazioni site-specific di artisti come Daniel Buren, autore di un grande muro che riflette il paesaggio amplificandone la visione e il rapporto tra realtà e rappresentazione.

Emblematico in altro senso, il caso rappresentato dalle cantine della tenuta Castelbuono a Montefalco in Umbria. I proprietari, la famiglia Lunelli di Trento, famosa per produzione di un rinomato spumante, affidarono nel 2005 il disegno delle loro cantine all'artista Arnaldo Pomodoro. Autore rinomato per le sue tipiche sculture arcaiche e simboliche realizza nel 2012 un'opera, un carapace come egli stesso lo definisce, una grossa cupola che simula la forma di una testuggine.

La differenza sostanziale di quest'ultimo progetto da quello del Chianti sembra essere la tipologia diversa di approccio al progetto e al paesaggio. Mentre gli interventi nel senese stabiliscono come condizione necessaria il coinvolgimento del territorio attraverso un processo aperto e condiviso legato alle fasi realizzative, la seconda rimanda alla sola capacità evocativa totemica dell'oggetto architettonico, che non a caso si presenta come una forma chiusa e introiettata. Questo ultimo atteggiamento sembra non uscire dal limite del solito modello di rapporto committente - artista, ogni attore rimane stabilmente chiuso nel proprio ruolo, escludendo la possibilità di un'osmosi, di un riconoscimento reale dell'apporto dell'altro come opportunità per innovare e innescare processi alternativi di sviluppo del territorio.

L'arte come simbolo della produzione vinicola

L'incontro tra l'artista Alfredo Pirri e il viticultore abruzzese Nicola Santoleri avvenne nel 2002 in Abruzzo, in occasione di una Biennale dedicata all'arte e alla natura. Pirri, dovendo scegliere cosa fare, scelse di lavorare sul vino, un prodotto che è espressione della manipolazione sofisticata della natura da parte dell'uomo. Conobbe così Santoleri, architetto, uomo colto ed intellettuale vivace, dedito in un modo quasi religioso alla creazione del vino. La sua meticolosità, e la capacità anche di "improvvisare"[6], lo rendevano simile a Pirri, con il quale il legame diventò forte, basandosi sulla condivisione di una responsabilità: quella di una tradizione del fare che è conoscenza e capacità di programmazione, un aspetto comune a tutti e due, tanto all'artista quanto al viticultore. Pirri fu invitato così nelle cantine di Guardiagrele, un piccolo paese medievale ai piedi della Majella. Al secondo piano la casa familiare appariva abbandonata ma intatta, con i tavoli apparecchiati e le lenzuola bianche ancora sui letti. L'operazione di Pirri fu quella di innescare un processo condiviso di rigenerazione dei luoghi dell'abitazione storica della famiglia, attraverso la creazione e l'installazione di segnali energetici, piccole e grandi sculture realizzate impiegando i materiali trovati sul posto, oggetti d'affezione della famiglia Santoleri. Il percorso, ad oggi ancora stabilmente visibile nella casa, parte dalle cantine, con una

processione di bottiglie vestite dall'artista con un mantello di materiale plastico e riflettente, che crea un aurea rossa intorno e che rimanda all'atmosfera di religiosa operosità della cantina, piena di grandi botti di rovere allineate e dei bisbigli liturgici della fermentazione. Ai piani superiori altre installazioni e sculture, tra le quali una memorabile stanza con il soffito affrescato da Pirri di rosso cinabro e ha la funzione di schermo radiante. La luce proveniente dal giardino pensile permea la stanza di un rosa intenso e illuminando tutti gli oggetti coperti con teli bianchi ed un piccolo rilievo di farina su di un tavolo. Queste nuove e preziose stratificazioni della casa sono sopravvissute alla morte di Nicola Santoleri avvenuta tragicamente nel 2007. Ma le energie non si disperdono probabilmente. Nel 2011 infatti il progetto è stato ripreso dalla famiglia dell'imprenditore, si è voluto innescare nuovamente quel processo rigenerativo non solo della casa, ma di tutto il territorio e di una comunità che si è riconosciuta nei valori e nel lavoro del mutuo scambio tra Pirri e Santoleri.

La creazione di comunità etiche per la condivisione di responsabilità

Con il termine "comunità etiche" si possono indicare quelle comunità che nascono a partire da circostanze contingenti, come i progetti d'arte pubblica. Queste occasioni sono in grado di generare, attraverso i processi creativi, un ambito comune di dialogo tra attori diversi a partire da un etica del lavoro che può essere condivisa; un confronto sul "come" oltre che sul "cosa" fare nella società e attraverso un approccio che supera i limiti delle scatole disciplinari e degli ambiti di interesse. L'artista contemporaneo ha sviluppato la capacità di determinare nuove modalità di ricerca e nuovi ruoli per sé nei contesti sociali come quello, ad esempio, di catalizzatore dei saperi e delle esperienze. Egli infatti sembra aver recuperato una capacità di comprendere e tradurre le potenzialità inespresse ed il senso di un'identità alternativa.
L'arte è da intendere, come nei casi fin qui considerati, uno strumento per un'infrastrutturazione sublimata della società. In questa affermazione possono essere incluse parzialmente pratiche comuni come



Daniel Buren,2001.Photo-souvenir: 'Sulle vigne: punti di vista', lavoro in situ, Castello di Ama, Gaiole in Chianti, Luglio 2001
Specchio, acciaio, marmo bianco, marmo nero, pietra, cemento.
Courtesy: Castello di Ama per l'Arte Contemporanea e GALLERIA CONTINUA, San Gimignano / Beijing / Le Moulin. Foto: Attilio Maranzano

quelle partecipative o relazionali, che implicano comunque sempre un ruolo assegnato all'artista, una 'nicchia', rispetto agli 'altri' che continuano ad essere il pubblico, in parte inconsapevole. La proposta che invece arriva dalle ricerche artistiche più innovative è vicina alla logica dei servizi immateriali per la società. Gli artisti rappresentano per le comunità che li accolgono gli elementi innovatori che, come 'enzimi esogeni', riescono a mettere a sistema il loro lavoro con quello degli 'enzimi endogeni' ovvero degli attori locali e delle condizioni ambientali preesistenti al loro arrivo. È doveroso precisare che negli ultimi decenni la ricerca artistica, anche a causa degli effetti della globalizzazione e degli stravolgimenti geo-politici internazionali, si è rivolta verso tematiche sociali. Le opere d'arte non possono essere più riconducibili alla sola produzione di immagini e oggetti; al contrario sono sempre più prodotti culturali con un'ampia valenza, finalizzati ad innescare processi identitari. Questo determina quindi un nuovo posizionamento del ruolo dell'artista nella società contemporanea che lo vede come un'operatore in grado di lavorare in sinergia con gli altri con i quali condivide nuovi valori e responsabilità.

1. È Marcel Duchamp ha parlare di coefficiente artistico nell' intervento alla Convention of the American Federation of Arts, Houston, Texas, 3-6 aprile 1957. Pubblicato in Art News, vol. 56, n. 4, estate 1957.
2. Si pensi in questo periodo a Joseph Kosuth e al ricorso nella sua ricerca artistica di strumenti propri del campo della linguistica
3. Pietromarchi B. (a cura di), Il luogo (non) comune, Actar, Barcellona, 2005.
4. M. Perniola, I situazionisti, Castelvecchi, Roma, 2005.
5. J. Dewey, Arte come Esperienza, Aesthetica Edizioni, Palermo, 2007
6. AAVV, Alfredo Pirri a Casa Santoleri, Silvana Editoriale, Milano, 2012

Massimo Angrilli

Paesaggi in evoluzione

La storia del vino in Abruzzo incarna in modo esemplare l'aspirazione della regione a intraprendere il cammino verso l'uscita dall'isolamento e dalla marginalità, condizioni che per decenni hanno limitato molti suoi comparti produttivi. Il Montepulciano è l'emblema di questo riscatto e di un affrancamento dalla marginalità per lo stesso territorio in cui viene prodotto. Da modesto vino, venduto sfuso in Italia e all'estero, oggi è divenuto, grazie alla ricerca costante della qualità messa in atto da numerose aziende vitivinicole abruzzesi, uno dei vitigni più ricercati del nostro paese. Con il successo delle produzioni abruzzesi - testimoniato dai numerosi premi conseguiti nelle principali manifestazioni italiane ed internazionali e affermatosi anche sul mercato - sembra emergere anche un nuovo paesaggio, fatto prima di tutto di un ricco patrimonio materiale, costituito dai vasti territori agricoli, perlopiù collinari, destinati alle coltivazioni, insieme con le cantine di vinificazione e i loro annessi che rendono possibili le produzioni. Ma poi anche di un inedito patrimonio culturale fatto di nuove pratiche sociali, di modalità nuove di concepire il turismo, di accadimenti collaterali che incidono sulla percezione di quegli stessi paesaggi materiali.

L'ipotesi di questo scritto è che gli emergenti paesaggi del vino siano in Abruzzo la manifestazione concreta di un modello virtuoso di economia che, puntando sulla qualità del prodotto, produce circolarmente ricadute positive sulla qualità del territorio, svolgendo al contempo un ruolo di tutela attiva del paesaggio, della cui qualità beneficia il prodotto stesso.

Il paesaggio materiale del vino

I territori agricoli destinati alle produzioni sono in Abruzzo spesso territori collinari (in particolar modo nella provincia di Chieti) molto avanzati sul fronte litoraneo e ravvicinati al mare. Cinque su otto dei vigneti dotati di Indicazione Geografica Tipica[1] (IGT) contengono nel loro stesso nome la provenienza collinare e sono disposti sull'arco adriatico. La particolare conformazione orografica dei territori di produzione, caratterizzati da colline ampie e soleggiate e dalla presenza del mare Adriatico ad est e del massiccio della Maiella a ovest, determina un ambiente particolarmente favorevole alla coltivazione della vite. Dall'interazione tra i fattori naturali (climatici e orografici) con la lunga tradizione storica e le moderne tecniche di coltivazione nascono vini di grande qualità, dalla spiccata tipicità legata al territorio ed al vitigno di provenienza.

In Abruzzo i sistemi collinari sono portatori di caratteri molto significativi per l'identità del paesaggio regionale. Per essi l'identità prevalente è ancora quella tramandata dai processi storici di conformazione del paesaggio, sia in relazione al sistema dei centri insediativi di crinale sia in relazione alle attività agricole, che le produzioni vitivinicole contribuiscono a preservare e a rinnovare. I caratteri identitari dei paesaggi collinari, con gradi diversificati, sono in parte connessi al patrimonio storico e artistico, rappresentato dai centri e dai borghi di crinale, ma soprattutto sono connessi al patrimonio culturale rappresentato dalle attività agricole. Le colture di qualità negli anni recenti hanno inciso significativamente sulla percezione della identità adriatica essendo proprio le colline litoranee quelle divenute sede di alcune tra le più importanti produzioni di vino di qualità, con una rilevante superficie investita per la produzione dei vini DOC e IGP[2].

Ma le colline litoranee sono al tempo stesso suolo propizio per lo sviluppo abitativo. Sulle colline della costa abruzzese sono in atto processi di risalita delle urbanizzazioni dalle ormai sature aree costiere e l'attacco degli interessi edilizi o di altre attività produttive sta progressivamente erodendo le preziose qualità paesaggistiche.

Il successo economico delle produzioni del vino è dunque vitale per la permanenza delle colture viticole e per opporre resistenza alle "lusinghe" del mercato edilizio. Ne sono un esempio le quattro maggiori aree viticole toscane i cui valori agricoli medi sono diventati così elevati da rendere difficile e poco conveniente agli operatori immobiliari lo sfruttamento a fini edificatori dei suoli vitati[3]. Contemporaneamente per il successo del vino è di fondamentale importanza preservare la "reputazione" del territorio, vista la sua funzione essenziale nei processi di marketing del prodotto[4], una funzione aggiuntiva a quelle esercitate dal suolo, dal clima e dalle capacità umane, oltre che moltiplicativa per la comunicazione del vino. Il successo della filiera del vino sembra così poter divenire un dispositivo di auto difesa per il territorio da forme di uso distruttive del patrimonio ambientale e paesaggistico, soprattutto quando la visione imprenditoriale, con un approccio proattivo e consapevole, mette in atto strategie di protezione per il territorio stesso, considerato come risorsa essenziale per il mantenimento del successo conseguito sui mercati.

Il paesaggio immateriale del vino

I cambiamenti strutturali nella filiera del vino in Abruzzo hanno introdotto ulteriori cambiamenti nei paesaggi abruzzesi del comparto vitivinicolo. Cambiamenti riguardanti i nuovi comportamenti sociali connessi al vino inteso come esperienza culturale, che vanno dalle attività di comunicazione del *brand* a quelle di promozione turistica. In altre parole quei cambiamenti innescati dalla nuova funzione sociale complessa che il vino sta assumendo sull'onda del processo di evoluzione culturale e qualitativa che ha interessato globalmente il mondo dell'enogastronomia. Il vino è ormai uscito dal ghetto delle osterie ed ha conquistato i luoghi della socialità. Il più diretto e tangibile effetto di questa vera e propria ascesa sociale del vino è riscontrabile nella trasformazione dei luoghi della produzione che sono diventati anche e soprattutto luoghi di rappresentanza: le cantine. Qui si registrano i mutamenti più sensibili, conseguenti al successo incontrato dal prodotto sul mercato e alla connessa necessità di avere una immagine all'altezza del prodotto. L'ormai noto fenomeno delle "cantine d'autore" comincia così ad interessare anche l'Abruzzo, con l'avvio di una fase di trasformazione delle strutture preesistenti, da adeguare alle nuove esigenze di rappresentanza, ma anche da reinventare per altre funzioni secondo un'ottica di multifunzionalità che interessa sempre più spesso le aziende enologiche. La cantina si fa contemporaneamente resort; museo; enoteca; ristorante; luogo di eventi artistici (vedi in questo numero il contributo di Massimiliano Scuderi) e fulcro per modalità nuove di fruizione del territorio. Contemporaneamente l'incremento delle produzioni (36 mila ettari di superficie vitata per una produzione complessiva di 3,8 milioni di ettolitri l'anno) determina un processo di ammodernamento e di potenziamento delle infrastrutture di vinificazione. I nuovi spazi di produzione diventano spazi della specializzazione a forte gradiente tecnologico, mentre le vecchie cantine assumono il ruolo di spazi della qualificazione estetico-simbolica delle aziende, vero e proprio strumento di comunicazione dei valori culturali, antropologici ed enogastronomici del marchio.

La formazione di una nuova identità dei territori del vino è in Abruzzo testimoniato da molteplici fenomeni, uno di essi è il successo[5] di un recente concorso fotografico denominato "Immagini di vino" e promosso dall'Associazione "Anteprima Montepulciano d'Abruzzo" che nel corso di due settimane ha portato 124 partecipanti a viaggiare nei territori del vino della regione toccando numerose cantine per cogliere i luoghi e i momenti più significativi del Montepulciano d'Abruzzo.

Urbanistica e territori del vino

L'investimento culturale che sta interessando il territorio di produzione del vino non riguarda più soltanto l'architettura degli spazi produttivi, come sembra dimostrare, fuori dal contesto abruzzese, il modello inaugurato a Massafra, in Puglia, dove il paesaggista spagnolo Fernando Caruncho ha ricevuto nel 2003, da parte dell'azienda KIKAU, l'incarico di progettare l'impianto del vigneto di Amastuola. Il paesaggista disegna i filari secondo una successione di curve a concavità alternata, coprendo un'area di 100 ettari in cui ricadono anche 1500 ulivi secolari e monumentali (reimpiantati e sottratti all'abbattimento cui erano destinati) e sottolineate da 9 chilometri di muretti a secco sottratti al degrado e restaurati. Questo vigneto-giardino, premiato[6] e pubblicato in numerose riviste (tra cui anche su National Geographic), ha di fatto aperto nuove frontiere alla valorizzazione dei territori di produzione del vino, dimostrando come "la catena di produzione di valore attraverso il design tende ad estendersi su tutto il ciclo della produzione e commercializzazione del vino, dalla sistemazione spaziale dei vigneti fino all'invenzione del brand"[7].

Esperienze come quella di Massafra aprono prospettive molto interessanti per la valorizzazione dei territori di produzione del vino, purtroppo a fronte di una buona pratica ce ne sono molte di più di segno opposto, sostenute paradossalmente anche da politiche europee. Come ad esempio è accaduto con l'approvazione della riforma dell'Organizzazione Comune di Mercato vitivinicola, con cui la Comunità Europea ha istituito un regime di estirpazione che offre un risarcimento in denaro ai produttori che espiantano i vigneti poco redditizi, senza legare tali pratiche a progetti di riuso tendenti a introdurre coltivazioni di pari qualità. Ma spesso le cattive pratiche sono frutto del tradizionale disinteresse degli attori pubblici verso i territori agricoli, o della loro debole capacità progettuale. Anche nei contesti geografici più maturi e riconosciuti per la qualità delle produzioni, cui corrispondono la bellezza dei paesaggi; è il caso della Franciacorta, dove il territorio viticolo non è riconosciuto negli strumenti urbanistici sovracomunali, e dove la pianificazione a livello comunale (i Piani di Governo del Territorio) si confronta con la viticoltura con approcci che nella maggior parte dei casi sono volti a limitare e non a promuovere l'attività produttiva.

Lo scarso interesse delle istituzioni e della pianificazione verso le produzioni agroali-



Una delle foto premiate dal concorso, opera di Gianluca Marino

mentari tipiche, nonostante la loro capacità conclamata a farsi attività di promozione del territorio e di tutela attiva del paesaggio, si rilegge con chiarezza nella scarsa integrazione tra le misure dei piani di sviluppo rurale regionali (PSR) e le previsioni dei piani urbanistici. L'urbanistica ed il governo del territorio dovrebbero riconsiderare con maggiore attenzione i luoghi della produzione enogastronomica di qualità, anche e soprattutto in fase di impostazione strategica delle scelte per la competitività, d'altra parte già molte azioni di marketing territoriale, quali le "strade del vino", la "città del gusto", le "cantine aperte", possono essere considerate "attività anticipatrici del virtuoso connubio tra [...] forme di pianificazione, [...] manifestazioni esemplificative delle potenzialità di sviluppo che una consapevole combinazione tra scelte strutturali e visione strategica potrebbe concretizzare"[8].

Inoltre una urbanistica più attenta alle produzioni agricole ed al paesaggio di qualità da esse costruito dovrebbe assicurare che le previsioni di espansione urbana tengano conto della vocazione dei suoli alle produzioni; che le normative e i regolamenti d'igiene, edilizi, di sicurezza, siano sufficientemente flessibili ed in grado di consentire il riuso di edifici urbani e rurali per finalità connesse al ciclo produttivo del vino ed al turismo rurale; che vi siano regole per la costruzione di annessi agricoli e di cantine, e criteri di selezione e ammissibilità capaci di escludere quelle attività produttive non coerenti con il contesto paesaggistico e con la valorizzazione del territorio storico; così come dovrebbe assicurare regole per conservare i vigneti storici, per rinnovare gli impianti obsoleti e per i nuovi vigneti, in funzione del recupero e della tutela dell'equilibrio idrogeologico, ecosistemico e paesaggistico[9].

Più in generale l'urbanistica dovrebbe assumere i territori e i paesaggi emergenti delle produzioni enogastronomiche come valori in grado di modificare le prassi di pianificazione e progettazione, incidendo al contempo sulle logiche di governo del territorio.

1. L'Abruzzo annovera 8 Indicazioni Geografiche Tipiche: Colline Pescaresi Igt; Colline Teatine Igt; Colline Frentane Igt; Colli del Sangro Igt; Del Vastese o Histonium Igt; Terre di Chieti Igt; Terre Aquilane o Terre de L'Aquila Igt, oltre alle 5 produzioni DOC (Montepulciano d'Abruzzo Doc; Trebbiano d'Abruzzo Doc; Cerasuolo d'Abruzzo Doc; Abruzzo Doc; Villamagna Doc.)
2. In Abruzzo le aree produttive si concentrano prevalentemente nella zona collinare, in particolar modo nel teatino dove insiste il 75% del territorio vitato; seguono Pescara e Teramo con circa il 10% ciascuna e infine L'Aquila con meno del 4%.
3. Si veda a questo proposito "Dal Piano Regolatore delle Città del Vino al Piano Strategico Strutturale delle Città del Vino, ovvero verso la pianificazione strategico-strutturale per le Città del Vino"di Stefano Stanghellini e Pier Carlo Tesi, in "Il Piano Regolatore delle Città del Vino. Linee metodologiche per la valorizzazione dei comprensori vitivinicoli di qualità nella disciplina territoriale ed urbanistica delle aree rurali" Quaderni delle città del vino.
4. Ciasullo M.V., Festa G., La reputazione del territorio nella comunicazione del vino, paper presentato al XXIV Convegno annuale di Sinergie Referred Electronic Conference Proceeding Il territorio come giacimento di vitalità per l'impresa, 18-19 ottobre 2012 - Università del Salento (Lecce) e pubblicato su .
5. 2 settimane di contest; 338 foto ricevute; 124 partecipanti; 42 foto selezionate per la mostra; 9 shooting fotografici organizzati presso le cantine (fonte dei dati: www.anteprimamontepulcianodabruzzo.it).
6. Nel 2010 il progetto è stato candidato al concorso per buone pratiche istituito dalla Regione Puglia in occasione del processo di costruzione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, ottenendo un premio nella sezione "Tutela e Valorizzazione del paesaggio agrario, anche ai fini turistici" come "intervento di progettazione del paesaggio che si coniuga con tecniche innovative di produzione agricola; declinazione in chiave di "land art" di un paesaggio identitario quale quello del vigneto salentino".
7. Alberto Clementi (a cura di) (2010). Architecture and Landscape: Italy/ Japan Face to Face, List, Trento.
8. Stefano Stanghellini e Pier Carlo Tesi, op. cit.
9. Questi ultimi punti sono estratti dalle "Linee metodologiche per valorizzare i comprensori vitivinicoli di qualità nella disciplina territoriale ed urbanistica delle aree rurali" dell'associazione "Città del Vino" (autore Pier Carlo Tesi).

Rosalba D'Onofrio

Paesaggi conviviali

Quando si discute di paesaggio, di piani e progetti per la sua tutela e valorizzazione, sfugge il valore che esso ha nella produzione del cibo. Non si considera quanto contribuisca al prezzo finale di una bottiglia di Bordeaux o di Brunello, il fatto che questi vini vengano prodotti in ambienti ricchi di storia, cultura, natura, paesaggio. Eppure i prodotti "iconici", che rappresentano gli elementi distintivi di un luogo stanno ridisegnando la mappa dei consumi turistici, oltre che alimentari[1]. Il turismo enogastronomico in Italia, secondo Coldiretti ha un fatturato in crescita che supera i cinque miliardi di euro e ciò rivela come paesaggio e cibo siano legati da molte relazioni che permettono di comprendere la cultura materiale, il sistema sociale e molti elementi del sistema culturale di un territorio. Questa tendenza viene considerata da alcuni come una delle risposte al processo di "deterritorializzazione" che si concretizza nell'affermazione di nuovi stili di vita e di consumo. Il legame tra cibo e paesaggio non sfugge ad alcune esperienze italiane che in questi anni hanno coniugato la promozione delle tipicità enogastronomiche con la valorizzazione, la salvaguardia e la riqualificazione del paesaggio, sia quando l'affermazione di una tipicità è diventata il volano per la promozione e la riqualificazione economica di un territorio, sia quando le misure di riqualificazione messe in atto per contrastare il degrado del paesaggio sono diventate uno strumento essenziale per conservare e salvaguardare una produzione di qualità a cui si deve in larga misura lo sviluppo economico di un territorio. La prima esperienza riguarda, ad esempio , un piccolo comune abruzzese, San Martino alla Marrucina, sede di una importante cantina vinicola; la seconda, un territorio di rinomata fama internazionale, una vera e propria provincia del vino e dei paesaggi vitivinicoli, compresa tra Langhe, Roero e Monferrato, candidata al riconoscimento come patrimonio mondiale da parte dell'Unesco per il 2014[2]. In entrambi i casi il paesaggio è l'oggetto delle politiche di riqualificazione e di valorizzazione del territorio alla base della promozione di un nuovo sviluppo economico (nel caso di San Martino) o del suo consolidamento e rafforzamento (nel caso del territorio delle Colline di Langa e del Barolo), attraverso l'attivazione di strumenti urbanistici operativi che dialogano direttamente con il territorio, fornendo indicazioni, suggerimenti o prescrizioni a cui attenersi nelle proposte di trasformazione e di valorizzazione.

La prima esperienza, quella di San Martino, ruota intorno al "Regolamento di Attuazione delle Politiche per la Tutela e la Valorizzazione del Patrimonio Architettonico, naturalistico e Rurale", premiato nel 2009 con il premio speciale Urban Promo per il "Miglior Prg delle Città del Vino". Il comune di San Martino interessa un territorio collinare in provincia di Chieti, caratterizzato da vaste coltivazioni della vite e dalla presenza di un' azienda vitivinicola di importanza internazionale; in tale contesto l'Amministrazione Comunale ha inteso estendere la disciplina di pianificazione e di salvaguardia, riservata alla città storica con il Piano di attuazione del Centro Storico, anche al "territorio storico rurale", adottando un unico atteggiamento di tutela e valorizzazione del paesaggio, del patrimonio urbano e della tipicità rurale. In questa visione multisettoriale l'agricoltura specializzata assume funzioni complesse di produzione di beni pubblici; oltre alla produzione vitivinicola di qualità svolge funzioni di salvaguardia idrogeologica, di conservazione della fertilità dei suoli e della complessità ecosistemica, di valorizzazione del paesaggio agrario, contribuendo alla sostenibilità dello sviluppo e alla promozione di un turismo di qualità sempre più alla ricerca di qualità e benessere. Il territorio comunale, inteso come serbatoio di valori paesistici e naturalistici, qualificati da un punto di vista culturale, abitativo e turistico-produttivo-enogastronomico, costituisce presupposto del benessere dei cittadini, favorendo la ripresa occupazionale con l'innesco di un nuovo flusso di "emigrazione di ritorno". Il Regolamento si propone i seguenti obiettivi:

- sviluppo di economie legate alla specificità ambientale, paesistica, agroalimentare, culturale e produttiva del territorio, incentrate sulla filiera enogastronomica, sull'agriturismo escursionistico e agroalimentare e potenziamento delle tradizioni popolari;
- riqualificazione e riorganizzazione degli insediamenti abitativi con rivitalizzazione e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente;
- tutela e ricostruzione del paesaggio mediante il mantenimento e l'arricchimento delle condizioni di naturalità e di compatibilità dei nuovi interventi rispetto alle aree boschive, ai terreni seminativi e coltivazioni specializzate del tipo vigneto ed uliveto;
- tutela ambientale e qualificazione del territorio rurale attraverso la razionalizzazione delle modalità di intervento meccanico sui terreni, per la disciplina e regimentazione naturale delle acque meteoriche.

La seconda esperienza fa riferimento al Progetto per la Qualità Paesaggistica[3] "Valorizzazione del paesaggio di Langa", presentato dall'Unione dei Comuni delle Colline di Langa e del Barolo per sostenere la candidatura delle Langhe a Patrimonio dell'Umanità (UNESCO), fornendo una serie di buone pratiche nella salvaguardia e nella valorizzazione del paesaggio da estendere ad altri territori. Il territorio di riferimento ha subito nel tempo uno sviluppo urbanistico talvolta incontrollato, spinto dalla necessità di far posto ad una accresciuta attività economica. Gli



insediamenti produttivi e industriali, l'estendersi delle aree urbanizzate così come la coltura viticola intensiva, che spesso non tiene conto dei valori paesaggistici di questi luoghi, sono il segno tangibile di un delicato equilibrio che rischia compromissioni insanabili. Obiettivo del progetto pilota è stato quello di individuare le interferenze "critiche" causate, ad esempio, dai fabbricati e dalle infrastrutture incongrui con il contesto e proporre progetti da trasferire nelle prescrizioni dei Piani Regolatori Generali o dei Regolamenti Edilizi comunali. Il progetto si compone di una rete integrata di interventi che si susseguono per otto chilometri lungo la direttrice che da Alba arriva a Barolo. Quattro sono per ora i comuni interessati e quattro sono le aree produttive coinvolte (aree industriali, ma non solo). Il progetto ha inteso privilegiare i casi più critici ma allo stesso tempo legati da un tema comune: la loro collocazione lungo la principale direttrice viaria, che permette di connettere ogni singolo progetto che entra così a far parte di un unico sistema di relazioni.

Il Progetto Pilota contiene:

- l'analisi del paesaggio che mette in luce sia le criticità presenti sull'area sia gli elementi morfologici e vegetali che lo caratterizzano e che concorrono alla sua identità ed ai suoi valori;
- l'individuazione dei coni visuali prevalenti e delle interferenze visuali provocate da interventi impropri, anche in relazione alle core zone e alle buffer zone del progetto di candidatura UNESCO;
- la definizione delle aree e dei fabbricati su cui intervenire;
- l'individuazione delle soluzioni progettuali percorribili in concreto e immediatamente cantierabili;
- la definizione di una normativa da inserire nei piani regolatori o nei regolamenti edilizi dei comuni volta a risolvere il nodo critico individuato.

1. M. Cerquetti, M. Montella (2012), Paesaggio e patrimonio culturale come fattori di vantaggio competitivo per le imprese di prodotti tipici della regione Marche,in Atti XXIV Convegno annuale di Sinergie. *Il territorio come giacimento di vitalità per l'impresa* - 18-19 ottobre 2012 - Università del Salento (Lecce). *Referred Electronic Conference Proceeding*, pag. 551.
2. Primo paesaggio rurale italiano candidato per entrare a far parte della Lista dei Beni Patrimonio dell'Umanità.
3. I Progetti per la Qualità Paesaggistica sono stati previsti dalla Lr. n. 14/2008 "Norme per la valorizzazione del paesaggio".

Riferimenti

- Bessière J. (1998), "Local development and heritage: traditional food and cuisine as tourist attractions in rural areas", *Sociologia ruralis*, n. 38.
- Golinelli G.M. (2012), *Patrimonio culturale e creazione di valore. Verso nuovi percorsi*, Cedam, Padova.
- Magnaghi A. (a cura di) (1998), *Il territorio degli abitanti: Società locali e autosostenibilità*, Dunod,
- Magnaghi A. (2000), *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Quaini M. 2009 (ed.), *I paesaggi italiani. Fra nostalgia e trasformazione*, Roma: Società Geografica Italiana.

Valentina Carpitella

Vie e mercato del vino in Abruzzo

Dal 1986, anno di istituzione della prima Denominazione d'Origine Controllata, si è assistito in Abruzzo ad un'ascesa della produzione di qualità in campo vitivinicolo e ad un importante lancio e affermazione del prodotto Montepulciano sui mercati nazionali e internazionali, che si è accompagnato ad una serie di azioni pubbliche e private di promozione del vino e del territorio. Tali azioni hanno seguito e seguono tuttora percorsi differenti, in relazione anche a periodi temporali diversi: ad una prima fase caratterizzata dall'istituzione delle strade del vino ed alla adesione di alcuni centri alla rete delle città del vino ne segue un'altra, tuttora in corso, legata alla strutturazione di reti immateriali attraverso la produzione di campagne multimediali e uso del web, associate da un lato all'apertura delle strutture di produzione al turismo e al territorio e alla creazione di più stretti legami con le aree culturali di appartenenza, dall'altro alla realizzazione di strutture e contenitori specializzati connessi all'enoturismo e, in senso più ampio, al turismo enogastronomico. Si è passati dunque dalle strade del vino alla promozione di infrastrutture di connessione immateriali con forti ricadute sul territorio. A questi fenomeni si accompagna l'abbandono di porzioni di territorio coltivate a vite, come emerge dai dati ISTAT, con un ridimensionamento della produzione associato ad un aumento della qualità del prodotto.

Il quadro di riferimento è costituito da una produzione vitivinicola importante, che rappresenta nella regione il principale comparto agricolo, pari al 20% della produzione lorda vendibile, con 33.000 ettari di vigneto specializzato localizzato in prevalenza lungo le colline litoranee. La concentrazione principale si ha in Provincia di Chieti, dove si localizza il 90% della produzione contro il 5-6% delle Province di Pescara e Teramo e l'1-2 dell'aquilano. Nel suo complesso il comparto costituisce il 6% della produzione nazionale ed il 7,1% della produzione di vini DOC. La dimensione media delle aziende, pari a 1,6 ettari, è allineata a quella nazionale.

Negli ultimi anni si è assistito ad una crescita delle produzioni di qualità (DOC, DOCG ed IGT) che trova conferma anche nei dati al 2011, che esprimono parallelamente un forte calo di produzione (-25%). Si è assistito anche ad un'ampia diffusione del Montepulciano, attualmente tra i primi tre vini DOC prodotti in Italia, con un aumento dei prezzi medi, che rappresenta insieme al cerasuolo, la principale produzione, pari al 62-63% di quella complessiva e oltre l'80% del totale dei vini a denominazione prodotti in Abruzzo.

Tale situazione, rapportata al territorio, induce a due considerazioni: la diminuzione della superficie vitata porta alla inutilizzazione e all'abbandono o alla riconversione di porzioni di territorio prima produttive; la crescita di qualità e la diffusione del prodotto creano nuove occasioni di crescita per il territorio anche connesse alla valorizzazione del turismo enogastronomico.

L'abbandono dei vigneti è frutto delle politiche comunitarie che incentivano l'abbandono e l'estirpazione complementare per ridurre le eccedenze ed allo stesso tempo dell'invecchiamento della popolazione rurale. È un fenomeno in forte crescita a cui si sta cercando di far fronte attraverso iniziative dal basso (banca dei vigneti) e dall'alto (programma di sviluppo rurale 2007-2013 Regione Abruzzo). In realtà si tratta di un fenomeno che sta investendo la produzione vitivinicola in tutto il mondo per differenti ragioni e che è frutto del sistema economico di riferimento.

Riguardo le occasioni di crescita del territorio, è opportuno sottolineare come negli anni siano intervenute politiche pubbliche di promozione del vino e del paesaggio di appartenenza, soprattutto in fase di affermazione del marchio, e iniziative private che hanno spesso beneficiato di fondi pubblici. Si è passati dalla costruzione di vie materiali del vino, che attraversano il territorio connettendo i principali luoghi di produzione, alla realizzazione di vie immateriali collegate a reti internazionali, con conseguente organizzazione dell'offerta enoturistica dislocata sul territorio. Coerentemente a quanto affermato dal Censis (Città del vino – Censis, Osservatorio sul turismo del vino, I nuovi dinamismi di un turismo di tendenza, marzo 2011) si va incontro alla fine della moltiplicazione delle strade del vino e dei sapori ed alla realizzazione di puntuali attrattori di nuova generazione, la creazione di un brand territoriale, di eventi, di esperienze che coinvolgono cultura e territorio nella loro interezza. E, soprattutto, investimenti sulla comunicazione, in particolare per ciò che attiene il web.

L'Abruzzo non si dimostra in tal senso una delle Regioni più avanzate, molto lavoro c'è ancora da fare, ma tante iniziative si muovono in questa direzione. La crescita complessiva del comparto, a dispetto della crisi, è in qualche modo anche l'esito di questo impegno. Alcune tra le esperienze passate e in atto sul territorio testimoniano questo percorso.

In primis la costituzione delle strade del vino e, congiuntamente, l'adesione di alcuni comuni all'associazione "Città del vino". Nel primo caso, le sei strade vengono istituite grazie a fondi comunitari nell'ambito del Programma Operativo Monofondo 1994/1996. Le Strade del Vino d'Abruzzo sono itinerari enogastronomici che si sviluppano tra paesaggio e piccoli centri, attraversando i luoghi della produzione; tra queste la strada di Controguerra, dominata dai filari, la strada Colline del Ducato, tra Atri, Giulianova e Roseto, la strada del vino Colline Aprutine, quella Tremonti e Valle Peligna da Pescara a Caramanico Terme,quella Colline Teatine tra Francavilla, Chieti, Ortona e Fara Filorum Petri e la strada del vino Tratturo del Re che si snoda lungo la costa tra Fossacesia e Vasto e verso

l'interno, attraverso la Val di Sangro, fino al lago di Bomba. Parallelamente l'adesione ad alcune reti, come Terre del Vino, che contano ad oggi 35 Comuni abruzzesi aderenti, e la messa in atto di iniziative volte a promuovere il rapporto tra vino e territorio (tra le altre ricerche e pubblicazioni).
In secondo luogo l'apertura delle cantine al territorio, prima di tutto attraverso eventi come "Cantine aperte", ma anche attraverso la possibilità di fruire di occasioni legate alla cultura come concerti e visita di alcune collezioni d'arte che questi luoghi ospitano. La cantina diventa dunque luogo centrale nella fruizione del territorio, così come in altre regioni più avanzate sotto il profilo dell'enoturismo. Ma diventa anche luogo dell'ospitalità all'interno di circuiti nazionali e internazionali, come dimostra la diffusione di *bed and winery*. L'adesione di molte cantine abruzzesi al Movimento Turismo del Vino, accanto al forte attivismo nella promozione e adesione ad eventi, sottolinea l'interesse per questo tipo di iniziative.
Quindi la creazione di contenitori enogastronomici. Emblematico è il caso dell'"EKK", struttura nata dal recupero di un'ex cantina sociale a Città Sant'Angelo, che offre un mercato tipico mono regionale oltre ad un hotel, centro business, ristorante, centro di giardinaggio. Il vino in tal caso diviene parte di un'offerta più articolata, organizzata in cinque macroaree, di provenienza esclusivamente regionale.
Infine di fondamentale importanza appaiono le aggregazioni di produttori e le campagne di comunicazione. Tra le prime grande rilevanza ha assunto nel tempo il Consorzio di Tutela dei vini d'Abruzzo, costituito nel 2002 allo scopo di "tutelare, valorizzare e curare gli interessi generali relativi alle denominazioni e/o indicazioni" di vini a Denominazione di Origine Controllata quali Cerasuolo, Montepulciano d'Abruzzo, Trebbiano e Villamagna ed i vini a Indicazione Geografica Tipica relativi alle aree: Colline Pescaresi, Colline Teatine, Colline Frentane, Colli del Sangro, del Vastese, Terre Aquilane, Terre di Chieti.
Insieme al Consorzio di tutela del Montepulciano d'Abruzzo delle colline teramane, il Consorzio di Tutela dei vini d'Abruzzo ha promosso nel 2012 un'importante campagna di promozione denominata "Montepulciano piacere d'Abruzzo", ancora una volta grazie a finanziamenti comunitari (PSR 2007-2013). Il web ed i grandi eventi, nello specifico Vinitaly, divengono strumenti di richiamo e di attrazione per un comparto, che insieme a quello alimentare (la pasta di Fara San Martino), costituisce l'unico settore in crescita dell'intera regione. Insistere nella costituzione di comparti e distretti e continuare a lavorare nel settore della comunicazione appaiono prospettive praticabili per la promozione della vitivinicoltura e per un turismo sostenibile.



Roberto D'Autilia, Marco Spada

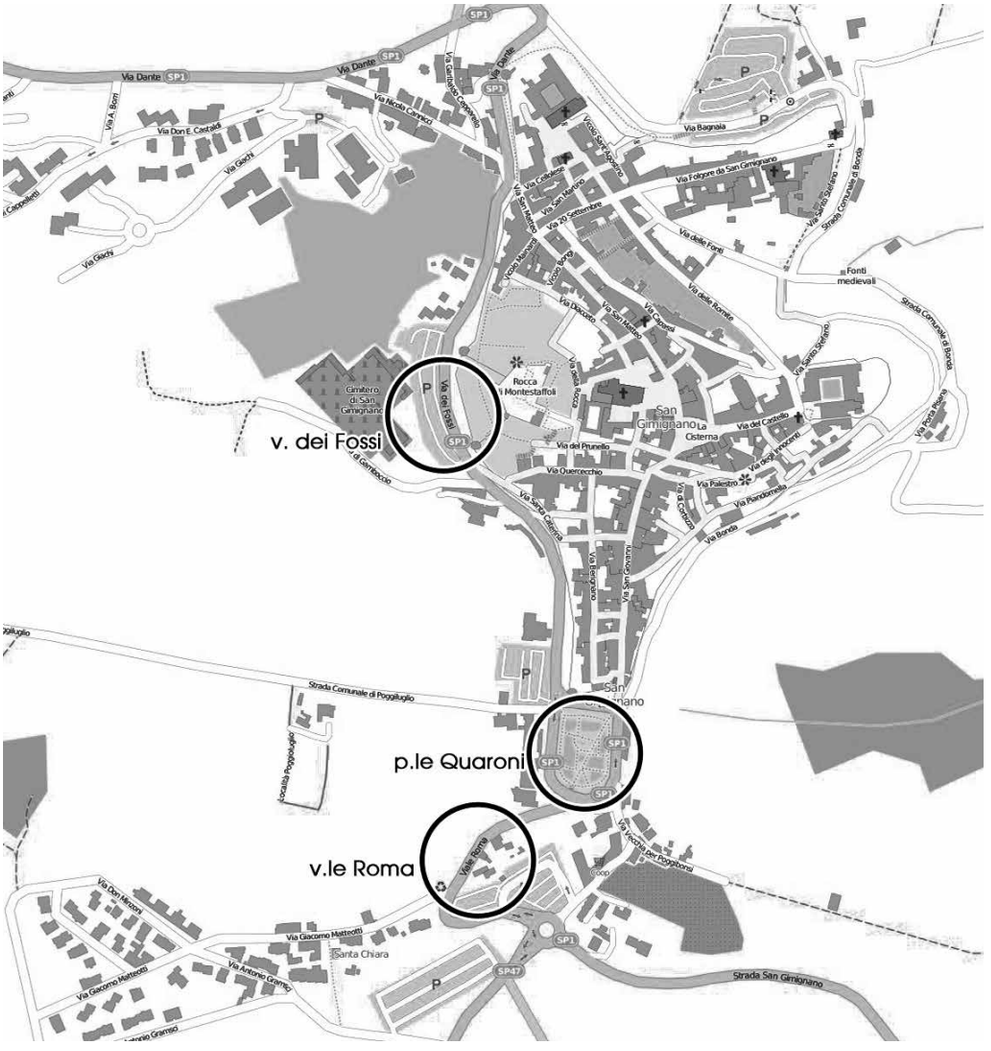
Un modello di integrazione tra città e campagna. Il caso di San Gimignano

Il progetto Siena *Carbon Free 2015* ha ricevuto nel 2011 il premio *Liveable Communities Award* del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP). Il premio è stato assegnato per il carattere innovativo del progetto e per la chiarezza degli obiettivi ambientali. L'integrazione tra tutela del paesaggio e pianificazione territoriale per il raggiungimento di un bilancio ambientale a zero emissioni sembra quindi prioritario per la politica urbanistica della Provincia di Siena e gli interventi di riqualificazione devono concorrere alla realizzazione di questi obiettivi o, almeno, essere coerenti con le politiche adottate per il loro conseguimento.

Il risparmio energetico, l'utilizzo di fonti rinnovabili, la gestione delle acque e in generale le politiche di sostenibilità, modificano però in modo sostanziale la relazione tra la città e la campagna. Gli impianti per la produzione di energia (anche rinnovabile) consumata in città, vengono situati prevalentemente in ambito agricolo, determinando insieme ai benefici economici di una produzione di risorse a basso impatto, anche costi (per esempio paesaggistici) che incidono sulle attività economiche locali. È allora necessario che le strategie adottate per il conseguimento di obiettivi del progetto Siena *Carbon Free* tengano conto di tutti i costi e benefici delle iniziative ed elaborino strategie di riduzione delle emissioni che valorizzino l'economia rurale.

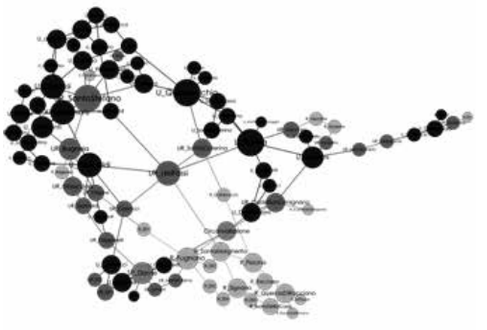
La riduzione delle emissioni è anche conseguenza della possibilità di consumare cibo locale, obiettivo che richiede un ripensamento della politica di produzione agricola e una diversa organizzazione della rete dei trasporti tra città e campagna. In diverse parti del mondo, negli ultimi anni sono state sperimentate strategie di integrazione di ambienti rurali nel tessuto urbano, o di costruzione di una sorta di osmosi tra i due ambienti come nel caso dello straordinario sviluppo degli orti urbani. La fotosintesi resta infatti il metodo più efficiente per sfruttare l'energia solare, ma il corretto sfruttamento di questa energia non può essere limitato solo all'uso di biomasse o di biogas.

Il consumo di prodotti agricoli locali riduce il costo energetico del trasporto di cibo e rafforza il legame tra i cittadini e il territorio, mentre il mercato dell'*organic food* è in crescita in Europa, a dispetto di una crisi economica che mostra sempre più chiaramente i tratti di una crisi di "trasformazione". Nel 2011 questo mercato è cresciuto, ad esempio in Germania, più del suolo coltivato in modo biologico, e attualmente nella provincia di Siena la produzione locale non copre le necessità delle mense pubbliche. Poiché l'efficienza energetica si misura anche in termini di risparmio, lo sviluppo e il consumo di produzioni locali sono nello stesso tempo una risorsa energetico e una possibilità di sviluppo per l'economia locale. In questo contesto il progetto di riqualificazione della zona esterna alle mura di San Gimignano è un'occasione per sperimentare metodi e strategie di

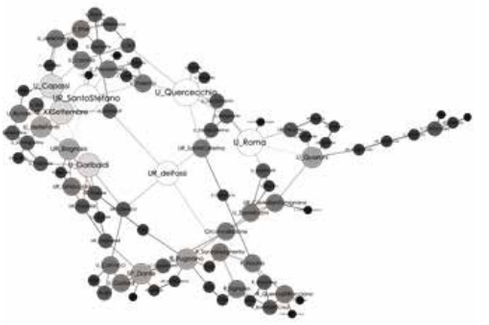


L'area urbana di San Gimignano.
I cerchi indicano le aree in cui si è concentrato lo studio relativamente.
Il cerchio di v.le Roma indica la strada principale di accesso all'area storica di San Gimignano.

integrazione tra città e campagna. L'area interessata è infatti una zona di confine (infrastrutturale) tra un tessuto agricolo di alta qualità e una città storica, con una fortissima pressione turistica. Nell'ambito di un intervento limitato alla riqualificazione dell'area esterna alle mura della città antica abbiamo sperimentato la possibilità di trasformare questa fascia urbana in una infrastruttura di collegamento tra la città e la campagna e valutato quantitativamente gli effetti dell'intervento.



La rete stradale di San Gimignano. Ogni nodo rappresenta una strada. Due strade sono connesse quando si incrociano. I diversi colori indicano se la strada è urbana, rurale, un collegamento urbano-rurale, una circonvallazione o una strada provinciale. Il nodo corrispondente a Via Dei Fossi è stato visivamente isolato perché rappresenta il centro della rete. Il diametro del nodo indica la sua accessibilità. Il grafo si riferisce alla struttura stradale attuale.



La vicinanza topologica delle strade rispetto a tutte le altre in una scala di colore dal nero (strada meno vicina) al bianco (strada più vicina). È evidente come Via dei Fossi occupi una posizione centrale.

Modello analitico

Una città è un organismo che consuma energia e produce scorie come un organismo vivente, ma, a differenza di questo, la sua economia complessiva non sempre è governato da una legge di scala. È stato osservato che la relazione che lega grandezze rilevanti per lo sviluppo urbano e il numero di abitanti è data da

$$Y = Y_0 N^{\beta}$$

dove Y rappresenta per esempio la dimensione di una infrastruttura (per esempio la rete idrica o stradale), Y_0 una costante di normalizzazione, N il numero di abitanti e ß un esponente universale.

Se ipotizziamo che la risorsa venga utilizzata in parte per sostenere la popolazione e in parte per farla crescere, questa relazione genera una dinamica di popolazione che mostra due andamenti differenti, uno sostenibile (economia di scala) e uno non sostenibile, in dipendenza dal valore di ß. In particolare se $\beta<1$ siamo in presenza di una economia di scala, nel caso in cui si ha una relazione lineare tra popolazione e risorsa, mentre il caso $\beta>1$ è disastroso, perché ad un raddoppio della popolazione corrisponde un aumento del consumo o della risorsa di più del doppio: una dinamica insostenibile che può essere governata solo attraverso periodiche crisi. L'analisi di queste crisi [6] indica che la loro frequenza tende ad aumentare con il tempo, le crisi diventano sempre più frequenti, ed è quindi necessario introdurre strategie di crescita alternative. È quindi necessario, in generale, attuare politiche di pianificazione che riducano il valore di ß nei casi in cui questo sia maggiore di 1. L'integrazione virtuosa del tessuto agricolo con quello urbano è una di queste.

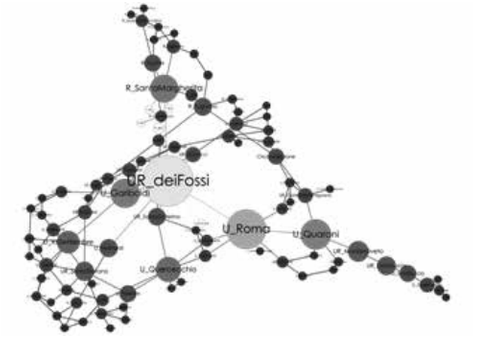
In un lavoro recente è stato dimostrato che per le risorse agroalimentari la relazione $Y = Y_0 N^{\beta}$ determina una dinamica di popolazione la cui sostenibilità è determinata dal territorio agricolo disponibile e dal valore di (Y_0, β) . Questo obiettivo di equilibrio tra lo sviluppo urbano e le risorse agricole, può essere raggiunto con opportune strategie economiche e con una corretta pianificazione dei flussi tra città e campagna. In particolare, in presenza di una economia di scala, l'incremento di connessione di elementi di sviluppo può indurre una riduzione dei costi. Supponiamo per esempio che N_1 sia il numero di nodi urbani che utilizzano le infrastrutture Y per il trasporto di persone e merci secondo la legge enunciata, e che N_2 rappresenti il numero di nodi rurali. Se ß=0.83 come indicato da per la superficie stradale di una città, allora la necessità di strade urbane per una popolazione urbana di 100 abitanti è $100^{0.83}=45.70$, mentre la necessità di strade per una popolazione di 50 abitanti della zona rurale sarà di $50^{0.83}=25.71$. La necessità di superficie stradale complessiva sarà la somma di queste, vale a dire 71.42. Poiché ß è un esponente universale, se il reticolo stradale viene connesso a quello urbano, la necessità di superficie stradale complessiva non sarà data da $N_1^{\beta} + N_2^{\beta}$, ma da $(N_1+N_2)^{\beta} = 150^{0.83}=63.99<71.42$. L'obiettivo dell'intervento è quindi quello di collegare la rete urbana con quella rurale per ottimizzare il flusso di prodotti agricoli verso la città.

L'accessibilità della rete stradale di San Gimignano

Per valutare quantitativamente l'efficacia di una possibile trasformazione del tessuto di connessione tra un'area urbana e una rurale adiacente, possiamo rappresentare le principali strade come nodi di un grafo connessi tra loro quando le strade che rappresentano confluiscono direttamente l'una nell'altra. Per semplicità ipotizziamo che questa relazione sia reciproca e il conseguente grafo sia non diretto, cioè se la strada a è connessa alla strada b allora anche la strada b è connessa alla strada a.

Il grafo risultante mantiene tutte le caratteristiche topologiche e la connettività della rete, ma non quelle metriche: la distanza tra due strade (nodi) è data dal numero di connessioni che è necessario attraversare per andare dall'uno all'altro. L'importanza di questa rappresentazione topologica sta nel fatto che permette di misurare l'impatto di un intervento locale sulla struttura complessiva dell'accessibilità del sistema viario del comune.

L'accessibilità di questa rete e la conseguente connettività di tessuto urbano e rurale può essere valutata per mezzo di un processo di diffusione sulla rete, misurando il livello di congestione delle strade dopo un tempo sufficiente lungo perché venga raggiunta uno stato di equilibrio per la densità. Il risultato è rappresentato nella figura dove le strade sono indicate con cerchi di diametro proporzionale alla loro densità, e colorate sulla base della loro



La centralità (*Betweenness Centrality*) delle strade in una scala di colori che va dal nero (meno centrale) al grigio chiaro (più centrale). È evidente come nel progetto Via dei Fossi rafforzi il suo ruolo di nodo principale. I cinque nodi di Progetto sono rappresentati in bianco.

classificazione (Urbana, Rurale o di Collegamento Urbano-Rurale).

Prendendo in considerazione solo le 89 strade principali, il grafo ottenuto possiede un diametro (distanza minima tra le due strade più lontane) uguale a 13, è quindi sufficiente percorrere 13 strade diverse per connettere i due luoghi topologicamente più lontani. Il numero di incroci è invece 136, mentre la strada con più connessioni (considerando solo quelle principali) è connessa con altre 7. Da Via dei Fossi si può raggiungere ogni altro luogo utilizzando al massimo 7 strade diverse. Dalla misura della connettività dei nodi del grafo duale, si osserva che Via dei Fossi è la strada maggiormente connessa ed occupa quindi un ruolo dominante nella struttura topologica del grafo. Il nodo corrispondente a Via dei Fossi occupa un posto dominante anche rispetto alla centralità (*Closeness Centrality*) nonostante il centro del grafo sia costituito dai due nodi corrispondenti a Via Roma e a Piazzale Quaroni.

Il progetto

L'obiettivo principale del progetto è l'aumento della connettività di Via dei Fossi con la zona rurale e con quella urbana, rafforzando il suo ruolo di infrastruttura di scambio tra il reticolo stradale urbano e quello rurale. Questo intervento deve essere realizzato introducendo un numero molto piccolo (5) di modifiche della struttura urbana. Il numero di nodi viene aumentato di solo cinque unità, passando da 89 a 94, ma il diametro del grafo resta invariato (13). Il numero di incroci aumenta da 136 a 146, e la strada maggiormente connessa passa da 7 a 9 connessioni.

Se rappresentiamo con un grafo la vicinanza e la centralità dei nodi dopo la realizzazione del progetto (*Betweenness Centrality*), vediamo che Via dei Fossi rafforza il suo status di principale luogo di collegamento della città e tra la città e la campagna.

Un processo di diffusione sulla nuova struttura stradale indica che come il ruolo di luogo di scambio di flussi di Via dei Fossi venga ulteriormente potenziato trasformandola nel luogo principale di scambio tra il parco agricolo e la città, quindi il luogo ideale per la realizzazione, ad esempio, di un mercato. Possiamo anche misurare come viene modificata la connettività di ogni nodo (anche distante da Via dei Fossi) nell'intervento proposto. La fascia esterna alle mura diventa più centrale e più connessa sia con la zona rurale che a quella urbana. Il centro del grafo resta comunque rappresentato dai due nodi di Via Roma e Piazzale Quaroni, perché l'accresciuto ruolo di collegamento della fascia esterna della città, non modifica comunque il ruolo (anche storico) assunto da queste due aree.

La differenza complessiva della connettività tra il parco agricolo e la città è riassunta nella tabella delle connettività.

Dalla tabella si osserva che un piccolo intervento di riqualificazione può modificare anche l'uso di strade geograficamente distanti dall'intervento stesso (zone rurali e zone urbane periferiche) senza alterare la struttura storica della città, ma potenziando la fascia esterna già naturalmente utilizzata come infrastruttura di collegamento tra la città e la campagna. È importante mettere in evidenza che per la misura di questo aspetto connettivo della fascia esterna delle mura storiche, tutti i nodi interni della città e quelli interni della campagna sono equivalenti e potrebbero essere contratti, se connessi, in un solo nodo.

Conclusioni

La pratica della rappresentazione astratta di oggetti architettonici ha origini molto antiche, mentre l'uso di modelli astratti per rappresentare strutture urbane è invece una acquisizione culturale molto più recente. In questo lavoro abbiamo mostrato come i grafi duali nel senso specificato possano essere di ausilio per la pianificazione urbana, lo stesso paragone tra il "prima" e il "dopo" non è stato inteso in senso comparativo, quanto piuttosto come supporto tecnico all'idea della usabilità dello strumento modellistico. In particolare l'analisi della connettività e dell'accessibilità per mezzo di questi grafi permette una valutazione quantitativa di diversi scenari urbanistici. A scopo esemplificativo sono stati mostrati solo la connettività e la centralità (*closeness e betweenness centrality*) grandezze peraltro molto significative per il progetto specifico, ma le proprietà del grafo significative per lo studio della relazione tra città e campagna sono molte. L'individuazione delle grandezze più rilevanti per affrontare con tecniche di teoria dei grafi un problema specifico di governo del territorio, deve essere frutto di un dialogo serrato tra urbanisti, matematici e fisici. Sulla base dei risultati degli ultimi anni sembra probabile che questo dialogo sia destinato ad intensificarsi, fornendo strumenti di lavoro per gli urbanisti che dovranno fronteggiare i rapidi cambiamenti delle città nei prossimi anni.

CONNETTIVITÀ TRA IL PARCO AGRICOLO E LA CITTÀ

	ATTUALE	PROGETTO
Numero di Strade	89	94
Diametro	13	13
Numero di Incroci	136	146
Grado massimo	7	9
n° di strade ad 1 passo da V. dei Fossi	7	9
n° di strade a 2 passi da V. dei Fossi	25	30
n° di strade a 3 passi da V. dei Fossi	55	60
n° di strade a 4 passi da V. dei Fossi	78	83

L'articolo in questione è stato scritto in occasione del concorso di idee, bandito dal comune di San Gimignano, per la riqualificazione della fascia estramurale della città. Il concorso, sviluppato insieme al prof. arch. Pietro Ranucci, al prof. arch. Attilio Nesi e all'arch. Lorenzo A.M. Murmura, ha rappresentato l'occasione per verificare operativamente la concordanza tra la concezione classica dell'urbanistica e lo studio di modelli.

Benedetta Giudice

Gestione associata in Piemonte

In Piemonte la gestione associata dei Comuni è un elemento dell'attività amministrativa già da tempo consolidatosi. Infatti già a partire dagli anni Settanta si sente la necessità di costruire le future scelte territoriali e di programmazione regionale attraverso l'attivazione di una sede intermedia di raccolta e proposta delle esigenze e potenzialità d'intervento degli Enti locali. Questa necessità porta all'istituzione con legge regionale dei Comitati Comprensori1, inserendoli nel meccanismo di programmazione e di pianificazione con funzioni di coordinamento delle autonomie locali forti del loro ruolo di enti di secondo grado, eletti dai comuni stessi.

La legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 individuava nei Comprensori gli enti atti a svolgere la pianificazione di area vasta e spingeva i Comuni a svolgere le attività di pianificazione in maniera associata (in parte era anche compito dei Comprensori stessi imporre una delimitazione in "aree subcomprensoriali", aggregazioni di Comuni intese come soluzioni ottimali per svolgere l'azione intercomunale della pianificazione urbanistica). Questa situazione, legata al fatto che il Piemonte era, insieme alla Lombardia, una delle Regioni più frammentate amministrativamente oggi infatti su un totale di 1206 Comuni, quasi la metà ha meno di 1.000 abitanti, era dettata dalla volontà di superare le divisioni amministrative e costruire un sistema territoriale cooperativo. L'esperienza comprensoriale si concluse, con la loro soppressione, nel dicembre 1985 e con essa venne a meno la spinta verso l'intercomunalità.

L'esperienza di pianificazione intercomunale (sia a livello di aggregazioni volontarie comunali sia di Comunità Montane), a partire dall'approvazione della legge regionale 56/1977, vive una stagione abbastanza vivace fino alla metà degli anni Ottanta2; la volontà di perseguire una scelta intercomunale ha infatti portato all'avvio di piani regolatori riferiti a 666 comuni di cui 362 riguardanti comuni aggregati in consorzio per la redazione di un piano intercomunale.

Dopo questa data diversi sono stati i tentativi, ma con scarsi risultati, da parte della Regione di rilanciare l'intercomunalità. L'ultimo intervento, che intende spingere in quest'ottica, è il nuovo Piano Territoriale Regionale, approvato il 21 luglio 2011. All'interno del piani, sono stati individuati 33 Ambiti d'integrazione territoriale (Ait), delle unità territoriali di dimensione intermedia tra quella comunale e quella provinciale che tengono in considerazioni diverse componenti (naturali, storico-culturali, socio-economiche, etc.). Ai fini di un più efficace governo del territorio, gli Ait sono stati ulteriormente suddivisi in 198 subambiti che costituiscono l'unità minima di aggregazione tra Comuni, finalizzata alla pianificazione intercomunale.

Attualmente la gestione associata delle funzioni degli Enti locali in Piemonte è normata dalla legge regionale 28 settembre 2012, n. 11, la quale, rifacendosi alla normativa nazionale, individua nelle Unioni di Comuni l'istituzione maggiormente adatta per lo svolgimento di determinate funzioni, tra cui appunto la pianificazione urbanistica. Alla base dell'istituzione delle Unioni di Comuni vi sono alcuni criteri di tipo morfologico e demografico. Con questa legge, inoltre, vi è il superamento delle Comunità montane che vengono trasformate in Unioni montane di Comuni.

Le Unioni di Comuni, così come definite dalla legge 11/2012, si discostano dalla proposta di organizzazione territoriale in

Riferimenti

- Gerald L. Alexanderson. A*bout the cover: Euler and Konigsberg's Bridges: A historical view*. «Bulletin of the American Mathematical Society»
- G. Billen, S. Barles, P. Chatzimpiros, and J. Garnier. *Grain, meat and vegetables to feed paris: where did and do they come from? localising paris food supply areas from the eighteenth to the twenty-first century*. «Regional Environmental Change», pages 1
- R. D'Autilia and I. D'Ambrosi. *Is there enough fertile soil to feed a planet of growing cities?* «ArXiv eprints», August 2013.
- B. Halweil, T. Prugh, and Worldwatch Institute. *Home grown: the case for local food in a global market. State of the world library*, 2002. Worldwatch Institute, 2002.
- Lukas Kilcher, Helga Willer, Beate Huber, Claudia Frieden, Res Schmutz, and Otto Schmid. *The Organic Market in Europe. Overview and Market Access Information for Producers and International Trading Companies. Fourteen Country Examples in the European Free Trade Association and the European Union, with a Special Focus on Switzerland*. FiBL and Sippo, Frick and Zürich, January 2011.
- D. Helbing C. Kühnert G.B. West L.M.A. Bettencourt, J. Lobo. *Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities*. «Proceedings of the National Academy of Sciences», April 2007.
- Philippe Blanchard Dimitri Volchenkov. *Mathematical Analysis of Urban Spatial Networks*. Springer, Berlin, 2008.

Vito Garramone

L'Urbano, il Rurale e la Governance locale

Nel prossimo decennio, il rapporto tra il rurale e l'urbano sarà questione prioritaria in molte agende regionali, nazionali e dell'Unione. Proprio quest'ultima ha affidato alla sua Commissione il compito di analizzare le pratiche virtuose dei partenariati territoriali (insediamenti minori, città ed aree rurali) per valutare i possibili vantaggi economici e sociali di una cooperazione rurale-urbana ("Partnership for sustainable urban-rural development" - RURBAN) per sostenere e creare dei rural-urban linkages, al fine di costruire strategie integrate di sviluppo regionale (politica europea di coesione territoriale). Le Azioni saranno supportate tramite i Fondi strutturali, in primis European Regional Development Fund (FESR) ed European Agricultural Fund for Rural Development (FEASR).

In questa cornice si inserisce il progetto europeo transnazionale RURBANCE (2012-15), occasione di dibattito sulle forme ed i modi di cooperazione urbano-rurali, al fine di ripensare una nuova governance locale per la definizione di politiche regionali di sviluppo sia in Italia che nel Veneto.

La cooperazione territoriale europea per la governance place-based di un vecchio ossimoro urbanistico

RURBANCE è un progetto transnazionale di Cooperazione Territoriale Europea (CTE). Promuove la coesione economica e sociale e la riduzione del gap tra i vari livelli di sviluppo delle regioni, nell'ottica di uno sviluppo urbano e rurale sostenibile, tramite strumenti e strategie inclusive di governance. Il suo è un approccio di rete (politica, economica e sociale) che interessa tutto lo Spazio Alpino, inteso sia come ambito geografico (e politico) di riferimento che come programma di finanziamento (Spazio Alpino 2007-2014, Programma di CTE finanziato dal FESR).

Il progetto ha avuto inizio nel secondo semestre del 2012 ed ha iniziato la sua operatività solo nel corso del 2013. Capofila del Progetto è la Regione Lombardia (Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, in collaborazione con Direzione Generale territorio, urbanistica e Difesa del suolo) assieme a 13 Partners (si veda Tab. 1) di 6 diverse nazioni (Germania, Francia, Slovenia, Austria, Italia e Svizzera).

Nel corso del biennio 2013-15, questi 14 soggetti (d'ora in poi Partners), pubblici e privati, saranno impegnati nell'analisi di 8 sistemi territoriali (ovvero le aree pilota del progetto) e delle loro politiche, per sperimentare strumenti e forme di governance in grado di conciliare le strategie rivolte all'ambito urbano con quelle destinate alle aree rurali, al fine di ottenere una virtuosa sinergia per lo sviluppo locale dei territori. Non è un caso che ben 3 realtà territoriali (Graz, Zurigo e Milano) abbiano scelto aree metropolitane come modalità operativa e sistema di governo del rapporto urbano-rurale e che altre 2 (Grenoble e Lubiana) ad esse si riferiscano con la omologa declinazione di "regione urbana". I risultati saranno analizzati per confrontare gli effetti che ciascuna strategia avrà prodotto al fine di scoprire, se esistano, possibili strategie che siano contesto-dipendenti, e quindi importabili in aree con le medesime precondizioni.

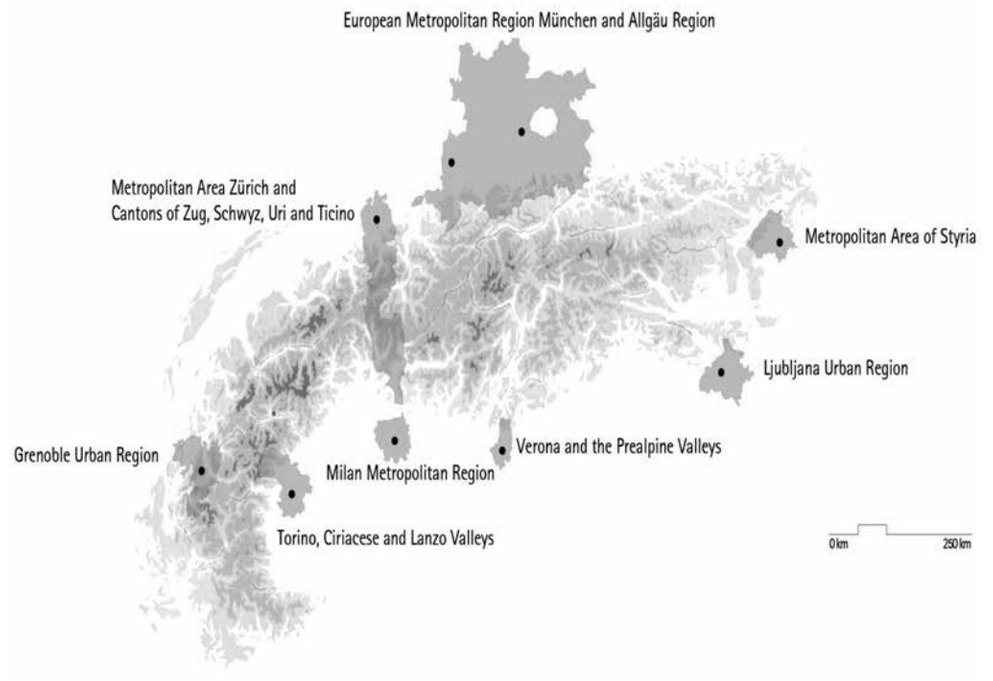
RURBANCE
Una vetrina sul progetto e le tappe future del reportage

a cura di Vito Garramone e Francesco Sbetti

In questo numero di UI viene presentata la descrizione del progetto ed una analisi territoriale dell'area pilota veneta, come *start up* di una serie di uscite future che andranno ad indagare specifici focus e saranno occasione per affrontare questioni problematiche sulle quali il dibattito nazionale è ancora aperto o incipiente: la *stakeholder analysis*; i processi inclusivi partecipativi; l'analisi delle politiche pubbliche territoriali; le possibili integrazioni e gli sviluppi delle politiche territoriali locali; una rassegna transnazionale delle esperienze effettuate nel corso del progetto ed i primi risultati raggiunti in merito ai *rural-urban linkages*.

Le prossime uscite riguarderanno specifici ambiti ed apriranno il dibattito intorno alle seguenti tematiche:

1. Analisi degli *stakeholder* (inquadramento generale delle azioni dei Partners e focus nell'area pilota veneta)
2. Processi inclusivi partecipativi (inquadramento generale delle azioni dei Partners e focus nell'area pilota veneta)
3. Analisi delle politiche territoriali (inquadramento generale delle azioni dei Partners e focus nell'area pilota veneta)
4. Possibili integrazioni e sviluppi delle politiche territoriali locali (inquadramento generale delle azioni dei Partners e focus nell'area pilota veneta)
5. Rassegna transnazionale delle esperienze effettuate nel corso del progetto e dei primi risultati raggiunti in merito ai *rural-urban linkages*.



I sistemi territoriali di Rurbance

Nello specifico, i Partners si muoveranno su un doppio binario, quello dell'analisi delle principali politiche pubbliche (WP4) e quello dell'analisi dei modelli di governance cooperativi (WP5) in grado di influenzare lo sviluppo spaziale ed economico nei rispettivi e differenti sistemi territoriali. La strategia è quella di mettere a confronto e valutare, sulla base di una comune metodologia, i risultati raggiunti finora nei vari sistemi territoriali, al fine di supportare o reindirizzare le loro policies. L'ottica è quella dell'integrazione tra rurale ed urbano, ovvero del superamento dell'ossimoro città-campagna, per disegnare uno sviluppo locale sostenibile e sinergico.

Metropoli alpine e loro valli, un trait d'union transnazionale tra il rurale e l'urbano

Le metropoli presenti nello Spazio Alpino e le valli attigue sono i luoghi di analisi, sperimentazione e diffusione dell'approccio RURBANCE, che vede in essi dei sistemi territoriali veri e propri alla ricerca di una loro definizione ed auto-consapevolezza. Sia le città che le parti di territorio contermini, le valli (intese non tanto come unità geografiche, ma come entità sistemiche socio-economiche da valle a monte), sono da considerarsi «motori per la crescita e la competitività; [...] creatori, fornitori e riserve di importanti risorse». Una loro integrazione è vista come foriera di sviluppo e generatrice di strategie vincenti per affrontare e superare problemi legati al loro degrado ambientale e paesistico, all'abbandono, all'uso intensivo delle risorse, al peggioramento della qualità della vita, alla difficile integrazione sociale, ecc...

Il Progetto, infatti, intende lo sviluppo locale sostenibile come un equilibrio tra le relazioni urbani e rurali, e considera le rispettive comunità come «attori paritari», in grado di scambiarsi risorse e conoscenze, in una dinamica win-win, ovvero in un "gioco a somma positiva" per entrambi i contesti. Una integrazione che è al tempo stesso occasione reale di sostenibilità e perequazione territorial-sistemica mai tentata prima.

In questa ottica, i sistemi territoriali delle differenti realtà nazionali (le 8 pilot areas) divengono dei "laboratori" per testare l'esistenza di un trait d'union (linkages, secondo la definizione dell'UE) tra il rurale e l'urbano sia a livello di sistema locale che a livello transnazionale, perseguendo l'ambizioso fine di definire una vision ed una "strategia strutturale" per lo sviluppo e la valorizzazione dell'intero territorio dell'area macro-regionale alpina.

Obiettivi ed attività place-based

A partire dall'obiettivo generale di creare dei rural-urban linkages per la costruzione di strategie integrate di sviluppo regionale, il progetto RURBANCE ha strutturato e definito una strategia d'azione che fa leva su alcuni obiettivi specifici: l'attivazione di reti e relazioni strutturate tra i vari portatori di interesse dei vari sistemi locali, che verranno considerati attori paritari nel processo decisionale; lo sviluppo di modelli di governance inclusivi ed integrati nei sistemi territoriali individuati, dove sia il modello bottom up introdotto dal programma Leader (Community Led Local Development) che il modello innovativo dei sistemi di governo delle aree metropolitane sembrano essere alternative valide da esaminare; la definizione di «una visione comune di sviluppo territoriale nella quale tutti i territori sono creatori di valore economico, sociale, culturale ed ambientale»; l'adozione, in ogni sistema territoriale, di «una "strategia di sviluppo Comune" (Joint Development strategy) capace di superare i limiti della frammentazione e della settorializzazione delle politiche per favorire la riqualificazione territoriale e l'implementazione di azioni verso un nuovo processo di sviluppo locale».

Questi i quattro pilastri della strategia RURBANCE, il proposto "modello di co-sviluppo per la competitività dei territori", su cui si innestano le attività di progetto. Si parte dal territorio e si arriva ad esso, con una strategia tutta place-based.

Infatti, analizzati i contesti territoriali, le azioni che "creano territorio" e le influenze degli stakeholders locali e delle politiche pubbliche territoriali, i Partners nei loro sistemi territoriali dovranno attivare tavoli di lavoro per la strutturazione di processi inclusivi e partecipativi di governance locale, multiattore e multilivello, al fine di verificare, integrare e reindirizzare le policies, gli strumenti di pianificazione e programmazione oltre che consolidare e fidelizzare le reti degli attori locali. Per queste ragioni, il Progetto ha previsto attività di collection, evaluation and comparison delle policies, del planning e della programmazione ordinaria, sia spaziale che di settore (Actions 4.1-4.4); attività di stakeholder mapping (Action 5.1) e di coaching dei policy makers (Action 5.4); attività di organizzazione, gestione e conduzione di Tavoli di discussione tematici a livello locale (Actions 6.1-6.2); attività di mentoring/gemellaggio tra Partners, attraverso lo scambio di idee ed esperienze al fine di attivare processi di learning-by-doing dalle attività sul campo (Action 6.3); attività di costruzione di scenari, misure e vision territoriali integrate (Actions 7.1-7.3); attività di orienting di progetti, piani e programmi di sviluppo locale (Action 8.1), oltre che di re-

indirizzamento delle regional policies (Action 8.2).

Alla fine del suo ciclo di vita, il Progetto RURBANCE produrrà delle raccomandazioni, in merito al quadro legale e procedurale nazionale o europeo, riguardanti la relazione tra rurale e urbano a supporto delle politiche di coesione dell'UE e delle indicazioni del Common Strategic Framework 2014-2020, portandole come knowledge base presso tavoli di discussione e decision-making a livello alpino (ad esempio presso CoR, Euroregion Alpes méditerranée, Alpine Convention Working Groups, ecc...) (Action 8.3).

Focus sul caso veneto

In Veneto, il Partner del Progetto RURBANCE è la Direzione urbanistica e Paesaggio della Regione del Veneto che ha candidato come area pilota Verona e le Valli prealpine a Nord, area che interessa i comuni di Grezzana e Negrar, ma anche a Roverè e Cerro Veronese.

Un'area che al polo urbano scaligero, turistico e produttivo, considerato nella sua parte di frangia a Nord, lega due sistemi vallivi (Valpantena, Grezzana, e Valpolicella, Negrar) dal chiaro connotato rurale e che trovano in alcune eccellenze agricole (soprattutto viticoltura ed olivicoltura) una loro forte caratterizzazione (Amarone e Valpolicella, in primis). Un caso emblematico di contrasto città-campagna ma al tempo stesso un vero e proprio "laboratorio a cielo aperto", in cui analizzare e ricostituire il legame tra rurale ed urbano, oltre che tra pianura e montagna (le prealpi, appunto).

Il Progetto mira a ridare una omogeneità funzionale ed ecosistemica a questo sistema territoriale che ha una natura policentrica e un attivo scambio di risorse territoriali, tra il forte nodo urbano e la rete rurale di "centri storici minori" disposta nel suo hinterland. Il rischio pendente su questi territori, se non si agisce in maniera sinergica e collaborativa, è il degrado e la perdita di un patrimonio territoriale e culturale di grande valore. La forte e crescente dipendenza dal nucleo urbano e dai distretti industriali di Verona, per quanto riguarda gli spostamenti giornalieri, i servizi commerciali e le funzioni amministrative, ad esempio, oltre che l'attrattività turistica, minacciano la tenuta della stessa città, la fornitura di servizi e standard che non riesce da sola più a sostenere e per le cui esternalità rischia di gravare sul suo stesso bacino di utenza.

Se non viene riconosciuto il valore ecosistemico (e di scambio) della parte rurale, dalla produzione di servizi per la città, attraverso la multifunzionalità in agricoltura, alla manutenzione del paesaggio e degli assetti idrogeologici attraverso il presidio produttivo e le reti ecologiche (per fare solo due esempi), la parte urbana non riuscirà a far fronte a queste minacce.

Questioni tutte che aprono un dibattito sulle forme di relazioni, scambio e trade off tra il rurale e l'urbano e che richiedono ben altre compensazioni che quelle volumetrico-monetarie. Potrebbe aprirsi la possibilità di una perequazione per territori d'area vasta e una fornitura temporary (a tempo) di servizi, in grado di dare soluzioni dinamiche e occasioni di organizzazione di una governance locale, che attraverso reti di attori e forme di accordo (Pubblico-Privato e Pubblico-Pubblico) possa portare ad uno sviluppo locale sostenibile place-based e a guida pubblica.

Partecipano a questa sperimentazione insieme alla Direzione Urbanistica e Paesaggio della Regione del Veneto la Direzione Agroambiente e la Direzione Piani e programmi settore primario, entrambe della Regione del Veneto, i Comuni dell'area pilota (Verona, Grezzana, Negrar, con possibilità di ampliamento dell'area a Cerro Veronese e Roverè Veronese) e l'INU sezione Veneta. Queste sinergie istituzionali e non sono il primo passo per il superamento della settorializzazione e per l'attivazione di strategie integrate all'insegna della multidisciplinarietà e dell'azione sistemica all'interno dell'area pilota veneta. Un secondo passo verrà fatto con la strutturazione di processi partecipativi in grado di attivare una rete di stakeholders locali, portatori di interessi ma anche di informazioni e risorse utili al perseguimento degli obiettivi di Progetto.

I temi principali della cooperazione saranno l'armonizzazione del territorio periurbano e degli standard, l'agricoltura multifunzionale, lo sviluppo di un turismo sostenibile, i servizi ambientali ed ecosistemici, la gestione delle acque e del territorio.

Per costruire nuovi rural-urban linkages occorrono sicuramente nuove risorse e soggettività che non possono non essere collegiali e

Nazioni, Partners e Pilot areas del Progetto RURBANCE

NAZIONI	PARTNER	PILOT AREA
Austria	Città di Graz	Area Metropolitana della Stiria
	Regionalmanagement Graz & Area Metropolitana	
Francia	Consiglio Regionale della Regione Rhône Alpes, Direzione Turismo, Montagna e Parchi	Regione Urbana di Grenoble e Parchi Nazionali di Chartreuse e Vercors
	Grenoble Alpes Metropole, Dipartimento strategie territoriali	
	Università Pierre Mendes France, Istituto d'Urbanistica di Grenoble	
	Agenzia d'Urbanistica della Regione di Grenobles	
Germania	Leibniz università di Hannover, Dipartimento Pianificazione Territoriale	Arco Prealpino Bavarese
	Associazione per il Turismo e lo Sviluppo locale di Allgäu	
Italia	Regione Lombardia, Direzione Generale Ambiente energia e sviluppo sostenibile (capofila) in collaborazione con Direzione Generale territorio, urbanistica e Difesa del suolo	Sistema Metropolitano Milanese
	Regione del Veneto, Direzione urbanistica e Paesaggio	Verona e le valli prealpine
	Regione Piemonte, Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia, settore Pianificazione territoriale e paesaggistica	Torino e le Valli Ciriacese e di Lanzo
Slovenia	Istituto Geografico Anton Melik, Centro di ricerca scientifica dell'Accademia Slovena di Scienza e Arte	Regione Urbana di Lubiana
	Agenzia di Sviluppo Regionale dell'Area Urbana di Lubiana	
Svizzera	Città di Zurigo, settore sviluppo urbano e relazioni internazionali	Area Metropolitana di Zurigo e asse del Gottardo
6 NAZIONI	**14 PARTNERS**	**8 AREE PILOTA**



Il sistema territoriale di Verona Nord e delle Valli attigue

non prevedere patti per una nuova governance tra enti diversi e tra competenze, risorse e conoscenze pubbliche e private. È obiettivo strategico del gruppo della Direzione Urbanistica e Paesaggio creare sinergie multiattore e multilivello da un lato per il supporto della Pianificazione territoriale ed Urbanistica dei Comuni (PAT, PI ed accordi Pubblico-Privato dei Comuni dell'area Pilota) e delle loro azioni specifiche (Best Practices locali: l'implementazione del "Parco delle colline veronesi", come parco rurale; le cave di Prun come esempio di gestione e rinaturalizzazione di una cava dismessa, ecc...) e dall'altro per il sostegno delle politiche e delle misure del redigendo Programma di Sviluppo Rurale, in questo periodo nella fase delle Osservazioni.

RURBANCE
RURAL URBAN GOVERNANCE

Alpine SPACE
EUROPEAN TERRITORIAL COOPERATION
THIS PROJECT IS CO-FUNDED BY THE EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
investing in your future

Descrivere, Rappresentare, Misurare

Francesco Sbetti, Massimo Matteo Gheno

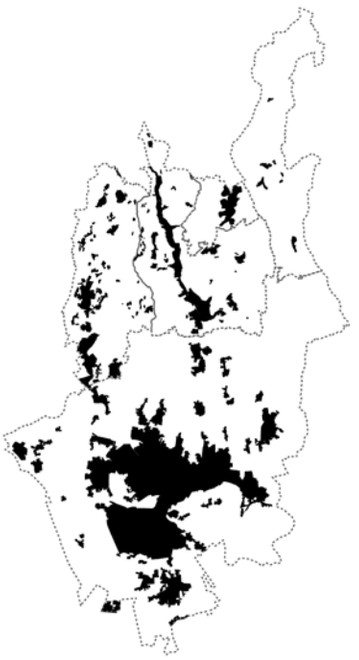
Il lavoro preliminare di ricerca restituisce uno sguardo d'insieme teso ad evidenziare le macro dinamiche del sistema urbano/rurale che caratterizza l'area pilota della Regione Veneto, individuata nell'ambito del progetto "Rurbance".

L'area di studio coinvolge una superficie di più di 33.500ha, comprendente i Comuni di Cerro Veronese, Grezzana, Negrar, Roverè Veronese e Verona, per una popolazione residente che supera i 288.000 abitanti. Il territorio è caratterizzato da un tessuto urbano consolidato di oltre 5.400ha e da un'edificazione diffusa che nel suo complesso ricopre circa 57ha, questi valori corrispondono per il 74,7% ad aree residenziali e ad uso misto e per un 25,3% a superfici interessate da attività produttive e logistica.

Per quanto attiene agli ambiti rurali, intesi in senso ampio, l'area pilota è stata suddivisa in tre macro categorie che sintetizzano i differenti usi del suolo che la caratterizzano. La prima tipologia riguarda le coltivazioni generiche (seminativi irrigui, non irrigui, ecc...) che costituiscono il 35,8% degli ambiti rurali, la seconda si riferisce alle coltivazioni definite come pregiate (vigneti, frutteti, uliveti) ricoprenti il 18,4% delle superfici, la terza invece interessa le aree tutelate: i boschi ed i prati; i quali rappresentano il 45,7% del totale. La composizione territoriale dell'area presa in esame può essere sostanzialmente inquadrata in una lettura razionale di due sistemi, uno urbano e l'altro rurale, tra loro strettamente legati ed interconnessi fino a raggiungere circostanze nelle quali la commistione tra le parti è totale.

In un approccio consapevole rispetto ad una distinzione forzatamente bipartita, l'analisi proposta definisce per differenza due perimetrazioni complementari. La prima riguardante il sistema urbano comprende una superficie di oltre 5.600ha, pari a circa il 16,5% dell'intero ambito territoriale, la seconda rappresentativa del sistema rurale si estende per oltre

27.900ha, corrispondenti a circa l'83,2% dell'area pilota.
Nel sistema urbano/rurale sono state individuate tre tipologie d'ambiti differenziabili analiticamente e funzionalmente sulla base di differenti tessiture, ciascuna delle quali riscontrabile fisicamente nei contesti presenti nel territorio d'analisi. Esse restituiscono una condizione urbano rurale di tipo metropolitano, agricolo compatto ed infine agricolo diffuso, in una lettura che, a partire da un contesto fortemente antropizzato, vede via via prevalere la controparte rurale. Questi ambiti, assunti come esemplificativi, rappresentano territorialmente il focus operativo del progetto Rurbance restituendo l'incipit analitico per una disamina che, nella presentazione in oggetto, propone una lettura delle relazioni tra territorio rurale ed urbano in un quadro di reciproche "contaminazioni".



L'ambito urbano



L'ambito rurale

Sistema Urbano

Nell'esame del sistema urbano sono stati presi in considerazione alcuni dati ritenuti significativi per comprendere da un lato l'entità del suolo costruito, e dall'altro la presenza al suo interno di spazi verdi; quest'ultimi differenziati a seconda del fatto che fossero pubblici, o legati ad attività agricole di margine.
Le informazioni ricavate riportano una superficie edificata di oltre 1000ha, equivalenti al 18,4% delle aree urbane individuate. Da sottolineare come tra i valori che concorrono alla composizione del risultato finale il dato di Verona, più di 916ha, ossia circa il 21% dell'area urbana comunale, risulti assolutamente rilevante rispetto alle consistenze registrate nei Comuni pedemontani. In questi termini basti pensare come la seconda realtà individuata nell'area pilota riguarda il comune di Grezzana con poco più di 83ha, pari al 15,5% dell'intero territorio comunale. Seguono in ordine decrescente i Comuni di: Cerro Veronese 14,86ha (10,12), Negrar 11,36ha (2,09%) e Roveré Veronese 7,02ha (16,09%).
Per quanto concerne le aree verdi, siano esse pubbliche o private, i dati aggregati riportano come, con proporzioni diverse tra i Comuni compresi nell'area pilota, l'entità di questi spazi rappresenta sicuramente un elemento rilevante in rapporto alla configurazione del sistema urbano, con quasi il 10% della superficie coperta.
In questo quadro il verde pubblico rappresenta poco più del 3,5% delle aree urbane, valore corrispondente ad un totale di oltre 204ha, ad esso si aggiungono poi le superfici coltivate che nel complesso rappresentano una copertura corrispondente al 7,12% del territorio urbano, pari quasi 400ha.

Sistema Rurale

Per quanto attiene al sistema rurale la lettura proposta ha l'obbiettivo di evidenziare gli elementi urbani presenti nelle aree agricole, con particolare riferimento al sistema produttivo ed ai servizi collocati all'esterno delle aree urbane. A questa prima analisi segue un'ulteriore approfondimento legato al territorio coltivato ed alle attività produttive relative agli allevamenti intensivi.
I primi dati analizzati riguardano le superfici edificate, essi restituiscono un'entità di più di 308ha, corrispondenti all'1,2% delle superfici definite come rurali. Anche in questo caso emerge con evidenza come Verona, anche per la sua dimensione territoriale, rappresenti in assoluto il Comune con la maggior diffusione edilizia extra urbana, con una consistenza che supera nel suo complesso i 247ha, per una copertura del 1,6%. Seguono in ordine decrescente i Comuni di: Grezzana 39,6ha (0,9%), Roveré Veronese 29,5ha (0,8%), Cerro Veronese 8,4ha (0,9%) e Negrar 3,5ha (0,1%).
All'interno del contesto rurale sono state evidenziate le zone produttive e le zone a servizi presenti, le prime quantificate in una superfice coinvolta di oltre 360ha, le seconde ricoprenti un territorio di più di 2.220ha. Anche in questo caso il ruolo di Verona risulta dominante con oltre 320ha di zone produttive e 2.160ha adibiti a servizi. Per quanto concerne ai servizi va notato come il tipo di informazione sia comprensivo di diversi usi tra i quali ricadono spesso le aree verdi.
Le superfici coltivate rappresentano più del 37,5% dei contesti rurali per una superficie di oltre 10.500ha. Rispetto a questi valori appare notevole come la maggior parte delle coltivazioni pregiate, vigneti ed uliveti, si concentri nella porzione pedemontana dell'area pilota, ad ovest di Verona si concentrano invece le piantagioni di frutteti.
Rispetto alla tematica degli allevamenti intensivi, le quantità rilevate riportano come vi sia una concentrazione consistente in tutti i Comuni pedemontani, tra di essi emerge il dato di Grezzana, sia per

quanto interessa al numero di strutture presenti, oltre 50, che rispetto all'estensione da esse coinvolta, corrispondente a più di 23ha. Seguono a questi valori i Comuni di: Roveré Veronese con 12 allevamenti per una superficie di 3,53ha, Negrar con 11 allevamenti e 2,79ha coperti e Cerro Veronese con 9 allevamenti per 2,46ha. Con riferimento a questi dati appare interessante il rapporto con le fasce di rispetto determinate dai Piani di Assetto del territorio. I perimetri di Piano restituiscono il tipo di legame con il sistema urbano, rappresentando un parametro di relazione significativo tra sistema rurale ed urbano.

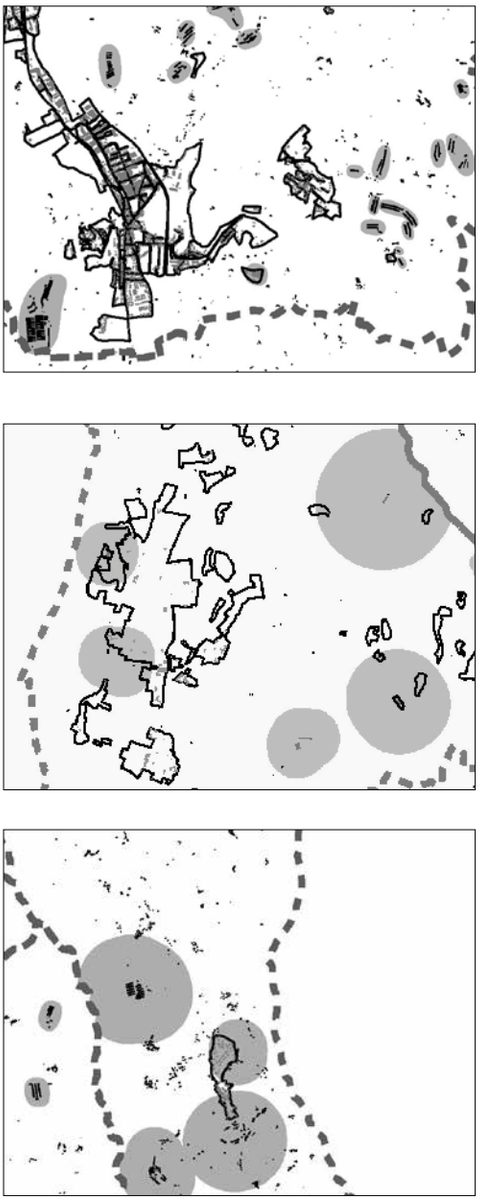
Politiche Urbanistiche

Il tema delle politiche urbanistiche è stato affrontato con una breve disamina delle zonizzazioni proposte dai Prg sino ad arrivare alla determinazione degli Ambiti Territoriali Omogenei ed alla Superficie Agricola trasformabile proposta dai PAT vigenti.

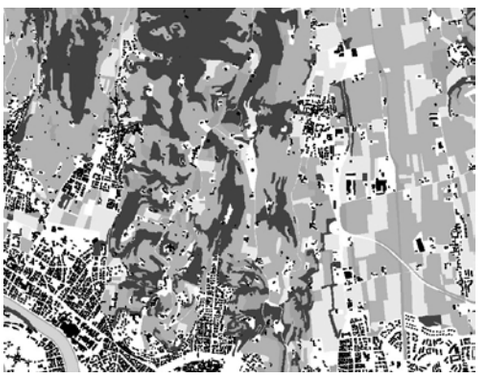
L'analisi dei Piani Regolatori, anche se superati dai nuovi strumenti regionali, consente di determinare un quadro complessivo delle configurazioni sedimentate nell'area pilota, permettendo una lettura diretta delle dinamiche emergenti rispetto alle scelte urbanistiche stratificate.

Le informazioni esaminate consento, ad esempio, di determinare come le zone a servizi (ZTO F) ricoprano più di 3.230ha nell'intera area pilota, pari ad oltre 89 mq/abitante, mentre gli ambiti di espansione (ZTO C) coinvolgano più di 1180ha, corrispondenti ad oltre 41 mq/abitante. Per quanto attiene ai servizi, Verona polarizza questo tipo di attività sia in termini di aree coinvolte, circa 1150ha, che in proporzione alla superficie comunale. Le zone di espansione presentano una condizione differente dove in proporzione alle dimensioni dei singoli Comuni sono Negrar e Cerro Veronese a presentare le percentuali più elevate.

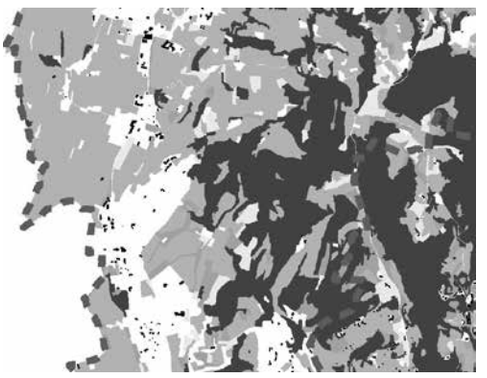
Per quanto attiene ai Piani di Assetto del Territorio, non addentrandosi nelle singole scelte strategiche, si è voluto evidenziare come i Comuni abbiano sostanzialmente suddiviso i loro territori in ambiti differenziabili in ATO urbane ed ATO rurali, le prime con un'estensione di oltre 8.000ha ricoprono quasi il 21% del territorio, le seconde con più di 25.500ha il restante 79%. Per quanto attiene alla Superficie Agricola Trasformabile la disamina dei PAT ha consentito di determinare come, a fronte di quasi 16.000ha di S.A.U, i piani strategici ne pianificano un consumo nell'ordine del 1,62%, corrispondente ad oltre 257ha di suolo destinato ad una futura trasformazione. Dato che indica un parametro sicuramente basso in termini percentuali, ma certamente rilevante in valore assoluto.



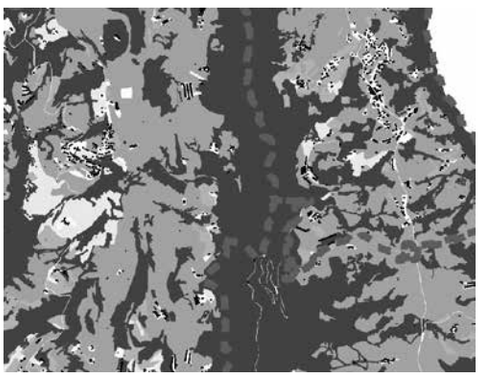
Allevamenti intensivi e rispettive fasce di rispetto



URBANO/RURALE- Metropolitano



URBANO/RURALE - Agricolo comapatto



URBANO/RURALE - Agricolo difuso

10.

a cura di Franca Balletti, Giampiero Lombardini

Liguria, la pianificazione delle aree rurali

Il degrado nei territori periurbani è, in parte, l'effetto sistematico e di lungo periodo di una visione urbano-centrica e limitata al tradizionale ruolo di regolazione dell'attività edificatoria che ha dominato negli ultimi decenni le pratiche di pianificazione nei confronti degli spazi aperti. Una visione che non è stata in grado di riconoscere e interpretare il ruolo della cura ordinaria del territorio e quello della pluralità di soggetti in grado di esercitarla.
Pur tra non poche incertezze e contraddizioni e nell'ambito di un percorso appena agli inizi, il tema del governo spazio aperto sta diventando centrale a diverse scale, accomunando diverse esperienze: nel redigendo Piano Territoriale Regionale, nella proposta in discussione di revisione della legge urbanistica regionale e in diversi casi di pianificazione di livello locale.

Franca Balletti, Daniele Virgilio

La Liguria di fronte alla pianificazione delle aree rurali

Il territorio agricolo è da tempo al centro di riflessioni che derivano da approcci culturali differenti, ma che hanno come denominatore comune, da una parte il tema del contenimento del consumo di suolo e l'esigenza di salvaguardare un patrimonio che conserva elevati valori storico/culturali/ambientali; dall'altra parte le attese di usi diversi da quelli tradizionali, capaci di mettere in moto nuove economie o, più spesso, di consentire presidi residenziali in misura molto limitata legati alle funzioni agricole.
Per la pluralità di situazioni territoriali di cui è composta, la Liguria costituisce un caso-studio di particolare interesse rispetto alle politiche, ai piani e alle pratiche che fanno riferimento alle aree rurali, considerate in senso allargato fino a comprendere i territori boschivi e quelli "misti" peri-urbani. In particolare il paesaggio rurale ligure si articola in:

- territorio interno dell'Appennino dove molti nuclei rurali e i relativi, estesi, terrazzamenti sono ormai in abbandono poiché le condizioni orografiche, di accessibilità e di servizi hanno reso difficile il permanere di attività agricole remunerative e livelli accettabili di qualità della vita. Come conseguenza, nelle fasce più interne, i luoghi della ruralità, un tempo vissuti in modo continuo e unitario da società abitanti, in grado di esercitarne collettivamente la cura, sono stati interessati da un esodo costante della popolazione, in particolare di giovani e, dunque dal progressivo "inselvatichimento" e degrado. I territori più interessanti per il fenomeno della seconda casa sono stati, invece, coinvolti da una progressiva trasformazione del paesaggio, oggi composto da un insieme discontinuo di frammenti di spazio coltivato - relitti delle tessiture originariamente organiche e intere del territorio rurale - ridotto a giardino pertinenziale di oggetti edilizi eterogenei e variamente dislocati: oltre le recinzioni, rimanenze inselvatichite di una campagna trascurata, di ruderi, boscaglie, rovi;
- aree agricole specializzate in serra, presenti soprattutto lungo la costa del Ponente ligure in crisi per due principali fattori concomitanti: la pressione edilizia per usi turistici degli scorsi decenni e la concorrenza, per le coltivazioni floricole, dei Paesi del nord Europa che hanno reso meno competitive le produzioni locali;
- territori agricoli di margine urbano o peri-urbani dove sopravvivono porzioni di paesaggi rurali sostanzialmente conservati, almeno negli aspetti formali, frammisti ad elementi urbani - discordanti per dimensione, materiali, funzioni e qualità - che li stanno lentamente "colonizzando".

Giampiero Lombardini

Guardare il territorio extra-urbano da una prospettiva di area vasta

Negli spazi aperti attorno e ai margini della città consolidata si stanno, così, progressivamente e da tempo manifestando problemi e processi che pongono in discussione i contenuti e l'efficacia del piano, in particolare a livello comunale. Il degrado territoriale, la crescita insediativa e le pervasive condizioni di rischio idrogeologico con cui gli strumenti urbanistici sono oggi chiamati a confrontarsi nei territori periurbani sono in parte l'effetto sistematico e di lungo periodo di una visione urbano-centrica e limitata al tradizionale ruolo di regolazione dell'attività edificatoria che ha dominato negli ultimi decenni le pratiche di pianificazione nei confronti degli spazi aperti. Una visione che non è stata in grado di riconoscere e interpretare, quando non ha più o meno intenzionalmente marginalizzato, il ruolo della cura ordinaria del territorio e quello della pluralità, debole e spesso disconosciuta, di soggetti in grado di esercitarla.

Ai territori interessati dalle dinamiche di abbandono generate dalle trasformazioni sociali ed economiche la pianificazione comunale ha spesso sovrimpresso indifferentemente una mera regolazione di parametri edilizi quantitativi e di obblighi formali, operando una standardizzazione delle relazioni abitative tra uomo e terra, comprimendole nel rapporto esclusivo tra nuova costruzione e asservimento di quote di terreno in proprietà. Anche per questa riduzione dello spazio periurbano, nella sostanza, a riserva edilizia marginale, il piano si è più spesso rivelato, nei confronti della complessità vivente del territorio, uno strumento – per parafrasare la nota espressione di Bauman[1] - generatore di scarti. Onde invertire questa tendenza alquanto diffusa e ormai assai avvertita, si sta tentando di contrapporre a questa situazione una visione diversa del territorio rurale. Pur tra non poche incertezze e contraddizioni e nell'ambito di un percorso appena agli inizi, il tema del governo spazio aperto sta diventando centrale a diverse scale, accomunando diverse esperienze: nel redigendo Piano Territoriale Regionale, nella proposta in discussione di revisione della legge urbanistica regionale e in diversi casi di pianificazione di livello locale.

Il Ptr in corso di formazione pone una particolare attenzione ai territori rurali della Liguria, sia quelli della fascia costiera, dove un'agricoltura ancora vitale deve fare i conti con la pressione esercitata dalla rendita fondiaria, sia nei territori interni, dove l'obiettivo è quello di invertire la tendenza all'abbandono, ricostruendo prospettive economiche a partire dalle filiere agricolo forestali.

La situazione geografica della Liguria, come ben noto, vede una spiccata concentrazione residenziale e di attività produttive di ogni genere nella stretta fascia costiera. Meno scontato è forse rilevare come in tale contesto territoriale si siano storicamente localizzate anche le attività agricole di maggior pregio. Le migliori condizioni di esposizione e di accessibilità determinate dalla viabilità litoranea e lungo le mezzecoste collinari costiere, ha qui infatti favorito storicamente lo svilupparsi delle attività agricole di maggior pregio. Tale situazione si è andata consolidando nel primo dopoguerra, allorché le colture specializzate, soprattutto in serra, hanno interessato vasti ambiti del ponente ligure, modificandone radicalmente paesaggi ed economie.

Nonostante la forte competizione degli usi urbani, le attività agricole localizzate in tale ambito sono quelle che, successivamente, hanno mostrato anche i maggiori caratteri di resistenza, tanto che ancora l'ultimo Piano di Sviluppo Rurale regionale 2007-2013 individuava nella fascia costiera la concentrazione delle principali e più redditizie produzioni agricole. Le attività agricole costiere liguri, caratterizzate fin dall'inizio da produzioni fortemente specializzate, hanno disegnato un tratto caratteristico della struttura economica regionale, riflessa poi nei suoi paesaggi.

Solo negli ultimi due decenni la pressione della rendita fondiaria è diventata così forte da determinare il collasso di molte di queste attività. L'erosione degli spazi rurali da parte di un'edificazione diffusa sempre più capillare, il formarsi sempre più frequente di spazi aperti interclusi di piccola dimensione, la rendita d'attesa determinata anche dagli stessi piani urbanistici, sono tra i principali fattori che hanno modificato il quadro delle dinamiche insediative di queste aree. Accanto a tali fenomeni si è assistito alla concomitante crisi di alcune attività agricole un tempo a forte redditività. Ciò vale in particolar modo per le produzioni serricole che sono passate attraverso diversi cicli produttivi (inizialmente orticoltura di primizie, successivamente produzioni florovivaistiche e poi ancora orticole), tutti esauritisi abbastanza velocemente e, ancor di più, per la coltura olivicola che è andata progressivamente riducendosi a causa degli insostenibili costi per competere su un mercato internazionale sempre più aggressivo (Basile, 2001). La mancanza, di fatto, di grandi operatori in campo agro-alimentare a forte impronta locale (se si esclude per un certo periodo del dopoguerra l'area imperiese), dovuta principalmente alla ridottissima dimensione media dei fondi agricoli e alla impraticabilità della meccanizzazione, hanno di fatto impedito il costituirsi di un agricoltura di tipo industriale a base regionale.

Pur in questo quadro, le aree costiere sono quelle dove ancora oggi residuano le principali attività agricole di tipo aziendale, che si sono consolidate nel loro posizionamento sul mercato, accedendo alle produzioni di nicchia e legandosi spesso a presidi di produzione tipica locale, con forte riconoscibilità. Peraltro esse vivono in un contesto dove la competizione della rendita fondiaria urbana è fortissima, soprattutto nei territori con affaccio sul mare, nei quali l'intento degli operatori immobiliari è sovente quello di re-interpretare in senso ornamentale il verde un tempo agricolo (in primo luogo l'uliveto). Di fronte ad una pressione immobiliare così forte, pre-

1. Z. Bauman, *Vite di scarto*, Roma-Bari, Laterza, 2011

vale nei proprietari (sia che si tratti di piccoli proprietari che di grandi operatori immobiliari) la preferenza per una condizione di attesa per quelle che si pensa saranno operazioni di creazione di valore immobiliare, rispetto all'opzione di investire in un'agricoltura che pur offrendo interessanti potenziali di ritorno economico, di fatto non è in grado di reggere il confronto con la rendita fondiaria. In questa prospettiva, appaiono decisive le scelte dei piani urbanistici locali, soprattutto nella costruzione dei meccanismi di regolazione dell'attività edilizia in ambito rurale: densità edilizie, lotto minimo edificabile, modalità di realizzazione degli annessi rustici e delle infrastrutture rurali. Se infatti le attività agricole rimaste (e quelle ancora potenzialmente localizzabili) necessitano sicuramente di condizioni di infrastrutturazione minime per rispondere ad obiettive esigenze aziendali, dall'altro non può nascondersi il fatto che dietro operazioni di impianto di aziende agricole possano nascondersi in realtà intenzioni più concretamente immobiliari (come è sovente avvenuto in passato). Le ripetute operazioni di condono o comunque di "liberalizzazione" (vedi piano casa) e di deroga agli strumenti urbanisti ordinari, favorendo la rendita, non hanno aiutato e non aiutano lo sviluppo delle attività agricole in questi ambiti.

La Liguria interna è storicamente interessata invece da produzioni agricole a bassa redditività. Tale situazione, unitamente alle difficili condizioni di accessibilità e presenza di servizi, ha portato ad un forte abbandono delle aree rurali, che si è protratto fino ai giorni nostri, facendo venir meno, in molti casi, le condizioni minime (in termini di servizi e di popolazione insediata) affinché di perpetuassero le pur minime opportunità economiche di sussistenza per le comunità insediate. Così, mentre nella Liguria costiera occorre assolutamente controllare i fenomeni di consumo di suolo per salvaguardare i residuali territori rurali e gli ambiti paesistici di pregio, nella Liguria interna, la necessità è invece quella di arrestare l'abbandono e anzi di creare le condizioni per il ritorno alla campagna. L'erosione dei suoli agricoli (misurabile dai dati dell'ultimo censimento Istat che registrano drastica riduzione della SAU) infatti è con tutta evidenza dovuta all'abbandono delle attività agricole e del presidio del territorio e al conseguente avanzamento del bosco: un bosco peraltro assolutamente non governato che determina condizioni di forte pericolosità in termini di stabilità dei suoli.

Di queste problematiche sembra darsi carico il Piano Territoriale Regionale, in corso di redazione. L'impostazione dello stesso si basa su una lettura fortemente semplificata degli ambienti paesistici regionali, che vengono regolamentati da una normativa di tipo prescrittivo di fatto molto stringente. Al di là delle considerazioni sulle norme redazionali e sulla loro possibile efficacia, si può comunque evidenziare come si sia riservata un'attenzione particolare per i territori della Liguria interna. Le ipotesi messe in campo sono quelle della costruzione di filiere agro-silvo-pastorali che possano integrarsi con altre politiche, come per esempio quella energetica (produzione e utilizzo di biomasse a fini energetici), nella prospettiva di incentivare e accompagnare processi di creazione di nuove economie di tipo rurale. Nella suddivisione del territorio regionale, un ruolo importante viene così assegnato alla macro-area "Liguria Natura" che corrisponde a buona parte della Liguria interna, quella dell'abbandono e quella caratterizzata in maniera pervasiva dalla presenza del bosco (che copre il 75% del territorio regionale e che non era mai stato pensato fin qui come "risorsa"). Negli anni si sono succedute politiche tese alla conservazione degli ambienti naturali che sono la dominante di gran lunga prevalente della Liguria interna, soprattutto attraverso il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico, i Piani di Parco (dei 9 parchi regionali liguri, 6 riguardano aree montane), mentre altre vaste porzioni di territorio interno sono SIC. In questi ambiti sussiste il problema di trovare soluzioni tecniche che garantiscano la compatibilità delle attività agricole rispetto all'obiettivo della conservazione della biodiversità, superando con questo una concezione meramente vincolistica di tali ambiti. Ancora in fase di studio è il coordinamento con gli altri strumenti di pianificazione settoriale di livello regionale: in particolare il Piano Energetico Regionale (Pearl) e il Piano Regionale di Assestamento Forestale.

Per i territori della Liguria costiera invece il Ptr in corso di redazione si pone l'esplicito obiettivo di limitare al massimo la diffusione insediativa per tentare invece di favorire il mantenimento e il consolidamento delle attività agricole presenti. Si pone a questo livello il difficile problema di distinguere il tema della salvaguardia delle attività di produzione agricola da quello (pur importante) del presidio del territorio, considerato che in un territorio fragile come quello ligure una funzione di presidio deve comunque essere garantita e consolidata. La Legge Urbanistica Regionale (36/1997) aveva tentato di risolvere tale questione distinguendo anche a livello di zonizzazione le due funzioni, introducendo le categorie di territorio di effettiva produzione agricola e i territori di presidio ambientale. Ciò che appare di una certa evidenza nella situazione odierna è il fatto che tale distinzione sembra ormai troppo artificiosa e di difficile applicabilità. Occorrono strumenti che, andando oltre la richiesta di requisiti soggettivi ai richiedenti (la condizione di imprenditore agricolo), consideri il territorio periurbano come potenziale luogo dell'innovazione e della creazione di condizioni di vita innovative (Barberis, 2009), dove la multi-funzionalità dell'agricoltura venga considerata appieno e vengano conseguentemente valorizzate le condizioni di integrazione tra attività agricola (non necessariamente aziendale) e altri tipi di attività connesse all'urbano oppure alle possibili nuove produzioni, superando le generiche catalogazioni della "green economy" (Perrone, 2010, Van der Ploeg, 2009).

In ambedue i casi (Liguria interna e Liguria costiera) la pianificazione (prima di area vasta, ma con inevitabili ricadute di scala locale) si trova quindi di fronte alla necessità ineludibile di valutare le condizioni di fattibilità economica delle diverse opzioni possibili, le loro ricadute ed i loro impatti in termini ambientali (Erba, 2010) e di legare quindi tali condizioni di fattibilità ad una normativa tecnico urbanistica che dovrà considerare il territorio rurale come uno specifico contesto che merita un'attenzione che non potrà più essere esclusivamente "urbano-centrica".

Riferimenti

- Barberis C., 2009, *La rivincita della campagne*, Roma, Donzelli.
- Basile E., Cecchi C., 2001, *La trasformazione post-industriale della campagna*, Torino, Rosemberg & Sellier.
- Erba V. et al., 2010, *Guida alla pianificazione territoriale sostenibile. Strumenti e tecniche di agroecologia*, Sant'Arcangelo di Romagna, Maggioli.
- Perrone C., Zetti I., 2010, *Il valore della terra. Teoria e applicazioni per il dimensionamento della pianificazione territoriale*, Milano, Franco Angeli.
- Ploeg van der, J.D., 2009, *I nuovi contadini. La campagna e le risposte alla globalizzazione*, Roma, Donzelli.

Silvia Soppa

Sulla revisione della Lur: specificità e prospettive per le aree agricole

A più di quindici anni dall'approvazione della legge urbanistica regionale (L.r. n. 36/'97) la Regione Liguria sta provvedendo ad una revisione dei suoi contenuti. L'esigenza di riscrivere la legge urbanistica regionale si fonda su diverse motivazioni: dal dare riscontro ai risultati e alle difficoltà della sua applicazione, alla necessità di un suo aggiornamento rispetto alle attuali esigenze dei territori, alla volontà di ripartire in modo differente competenze tra enti territoriali.

Sebbene la revisione della legge urbanistica sia alla sua prima stesura[1] e debba ancora confrontarsi con un percorso di coinvolgimento dei diversi enti territoriali, enti pubblici, categorie economiche, associazioni, è utile iniziare ad approfondire i passaggi più significativi che disegnano una disciplina per le aree agricole sostanzialmente differente da quella vigente.

L'attuale L.r. n. 36/1997 ha fatto rilevare fin dalla sua approvazione diverse perplessità in merito alla distinzione tra aree agricole e aree di presidio ambientale, queste ultime identificate dalla legge con la principale finalità di contrasto a fenomeni di degrado ambientale e di rischio idrogeologico. La critica ha riguardato l'occasione persa di inserire il territorio agricolo in dinamiche di sviluppo che superassero l'imbrigliamento, già attuato con i vecchi Prg, del territorio rurale in una rigida maglia zonizzativa (Bobbio, 2003).

Né la disciplina della Lur sembra aver contrastato efficacemente in questi anni le note dinamiche che hanno portato alla consistente e pervasiva urbanizzazione della costa ligure a cui è corrisposto un rilevante abbandono dell'entroterra, un progressivo decadimento dell'uso del suolo e delle colture agricole, diffusi fenomeni di degrado geomorfologico ed idrogeologico e un impoverimento progressivo del mosaico dei paesaggi e della biodiversità. Tanto che la Regione Liguria ha ritenuto di dover procedere in tempi più recenti all'aggiornamento della disciplina delle zone costiere[2], ove hanno avuto luogo i più significativi cambiamenti del territorio agricolo, apportando modifiche alla disciplina del livello locale per preservare le aree che rivestono un rilievo paesaggistico, tra cui quelle dei terrazzamenti, ed introducendo un regime di tutela volto al mantenimento di Corridoi Paesistico-Ambientali tra costa ed entroterra.

Prendendo come riferimento questa pluralità di aspetti sottesi ai territori di seconda fascia e, in particolare, alle aree agricole è evidente che il problema da affrontare nel contesto socio-economico attuale non è più - se non per episodi circoscritti - quello di arginare una forte domanda di nuova edificazione, quanto piuttosto quello di promuovere interventi di riqualificazione di territori che continuano a degradarsi (Cinà, 2010).

Le aree agricole nella revisione delle legge regionale

La bozza della nuova legge conferma nel suo impianto l'articolazione degli strumenti di pianificazione (Piano territoriale regionale, Ptr; Piano provinciale, Ptc della Provincia; Piano Urbanistico Comunale, Puc) - introducendo *ex novo* il Piano Territoriale Generale della Città metropolitana (Ptgcm) in riscontro alle esigenze di riorganizzazione amministrativa in atto -; tuttavia, la riscrittura della legge incide in modo rilevante per ciascun livello di pianificazione sulle competenze dei diversi enti territoriali.

Una lettura dell'articolato normativo prospettato mette in risalto il ruolo preponderante della funzione regolativa del Ptr, non solo per quanto riguarda le aree agricole, ma come valenza generale del Piano: ad esso compete oltre che l'individuazione di obiettivi anche la definizione dei diversi livelli di tutela con riferimento all'assetto di tutto il territorio regionale e con essa la definizione di prescrizioni anche localizzative e normative e l'individuazione delle funzioni compatibili e delle regole d'uso dei diversi ambiti territoriali (modifiche agli artt. 8 e 11).

Per quanto attiene alla Pianificazione territoriale di livello metropolitano e provinciale è l'art. 20 rubricato "Struttura di Piano" che introduce le modifiche più rilevanti e che meglio definisce i diversi compiti correlandoli tra i tre livelli di pianificazione richiamati (regionale, provinciale/metropolitano, locale). Più specificatamente per quanto riguarda le aree agricole si evidenzia che mentre nel testo in vigore al Piano di Area vasta viene delegato il ruolo di definire "*i criteri di identificazione delle risorse territoriali da destinare ad attività agricole e alla fruizione attiva anche a fini di presidio ambientale e ricreativi*" (c. 1 lett. d), la riscrittura dell'articolo definisce in modo più circoscritto l'attività di pianificazione del Piano di Area vasta. Ad esso compete la definizione e determinazione della relativa disciplina, in coerenza con le indicazioni del Ptr, di ambiti territoriali destinati alle attività di produzione agricola e caratterizzati da colture specializzate (serre) aventi carattere estensivo ed intensivo, e di ambiti di presidio ambientale caratterizzati da fenomeni di sottoutilizzo/abbandono, da fenomeni di disequilibrio idrogeologico e vegetazionale e da fenomeni di rinaturizzazione spontanea.

L'art. 21, rubricato "Efficacia del Piano territoriale di coordinamento provinciale" chiarisce il livello di efficacia delle previsioni del Ptc della Provincia per quanto riguarda le aree agricole e di presidio: la disciplina di tali piani - articolata secondo diversi livelli di efficacia come già nella legge in vigore - impone il livello prescrittivo nei confronti del piano comunale; i Comuni sono, inoltre, chiamati ad adeguare i loro piani non solo entro un termine congruo, ma sono sottoposti ad una disciplina transitoria operante fino all'adeguamento del piano stesso (modifica all'art. 21, c. 1, lett. c).

Per quanto attiene alla Pianificazione di livello comunale l'art. 35 rubricato "Disciplina delle aree di produzione agricola" e

ridenominato nella riscrittura "Territori di produzione agricola" è l'articolo maggiormente significativo per quanto riguarda la definizione dei compiti del piano locale: il Puc, nel rispetto delle indicazioni del Ptr, del Ptgcm e del Ptc delle Province disciplina l'individuazione delle caratteristiche tipologiche, formali e strutturali delle costruzioni in funzione delle destinazioni d'uso ammesse dal Ptgcm e dal Ptc delle Province. Ulteriori limitazioni alle scelte di pianificazione locale si possono riscontrare anche dalla riscrittura dell'art. 32 rubricato "Sistema delle infrastrutture e dei servizi pubblici" laddove al comma 7 è introdotta l'esclusione di una potenzialità edificatoria da parte del Comune su aree di proprietà del soggetto interessato per l'attuazione di previsioni relative ad infrastrutture e servizi pubblici che richiedono la demolizione di fabbricati esistenti nei territori non insediati, nelle aree di produzione agricola e di presidio ambientale[3].

Il ruolo della pianificazione per le aree agricole

Da quanto illustrato si evince che il grado di autonomia del piano comunale viene depotenziato, trasferendo alla scala locale compiti per la regolazione delle aree agricole proprie della scala edilizia, mentre il Piano territoriale regionale è individuato come lo strumento attraverso cui determinare le previsioni di localizzazione, gestione nonché di contenimento e distribuzione delle quantità di tutto ciò che riguarda i territori agricoli. Al Ptc della Provincia e al Piano della Città metropolitana spettano rigorosi approfondimenti relativamente a territori agricoli e di presidio connotati da fattori di complessità.

I rinnovati contenuti della bozza di Lur delineano di conseguenza nuove e maggiori responsabilità a carico del Ptr e, per le aree agricole, il legislatore sembra introdurre un'articolazione di competenze che conferiscono alla gestione di questi territori una connotazione di bene pubblico di livello regionale, innestandosi nell'alveo dell'attuale dibattito sul consumo di suolo[4].

La sottrazione del territorio rurale alle dinamiche che fino ad ora lo hanno caratterizzato comporta l'assegnare a questi territori un'importanza strategica sotto il profilo ecosistemico, economico e sociale, abbandonando definitivamente una visione in cui genericamente lo "spazio verde" è stato spesso visto come semplice sfondo al territorio urbanizzato o come cuscinetto di separazione tra area private, a cui è assegnato un determinato indice edificatorio, ed aree pubbliche esterne solitamente marginali ed interstiziali.

La pianificazione e le relative norme, a partire dalla riscrittura della Lur, devono agire come fattori acceleranti o deterrenti o di consolidamento di determinati processi, assegnando a questi territori un'importanza strategica sotto il profilo ecosistemico, economico e sociale e promuovendo a seconda delle riconosciute caratteristiche territoriali, azioni di tutela e di gestione, come è per il caso dei territori agrari in equilibrio ecologico-paesistico, oppure azioni di integrazione ecosistemica e formale, come per le diffuse aree di frangia tra urbano e rurale. Il "fare urbanistica" è allora chiamato a definire un qualificato contesto di conoscenza e di monitoraggio delle attuali dinamiche di territorializzazione che interessano i territori di seconda fascia; a coordinare le disposizioni legislative - tra cui, si rammenta, la legge speciale "Piano casa" - in modo da dare potenziale al tema della ruralità presente nelle diverse politiche di settore; a riconoscere il ruolo polivalente dell'agricoltura in termini di offerta di beni e servizi (turistici, di accoglienza, manutenzione e cura del territorio rurale) e, parallelamente, di recupero del patrimonio edilizio rurale; a favorire l'ammodernamento dell'economia agricola attraverso la diversificazione delle attività introducendo meccanismi di uso della risorse agricole volti a sviluppare nuove fonti di reddito e di occupazione; ad incidere sul potenziamento dei sistemi di produzione locale e delle filiere territoriali esistenti, tutelandone e valorizzandone le specificità per rimetterle in circolazione nell'ambito del sistema globale dei flussi, agendo sul potente fattore di integrazione svolto da una corretta e integrata accessibilità ai territori (Peano, Voghera 2005).

1. Si fa riferimento al testo "Bozza dell'articolato di revisione della legge regionale 4 settembre 1997 n. 36 e s.m. (L.u.r.)" del 3 ottobre 2013.
2. Rif. DCR n. 18/2011 di approvazione della Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (Ptcp) della Regione Liguria.
3. Tale premialità nella modifica della legge è limitata anche per le aree ricadenti in altri ambiti e distretti; infatti se adesso il riconoscimento delle potenzialità edificatoria è indipendente dalle indicazioni del Puc stesso, la riscrittura ammette la possibilità di un'aggiunta di potenzialità edificatorie coerentemente alle indicazioni già consentite all'interno del piano stesso.
4. Il riferimento è ai contenuti dei diversi Ddl sul consumo di suolo, di cui l'ultima stesura è stata approvata dal Consiglio dei Ministri a dicembre 2013.

Riferimenti

- R. Bobbio (2003), "Note sulla riforma della legge urbanistica in Liguria", in C.A. Barbieri e C. Giaimo (a cura di), *Nuove leggi urbanistiche delle Regioni tra specificità e omologazione. Contributi intorno ad una ricerca*, Alinea Editrice, Firenze.
- G. Cinà (2010), "Il caso del PTCP ligure tra disciplina territoriale e progetti", in *La pianificazione paesaggistica delle Regioni, in Ri-Vista Ricerche per la progettazione del paesaggio*, gennaio – giugno 2010, Firenze University Press, http://www.unifi.it/ri-vista.
- A. Peano, A. Voghera (2005), *Un Manifesto per il paesaggio rurale*, in *Ri-Vista Ricerche per la progettazione del paesaggio*, gennaio – giugno 2005, Firenze University Press, http://www.unifi.it/ri-vista.

Chiara Vaccaro

L'approccio della pianificazione comunale allo spazio rurale

La ruralità e lo spazio rurale sono temi centrali nell'attuale dibattito economico e urbanistico che è conseguito alla recente proposta del Piano Territoriale Regionale e all'ipotesi di modifica della Legge urbanistica regionale vigente (LR 36/1997). Questi temi trovano riflessi anche nell'approccio che l'Unione Europea avanza nei confronti delle politiche dello sviluppo rurale, nonché negli orientamenti delle politiche territoriali, basate sulla consapevolezza della diffusione dei processi insediativi secondo una rete le cui maglie trovano localizzazione anche nello spazio rurale.

Come rilevato dagli studi preliminari del Ptr in corso di redazione, con 387.170 ettari di estensione, il bosco copre il 75% della superficie regionale. La superficie forestale è cresciuta del 4.66% nel decennio 1990-2000 e dello 0.15% tra il 2000 e il 2008. Tali modifiche di estensione non sono dovute a politiche di rimboschimento, ma ad una naturale evoluzione delle coperture vegetali di tipo agricolo, progressivamente abbandonate nell'ultimo dopoguerra, verso forme chiuse che si sono trasformate in bosco.

Nel contempo, il territorio agricolo deve considerarsi una risorsa scarsa e in via di esaurimento: la superficie ad uso agricolo copre il 16% del territorio regionale, a fronte di una media nazionale del 46%, e la Superficie Agricola Utilizzata in Liguria è pari a 3 ettari per abitante, a fronte di una media nazionale di 16 ha/ab. Tra il 1982 ed il 2010 la SAU in Liguria è diminuita del 63%. Tale decremento corrisponde solo in parte all'aumento della superficie boscata, in quanto si è osservato che si è costruito molto in aree agricole, in forma di insediamento sparso, all'interno delle aree che il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico aveva classificato come Insediamenti Sparsi in regime di mantenimento.

In questo quadro, lo spazio rurale è prevalentemente individuabile nel territorio extraurbano e presenta numerose valenze, acquisendo ormai una chiara connotazione multifunzionale.

Schematizzando, in Liguria lo spazio rurale assume le funzioni:

- ecologica: lo spazio rurale ospita la gran parte delle risorse faunistiche e floristiche e delle biocenosi; esso è, pertanto, un contesto essenziale per la conservazione della biodiversità. La funzione ecologica dello spazio rurale può perpetuarsi esclusivamente attraverso un utilizzo corretto e sostenibile delle risorse naturali.
- economica: lo spazio rurale ha progressivamente perduto la funzione di rappresentare il luogo deputato allo svolgimento delle sole attività agricole e forestali, svolgendo ruoli via via più articolati nell'offerta di servizi ed opportunità insediative.
- Funzione insediativa: lo spazio rurale oggi è un luogo di attrazione anche per l'insediamento di funzioni residenziali e di piccole e medie imprese industriali, artigiane, commerciali e terziarie.
- ricreativa: lo spazio rurale è la sede preferenziale di attività e servizi deputati alla ricreazione ed al loisir che trovano alimento nella originale e multiforme integrazione tra risorse naturali ed antropizzazione.
- sociale: lo spazio rurale ospita formazioni sociali sempre più complesse ed articolate e costituisce il luogo di incontro tra i soggetti e le culture del tradizionale popolamento contadino e delle moderne istanze di fruizione o di residenza extraurbana.

Parallelamente a una classificazione per funzioni, lo spazio rurale è parimenti articolabile anche in specifiche categorie di tipo paesistico insediativo:

- territorio rurale periurbano e/o infra-urbano;
- territorio rurale della produzione agricola;
- territorio rurale seminaturale delle praterie e dei pascoli;
- territorio rurale seminaturale dei boschi e delle foreste;
- territorio rurale naturale.

Il territorio rurale periurbano e/o infra-urbano

L'evoluzione degli usi del territorio ha modificato il rapporto tra spazio urbano e rurale, sfumandone i confini, anche in relazione ai processi di diffusione insediativa e produttiva (*sprawl*), nonché di sviluppo infrastrutturale, soprattutto nei comuni a più forte caratterizzazione urbana ed in misura inferiore, ma comunque percepibile, nei comuni rurali. Questi ultimi, a causa delle condizioni di accessibilità e per fattori favorevoli all'insediabilità, sono stati talvolta investiti dal decentramento di attività residenziali, produttive e turistiche, un tempo localizzate in contesto urbano.

In tali comuni può essere individuata una prima categoria del tessuto rurale, definibile "territorio rurale periurbano e/o infra-urbano", ovvero quella che risulta a più stretto contatto con la città compatta e dove le attività agricole risentono dei processi di urbanizzazione in atto e della crescente pressione della rendita immobiliare. Il mantenimento delle attività agricole nel periurbano è, spesso, pesantemente condizionato dalle aspettative verso una diversa destinazione urbanistica e dalla conseguente lievitazione del valore dei terreni. Conseguentemente, l'identificazione del territorio periurbano non corrisponde in alcun modo alla prefigurazione di un destino futuro di queste aree, ma rappresenta esclusivamente la presa d'atto di caratteristiche evidenti del territorio.

In sede di pianificazione urbanistica comunale, pertanto, il transito dalle aree periurbane verso quelle propriamente urbane, se previsto, dovrebbe essere di volta in volta giustificato da reali necessità d'espansione dell'urbanizzato, non risolvibili attraverso la riqualificazione ed il riordino dei tessuti urbani esistenti, tentando in questo modo di conservare alla funzione agricola i suoli

ancora realmente idonei ad ospitare tali attività.
Sul territorio rurale periurbano e/o infra-urbano, la pianificazione comunale nelle ultime esperienze agisce per:

- favorire con ogni mezzo il mantenimento delle attività agricole, muovendo dal presupposto che la rinuncia all'utilizzo agricolo costituisce un irreversibile impoverimento del territorio, prevalentemente sotto l'aspetto paesaggistico e ambientale, ma anche sotto l'aspetto produttivo;
- svolgere funzioni di qualificazione ambientale in relazione a prevedibili processi di espansione urbana.

Il territorio rurale della produzione agricola

Il territorio rurale della produzione agricola è rappresentato da aree destinate o ancora destinabili alle attività agricole di tipo aziendale, dove la caratterizzazione del paesaggio rurale è determinata, prevalentemente, dall'attività agricola nonché da una densità insediativa relativamente più bassa di quella del territorio periurbano.
Nel territorio rurale della produzione agricola l'utilizzo agricolo del suolo è ancora preponderante, anche se il fenomeno dell'abbandono è diffuso al pari di forme di sottoutilizzo delle potenzialità produttive.
Sul territorio rurale della produzione agricola, la pianificazione comunale nelle ultime esperienze agisce per:

- mantenere e consolidare le attività agricole in atto;
- promuovere la diversificazione e l'innovazione produttiva;
- integrare la funzione produttiva agricola con attività terziarie complementari;
- promuovere la presenza umana finalizzata alle attività agricole e forestali in funzione non soltanto della produzione, ma anche del presidio e della manutenzione del territorio.

Il territorio rurale seminaturale dei pascoli e delle praterie.

La terza categoria nella quale si può suddividere il territorio rurale ligure è quella caratterizzata dai prati e prati-pascolo destinati ad attività zootecniche.
Sul territorio rurale seminaturale dei pascoli e delle praterie, la pianificazione comunale nelle ultime esperienze opera per:

- mantenere e consolidare le attività agrosilvo-pastorali in atto;
- promuovere la diversificazione e l'innovazione produttiva.

Il territorio rurale seminaturale dei boschi e delle foreste

La quarta categoria del territorio rurale è rappresentata da aree boschive caratterizzate da funzioni produttive, ecologiche e di protezione dal dissesto idrogeologico.
Sul territorio rurale seminaturale dei boschi e delle foreste, la pianificazione comunale nelle ultime esperienze opera per:

- mantenere e consolidare le filiere produttive agro/forestali;
- integrare la funzione produttiva con attività terziarie complementari;
- promuovere la presenza umana finalizzata alle attività agricole e forestali in funzione non soltanto della produzione, ma anche in funzione di presidio e manutenzione del territorio.

Il territorio rurale naturale

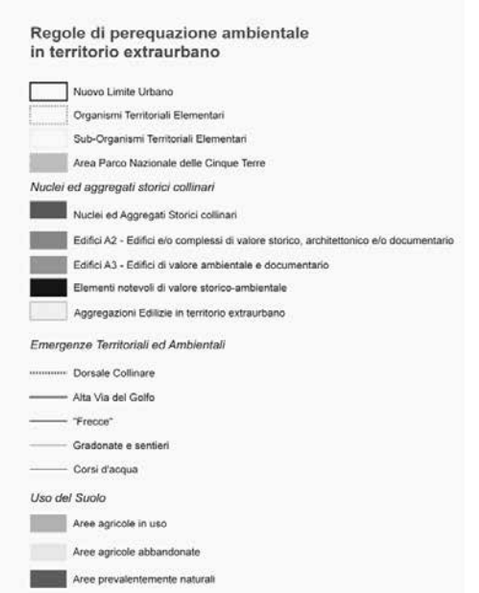
Il territorio rurale naturale è caratterizzato da risorse naturali di alto pregio e da funzioni ecologiche, paesaggistiche e di protezione dal dissesto idrogeologico, tali da richiedere l'adozione di azioni di tutela e conservazione finalizzate alla salvaguardia di beni d'interesse pubblico.
Sul territorio rurale naturale, la pianificazione comunale nelle ultime esperienze agisce per promuovere politiche di conservazione e valorizzazione del territorio naturale, anche attraverso l'istituzione e la gestione di un sistema di aree protette e di biotopi.

Dall'analisi di alcune recenti esperienze di piani urbanisti comunali, emergono una serie di linee guida comuni che caratterizzano l'approccio tecnico normativo per la pianificazione, nello specifico, dei territori di maggiore problematicità, costituiti dal territorio rurale della produzione agricola.
Gli interventi modificativi del territorio proposti per l'insediamento o il mantenimento di aziende agricole devono essere effettivamente giustificati da un quadro di esigenze aziendali chiaro e documentato. Sono inoltre richiesti allegati tecnici sugli aspetti agronomici ed idrogeologici che leghino la funzione agricola a quella di conservazione attiva del territorio. Le opere di presidio ambientale devono essere asservite attraverso opportuni atti di convenzione attuativa. I caratteri distintivi dei tessuti insediativi tradizionali devono essere mantenuti, obbligando gli eventuali incrementi insediativi ad essere operati attraverso addizione dell'esistente in contiguità, per non intaccare l'estensione dei fondi di terreno produttivo (ciò comporta che un lotto agricolo privo di costruzioni preesistenti non potrebbe di norma essere interessato da nuova edificazione a destinazione residenziale). Gli incrementi devono essere tali da non eccedere un indice di densità territoriale compatibile con la funzione agricola ed inoltre gli ampliamenti in aggregazione o ricomposizione devono seguire regole di integrazione rispetto all'edificazione esistente e di minore distanza possibile rispetto alla viabilità di accesso. La creazione di nuovi tratti di viabilità veicolare deve essere limitata al massimo e controllata dal punto di vista paesistico e morfologico. Per quanto riguarda invece funzioni legate più specificatamente al presidio ambientale, oltre ai parametri di controllo morfologico cui si è accennato sopra, si rileva essere strategica la manutenzione delle opere di presidio per il riassetto idrogeologico e la reintegrazione dei terrazzamenti nonché dei percorsi pedonali, mediante atti convenzionali di durata minima dieci anni.

Riferimenti

- Di Simine D., Ronchi S. (a cura di), 2012, *Terra! Conservare le superfici, tutelare la risorsa: il suolo: un bene comune*, Sant'Arcangelo di Romagna, Maggioli.
- Donadieu P., 2006, *Campagne urbane*, Roma, Donzelli.
- Pileri P., Granata E., 2012, *Amor Loci. Suolo, ambiente, cultura civile*, Milano, Cortina editore.
- Piani Urbanistici Comunali in corso di formazione di Arenzano (GE), Savona, Pieve di Teco (IM) (progettista prof. Antonio Chirico)

La tavola delle "Regole di perequazione ambientale nel territorio extraurbano" introdotta dalla variante al PUC della Spezia per la salvaguardia del territorio collinare (2011)



Daniele Virgilio

La Spezia: un piano per la collina

"Le città si basano sulla campagna, e la campagna trae beneficio dalle città. In questo modo queste due parti di una società si aiutano l'un l'altra e si sviluppano tenendosi per mano".

(Tsunesaburo Makiguchi, "Una geografia della vita umana", 1903)

La risposta prevalente dei piani liguri nei confronti dei processi territoriali che investono gli spazi attorno e ai margini della città è stata l'attribuzione, alle zone definite impropriamente "agricole" e ancor più impropriamente "di presidio", di un indice edificatorio limitato – talvolta stabilito in base a principi perequativi - e di una più o meno articolata serie di vincoli operativi e di rapporti convenzionali tra la costruzione residenziale e la conduzione dei fondi, regolati sulla base di piani agrono-



Le aree a dissesto elevato del Piano di Bacino e le aree agricole abbandonate nel territorio collinare della Spezia (elaborazione: ufficio Piano Urbanistico – Comune della Spezia)

mici predisposti a corredo e giustificazione dei progetti edilizi. Secondo tale prospettiva, all'edificazione di un'abitazione doveva corrispondere la remunerazione dell'impegno a mantenere territorio: una visione ed un tentativo di "scambio" che ci restituisce oggi uno scenario inequivocabilmente fallimentare. A dispetto della sua proclamata funzione di garanzia della presenza dell'uomo sul territorio, l'edificabilità dei suoli agricoli nei territori periurbani (in particolare quelli con caratteristiche posizionali pregiate) si è rivelata una delle cause della loro graduale rovina. Essa ha contribuito alla standardizzazione della risposta al problema posto dagli spazi aperti il predominio di una rappresentazione spesso semplificata, tipizzata e astratta delle società locali che agiscono in quei territori. Una rappresentazione che ha continuato a privilegiare – sotto la spinta della valorizzazione immobiliare – la domanda di residenzialità "monofamiliare" e che non ha posto attenzione alla dimensione plurima e diversificata di soggettività (spesso considerate deboli e marginali e che si stanno oggi invece progressivamente rivelando potenziali interlocutori strategici) in grado di riprodurre, per aggregazione spontanea e coalescenza, comportamenti di manutenzione diffusa, di cura e, non ultimo, di affezione per gli spazi della "campagna urbana".

Il prevalere di questo atteggiamento ha prodotto, al di là delle intenzioni dichiarate, un'interpretazione delle aree periurbane come spazio vuoto attorno alla città, complemento inerte alla crescita insediativa, egemonizzato da aspettative di valorizzazione fondiaria, ancorché marginale.

I piani sono perciò oggi chiamati a modificare i propri contenuti e, anche, a ridefinire il proprio ruolo: all'imprescindibile funzione di salvaguardia del territorio e di limitazione del consumo di suolo, è importante affiancare nuovi strumenti in grado di avviare e accompagnare azioni di recupero con il coinvolgimento dell'insieme eterogeneo di soggetti che manifestano un crescente interesse per la riappropriazione e il riuso, anche in forma autorganizzata, del patrimonio territoriale ai margini della città senza rivendicare un aprioristico diritto all'edificazione di nuove case.

L'esperienza in corso alla Spezia con la "Variante al Piano Urbanistico Comunale per la salvaguardia delle colline"[1], e con il parallelo "Progetto Campagna Urbana"[2], avviato con lo scopo di destinare le proprietà comunali presenti nel territorio collinare all'agricoltura periurbana e ad usi sociali ad essa correlati, rappresenta un tentativo di riforma della pianificazione a livello locale in una duplice direzione. Da un lato, viene affidato al piano il ruolo di ridurre il consumo di suolo e di depotenziare la pressione della rendita sui territori aperti attorno alla città consolidata per facilitare l'accesso ad essi di quegli attori - finora esclusi dalle condizioni di mercato - in grado di esercitare azioni di cura e rigenerazione; dall'altro, si tenta di promuovere, entro le nuove condizioni poste dalla variante, una progettualità di valore esemplare, aperta a iniziative plurime, eterogenee e informali, di azione collettiva per la cura quotidiana e la valorizzazione sociale, produttiva ed ambientale dei territori aperti, a partire da quelli di proprietà comunale.

Avviato a distanza di circa sei anni dall'entrata in vigore del Puc[3], il percorso della variante



Frontespizio del "Progetto Campagna Urbana" (Comune della Spezia, 2012)

per la salvaguardia delle colline ha tratto le sue ragioni da uno sguardo di lunga durata sui processi di trasformazione del territorio periurbano. Il quadro conoscitivo predisposto ne restituisce un esito inequivocabile: dal 1975 al 2008 il territorio collinare della Spezia è stato sostanzialmente interessato da un raddoppio della superficie coperta da edifici (inclusiva, oltre che dell'insediamento sparso, delle vere e proprie urbanizzazioni progressivamente cresciute sui versanti) e da un dimezzamento della superficie territoriale coltivata. Dal 1996 (anno in cui era stata attuata la rilevazione sul campo dell'uso del suolo alla base della descrizione fondativa del Puc) al 2008, la superficie coperta da edifici è cresciuta del 15% e la superficie coltivata decresciuta del 24%. Con esclusivo riferimento alle aree individuate come extraurbane dal Puc, al netto cioè degli insediamenti collinari più densi, la lettura del processo ripropone analogo risultato: a fronte dell'abbandono del territorio agricolo (dai 1.046 ettari coltivati al 1975 ai poco più di 626 ettari del 2008) l'edilizia sparsa è comunque cresciuta, sempre in termini di superficie coperta, dal 1975 al 2008 del 40% e dal 1996 al 2008 del 12%. L'analisi dell'insediamento sparso rivela una condizione di complessiva sovracrescita: la densità edilizia media esistente nel territorio extraurbano supera il doppio del "canonico" indice 0,03 mc/mq, e la superficie utile media esistente per residente è pari a circa 130 mq. Prevalentemente costituito da seconde case vista mare, questo insediamento, sviluppatosi come una nebulosa attorno ai nuclei storici e lungo le principali strade collinari per effetto dell'avvicendarsi delle norme di tre piani urbanistici nell'arco di cinquant'anni, ha invaso progressivamente un territorio che oggi si rivela sempre più fragile: il quadro esteso del dissesto presentato dal Piano di Bacino[4] e le condizioni di abbandono che attorniano e permeano gli spazi occupati da questa polvere edilizia ne sono la perentoria conferma. La consapevolezza di questa condizione ha indotto alla formulazione dei due principali indirizzi normativi della variante: l'eliminazione della possibilità di realizzare nuovi edifici residenziali, limitando le possibilità di intervento all'ampliamento di quelli esistenti (privilegiando peraltro quelli ricadenti entro aggregazioni edilizie esistenti più dense) e alla realizzazione di accessori agricoli; l'introduzione, in rapporto a tali interventi, di nuove regole di "perequazione ambientale" costituite da una più ampia ed affinata serie di dispositivi compensativi che vengono inquadrati in un elaborato gestionale appositamente formulato (Fig.1). Oltre ad un sostanziale raddoppio - rispetto a quanto precedentemente previsto dal piano urbanistico vigente per le nuove costruzioni in aree di produzione agricola o in territorio di presidio ambientale - della quota di terreno agricolo da coltivare e mantenere per metro quadro di superficie utile (esistente e in progetto), la norma introduce l'obbligo, nel caso di ampliamento degli edifici, di provvedere alla verifica dell'equilibrio idrogeologico del terreno da asservire e alla cura di beni pubblici territoriali, quali sentieri storici e corsi d'acqua, in misura proporzionale alla superficie utile complessiva conseguibile. Volendolo inquadrare nell'ambito delle figure della perequazione urbanistica, quello proposto è un meccanismo normativo che fa coincidere l'area di atterraggio delle superfici utili realizzabili in ampliamento con gli spazi di stretta pertinenza degli edifici esistenti, e le aree di "cessione" con il sistema di superfici e di reti su cui esercitare le prestazioni manutentive nei confronti del patrimonio territoriale circostante: suoli, acque, assetti vegetazionali, terrazzamenti, percorrenze storiche. Il progetto dell'insediamento sotteso dalla variante non è più, almeno nelle intenzioni, traguardabile attraverso il tradizionale modello funzionalista "edilizio-agronomico", ma presuppone per ogni intervento un vero e proprio progetto territoriale molecolare e complesso, che riaccompagna il ruolo dell'insediarsi e dell'abitare ad un più articolato sistema reticolare di relazioni con il territorio. La funzione del piano è quindi quella del contenimento del consumo di suolo, con l'eliminazione pressoché assoluta della nuova costruzione residenziale, e della più stretta correlazione tra attività edilizia - circoscritta all'ampliamento dell'esistente e alla realizzazione di manufatti accessori - e azioni di cura, manutenzione e monitoraggio "dal basso" del territorio. Ma il piano di per sé non è uno strumento sufficiente a innescare processi di recupero del patrimonio territoriale. Si rende necessaria una parallela azione di sviluppo e di coinvolgimento di nuovi potenziali protagonisti. Per questa ragione il Comune della Spezia ha deciso di mettere a disposizione le



Gli spazi della "rovina abitata": l'edilizia sparsa collinare circondata dall'abbandono dei territori

aree collinari del proprio patrimonio - in parte residuali rispetto alla realizzazione di quartieri di edilizia pubblica – per la realizzazione di progetti esemplari di rigenerazione territoriale e di aggregazione sociale negli spazi periurbani. Il "Progetto Campagna Urbana" è finalizzato all'affidamento mediante bando pubblico, a titolo pressoché gratuito, dei terreni collinari di proprietà comunale a due aree di attori: quella dell'agricoltura professionale (intesa in un'accezione multifunzionale) e quella del più articolato ed eterogeneo insieme di gruppi autorganizzati legati alla sfera della cooperazione spontanea finalizzata alla cura della terra. In entrambi i casi, viene richiesto di associare l'attività agricola e di manutenzione e recupero del territorio a progetti di carattere sociale, educativo e culturale. Gli obiettivi sono quello di reintrodurre l'agricoltura nei luoghi da cui è stata espulsa dal plusvalore immobiliare per favorire il recupero del territorio abbandonato, e quello di riattivare reti di relazioni sociali e pratiche di cura nelle aree di margine. Il ruolo di esemplarità e di sperimentazione del progetto, che per il momento coinvolge una superficie limitata e frammentata di territorio, è orientato al progressivo futuro coinvolgimento, attraverso un'auspicata ramificazione delle iniziative, di altre proprietà, non solo pubbliche ma anche e soprattutto private. La prospettiva è quella di una graduale riterritorializzazione degli spazi della rovina, aprendo sempre più ampi varchi d'azione a una forma dell'abitare più compassionevole e più aderente alle ragioni del luogo e a quelle del suo valore di patrimonio collettivo. Non si tratta dunque solo di traguardare nel recupero dei territori agricoli uno standard urbanistico-ambientale, né solo di favorire pratiche diffuse di tutela dal rischio idrogeologico, ma, secondo una splendida espressione di Tsunesaburo Makiguchi, di fare in modo che città e campagna si tengano per mano[5].

1. Adottata con Del. C.C. n.35 dell'11/10/2011 e approvata con Del. C.C. n.27 del 15/7/2013
2. Del. C.C. n.21 del 22/3/2012
3. Il Piano Urbanistico Comunale della Spezia è stato adottato nel 2000 ed è entrato in vigore nel 2003. Consulenti generali: Luciano Pontuale e Federico Oliva
4. Autorità di Bacino Regionale – Provincia della Spezia, Piano di Bacino Ambito 20 – Golfo della Spezia, Tav. 10 "Carta della suscettività al dissesto dei versanti", agosto 2012
5. Tsunesaburo Makiguchi, "A Geography of Human Life", San Francisco, Caddo Gap Press, 2002

Marina D'Onofrio Caviglione

Campagna abitata a Genova: un'occasione per una buona qualità di vita

Le caratteristiche del territorio di Genova, città densa e concentrata lungo la linea di costa ed il fondo delle vallate principali, dei torrenti Polcevera e Bisagno, a fronte di un vastissimo territorio extraurbano (174 Kmq circa pari ad oltre il 75% della dimensione del Comune) dall'orografia impervia ma storicamente vissuto da piccole comunità che facevano delle produzioni agricole, dello sfruttamento del bosco e dell'allevamento le proprie ragioni di sussistenza e di servizio ai centri maggiori, ha portato gli strumenti urbanistici a doversi misurare anche con questi temi anticipatamente rispetto ad altre realtà. Infatti già nel 1997, Genova vive la cancellazione dallo strumento urbanistico generale di tutte le previsioni di espansione residenziale che, per conformazione geografica, ricadevano nelle aree collinari a corona della città e nelle vallate che compongono il territorio comunale. La coraggiosa decisione fu il primo tentativo d'inversione di tendenza che pose fine all'espansione della città verso la campagna. Cancellazione dell'espansione residenziale, approvazione di uno dei primi piani paesistici regionali, politiche attive per il recupero del centro storico, riconquista della relazione tra il porto antico e la città furono tutte aperture innovative nel panorama della pianificazione genovese.

Negli stessi anni la definizione del perimetro del centro abitato fu sostanzialmente semplice: fu ricavata intorno alle zone "dense" escludendo ciò che restava di quel territorio radamente costruito, sostanzialmente caratterizzato da un progressivo abbandono, ma che nel tempo ha visto contrapporsi la permanenza di molte comunità locali inaspettatamente stabili.

La struttura della città policentrica e la possibilità di occupazione lavorativa stabile hanno determinato fenomeni di permanenza di parte della popolazione che ha continuato a risiedere nei territori extra urbani o, più propriamente per il caso genovese, in alcuni quartieri periferici, nelle località, nei piccoli centri. Si tratta per Genova di realtà locali diffuse di dimensioni estremamente minute, zone spesso dotate di scarsa accessibilità ma dove la presenza di alcuni servizi di base ha assicurato nel tempo la presenza insediativa. Nel momento della redazione degli studi preparatori per la redazione del Puc 2000, quindi a partire dalla metà degli anni '90, era possibile verificare una netta distinzione tra le zone completamente edificate e quindi, per le loro caratteristiche, definite sature e la zone del territorio dichiaratamente extra urbano, quasi esistesse veramente una cesura fisica tra la città e la campagna. Questa modalità di approccio pianificatorio, che nasceva dalla cultura determinata dal DM 2/4/68 che imponeva la lettura territoriale secondo i principi di densità, stabilendo il criterio per tracciare un confine tra le zone B e le zone E, in quanto oggettivamente esistente, e definendo che proprio da quel tipo di analisi si dovesse partire per la redazione del piano. Già in allora però il caso genovese offriva riflessioni diverse e si scelse di superare quel modello perché il genovesato poco si prestava a questa netta differenziazione: la storica struttura città policentrica, le località ancora abitate della campagna, i piccoli nuclei di origine rurale storica, le vallate del ponente ex industriali in progressiva dismissione. Si avvertiva l'inadeguatezza di questa separazione. Si scelse quindi a metà degli anni '90 di effettuare una scelta diversa i di creare le sottozone di tipo A, B ed E, proprio per meglio rispondere a quei caratteri territoriali peculiari della nostra città: BA, AE, EB, EE, EM ed EP furono le sottozone individuate che determinarono l'assetto pianificatorio, nel tentativo di rendere le scelte maggiormente aderenti alla eterogeneità dei territori. La scelta in

allora fu discussa e non sempre condivisa in quanto la ricaduta pianificatoria così frammentata ha generato una normativa corposa, di non immediata lettura e complessa nella prassi applicativa.

Anche lo studio propedeutico per la redazione del livello puntuale del territorio extraurbano, redatto con la collaborazione della scuola di Architettura del Paesaggio, che ancor oggi rappresenta un rapporto sul valore del paesaggio di grande rilevanza culturale, venne tradotto in una sintesi normativa di livello puntuale nella quale il principio di redazione diviene quello di uniformare le categorie per scrivere le norme prestazionali di zona.

Inoltre, la legge regionale 36/97 imponeva allora ed impone ancor oggi, agli articoli 35 e 36, la necessità di differenziare le aree di effettiva produzione agricola, distinte da quelle di presidio ambientale cioè destinate all'insediamento residenziale a fronte di un atto unilaterale d'obbligo per la manutenzione del fondo a carattere agricolo.

Nelle zone extraurbane in dieci anni dal 2002 al 2012 sono stati realizzati 80 nuovi edifici, con indice agricolo 0,01 mq/mq, che hanno determinato la conseguente definizione di atti di presidio ambientale. Si può dire che sostanzialmente sul territorio genovese il fenomeno del consumo di suolo sia da considerarsi irrilevante.

Ma come e su quali principi si potrà fondare la valorizzazione della campagna del genovesato?

Il progetto definitivo del Puc, oggi in fase di predisposizione, dovrà offrire risposte a due tematiche generali in relazione al territorio extraurbano che sono emerse con particolare evidenza dai tavoli tematici, volti a puntualizzare il processo partecipativo, e dalle valutazioni regionali e provinciali in relazione alla Vas che possono essere riassunti nei punti di seguito indicati:

- riduzione della potenzialità edificatoria delle zone extraurbane in modo da scongiurare consumo di suolo
- recupero del patrimonio edilizio esistente di testimonianza culturale agricola
- tutela della qualità paesaggistica attraverso la definizione di specifiche regole insediative, in relazione ai contesti che caratterizzano le diverse realtà territoriali ancor oggi rilevabili in quanto esistenti e abitate
- definizione delle zone di produzione agricola e di presidio ambientale soprattutto al fine di creare le condizioni per favorire l'insediamento o confermare la presenza di aziende agricole
- potenziamento di azioni per la gestione e manutenzione ordinaria dei contesti rurali per ridurre le criticità ambientali

L'altro elemento di "supplenza" del Puc è determinato dalla non rispondenza del regime di tutela operante secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/2004 e sue modifiche rispetto al reale valore paesaggistico di alcune porzioni del territorio genovese. Nota è la vicenda di decreti che tutelano aree completamente edificate negli anni '60 mentre non esiste protezione su ambiti di rilevanza paesaggistica come, ad esempio, l'antico borgo marinaro di Boccadasse. Oltre a questi casi eclatanti, che inducono però una sensazione di irragionevolezza ed inefficacia delle azioni di tutela del Comune (ente delegato) e della Soprintendenza, in generale resta ancora vivo il concetto di tutela quale vincolo che limiti le trasformazioni. Stenta ancora ad entrare in gioco il concetto di valorizzazione più volte richiamato dai testi di legge che riguardano il paesaggio: sembra più facile proteggere impedendo trasformazioni che attuare interventi o politiche volte alla messa in valore dei territori. Emerge in modo evidente la necessità del mantenimento del valore paesaggistico che può essere perseguito non tanto con un'azione vincolante, bensì innescando processi volti alla riqualificazione paesaggistica dei luoghi.

A fronte di ciò il fenomeno al quale assistiamo, oggetto di continua richiesta da parte di singoli cittadini, è quello di restare o ritornare ad abitare nelle zone extra urbane, fenomeno non solo determinato dalla presenza di una diffusa e minuta proprietà ma legato ad un evidente desiderio di tornare ad una dimensione e qualità della vita dove il rapporto con la natura e con una piccola comunità solidale sembra divenire un'esigenza prioritaria capace anche di far superare i costi e i disagi in molti casi di una mobilità difficoltosa e problematica. Altro fenomeno emergente è la richiesta di realizzare piccoli depositi a servizio di appezzamenti di terreno per coltivare da parte di coltivatori non professionali. Il fenomeno della richiesta di autoproduzione di cibo è un dato ricorrente nelle grandi città che sta generando la cultura della coltivazione ma che su Genova non resta limitata alla realizzazione di orti urbani, tetti verdi ecc... investe soprattutto le zone a margine dell'edificato più consistente, nelle aree demaniali spesso con carattere spontaneo, in prossimità delle località e dei borghi più antichi. La richiesta di produrre cibo e la presenza di quanti già svolgono questa attività sono fenomeni spontanei non considerati dagli ordinari strumenti di censimento delle attività agricole professionali.

La natura del territorio e la massiccia presenza di terrazzamenti, in prevalenza andati in abbandono, rappresentano una potenzialità diffusa che la pianificazione dovrà cogliere, anche tentando di semplificare l'apparato normativo, in modo da incentivare la possibilità di insediare aziende agricole su tutto il territorio extra urbano e tale da favorire la permanenza degli abitanti in quei territori che loro stessi riconoscono quali luoghi d'identità e d'appartenenza.

Il livello paesaggistico puntuale del Puc offrirà risposte per la definizione del valore paesaggistico del territorio con analisi specifiche in relazione alla visibilità dei luoghi, panoramicità delle visuali, elementi naturali e antropici, emergenze esteticamente rilevanti e tracce storico-artistiche in una visione del paesaggio che definisce le singolarità dei territori in modo tale che la disciplina paesaggistica puntuale sia quella propria del singolo sistema di paesaggistico individuato e per il quale sia emerso il riconoscimento della comunità locale che in esso vive. La disciplina volge al superamento della salvaguardia del paesaggio come conservazione del territorio naturale e semplice protezione del verde, per transitare verso il concetto di valorizzazione dei paesaggi senza contrapposizione tra naturalità e costruito ma affrontando il tema del valore paesaggistico quale sintesi di elementi riconosciuti rilevanti per la comunità.

Pianificare nel dettaglio con lo strumento generale, anche semplificando la normativa ordinaria, ma scegliendo al contempo di studiare e definire le peculiarità dei territori per definirne le caratteristiche da valorizzare nei processi di trasformazione del territorio, per rispondere alle esigenze delle comunità locali resta un'ambiziosa scommessa alla quale si tenterà, nei prossimi mesi, di dare risposta con la redazione del progetto definitivo del Puc.

Adriana Ghersi

La Banca Regionale della Terra in Liguria

L'importanza del paesaggio rurale in Liguria, già sottolineata dalle scelte strategiche del PTR, acquista ulteriore credibilità con l'approvazione della Legge Regionale che istituisce la "Banca della Terra" (Norme per il rilancio dell'agricoltura e della selvicoltura, per la salvaguardia del territorio rurale ed istituzione della Banca Regionale della Terra).
Si tratta di uno strumento operativo che potrà sostenere l'attività agricola e offrire opportunità di lavoro ai giovani, per contrastare l'abbandono di moltissime aree rurali terrazzate, che oggi costituisce un rilevante fattore di degrado e di rischio di incendio e dissesto idrogeologico.

I contenuti principali della legge

La legge, approvata il 4 marzo u.s., promuove il rilancio delle attività agricole e selvicolturali, anche attraverso il recupero produttivo dei terreni abbandonati, incolti o insufficientemente coltivati e la salvaguardia del territorio, seguendo l'esempio della la legge Toscana, apri-pista nazionale nella istituzione della Banca regionale della Terra, come strumento di gestione del paesaggio agro-forestale.
Il meccanismo prevede la messa in rete, attraverso una banca dati informatica accessibile e aggiornata, dell'offerta di terreni agricoli o forestali di proprietà pubblica o privata, che potranno essere venduti o dati in affitto o concessione, attraverso la sottoscrizione di apposite "convenzioni" tra imprese agricole e pubblica amministrazione, dando attuazione agli appositi "piani di gestione" promossi da soggetti pubblici e privati, soprattutto per recuperare alle attività agricole le terre incolte che i proprietari non riescono a gestire affidandole a terzi. Nel data base saranno inserite le coordinate catastali dei terreni disponibili, su segnalazione dei proprietari.
La Banca regionale della Terra rappresenta il luogo di incontro tra domanda e offerta dei terreni e di fatto restituisce visibilità al progetto di rilancio dell'agricoltura, per dare una reale possibilità di efficacia a leggi, norme ed esperienze già esistenti sia a livello nazionale che regionale, dalla legge sull'uso delle terre incolte al progetto di adozione dei vigneti delle Cinque Terre, che hanno avuto tante difficoltà di realizzazione.
Le leggi regionali toscana e ligure sulla Banca della Terra, insieme alle analoghe proposte di legge in elaborazione in altre regioni (Veneto e Umbria, che si riferisce anche agli orti urbani) costituiscono importanti passi in avanti verso un uso sostenibile del suolo rurale, coinvolgendo direttamente le politiche agricole per invertire la tendenza all'abbandono e alla dequalificazione del paesaggio agricolo, dando rinnovata centralità al ruolo delle pratiche agricole per il presidio, la tutela e la costruzione del paesaggio italiano.
In particolare la legge della Regione Liguria offre uno strumento mirato a risolvere alcune delle peculiari criticità del paesaggio e delle aziende liguri: un paesaggio montano, caratterizzato da un'agricoltura "eroica", in cui il lavoro dell'uomo ha costruito un sistema di terrazzamenti in grado di contrastare l'erosione naturale del suolo attraverso una manutenzione costante, che oggi viene a mancare, a causa dell'abbandono che negli ultimi decenni ha drasticamente ridotto la superficie coltivata (dal 40% nel '61 all'8% nel 2010), con proprietà fondiarie molto frammentate e aziende di piccola dimensione, spesso inadeguate a superare le difficoltà economiche attuali.
La legge ligure persegue l'obiettivo di far aumentare la superficie delle aziende agricole e forestali, attraverso la mobilità fondiaria, favorisce l'occupazione nel comparto agricolo e forestale, con particolare riguardo ai consorzi e soprattutto ai giovani (assegnando gratuitamente in concessione aree demaniali regionali), ai quali viene riconosciuta una priorità, così come alle aziende agricole biologiche o sociali.
All'agricoltura si riconosce un ruolo strategico ai fini del presidio e della salvaguardia del territorio rurale e montano, che viene sostenuto promuovendo lo sviluppo delle aziende esistenti e l'insediamento di nuove, coniugando il recupero delle pratiche agricole tradizionali con lo sviluppo di innovazioni nelle filiere agro-forestali locali, preservando il paesaggio attraverso il sostegno ad aziende multifunzionali, con possibilità di integrazione dei redditi attraverso attività diversificate
A favore di una maggiore attenzione alle dinamiche legate all'erosione, al degrado e al rischio di incendi e dissesti, la legge promuove l'assunzione di responsabilità da parte di titolari di diritti reali sui terreni e delle amministrazioni locali, svolgendo una azione di vigilanza sul rispetto degli obblighi dei proprietari dei terreni, con particolare attenzione alla regimazione delle acque.
Viene attribuita ai Comuni la competenza per individuare le "misure minime" che i proprietari di terreni agro-forestali devono rispettare per prevenire e limitare il rischio di dissesto idrogeologico e garantire la prevenzione del dilavamento e dell'erosione (attraverso interventi idonei di regimazione delle acque), prevenire il rischio di incendio (tramite pulizia delle aree e rimozione della massa vegetale incendiabile).
Gli interventi di costruzione nelle zone di produzione agricola o di presidio ambientale sono subordinati ad un atto unilaterale di impegno che individua le necessarie opere di manutenzione del fondo e di controllo della vegetazione per un periodo di 10 anni, per garantire il perdurare dell'azione di presidio nel tempo.
Un altro elemento innovativo riguarda la possibilità di impiegare i detenuti dei penitenziari per il recupero del patrimonio boschivo demaniale, attraverso l'attivazione di accordi con il Ministero della Giustizia.
Mentre nella legge toscana si fa riferimento a canoni annui che i concessionari devono corrispondere ai proprietari, la legge ligure nell'art. 7 prevede aiuti ed incentivi a favore degli imprenditori agricoli, per il recupero degli incolti a fini produttivi ("una tantum" sino a 500 euro ad ettaro), e per le spese di

acquisto, riaccorpamento fondiario e a favore dei proprietari di terreni forestali, per acquisto nuovi fondi, costi per costituzione consorzi o ricomposizione fondiaria.
Anche i finanziamenti nell'ambito della politica agricola comunitaria vengono orientati alla rimessa in coltura degli incolti; viene inoltre individuata priorità all'impianto di vigneti su terreni incolti o non destinati all'agricoltura, riconoscendo nel vigneto la vocazione più significativa del territorio ligure, interessato per gran parte della superficie agricola dal riconoscimento di denominazione di origine controllata.

Criticità e prospettive

Invertire il trend di abbandono delle aree agro-forestali è un compito assai arduo, che la legge persegue con indicazioni coerenti alle peculiarità liguri. Tuttavia alcuni punti sembrano meno definiti, sia per quanto riguarda le azioni per indurre i proprietari di terreni incolti a metterli a disposizione di terzi, sia per quanto riguarda la possibilità dei Comuni o della Regione di effettuare una individuazione di aree di maggior rischio (nella legge toscana ad esempio è previsto da parte dei Comuni il censimento dei terreni abbandonati o incolti, per il quale sono stati formati dei rilevatori, a supporto dei Comuni). Quello che sembra importante è il tentativo di costruire forme di cooperative e consorzi, per recuperare modelli di organizzazione agricola di comunità, che meglio possono produrre una riorganizzazione e una messa in rete delle risorse umane e del patrimonio agro-forestale.

Novità editoriali

libri

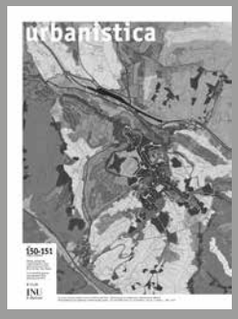


PASSATI PROSSIMI
di Roberta Lazzarotti
collana ACCADEMIA, diretta da Francesco Domenico Moccia



POLITICHE, STRUMENTI E PROPOSTE LEGISLATIVE PER IL CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI SUOLO IN ITALIA - RAPPORTO 2014
a cura di Andrea Arcidiacono, Damiano Di Simine, Federico Oliva, Paolo Pileri, Silvia Ronchi, Stefano Salata
CRCS - Centro di Ricerca sul Consumo di Suolo - INU, Legambiente e DAStU

riviste



URBANISTICA
semestrale
150-151
(luglio - dicembre 2012
gennaio - giugno 2013)



urbanistica INFORMAZIONI
bimestrale
253-254
(gennaio - febbraio 2014
marzo - aprile 2014))

INU Edizioni

40

a cura di Massimo Matteo Gheno, Francesco Sbetti

Urbano rurale

Il tema della contrapposizione tra urbano rurale, storicamente oggetto della retorica urbanistica novecentesca, rappresenta ancora oggi un argomento fondamentalmente aperto, capace di alimentare il dibattito disciplinare e progettuale nella ricerca di una possibile armonia tra città e campagna. Una questione che, sia nella stesura degli strumenti di governo del territorio, che nelle pratiche di colonizzazione ed utilizzo degli spazi urbani e rurali, diviene un tema centrale soprattutto in questo momento storico. Un'occasione palese per mettere in campo strategie di tutela e rigenerazione e per avviare processi di trasformazione e di ridefinizione, non solo di spazi, ma prima di tutto di approcci. A questo riguardo, sulla base di una call lanciata dalla redazione, sono illustrate nei diversi contributi che seguono alcune esperienze locali, buone pratiche e spunti di riflessione.

Franco Lorenzani

Rigenerazione urbana e territorio rurale: abbinamento positivo solo se...

Il tema della valorizzazione e della tutela del territorio agricolo è stato (ed è tuttora) oggetto di un acceso confronto, in Liguria, a partire dalla discussione pubblica di due importanti strumenti di pianificazione: Il Piano Territoriale di Coordinamento della Regione e il progetto preliminare del Puc di Genova.
In questa sede mi sembra più interessante (anche in vista della prevista ripresa di quel dibattito) affrontare una questione di metodo che ritengo fondamentale, anche in conseguenza della mia recente esperienza come coordinatore di una delle commissioni di lavoro istituite presso il Ministero Ambiente dal precedente Ministro, Andrea Orlando, per il perfezionamento del Ddl «Contenimento del consumo del suolo e riuso del suolo edificato» approvato dal Cdm in data 18 novembre 2013 (come modifica del testo base del 13 giugno 3013) e inviato all'esame delle competenti commissioni parlamentari.
Parlando di territorio agricolo, tanto nella prassi urbanistica che nei suoi riferimenti legislativi, si fa tradizionalmente ricorso (in quasi tutte le Regioni e con poche variabili, perlopiù solo lessicali) alle seguenti tipologie di assetto e d'uso del suolo:

1. le aree e i contesti semi-rurali, che ci siamo abituati a chiamare «residuali», presenti all'intorno delle città, negli interstizi delle periferie urbane, a ridosso delle infrastrutture di accesso alle città, dove la conduzione (e la condizione) dei fondi è mista, differenziata, precaria perché in costante 'interessata' attesa di trasformazione urbana;
2. i territori rurali di campagna, quelli per identificare in quali usiamo il termine ambiguo di 'presidio', che viene applicato a contesti molto diversi (da paesaggi rurali tradizionali di campagna abitata a insediamenti di edilizia rada di derivazione urbana) e nasconde intenzionalità progettuali spesso contrapposte: il presidio come forma di residenzialità diffusa seppure in mezzo alla natura e ai campi coltivati che ne diventano il giardino, dove è l'abitare che connota la campagna e le consente di riprodursi e di esistere ovvero il presidio inteso come mantenimento di semi-naturalità in presunto stato di equilibrio, da mantenere tale mediante azioni pubbliche e private che non si sa mai bene in cosa consistano salvo inibire nuove funzioni abitative;
3. l'agricoltura produttiva vera e propria, quella delle aziende, delle produzioni specializzate, delle monocolture intensive;
4. il pascolo, il bosco oppure l'incolto e lo 'stato naturale' di luoghi mai toccati da azioni dirette dell'uomo.

Rispetto a queste realtà come è intervenuta l'urbanistica dei piani, sia dei 'vecchi' Prg che della più recente e variamente denominata generazione?
Al di là delle intenzioni e delle dichiarazioni

(e con la sola eccezione di alcune importanti esperienze condotte nelle aree protette e nei parchi) sostanzialmente sempre e solo attraverso il parametro dell'indice di edificabilità (indice si - indice no) o, per converso, affidandosi ad astratti concetti di paesaggio o a generose ma inefficaci aspirazioni ecologiste.

Un po' poco, direi, per attendersi effetti di conservazione, riorganizzazione e sviluppo. E infatti l'erosione delle aree agricole è continuata imperterrita, come l'abbandono e la marginalità (con i danni collaterali che tutti conosciamo). È tempo di metterci 'più cervello'.

Di recente (col crescere delle preoccupazioni per gli effetti prodotti dall'abbandono delle colture sugli equilibri idrogeologici) sembra esserci una sussulto di attenzione e di sensibilità. Con il progressivo affermarsi del concetto di «contenimento del consumo di suolo» e della priorità attribuita alla «rigenerazione urbana» a contenimento delle trasformazioni su terreni agricoli e/o aree inedificate, parrebbero prefigurarsi le condizioni opportune per reimpostare l'approccio al tema della tutela e della valorizzazione del territorio rurale.

Perché ciò possa accadere devono però affermarsi almeno due condizioni (e questo è il nocciolo del mio contributo).

La prima è che la «rigenerazione urbana» possa avvalersi davvero di strumenti giuridici, tecnici e procedurali efficaci, per passare da semplice parola d'ordine a prassi operativa diffusa.

Il Ddl approvato dal Consiglio dei Ministri del governo Letta lo scorso 18 novembre, per come è formulato, non consente di agire come sarebbe auspicabile e necessario.

Il Ddl fissa principi lodevoli, questo sì, come:

- la fissazione di limiti formali al consumo di suolo (Art.3)[1];
- la priorità della rigenerazione urbana (Art 1, comma 2)[2];
- o ancora (ed era ora !) l'obbligo del corretto utilizzo da parte dei Comuni degli introiti derivanti dalle nuove edificazioni e dalle sanzioni (Art. 8, comma 1)[3].

Peccato però che il Ddl esaurisca qui la propria carica innovativa, perché il resto dell'articolato non è all'altezza del compito.

Intanto perché mina all'origine la credibilità del percorso prefigurato per la applicazione dei limiti al consumo di suolo, individuando un improbabile Comitato Interministeriale quale soggetto deputato a fissare il limite stesso a livello nazionale, per ripartirlo poi fra le Regioni e, via a scendere, fra i Comuni d'Italia in una giostra di decisioni e decreti a cascata che non si capisce come gli Uffici Ministeriali, estensori del testo base, abbiano fatto ad inventare! (Art.3, comma 8)[4].

Ma soprattutto il Ddl non contiene nessuna misura per rendere efficacemente praticabile la rigenerazione urbana.

Non incentivi fiscali, ché non si possono considerare tali i timidi riferimenti contenuti nel Ddl (Art 6)[5].

Non semplificazioni procedurali in grado di favorire e rendere appetibili gli interventi sull'esistente.

Non aumento degli oneri per gli interventi di nuova edificazione su aree inedificate (che, per quanto contingentati, continueranno ovviamente ad essere necessari, perché non è ragionevolmente pensabile che ogni fabbisogno possa essere soddisfatto attraverso il recupero).

Fin che perdura la crisi economica generale e quella del settore edilizio, nessun problema, perché pressioni non ce ne sono. Se, come tutti speriamo, si riavvierà una ripresa, sarà ben difficile affidarsi a un semplice slogan per contenere davvero il consumo di suolo!

Per coniugare ripresa e riduzione del consumo di suolo ci vorranno infatti strumenti reali, efficaci e tempestivi idonei a favorire davvero gli interventi sull'esistente. La rigenerazione dovrà essere possibile come prassi diffusa non come caso esemplare da trattare in convegni o articoli di riviste specializzate.

È quindi necessario (e auspicabile) che il Ddl venga profondamente adeguato, come del resto lo stesso Inu e le altre organizzazioni ed associazioni professionali e di categoria presenti nelle commissioni di lavoro per il perfezionamento del Ddl di cui in premessa, hanno segnalato all'atto dell'inoltro del Ddl alla discussione delle Commissioni parlamentari.

La seconda condizione è che l'intervento urbanistico in materia di territorio rurale passi dall'inadeguata e burocratica applicazione di semplici parametri edificatori (dallo 0,03 allo 0,01 che, ammessi o negati, alla fine non fanno la differenza) o dalla spalmatura di vincoli protettivi di illusoria efficacia alla progettazione articolata e contestualizzata dello spazio rurale.

Direi con lo stesso approccio mentale e disciplinare con cui si affronta la pianificazione degli insediamenti urbani, nel senso che non è più possibile che il territorio rurale possa salvarsi e svilupparsi per proprio conto, contando solo sul blocco della erosione edilizia (che peraltro non è la prima causa della sua progressiva marginalità) a seconda di chi ce la fa e con le regole che vuole, senza gli indirizzi, il sostegno, le opportunità di un progetto e di una azione coordinata di governo integrato del territorio.

Siccome «progetto» significa identificare soggetti attuatori e risorse, conoscere e interpretare il contesto, avere una visione e una strategia attuativa puntuali e applicate allo scopo, così occorre fare per la pianificazione del territorio rurale: capirne (e studiarne) le sfaccettate vocazioni, avere idea dei soggetti interessati, valutare le dinamiche reali di uso e di sviluppo, disporre di strumenti giuridici e fiscali pertinenti, articolare soluzioni puntuali e specifiche.

Significa superare lo schema (ancora dominante solo nella pigrizia delle nostre abitudini): da una parte gli insediamenti urbani; dall'altra il territorio agricolo/rurale.

Significa pensare invece alla pianificazione e allo sviluppo del territorio agricolo come componente 'domestica' (appartenente alla organizzazione della *domus*) del peculiare modello di insediamento diffuso della campagna italiana. Non vuol dire eroderlo, ma può voler dire compensarlo recuperando gli oltre 100.000 Kmq persi negli ultimi 50 anni. Non vuol dire illudersi di proteggerlo con i vincoli, ma può voler dire puntare su progetti di paesaggio sostenibili e produttivi di economie trasversali. In sintesi vuol dire (potrebbe voler dire) abituarsi a contemplare il territorio rurale nel novero delle risorse territoriali, ambientali e produttive da usare, senza tabù, per vivere e organizzare meglio gli intrecci della contemporaneità.

1. Art.3, ..."in coerenza con gli obiettivi stabiliti dalla Commissione europea circa il traguardo del consumo di suolo pari a zero da raggiungere entro il 2050, è fissata la riduzione progressiva in termini quantitativi di consumo del suolo a livello nazionale"

2. Art 1, comma 2 – "Il riuso e la rigenerazione urbana, rispetto all'ulteriore consumo di suolo inedificato, costituiscono principi fondamentali della materia del governo del territorio, nonché norme fondamentali di riforma economico-sociale nei confronti delle regioni a statuto speciale e delle province autonome. Fatte salve le previsioni di maggiore tutela delle aree inedificate introdotte dalla legislazione regionale, il consumo di suolo è consentito esclusivamente nei casi in cui non esistono alternative al riuso delle aree già urbanizzate e alla rigenerazione delle stesse"
3. Art. 8, comma 1."I proventi dei titoli abilitativi edilizi e delle sanzioni di cui all'articolo 5, nonché delle sanzioni di cui al citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono destinati esclusivamente alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, al risanamento di complessi edilizi compresi nei centri storici, a interventi di qualificazione dell'ambiente e del paesaggio, anche ai fini della messa in sicurezza delle aree esposte a rischio idrogeologico e sismico e della tutela e riqualificazione del patrimonio rurale pubblico attuati dai soggetti pubblici"
4. Art.3, comma 8. "Il Comitato di cui al comma 7 è composto da:
   a. due rappresentanti del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;
   b. due rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
   c. due rappresentanti del Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo;
   d. due rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
   e. un rappresentante del Dipartimento per lo sviluppo delle economie territoriali e delle aree urbane della Presidenza del Consiglio dei Ministri, designato dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delegato;
   f. un rappresentante del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
   g. due rappresentante dell'Istituto nazionale di statistica;
   h. un rappresentante dell'ISPRA;
   i. dieci rappresentanti designati dalla Conferenza unificata, di cui due rappresentanti dell'Unione delle province italiane (UPI) e due rappresentanti dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI).
5. Art.6, comma 1 "Ai comuni iscritti nel registro di cui all'articolo7, è attribuita priorità nella concessione di finanziamenti statali e regionali per gli interventi di rigenerazione urbana".

Roberto Pallottini

Urbanistica, agricoltura e la nuova Pac

L'agricoltura e il territorio rurale, nonostante gli evidenti nodi critici (fra tutti gli ormai ricorrenti disastri generati dal dissesto idrogeologico) e nonostante la loro economia sia ancora una fonte importante di reddito e molto altro (paesaggio, beni culturali), sono di fatto temi ancora sottovalutati, al margine del confronto e delle attività di pianificazione territoriale e di promozione dello sviluppo. Paradossalmente anche quando si parla di contrasto al consumo di suolo.

È invece necessario rimetterli al centro di una buona pianificazione territoriale a partire da alcuni punti fondamentali, che possono trovare nella nuova Pac un sostegno fondamentale: la centralità delle aziende agricole nei progetti di sviluppo e valorizzazione paesaggistica; la loro competitività nel quadro internazionale; la multifunzionalità come nuovo *welfare* e dotazione territoriale, soprattutto nei territori del periurbano e della città diffusa; il drammatico problema dell'abbandono; un quadro conoscitivo più approfondito e capace di rappresentare la complessità dei territori. Con una attenzione particolare da rivolgere a temi specifici quali l'agricoltura in contesti particolarmente delicati come le aree protette, e le forme innovative di governo e promozione dello sviluppo come i parchi agricoli. Tenendo conto di questo quadro, l'obiettivo globale su cui misurare l'efficacia delle politiche territoriali diventa quello delle strategie a lungo termine necessarie a mantenere la produzione agricola (anche come strumento di manutenzione del territorio) e, considerata la rilevanza della multifunzionalità nelle prospettive di sviluppo, dei requisiti che deve possedere per poter avere successo in termini economici, sociali e ambientali. Sarà per questo importante monitorare e valutare gli effetti che avrà la nuova Pac, dopo l'accordo raggiunto il 23 Giugno 2013 fra Consiglio, Parlamento e Commissione Europea[1].

La ragione principale del mancato sostegno allo sviluppo delle regioni rurali, secondo il rapporto OCSE del 2006, stava nel fatto che la precedente Pac si era concentrata su un piccolo segmento della popolazione rurale (gli imprenditori agricoli e altri coinvolti nelle aziende agricole) piuttosto che sul territorio (*places*), non affrontando le maggiori sfide socio economiche che riguardavano le comunità rurali e gli impatti disuguali sui loro territori. Il rapporto, inoltre, già prendeva atto di come la sfera di influenza delle grandi aree urbane sulle aree rurali, con la diffusione insediativa e la mobilità sempre più veloce, avesse generato dipendenza ma ha anche reso queste ultime potenzialmente più attraenti per gli investimenti. L'Italia rurale produce un PIL pro capite più alto della media delle regioni rurali dell'OCSE, proprio grazie alla prossimità (o alla commistione) con le aree urbane.

L'agricoltura produttiva offre prodotti anche per il manifatturiero locale (trasformazione dei beni alimentari) e offre qualche bene pubblico o semipubblico. Esprime anche una domanda di attività di servizio (*business activities*). E, naturalmente, anche di consumi. Sempre per l'OCSE, le politiche per le aree rurali sono anche influenzate dal ruolo che queste aree hanno nella qualità e protezione dell'ambiente (suolo, acque, aria e risorse naturali)[2]. Sono inoltre influenzate dalla rilevante importanza delle risorse culturali, storiche e ricreative delle aree rurali, che richiede di andare oltre la stretta multifunzionalità delle aziende agricole per valorizzare l'ampio *range* di risorse che possiedono e identificare le esternalità positive e negative associate alle differenti possibili attività. La pluralità di risorse è diventata dunque la chiave delle politiche *area-based* per lo sviluppo rurale. Quindi nella nuova Pac si punta sulle politiche multisettoriali su base locale: attenzione ai territori piuttosto che ai settori economici

e attenzione agli investimenti piuttosto che ai sussidi; forte potenziamento delle tre dimensioni chiave della *governance*: orizzontale (a livello centrale e locale) e verticale, fra livelli di governo; più partenariato pubblico privato.

Il consumo di suolo

Nella valutazione dell'efficacia della Pac entra anche il tema del consumo di suolo. In particolare è necessario prendere atto di due grandi cambiamenti di punti di vista. Il primo riguarda le domande d'uso, produttivo e non, del territorio non urbanizzato della città diffusa. Abbiamo a che fare con nuove figure imprenditoriali nell'agricoltura e con nuovi utenti, ormai a pieno titolo cittadini, portatori di culture e stili di vita urbani, che allo stesso tempo agiscono e rappresentano territori locali fortemente differenziati per storia, identità culturali di provenienza, caratteri geomorfogici e naturalistici, interdipendenze[3]. Il secondo riguarda il modo di leggere e pianificare il paesaggio agrario, che andrebbe trattato non come esito formale di usi passati ma come combinazione inseparabile e in continuo mutamento di natura, storia e usi multifunzionali in corso di evoluzione. Pensando quindi alla conservazione dei processi di mutamento che lo generano (e quindi delle attività agricole e delle innovazioni ad esse collegate prima di tutto) piuttosto che alla conservazione degli esiti morfologici attuali.

Con questo spirito vanno valutati i numerosi Ddl sul consumo di suolo approdati in Parlamento a partire dal Ddl Catania del 2012. Possiamo osservare, in tutti i disegni di legge e nelle opposte valutazioni che ne sono state date, come il territorio edificato sia trattato in forma separata da quello aperto ed in particolare da quello ad uso agricolo. Da qui la necessità di introdurre nella discussione il grande tema assente, vale a dire quello delle nuove economie che sul territorio agricolo e insieme all'agricoltura si possono sviluppare, soprattutto laddove la pressione dell'espansione urbana, e comunque della domanda dei cittadini, è più rilevante. Per riaffermare la necessità di superare i gravi limiti concettuali che, anche attraverso questi disegni di legge, caratterizzano il corrente approccio al governo del territorio e che rischiano di non cogliere le opportunità che la nuova Pac potrebbe dare anche per le politiche di riduzione del consumo di suolo.

I Ddl sembrano voler surrogare all'assenza di una vera riforma della legge urbanistica, che superi il carattere urbanocentrico, basato sulla zonizzazione funzionale, atemporale e rigida, della L. 1150/1942 ancora in vigore, tentando di regolamentare i nuovi strumenti di gestione delle trasformazioni urbane che sono stati introdotti in numerose leggi regionali, e che riguardano in particolare i diritti edificatori, come la perequazione, le compensazioni e alcuni aspetti procedurali relativi all'attuazione e alle varianti delle previsioni dei Prg. Ma in questo tentativo confermano proprio uno dei limiti più gravi della legge urbanistica, quello del trattamento separato fra città edificata e territorio aperto (sia quello agricolo, sia quello di valore ambientale), figlio della zonizzazione funzionale, che invece andrebbe superato radicalmente.

I contributi dei Ddl inoltre, mettono al centro dell'attenzione gli strumenti normativi e vincolistici che potrebbero contenere il consumo di suolo, tralasciando quelli progettuali che invece potrebbero puntare alla formazione di valori d'uso competitivi rispetto a quelli della pura rendita immobiliare. Sarebbe per questa ragione necessario passare da politiche vincolistiche a politiche di sviluppo, per garantire il mantenimento dell'uso agricolo con i principi della tutela attiva (il *greening*) che in Europa sono ormai al centro della nuova programmazione. Creando o rafforzando di fatto l'alleanza tra agricoltura e società.

L'approccio dei Ddl, giustificato o meno dal punto di vista del regime immobiliare, appare ancora una volta una occasione mancata per introdurre politiche territoriali integrate capaci di costruire nuovi legami fra spazio costruito e spazio non costruito, di ridurre la dismissione dei suoli coltivati, che è la condizione strutturale che apre la strada alla diffusione insediativa, valorizzandone i potenziali socio economici, di creare insomma le condizioni di interesse economico e sociale per la salvaguardia 'attiva' del suolo non urbanizzato. Sono proposte di legge che affrontano soltanto una parte dei problemi e per questo motivo rischiano di produrre conseguenze altrettanto negative di quelle prodotte dal consumo di suolo. Nulla è detto ad esempio sul rapporto fra strumenti di pianificazione e di programmazione. Per rimettere al centro, anche del piano urbanistico, la programmazione dell'uso agricolo del suolo, il rafforzamento dell'impresa agricola e della competitività della sua economia rispetto ad altri usi. Ripensando, in questo quadro di centralità dell'agricoltura produttiva e/o multifunzionale, anche alle forme compatibili di produzione di energia rinnovabile.

La dimensione strategica delle trasformazioni, da introdurre e regolamentare con il piano, non è in alcun modo trattata. Nulla è detto sul modello di sviluppo che ha generato la diffusione insediativa e quindi il consumo abnorme di suolo e sulle implicazioni più ampie della fase attuale, che vede una crisi verticale della domanda di nuovi alloggi e quindi rende marginale, rispetto al passato, il problema del governo e della redistribuzione della rendita fondiaria, sulla cui produzione si sono concentrati tutti gli sforzi, sia dei proprietari e degli operatori, sia delle amministrazioni. I Ddl sembrano ricercare soluzioni a problemi che proprio ora si stanno riducendo da soli, per effetto della crisi prolungata e non colgono l'occasione, data proprio dalla crisi, di rivedere il modello di sviluppo urbano dando valore economico, sociale, culturale agli spazi aperti che lo sviluppo insediativo ha frammentato e minaccia di usi impropri e di abbandono.

È invece l'attenzione alle forme di sostegno dell'uso agricolo, dalla produzione di beni alimentari alle diverse multifunzionalità delle aziende, che può rappresentare il deterrente più forte ai fenomeni di abbandono o ai rischi di urbanizzazione futura, alla grave riduzione della Sau in corso e alla dismissione delle attività produttive che, soprattutto nei territori periurbani, genera degrado (discariche, baraccopoli ecc.). Ad esempio prevedendo, con gli strumenti della pianificazione integrata, il trattamento congiunto del suolo urbano con quello agricolo, per pianificare la loro trasformazione all'interno di obiettivi condivisi: la città che riceve dalla campagna servizi e prodotti, la campagna che rafforza la propria economia grazie alla domanda urbana. Gli stessi programmi di rigenerazione urbana, che prevedono di lavorare su aggregazioni di contesti diversi, possono essere uno strumento efficace in questo senso. Ma non tanto trasferendo nelle aree da rigenerare risorse fiscali prodotte dal consumo di suolo, quanto trasferendo eventuali diritti edificatori, attribuiti con la perequazione anche alle aree agricole periurbane, nelle aree che si possono densificare per riportare abitanti nella città già attrezzata. In cambio del mantenimento dell'uso agricolo, della valorizzazione ambientale e di servizi per la città. Oppure all'inverso, pensando alla

multifunzionalità anche come esito di una redistribuzione dei diritti edificatori all'interno delle aree agricole, per aiutare le aziende a mantenere le funzioni produttive e rafforzarne la vocazione d'impresa (vedi l'esperienza, fallita, del recupero dei manufatti abbandonati delle aziende agricole con l'*housing sociale*, promosso con il Pria dall'amministrazione di Roma Capitale[4]).

È mancata anche l'implementazione dei parchi agricoli, che hanno una forte vocazione multifunzionale. Non sono stati valutati gli impatti dei Psr (i piani di sviluppo rurale delle regioni) sul paesaggio e sul territorio, e il legame fra prodotto alimentare e paesaggio, anche nei territori sotto pressione dell'urbanizzazione, che è una garanzia, soprattutto in Italia, di qualità e quindi di valore. Rimane di fondo molto scarsa la cultura delle pubbliche amministrazioni sulle politiche per le aree agricole, e quindi la loro capacità di combinare concretamente il sostegno allo sviluppo con l'integrazione delle funzioni urbane.

Il rischio dunque è che in questo modo si perdano le opportunità migliori offerte dalla nuova Pac: vale a dire, oltre al contrasto agli effetti del cambiamento climatico con il *greening*, l'aumento della competitività del settore agricolo e della redditività delle produzioni per garantire una produzione di beni pubblici, uno sviluppo territoriale equilibrato, e per valorizzare la differenziazione delle agricolture e delle aree rurali[5].

1. http://ec.europa.eu/agriculture/cap-post-2013/index_en.htm.
2. Per questo nella nuova Pac il 30% dei pagamenti diretti viene destinato all'inverdimento – il greening - che rappresenta la novità più rilevante e anche più controversa della nuova riforma.
3. Vedi anche le considerazioni di Bruno Alampi sulla stretta relazione fra multifunzionalità, diversificazione territoriale e urbanizzazione diffusa in UI 252, 2014.
4. http://www.comune.roma.it/wps/portal/pcr?jppagecode=dip_patr_prog_spec.wp
5. Fabrizio de Filippis (cura di), La nuova Pac 2014-2020, un analisi delle proposte della commissione, Gruppo 2913 Quaderni

Alessandro Sgobbo

Aree agricole periurbane: dall'approccio vincolistico alle politiche di integrazione

L'urbanizzazione delle aree adiacenti i nuclei urbani esistenti, prima liberamente attuabile e poi sostanzialmente inarrestata anche dopo le innovazioni legislative introdotte negli anni settanta in materia di disciplina dell'uso dei suoli, ha determinato la nascita di un nuovo tipo di zone la cui caratteristica è nel non essere più campagna e non essere ancora città (Belfiore 2001). Queste aree, spesso indicate come agricole periurbane, proprio in relazione alla loro usuale collocazione a corona delle zone propriamente urbanizzate, assumono una destinazione ibrida che, di fatto, ne determina un patologico sottoutilizzo.

Da un lato il tradizionale approccio con cui la pianificazione del secolo scorso ha affrontato il tema del fabbisogno abitativo, con una strategia principalmente incentrata sull'espansione dell'area urbanizzata, dall'altro il susseguirsi di condoni edilizi che, unitamente all'inesistente attività repressiva da parte dei comuni, avevano reso economicamente appetibile e tutto sommato poco rischiosa la trasformazione edilizia dei suoli formalmente non edificabili, hanno determinato quella che, forzando il lessico proprio della giustizia amministrativa, si potrebbe definire una legittima aspettativa dei proprietari delle aree agricole di cintura.

Ne è conseguita la rinuncia all'uso colturale e, soprattutto nelle regioni meridionali, la predisposizione, immateriale o fisica, del futuro suolo edificabile (Petrillo 2009) .

L'improvviso inasprirsi del rigore in materia di abusivismo edilizio che ha inaspettatamente fatto seguito al condono del 2003 e la stratificazione di vincoli che, con esasperante continuità, si sovrappone alla pianificazione urbanistica comunale, hanno reso tale futuro affatto scontato. Ne è risultata l'esigenza di dare un ruolo nuovo ad aree che, perlopiù, sono ridotte in piccoli lotti, parzialmente infrastrutturale ed a volte deprivate della copertura di suolo vegetale.

La progressiva crescita della sensibilità verso i temi dell'impatto ecologico delle trasformazioni urbane e del consumo di suolo trova riscontro nell'evoluzione dell'approccio con cui la pianificazione di area vasta, spesso in contrapposizione con le aspirazioni dei comuni, tratta il ruolo da attribuire alle aree agricole periurbane. I piani ancora in elaborazione pare comincino a prendere coscienza del fenomeno anche se con ricette che, a volte, appaiono ancora prive di un disegno strategico che assegni a tali zone un ruolo effettivamente coerente con le loro attuali qualità e che, soprattutto, possa avere una concreta speranza di attuazione che vada al di là del semplice abbandono. Molto interessante l'esperienza del Ptcp della provincia di Napoli, l'unica in Campania a non essere ancora dotata di piano nonostante un procedimento in corso sin dagli anni Novanta e ben due progetti definitivi già predisposti e puntualmente abbandonati.

La proposta del 2008 aggiunge all'esigenza ecologica un approccio che si potrebbe definire di tutela identitaria e classifica nel *genus* delle aree agricole periurbane vasti territori la cui principale caratteristica comune è nel non costituire zone propriamente agricole e di pregio. Comprendono le aree che presentano precisi rapporti spaziali di contiguità o inclusione con le aree urbanizzate, ovvero intercluse tra più zone urbanizzate con una elevata contiguità insediativa, ove maggiormente si concentrano le pressioni edificatorie e di trasformazione per usi extragricoli. Si tratta dunque di una individuazione di carattere residuale e spesso scevra da specifiche analisi in cui il ruolo attribuito a tali zone è essenzialmente nell'impedire la tendenza alla saldatura del tessuto urbano tra comuni contermini (Kipar 1994). Tuttavia ad una lettura complessiva il piano del 2008 rivela ben strutturate strategie che, ovviamente, devono essere contestualizzate con il periodo di redazione e con un approccio che, volutamente, su-

pera il carattere di mero coordinamento su cui si sono schiacciate le esperienze di altre province. Infatti l'apparentemente rigida impostazione di tutela delle aree agricole periurbane si accompagna ad un complessivo e lungimirante progetto di polarizzazione metropolitana in cui largo spazio è lasciato a strumenti perequativi e di trasferimento dei diritti edificatori che addirittura superano i confini comunali e trovano giustificazione nella immanente previsione di cospicui investimenti sia pubblici che privati. In definitiva il Ptcp vi impedisce trasformazioni locali ma lascia parzialmente impregiudicate le aspettative economiche della proprietà.

La nuova proposta del 2013 interviene massicciamente sull'argomento, rimuove gran parte degli ostacoli posti dalla precedente impostazione ma, nel contempo, pare rinunciare a quelle forme di disegno strategico che costituivano il principale pregio della stesura del 2008. Le aree agricole periurbane, immodificate nella perimetrazione, restano prive di ruolo e di valorizzazione, abbandonate ad un destino che potrebbe caratterizzarsi per attese deluse e che, di fatto, è affidato alla sensibilità degli amministratori comunali.

Benché il Ptcp di Napoli appaia ancor oggi lontano dal divenire cogente le linee guida approvate dall'Ente per indirizzare i propri funzionari nell'attività di controllo e verifica di compatibilità dei piani comunali pongono tale redigendo strumento quale punto di riferimento rispetto al quale effettuare le valutazioni. Per i comuni ne risulta un'esigenza di fatto di assecondare, per quanto possibile, l'impostazione fornita dal piano provinciale e ciò a maggior ragione quando si affrontano spinose questioni come quelle inerenti le aree agricole periurbane che, nella realtà napoletana, spesso si accompagnano a complesse valutazioni sull'esistenza di eventuali episodi di lottizzazione. Vi sono alcune esperienze, tuttavia, in cui amministratori e progettisti hanno affrontato il compito senza cadere né in atteggiamenti rinunciatari, né in pindariche acrobazie per consentire trasformazioni incompatibili. Nel redigendo Puc di Villaricca, ad esempio, ci si propone di trasferire in tali contesti la felice esperienza dei quartieri di autocostruzione. Il Comune, infatti, ha recentemente guidato con successo il processo di formazione di un piccolo quartiere, completamente realizzato dai suoi futuri abitanti, che ha rappresentato un approccio innovativo all'incontenibile domanda di alloggi a buon mercato che contraddistingue il napoletano. Con riferimento alle aree agricole periurbane il piano in itinere, sviluppato in collaborazione con l'Ateneo Federiciano sotto la guida del prof. F.D. Moccia, ha ipotizzato una destinazione semipubblica nella formazione di un'infrastruttura verde diffusa (Moccia, Sgobbo 2012). In particolare l'approccio perequativo del piano, cui consegue un'ampia disponibilità comunale di suoli liberi, consente l'affidamento in concessione di tali aree al fine dell'autocostruzione di orti urbani. La condizione della concessione è nell'utilizzo, quale terriccio fertilizzante, del compost prodotto dall'impianto di biogassificazione anaerobica dei rifiuti organici già previsto nell'ambito di un nuovo insediamento di *housing* sociale. Seguendo l'esempio di efficacia ecologia riscontrato in un simile esperimento gli orti di Villaricca hanno, tra l'altro, l'obiettivo di costituire il momento di chiusura di un ciclo virtuoso di trattamento dei rifiuti e, nel contempo, il catalizzatore del processo di raccolta differenziata. L'esperienza, infatti, aveva dimostrato che il coinvolgimento diretto e motivazionale dei cittadini fosse in grado di determinare risultati ben migliori rispetto ad un' improbabile raccolta porta a porta peraltro frenata da insuperabili difficoltà di bilancio.

Una diversa strategia caratterizza, altresì, il redigendo Puc di Crispano per la disciplina delle aree periurbane, evidenziando, se ve ne fosse ancora bisogno, che l'approccio a tale problematica non può prescindere da una stretta correlazione con il contesto specifico in cui si opera. Qui l'area agricola è caratterizzata da un'insolita continuità ed omogeneità, in contrapposizione con la frammentazione e le diffuse intrusioni urbane che si riscontrano nella periferia napoletana. Pertanto l'ipotesi di una valorizzazione in senso agricolo del suolo può trovare una motivazione di convenienza economica e quindi di attuabilità, che va al di là delle romantiche e spesso ideologiche imposizioni che caratterizzano i Piani di tanti altri comuni (Mangoni, Sgobbo 2013). La proposta, superando un tradizionale tabù della progettazione urbanistica, prevede che l'attribuzione di diritti edificatori da trasferire in aree edificabili appositamente destinate all'atterraggio, non riguardi solo i residui di piano ed i comparti di trasformazione, ma si estenda all'interezza delle aree periurbane con un meccanismo di premialità strettamente legato all'effettiva produttività colturale e con la possibilità di utilizzo in tutte le zone del territorio comunale dotate di capacità edificatoria.

L'esercizio dei diritti avviene previa imposizione di una servitù passiva in favore della collettività sull'area di decollo. Un divieto assoluto di edificazione che ha basi di solidità ben più marcate di quello che potrebbe risultare dalla disciplina dei suoli in quanto inerisce i diritti reali dell'area. Una costruzione abusiva realizzata in un'area non edificabile potrebbe, un giorno, essere oggetto di un nuovo condono. Questa leva, nel passato, è stata spesso sufficiente affinché alcuni si adoperassero in costruzioni illegittime. Un edificio realizzato in contravvenzione di una servitù prediale è assolutamente incondonabile e non potrebbe mai avere valore di mercato in quanto incommerciabile. Ci si viene a trovare, infatti, in una condizione in cui il diritto edificatorio non sarebbe compresso, come accade con la pianificazione, ma appartiene all'Ente al pari del caso in cui il proprietario ne avesse ceduto il diritto di superficie.

Questa sottile differenza sottrae ogni speranza di futura sanatoria e libera in modo definitivo dalla pressione edilizia un territorio. Se anche in futuro il Comune volesse cambiare idea e rendere quell'area edificabile ciò non potrebbe avvenire con una semplice previsione di variante urbanistica ma, appartenendo il diritto reale all'Ente questo sarebbe obbligato ad alienarlo secondo le procedure trasparenti e concorrenziali che caratterizzano la vendita del patrimonio pubblico. Cessa, quindi, anche la pressione sull'amministrazione da parte del proprietario dell'area.

Riferimenti bibliografici

- Belfiore E. 2001, *Il rimodellamento dello spazio urbano: arte e tecnica della trasformazione*, Gangemi, Roma: pp. 98 - 101.
- Kipar A. 1994, "La produzione di valori ambientali nelle aree periurbane: verde agricolo, verde naturale, verde attrezzato, in Boscacci F., Camagni R. (a cura di) *Tra città e campagna: periurbanizzazione e politiche territoriali*, Il Mulino, Bologna: pp. 395 - 406.
- Mangoni di S. Stefano F., Sgobbo A. 2013, *Pianificare per lo sviluppo. Un nuovo insediamento ai margini della metropoli*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli: pp. 53 - 58.
- Moccia F.D., Sgobbo A. 2012, "Pertnership pubblico-privato, infrastrutture ed ecologia", *Planum. The Journal of Urbanism* n.25 vol. 2/2012, p. 1-7
- Moccia F.D., Sgobbo A. 2013, *La polarizzazione metropolitana. L'evoluzione della rete della grande distribuzione verso un sistema policentrico sostenibile*, Liguori Editore, Napoli: pp. 42 -43.
- Petrillo A. 2009, "Storicizzare lo sprawl?", in Nuvolati G., Piselli F. (a cura di) *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*, Franco Angeli, Milano: pp. 21 - 35.

Egidio Dansero, Giacomo Pettenati, Alessia Toldo

Urban Food Planning, le politiche alimentari

Il tema città-campagna può essere utilmente affrontato anche in relazione al rapporto cibo-città, ambito che ha registrato, negli ultimi quindici anni, un'attenzione crescente nei discorsi e nelle pratiche di pianificazione territoriale. In realtà si tratta di un orizzonte breve se paragonato a quello di risorse altrettanto vitali, come l'aria e l'acqua, che da molto più tempo sono oggetto di politiche urbane e regionali. Questa paradossale assenza dall'interesse e dalle priorità dei *policy maker* e dei pianificatori è dovuta soprattutto a un'errata interpretazione del cibo, da sempre pensato in termini esclusivamente produttivi e rurali (Pothukuchi e Kaufman, 1999).

Tuttavia i problemi legati alla sicurezza alimentare e alla sostenibilità delle filiere (Wiskerke, 2009) hanno assunto portata e dimensioni globali, coagulando proprio nei nodi urbani dove, dal 2008, si concentra oltre la metà della popolazione mondiale. È proprio la grande spinta all'urbanizzazione che, consumando terreno agricolo e indebolendo i rapporti fra città e campagna, ha reso le aree urbane sempre più dipendenti dal sistema agro-industriale globalizzato (Sonnino, 2009) e teatro delle sue problematiche.

Ciò nonostante, proprio a partire dalle città si sta avviando una vera e propria transizione verso sistemi alimentari più sostenibili ed equi, in termini sia di scelte e modalità di consumo, come gli *Alternative Food Networks* (Dansero, Puttilli, 2013), sia di riappropriazione del tema del cibo da parte dell'attore pubblico.

Le *Urban Food Strategies*, in particolare, fanno parte di quelle esperienze che il dibattito anglosassone traduce con il termine *Urban Food Planning* (Morgan 2013): vere e proprie politiche alimentari urbane finalizzate alla costruzione di sistemi territoriali del cibo. Una prima rassegna, certamente non esaustiva, ha messo in evidenza realtà molto diverse, che vedono come pioniere le *world cities* di Londra e New York e, in generale, le grandi metropoli americane e canadesi, ma anche piccole e medie città del Nord Europa.

Per quanto molto diverse fra loro – in ragione delle specificità locali – tutte queste esperienze sono accomunate da una visione olistica del cibo. Questa consapevolezza ha dato origine, in maniera tutt'altro che scontata, a politiche capaci di integrare diversi ambiti di pianificazione, così come la filiera alimentare intercetta in momenti e con modalità diverse il sistema territoriale urbano e la molteplicità dei suoi attori. In quest'ottica, le strategie urbane alimentari perseguono obiettivi integrati di sostenibilità ambientale e riduzione del consumo di suolo, sviluppo economico e occupazionale; salute pubblica; qualità della vita e giustizia sociale.

Con qualche anno di ritardo rispetto agli altri paesi, anche nel contesto italiano il tema della territorializzazione del cibo sta assumendo un ruolo sempre più cruciale (cfr. Pisa e il Piano Locale del Cibo, Di Iacovo et al., 2013).

A Torino la questione alimentare riveste storicamente un ruolo di primo piano e testimonia lo stretto rapporto che la città ha saputo mantenere, nonostante la sua vocazione industriale, con il territorio della produzione. Tuttavia, il dato realmente interessante è la recente presa di coscienza, da parte del soggetto pubblico, della natura multifunzionale e multisettoriale del cibo. In questo senso, anche a Torino si sta cominciando a ragionare di rapporto cibo-città, di *Urban Food Planning*, di sistema territoriale del cibo. Questa nuova fase parte dal riconoscimento delle molte esperienze avviate dalla città: si spazia dai temi dell'agricoltura urbana e periurbana (con iniziative come Torino Città da Coltivare), alla salute pubblica e all'educazione alimentare con i progetti legati alla ristorazione scolastica («Il menù l'ho fatto io», i capitolati d'appalto bio e di filiera corta) agli AFN (GAS Torino, GAC, *Farmer's market*), alle soluzioni innovative per la razionalizzazione delle filiere corte (uno dei progetti vincitori del bando *Smart City* e *Social Innovation* del MIUR – *Food Hub TO Connect* – è legato alla logistica *last mile*), per il recupero delle eccedenze e, più in generale, per incrementare la sostenibilità della filiera in tutte le sue fasi.

Soprattutto, si comincia a ragionare sulla necessità di una visione strategica, capace di mettere a sistema queste esperienze, valorizzandole in un'ottica di *governance* alimentare. Emblematiche, in questo senso, le reti che stanno prendendo forma attorno al tema delle politiche alimentari urbane: in particolare il tavolo «Torino Capitale del Cibo», organizzato dall'associazione Torino Strategica all'interno dei lavori per l'elaborazione del terzo piano strategico «Torino Metropoli 2025» e il *Food Start Lab* «verso un'agenda locale del cibo a Torino». Il primo si inserisce nell'ampio e articolato processo di definizione delle visioni e dei progetti per il futuro dell'area metropolitana torinese; in quest'ottica la dimensione del cibo è vista come una delle direttrici di sviluppo più promettenti e sulle quali il territorio ha già espresso importanti capacità. Il secondo (che avrà luogo nell'autunno del 2014) cercherà di estendere e ampliare la discussione sul cibo con l'obiettivo di pervenire, attraverso un ciclo di incontri fra il mondo della produzione e del consumo, a una prima bozza di manifesto del cibo che dia avvio, concretamente, a un più complesso processo istituzionale e partecipativo per costruire una vera strategia alimentare. Infine, il progetto *Torino-SMILE*



Politiche alimentari, filiera e dimensioni urbane

si riferisce a un ambizioso lavoro di progettazione partecipata sul tema della *Smart City*: in questo quadro, sono state proposte azioni specifiche per la costruzione del sistema territoriale del cibo della città di Torino[1].

L'altra grande conquista è data dall'adozione, all'interno di queste riflessioni, di un ritaglio territoriale non più esclusivamente urbano, coerentemente alle teorie sul metabolismo e sulla dipendenza delle città da territori ben più vasti. In questo nuovo rapporto cibo-città i confini del territorio pertinente si dilatano, inglobano i comuni della cintura, dialogano con la spinosa questione dell'area metropolitana. Fra le tante implicazioni che questo salto di scala genera ve ne sono alcune più profondamente legate all'idea di una rinnovata relazione città-campagna: basti pensare al nuovo ruolo che assume l'agricoltura urbana e periurbana che ritrova centralità in relazione all'uso degli spazi e dei suoli, ai flussi di materia, di energia e di scarti, ma anche in rapporto alle possibilità dei cittadini di attrezzarsi per fronteggiare, almeno in parte, la crisi economica in atto.

In questo senso la città appare pronta a cogliere la sfida e le opportunità sottese a un progetto sistemico di *Urban Food Planning*. Quello che ancora manca è proprio la costruzione di una strategia condivisa che dia nuova centralità al tema del "nutrire la città" attraverso una politica non solo agricola, non solo sociale e educativa, non solo ambientale, ma alimentare, nel suo senso più ampio e alto.

1. Per maggiori informazioni http://www.torinosmartcity.it/idee/idea-27/

Riferimenti bibliografici

- Di Iacovo F., Brunori G. e Innocenti S. (2013), "Le strategie urbane: il piano del Cibo", *Agriregioni*, 9(32), 9. http://www.agriregionieuropa.univpm.it/content/article/31/32/le-strategie-urbane-il-piano-del-cibo.
- Morgan K. (2013), "The rise of urban food planning", *International Planning Studies* 18(1), 1–4.
- Pothukuchi K., Kaufman J. (1999), "Placing the Food System on the Urban Agenda: The Role of Municipal Insitutions in Food Systems Planning", *Agriculture and Human Values*, 16, 213-224.
- Sonnino R. (2009), "Feeding the City: Towards a New research and Planning Agenda", *International Planning Studies*, 14(4), 425-435.
- Wiskerke J.S.C. (2009), "On Place Lost and Places Regained: Reflections on the Alternative Food Geography and Sustainable Regional Development", *International Planning Studies*, (14)4, 369-387.

Giuseppe Caridi

La dimensione territoriale delle reti contadine. Il caso calabrese

L'alternativa calabrese al sistema agro-alimentare dominante

In Calabria, come in diverse parti d'Europa, negli ultimi anni sono nati e si stanno sempre più rafforzando diversi *networks* rurali (forme di aggregazione tra produttori agricoli medio-grandi che certificano come biologici i metodi di produzione) e molteplici reti agro-alimentari di produzione (cooperative di agricoltura biologica, biomercati, spacci aziendali, etc.) e di consumo (Gruppi di Acquisto Solidale, *Slow Food*, etc.) che praticano metodi alternativi rispetto a quelli stabiliti dal mercato convenzionale globale.

Ciò si colloca nel quadro più ampio dei potenti cambiamenti che stanno interessando l'agricoltura ('ricontadinizzazione') tendenti alla affermazione di un nuovo paradigma di sviluppo della campagna inteso come alternativo a quello della cosiddetta modernizzazione agricola che è stata caratterizzata, nella seconda metà del novecento, da modelli di gestione produttivistica aziendale: i) dominati dal mercato; ii) regolati da regimi tecnologico-istituzionali; iii) sostenuti da politiche subordinate agli interessi agro-industriali (Ploeg 2009).

I nuovi contadini (agricoltori convenzionali in crisi, piccolissimi agricoltori, giovani, pensionati, persone provenienti da altri settori, etc.) attraverso le esperienze e pratiche di agricoltura sostenibile promuovono lo scambio e la condivisione dei saperi locali guidati da principi collettivi come autonomia, co-produzione, solidarietà ed equità (Sivini 2013). I nuovi consumatori, cosiddetti critici e/o responsabili, sono invece mossi nelle loro scelte da motivazioni eticamente rilevanti e sono attenti alle piccole produzioni locali, anche legate alle filiere corte (Bazzana e Canevari 2013).

Come ha illustrato nel dettaglio Anna Elia (2013), in Calabria, la costituzione dei Gruppi di Acquisto Solidale (GAS) dell'Alto Tirreno e di Fratello Sole, alla fine degli anni Novanta, evidenziano il tentativo di definire nuovi mercati. Dal 2005 il progressivo estendersi della pratica del biomercato, sulla scia della prima esperienza di Lamezia Terme ad altri contesti locali della altre province dimostra il consolidarsi di un progressivo processo di integrazione tra reti alternative. Negli ultimi cinque anni la Rete di economia solidale (RES) «Utopie Sorridenti» sottolinea come ogni attore (soggetti istituzionali, contadini, associazioni culturali, movimenti di consumatori, etc.) coinvolto nelle reti contadine sostiene pratiche sociali di ulteriori nodi di altre reti (difesa del territorio, uso delle biotecnologie, crisi delle comunità rurali, etc.), allargando la dimensione delle relazioni di reciprocità sulle quali esse si fondano. La punta di diamante della rete contadina calabrese è rappresentata dal costituendo primo distretto di economia solidale (DES), in provincia di Cosenza, iniziativa portata avanti anche attraverso un progetto di ricerca di cui si occupa un sensibile gruppo di ricercatori dell'Università della Calabria (Coscarello 2012).

La necessità di consolidare le reti contadine

La breve riflessione fin qui presentata a riguardo delle reti contadine calabresi evidenzia come esse siano impegnate riguardo a tre nodi fondamentali: i) il tentativo di definire nuovi mercati; ii) il processo di integrazione tra reti diverse reti (sia a livello locale sia verso un piano di cooperazione inter-locale); iii) l'allargamento delle relazioni di reciprocità.

Si tratta di questioni, strettamente intrecciate ed interconnesse, che si riflettono sia sulle forme e sui ruoli delle attività produttive primarie sia sui rapporti che si instaurano

tra le diverse dinamiche che oggi caratterizzano la campagna (crescita demografica di alcuni comuni rurali, la diversificazione del mercato rurale, la valorizzazione di alcune aree periferiche, i fenomeni di sviluppo dell'imprenditoria diffusa) che non si identifica più semplicemente con l'agricolo o il non-urbano, ma che piuttosto tende ad assumere una connotazione estremamente diversificata (attività di trasformazione, di agriturismo, attività turistiche, etc.).

È evidente che la questione per essere efficacemente affrontata richiede di concentrare l'attenzione sul nesso esistente tra le componenti del territorio e la capacità che gli attori delle vari reti hanno di fare presa su tali componenti. In quanto è il territorio che diventa l'opera di costruzione collettiva per l'attivazione, l'interazione ed l'integrazione di risorse e progetti che siano essi impliciti e/o dichiarati. Il territorio che deve essere allora inteso non più solo come uno sfondo per l'analisi.

Negli ultimi venticinque anni nella letteratura scientifica italiana l'analisi della dimensione territoriale dell'agricoltura ha assunto una certa centralità. Ma la stragrande maggioranza delle interpretazioni di questa dimensione, diffuse e pervasive, restringono e circoscrivono spazi concettuali che invece andrebbero mantenuti ampi, aperti, mutevoli in relazione alle concrete occasioni di applicazione. Per rimanere nel nostro campo di osservazione disciplinare mi limito a sottolinearne una specifica opzione che agisce particolarmente in questo senso e tende ad indagare le relazioni tra il territorio e agricoltura senza che in realtà emergano con chiarezza i tratti distintivi. È quella che mette alla base dei principali filoni di indagine territoriale dell'agricoltura l'analisi della concentrazione spaziale e della specializzazione dell'attività primaria. Sostenuta dal relativo paradigma concettuale dell'analisi distrettuale che si incardina sull'uso del cosiddetto «sistema locale» (i sistemi rurali, di sistemi agricoli territoriali, di sistemi locali di sviluppo rurale, di sistemi agricoli territoriali, di sistemi agroindustriali territoriali, di sistemi locali di produzione agroalimentare, etc.). Opzione peraltro portata avanti, sempre più spesso, senza definire le categorie analitiche ed i criteri metodologici per sciogliere l'atavica ambiguità agricolo-rurale.

Possiamo evidenziare come un progetto che si fondi su questa opzione si estranea inevitabilmente dalla complessità della campagna contemporanea anche se è sorretto da tutte le migliori intenzioni analitico-interpretative. Se si vuole evitare questa deriva occorre trovare un senso diverso; seguire una strada che eviti procedure autoreferenziali, estranee ad ogni rapporto reale con il contesto. Occorre far scaturire un percorso progettuale dall'interno delle dinamiche di interazione sociale, con il loro portato di indifferenza, cooperazione e conflitto. Occorre immergersi in un processo creativo che comunque avviene, anche senza alcuna intenzionalità esplicita. Un percorso implicito di organizzazione, che deriva dagli esiti mutevoli delle interazioni tra i soggetti fruitori e tra questi e la campagna fruita. Il nostro lavoro di urbanisti può ricavarsi solo rendendo quanto possibile esplicito questo processo, tentando di far emergere, di rendere evidenti, gli elementi di organizzazione; e di orientarli gradualmente verso un percorso di tendenza, senza prefigurazioni formali di un esito.

Conclusioni

Le esperienze poste in essere in Calabria mostrano come nell'ambito delle molteplici reti contadine si individuano pratiche diverse che pur condividendo il comune obiettivo di produrre un cambiamento rispetto al mercato convenzionale globale adottano strategie differenti per conseguirlo. In ogni caso tutte sembrano accomunate dall'idea che la terra ed il lavoro possano diventare utili strumenti per sviluppare una coscienza ed un'azione sociale collettiva. Emerge la necessità di ri-orientare anche la ricerca scientifica ad oggi in larga misura integrata con il sistema tecnologico dominante, nella direzione di sostenere i percorsi progettuali impliciti e le dinamiche di interazione sociale, anche conflittuali, che tendono al consolidamento della dimensione territoriale delle reti contadine.

Si tratta di una scelta fondata sulla necessità di slegare al contempo la ricerca dai vincoli del modello dominante e l'agricoltura dal paradigma della modernizzazione agricola. Il quadro complessivo che emerge è molto ricco di spunti, probabilmente in grado più di generare nuove domande, che di dare risposte. Ma se questo si realizzasse, potrebbe già essere considerato un notevole risultato.

Riferimenti bibliografici

- Bassi I. - Sillani S. - Miccoli A. (2012), "Sistemi locali multifunzionali per lo sviluppo rurale", in *Rivista di economia agraria*, n. 3.
- Bazzani C. - Canavari M. (2013), "Alternative agri-food networks and short food supply chains: a review of the literature", in *Economia agro-alimentare*, n. 2, pp. 11-34.
- Canale G. - Cerini M. (2013), *Contadini per scelta*, Jaka Book, Milano.
- Cannata G. (1989), *I sistemi agricoli territoriali italiani*, Franco Angeli, Milano.
- Cavallo A. - Mariano D. (2014), "L'analisi della dimensione territoriale dell'agricoltura: una proposta di lettura", in *Scienze del territorio*, n. 2, pp. 159-167.
- Cavazzani A. (2008), "Innovazione sociale e strategie di connessione delle reti alimentari alternative", in *Sociologia urbana e rurale*, n. 87, pp. 115-134.
- Cecchi C. (1988), "Distretto industriale: l'agricoltura dalla complementarietà alla dissociazione", in *La questione agraria*, n. 32, pp. 91-123.
- Coscarello M. (2012), "Le reti di economia solidale per una trasformazione sociale", in *Sociologia urbana e rurale*, n. 97.
- De Muro P. (1992), "Sul concetto di filiera", in *QA. La questione agraria* , n. 46, pp. 15-75.
- Elia A. (2013), *Networks rurali e reti contadine*, Rubbettino, Soveria Mannelli.
- Marotta G. - Nazzaro C. - Simeone M. (2013), "Capitale umano e capitale sociale nell'agricoltura multifunzionale: un'analisi delle esperienze di filiera corta nella Campania interna", in *Economia agro-alimentare*, n. 3.
- Milone P. - Ventura F. a cura di (2012), *Reti rurali*, Donzelli, Roma.
- Ploeg J.D. van der (2009), *I nuovi contadini*, Donzelli, Roma.
- Sivini S. (2013), "Reti alimentari alternative: un'esperienza siciliana promossa da produttori critici", in *Sociologia urbana e rurale*, n. 102.
- Scarano G. (2000), "Economia agraria e territorio", in *QA. La questione agraria*, n. 4, pp. 133-138.
- Zazzaro A. (2010), *Reti d'impresa e territorio*, Il Mulino, Bologna.

Gianfranco Ciola, Tommaso Giorgino, Francesco Maiorano

Il recupero degli "Orti *extra-moenia*" della città di Ostuni

Il patrimonio umano, artistico e naturalistico depositato sul territorio di Ostuni risiede nella sua diversità. Dunque non uno, ma tanti patrimoni: unici, inestimabili, non riproducibili. Gli Orti storici *extra-moenia* rappresentano un patrimonio culturale di struggente bellezza e poeticità. Un luogo in via di recupero, attraverso un attento intervento di riqualificazione per riconnettere, una sagace memoria storica, la città e la campagna. Non una città qualsiasi; ma il centro storico di Ostuni: la città bianca; non una campagna qualsiasi, ma la piana degli uliveti: che a partire dai piedi della scarpata murgiana, invadono da millenni la Marina. Gli Orti di origine medioevale hanno conservato un vero 'tesoro' di testimonianze storiche e antropologiche: lamie, edicole votive, chiesette rurali, acquari, cisterne, pile (condotti di pietre per il trasporto dell'acqua); così andranno a costituire un parco urbano 'semi naturale', un risorsa culturale finalmente ad un nuovo uso dei cittadini. Gli Orti storici di Ostuni sono un eccezionale esempio di trasformazione antropomorfica, a partire dall'età tardo romana, di un paesaggio ruderale (l'antica città messapico-romana) in orti terrazzati. Essi rappresentano l'elemento più significativo dell'immagine storicizzata della Città; già sottoposti, a partire dalla seconda metà del secolo ventesimo, ad un vincolo paesaggistico. Gli Orti della città di Ostuni per la loro origine ed evoluzione costituiscono un esempio tipico di paesaggio mediterraneo, caratterizzato, fino a qualche decennio fa, dalla forte interazione tra uomo e ambiente, per l'utilizzo comune di risorse preziose per le popolazioni locali come l'acqua, la terra, la pietra, la produzione di cibo. L'area degli Orti cinge da nord-ovest a sud-est il centro storico, ai piedi della scarpata murgiana, dove le forti pendenze e la presenza di scarpate e affioramenti di rocce sono state mitigate dalla presenza dei terrazzamenti coltivati. Il ritrovamento di tombe messapiche documenta come l'area degli Orti *extra moenia* sia stata un'area popolata assiduamente a partire dal 1000 a.C., epoca di fondazione della prima città, posta sul colle più alto per ovvie ragioni difensive. Il progetto di recupero e valorizzazione degli Orti storici inserito nel Programma di rigenerazione urbana del Comune di Ostuni è stato finanziato dalla Regione Puglia, con fondi FESR 2007-2013, Asse VII. Il progetto, in via di completamento, intreccia memoria storica, produttività agricola e forme di creatività sociale, al fine di recuperare un 'bene' per la comunità urbana. Non si tratta di realizzare uno spazio evocativo, con mera funzione di 'consumo' di un luogo paesaggistico; ma di un progetto che, riportando a memoria collettiva le testimonianze di uno spazio chiuso, recintato, (*hortus*), ricostruisce un nuovo paesaggio della tarda modernità[1], e riconsegna ai cittadini di Ostuni, e non solo, un parco 'urbano' quale legame profondo dell'uomo con la sua terra. Così, seguendo le tracce del valore fenomenologico della sua immagine, il progetto ricostruisce un luogo di vita quotidiana, una nuova '*rèverie*', come direbbe Gaston Bachelard[2], con un attento intervento di cura del suolo, nel rispetto dei segni di una immagine secolarizzata; un atto d'amore per questo luogo.

Il progetto interessa una area di circa tre ettari sottostante il cosiddetto «Stradone» del Centro storico; prevede interventi di ricostruzione e di restauro dei terrazzamenti: un ripristino con l'utilizzo di materiali e tecniche proprie della tradizione locale. Il restauro degli antichi fabbricati rurali, nonché delle cisterne, degli acquari e delle canalizzazioni originarie, attraverso un complessivo piano di riqualificazione dell'intera zona. L'area degli Orti fino a pochi decenni fa era gestita da orticoltori che ne garantivano la manutenzione quotidiana, conferendo alla stessa un rigoroso ordine geometrico, a dimostrazione di quanto la conduzione agricola abbia contribuito ad accrescere il 'valore paesaggistico' del nostro territorio. Negli anni Sessanta e Settanta con il progressivo spopolamento del centro storico e l'esodo degli abitanti verso i quartieri nuovi della città, venivano meno anche i 'giardinieri', con il conseguente abbandono della coltura degli orti e il lento degrado delle sistemazioni agrarie terrazzate. L'intervento ricostruisce una nuova riconnessione tra la città e la campagna; rapporto per anni interrotto anche dal punto di vista visivo; grazie al ripristino degli antichi percorsi e delle gradinate, come della creazione di nuova viabilità pedonale in grado di legare funzionalmente l'area a valle degli Orti terrazzati con lo «Stradone» (viale O. Quaranta), in corrispondenza della "Chiesa della Stella", per l'accesso al borgo medievale. La progettazione e la realizzazione degli interventi sono scaturiti da una attenta attività di partecipazione: sono stati effettuati decine di incontri pubblici con la comunità locale (cittadini, associazioni culturali, ambientaliste, gastronomiche, scuole, singoli ortolani). Particolare valore hanno avuto gli incontri con tutti quei soggetti che avevano maturato nel corso degli anni un percorso di gestione sociale delle aree agricole periurbane (orti sociali, orti didattici), al fine di scambiare esperienze, riflessioni e condividere gli obiettivi; insomma, un vero progetto di collettività per un bene comune. Un progetto pensato al 'futuro' prevedendo e condividendo una precisa strategia per la gestione dell'area, con la creazione dell'Associazione degli Ortolani e con l'adozione degli Orti da parte di diverse scuole locali, e in particolar modo della Scuola di Agraria di Ostuni. Un ruolo decisivo e attivo a riguardo della tutela, gestione e valorizzazione degli Orti terrazzati di Ostuni è stato svolto dalla sezione locale di Italia Nostra, che da diversi lustri poneva occhi di particolare riguardo. La stessa Amministrazione di Ostuni, aveva inserito il recupero degli Orti prima nel Piano di azione ambientale di Agenda 21 Locale (2003) e successivamente nel Piano strategico per lo sviluppo sostenibile di Ostuni (2010). Diverse sono state pertanto

l'iniziative che hanno interessato e coinvolto la comunità locale al fine di avviare quel percorso di gestione condivisa dell'area, ad iniziare da un programma organico e integrato di animazione e facilitazione con gli ortolani che intendevano avviare *ex novo* la coltivazione di varietà locali di ortaggi con metodi di agricoltura biologica e favorire collocazione dei prodotti sul mercato locale. Così come decisivi sono stati: la definizione di un Marchio per promuovere le produzioni biologiche degli Orti; la creazione di una filiera produttori-ristoratori locali al fine di collegare la fase della coltivazione orticola con quella gastronomica; la creazione di un mercatino di prodotti orticoli da realizzare in loco. Come la creazione di rapporti sinergici tra imprese agricole e istituti di universitari per favorire attività di ricerca sulle cultivar impiegate nell'area e sulle tecniche innovative di coltivazione. Fino all'allestimento di un campo di volontariato internazionale. Il percorso di recupero e valorizzazione degli Orti urbani di Ostuni, iniziato, da oltre un decennio è stato segnalato dalla Regione Puglia quale «Premio Buone Pratiche di valorizzazione del paesaggio». Il progetto realizzato dagli studenti del Liceo classico "A. Calamo" e dell'Istituto Agrario "E. Pantanelli" di Ostuni, con la collaborazione della sezione Messapia di Italia Nostra, della Condotta Piana degli Ulivi di *Slow Food* e del Comune di Ostuni è stato considerato come una delle migliori buone pratiche regionali per la tutela e valorizzazione del paesaggio agrario. Riconoscimento avvenuto nella fase di redazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale. La comunità di Ostuni dalla metà degli anni Novanta è impegnata nel definire un nuovo rapporto tra città e campagna, nel restituire alla collettiva beni e risorse culturali, nel definire un nuovo ambiente urbano sostenibile, anche sulle tracce di uno strumento urbanistico redatto nel 2005 dalla sapiente mano del Prof. B. Gabrielli, e cosi frettolosamente accantonato. Ma il vero valore del progetto sta nella sua comunità urbana, nella presenza di associazioni e soggetti attivi e responsabili, premonitori di politiche efficaci di sostenibilità. Il recupero degli Orti storici di Ostuni nasce e si origina in questo fertile campo di idee, da una collettività che ricerca di continuo un nuovo equilibrio ambientale, una nuova identità da inventare; dopo che, la costruzione della città nuova, aveva innescato un percorso di oblio delle sue risorse, dei suoi beni, della sua storia, una perdita (apparente) della «territorializzazione»[5]. Nel caso degli Orti storici di Ostuni, più di ogni altro progetto di recupero che hanno interessato la città, sono stati definite precise relazione tra componenti oggettive e componenti soggettive individuate sulla base del rapporto tra polarità interagenti: le caratteristiche specifiche del *milieu* locale e l'insieme delle relazioni a rete che hanno connesso fra loro i soggetti della comunità urbana. In questa relazione, i legami di territorialità: di bene comune e di identità collettiva si sono configurate come risorse aggiuntive dei processi di sostenibilità. Un vero e proprio valore aggiunto ambientale che deriva dall'azione comune dei soggetti locali, dalla messa in valore delle specifiche componenti del *milieu* locale e dalle interazioni e sinergie che si sono instaurate tra questi due aspetti. Il valore della poetica dello spazio è stato unito al valore della poetica dell'uso sociale quotidiano.

1. C. Cassatella; "Lo spazio dell'innovazione e la creazione di nuove identità"; in B.Cillo, Nuovi orizzonti del Paesaggio; Alinea Ed., Firenze 2008
2. G. Bachelard; "La poetica dello spazio"; Dedalo edizioni; Bari 1975
3. Comune di Ostuni, Rapporto di Agenda 21 Locale (Ostuni, 2003)
4. Comune di Ostuni, Assessorato Ecologia e Ambiente, "piano Strategico per lo sviluppo sostenibile" (Ostuni, 2010)
5. A. Magnaghi, "Una metodologia analitica per la progettazione identitaria del territorio", in Rappresentare i luoghi. Metodi e tecniche, Alinea, Firenze, 2001



Pulizia, area compostaggio e aiuola simbolica al parco Sangalli

Alessandro Camiz

Orti sociali, esperienze e prospettive nell'area romana

Spuntavan già per far il mondo adorno
Vaghi fioretti, herbette verdi e belle
Di color mille e'n queste parti e'n quelle
Rallegravan la terra e i colli intorno[1].

Alcune esperienze di orti e giardini condivisi in area romana mostrano come questo fenomeno abbia assunto recentemente un carattere di massa, divenendo questione rilevante per la disciplina urbanistica.

In un questionario somministrato ad un campione ristretto di cittadini del Pigneto (Municipio Roma 6, Roma) nel 2010 è emerso come le maggiori criticità individuate fossero: sicurezza, rifiuti, carenza di servizi, carenza di spazi pubblici, decoro urbano, crisi economica, inquinamento. Gli orti sociali sono in grado, a nostro avviso, di dare una risposta operante e proattiva a ciascuna di queste richieste. La sistemazione di un'area pubblica per la pratica dell'orto urbano, prevista dalle Nta del Prg vigente di Roma, consente – se correttamente gestita – di rispondere a ciascuna di queste domande dei cittadini in maniera trasparente e condivisa. Occorre trovare sperimentalmente le modalità per declinare nei territori romani una pratica ampiamente diffusa in nord Italia e in Europa, mediante bandi pubblici municipali per l'assegnazione degli appezzamenti agli orticultori, secondo una griglia di punteggi in grado di rispondere alle diverse fasce di utenza. Il bando pubblico non è solamente uno strumento trasparente di gestione della cosa pubblica ma consente immediatamente di avere un'analisi della domanda in un determinato territorio, molto utile anche per la programmazione futura.

Il Ministero dell'Informazione del governo laburista inglese lanciò negli anni Quaranta una formidabile campagna ideologica dal titolo «*dig for victory*» (scaviamo per la vittoria) per la realizzazione di orti sociali nel territorio britannico con il fine dichiarato di sconfiggere la barbarie nazista tramite l'agricoltura: dall'emblema di quella campagna, rappresentante un piede che spinge nella terra una vanga di tipo inglese, abbiamo tratto il nome della nostra associazione Lavangaquadra (Nova Arcadia)[2] che si è costituita nel *dies natalis urbis Romae*, 21 aprile del 2012.

Gli orti urbani e didattici di Garbatella, Municipio XI

Si tratta di un esempio di orticultura urbana «dal basso» dove i residenti del quartiere e un gruppo di associazioni[3] si sono organizzati per realizzare una importante porzione di verde destinato a varie funzioni agricole e sociali nei pressi dell'edificio della Regione Lazio. Sono presenti diversi ortisti che hanno ricevuto una parcella da coltivare e sono previsti ulteriori progetti, come il giardino dei frutti dimenticati, il giardino giapponese zen, rappresentano a Roma l'esempio più significativo di salvaguardia del territorio dalla speculazione edilizia tramite la orticultura[4].

Zappata Romana

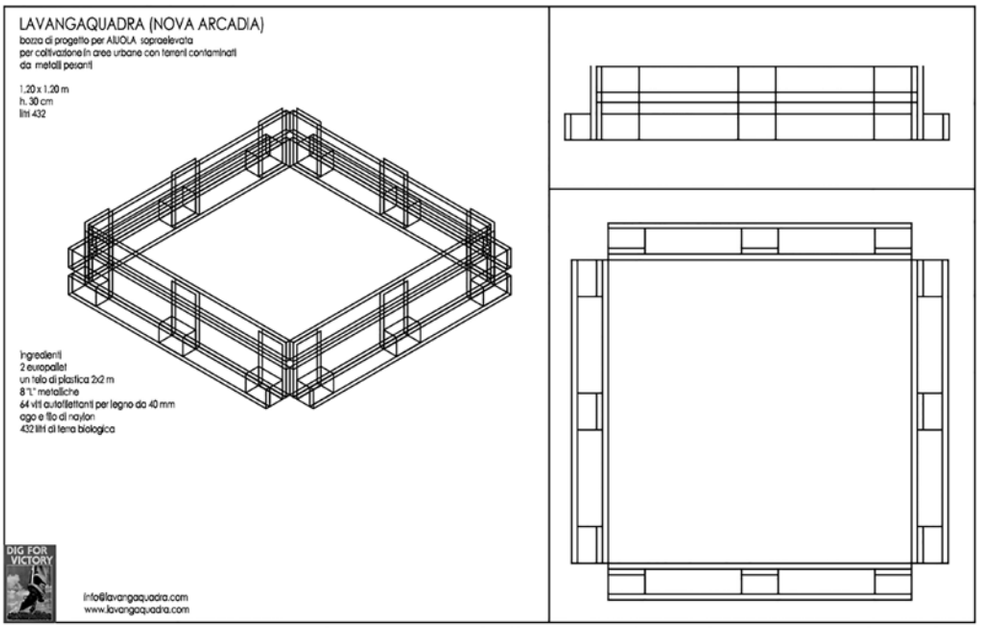
Zappata romana è un gruppo molto attivo di architetti che da anni si è impegnato a Roma sul tema degli orti e dai giardini condivisi. Tra le altre iniziative, Zappata Romana ha realizzato una mappa interattiva degli orti e dei giardini condivisi a Roma[5], pubblicata su *Google* e in continuo aggiornamento, dove si possono leggere i dati relativi ad oltre cento esperienze di verde gestito dai cittadini a Roma. Sono autori di una guida fondamentale per la realizzazione di un orto o giardino condiviso[6]. Nella primavera del 2012 hanno coordinato la realizzazione dell'*Hortus Urbis*, un progetto supportato da numerosi soggetti collettivi in area romana[7], che ha messo in atto sperimentalmente la rievocazione di un orto antico romano accanto al Fiume Almone, nel centro visite del parco dell'Appia antica, dove periodicamente vengono organizzati eventi, momenti formativi e spettacoli all'aperto con larga partecipazione della cittadinanza e con il coinvolgimento dei bambini.

Temporaneamente a Castruccio

Si tratta di un progetto di riattivazione partecipata di uno spazio verde, il Giardino di Castruccio al Pigneto, realizzato dalle Associazioni Filoverde, Drim e Città delle Mamme. Nel Giardino di Via Castruccio Castracane, opera compensativa realizzata nel 2005, il meccanismo di partecipazione (basato sull'individuazione di nuovi bisogni e aspettative rispetto allo spazio pubblico) messo in atto da un gruppo di giovani mamme del quartiere, riunite nell'associazione Città delle Mamme, è riuscito a trasformare il Giardino in un luogo accogliente per bambini e adulti, gestito dal basso, dove ospitare laboratori e *workshop*, incentivare approcci di *learning-by-doing*, sviluppare la condivisione di idee ed esperienze, promuovere buone



Le piantine del vivaio diffuso distribuite ai cittadini in inverno perché le riportino all'orto in primavera



Progetto di aiuola raised bed realizzata a costo zero riciclando 2 europallet al Casale Garibaldi, Roma



Aiuola sperimentale di fitoestrazione con brassicacee

pratiche di sostenibilità e di cittadinanza attiva, ripensare il gioco come occasione di sviluppo.

Il Giardino della Biodiversità, Blera

Gli orti comuni del Giardino della Biodiversità sono stati realizzati a Blera (VT) da un gruppo di cittadini come spazio comune dove coltivare semi di varietà antiche autoctone, seguendo i principi dell'agricoltura biologica e la pratica del lavoro condiviso. I circa 2000 mq in località Le Molelle a 300 m di distanza dal centro storico del paese, sono stati concessi, in parte dall'Università Agraria di Blera e, in parte, da privati cittadini. Possono partecipare alle attività dell'orto – previa iscrizione all'associazione Tempo Creativo[8] – tutti coloro che siano disposti a coltivare la terra secondo le regole condivise dal gruppo. Non sono previste assegnazioni di quote individuali di terra. Il progetto prevede la collaborazione con il Comune di Blera, i servizi sociali sono stati invitati a segnalare gli orti comuni alle persone con disagio economico in modo da coinvolgerli nella operazione. Il progetto molto interessante mira anche alla salvaguardia del perimetro della rupe del centro storico e diventa pertanto un valido modello di integrazione tra salvaguardia ambientale, tutela urbana e partecipazione per tramite della agricoltura sociale.

Lavanga Quadra (Nova Arcadia)

Si tratta di un'organizzazione di volontariato senza scopo di lucro con le seguenti finalità: studio e realizzazione e di orti e/o giardini sociali condivisi con attenzione alle richieste degli associati e della cittadinanza, riqualificazione e valorizzazione di aree verdi abbandonate, promozione e di scambi culturali di collaborazione con altre associazioni e istituti, utilizzazione dei criteri di coltivazione biologica e naturale (esclusione degli OGM), favorendo e salvaguardando i semi e la biodiversità, il rispetto del paesaggio circostante e coltivazione anche di essenze 'dimenticate'.
Le attività, svolte fino ad ora dal gruppo sono tese alla costruzione di una *community* di persone e associazioni interessate a poter coltivare un orto nel sesto Municipio del comune di Roma. Attraverso *facebook*, con il gruppo «basta chiacchiere vogliamo gli orti sociali subito», si sono liberamente aggregati numerose cittadine e cittadini che a vario titolo hanno partecipato all'iniziativa: è stato creato il sito www.lavangaquadra.com con cinque liste di discussione, sempre utilizzando *software open source*. Attraverso gli strumenti digitali questa *community* si è incontrata realmente intorno al progetto di partecipazione: tramite il sito e tramite questionari cartacei si è raccolta, con il fine di rappresentarla in forma aggregata, la domanda di orti nel Sesto Municipio, fino ad ora cento richieste dettagliate di cittadini per un piccolo orto. Questi aspiranti ortisti sono stati coinvolti nel progetto attraverso due assemblee, numerose cene, riunioni e soprattutto azioni sul territorio, quali la pulizia di aree verdi, la realizzazione di piccole aiuole e la distribuzione di piantine (vivaio diffuso). Sono stati prelevati campioni del terreno in tre distinte località per verificare la presenza di metalli pesanti, in tutti e tre i siti la presenza di piombo e zinco è risultata assolutamente rilevante e oltre i limiti di legge[9]. Di fronte a suoli così inquinati, si sono cominciate a sperimentare le tecnologie per bonificare ovvero coltivare con terre non inquinate riportate da altri siti.
Al Casale Garibaldi, giardino del Comune di Roma affidato all'Associazione "Casale Garibaldi", come previsto nel progetto di partecipazione al bando, si è avviato un piccolo orto didattico, dove si stanno attuando sperimentazioni, in forma di laboratorio municipale dell'eco museo "*ad duas lauros*"[10], per la coltivazione di verdure commestibili in area metropolitana.
Aggregando altri cittadini intorno al laboratorio dell'Orto Didattico, anche tramite le scuole del quartiere e i gruppi scout, sono stati avviati tre bancali di coltivazione in terreno contaminato con l'obiettivo di fare analizzare le verdure per verificare la presenza di piombo. È stata predisposta un'aiuola sperimentale per la fitoestrazione di metalli pesanti tramite la coltivazione di brassicacee, è stata avviata una stazione di compostaggio dell'umido di comprensorio. Ultimo esperimento è stato la realizzazione di aiuole sopraelevate (*raised bed*) riempite con terriccio biologico per la coltivazione di verdure commestibili.

Prospettive: lo stato attuale del dibattito

La *community* degli orti e dei giardini condivisi a Roma attende da tempo la definizione di un regolamento comunale sugli orti, capace di regolamentare un fenomeno così diffuso e che fino ad ora si è basato soprat-

tutto sul meccanismo di adozione delle aree verdi da parte di associazioni. La *community* degli orti e dei giardini condivisi ha messo recentemente in discussione una bozza di Linee-guida su orti e giardini condivisi, e in questi giorni si stanno accogliendo le proposte di modifica da parte di singoli cittadini e di gruppi organizzati. Infine è stata proposta una legge regionale sugli orti sociali, sul modello inglese[11], che preveda l'obbligo per gli enti locali di destinare una quota di territorio per abitante per gli orti sociali, in aggiunta agli standard urbanistici, in modo da salvaguardare una estesa parte del suolo regionale dai meccanismi speculativi.

1. L. Marenzio, *Spuntavan già per far il mondo adorno, Primo Libro de' Madrigali a cinque*, per i tipi di Angelo Gardane, Venezia 1580.
2. http://www.lavangaquadra.com
3. Legambiente Garbatella, Action, Le casette, Casetta Rossa, Fieramente, Casale Garibaldi (Servizio Civile Internazionale), CSOA La Strada, Controchiave.
4. http://sites.google.com/site/ortigarbati/
5. Zappata Romana: Spazi verdi condivisi, studio UAP, http://www.zappataromana.net
6. S. Cioli, A. Mangoni, L. D'Eusebio, *Come Fare un Orto o un Giardino Condiviso*, Milano 2012
7. Cooperativa Coraggio, Giardinieri Sovversivi Romani, Eutorto, Orti Urbani Garbatella, Slow Food, Ies Abroad, Provincia di Roma, Municipio Roma XI, Istituto Tecnico Agrario Statale "E. Sereni", GustoLab Institute, IES Abroad, Studio Arturo.
8. http://www.tempocreativo.it
9. Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, Norme in materia ambientale, allegato 5, tab. 1, Concentrazioni soglia nel suolo e nel sottosuolo per siti ad uso Verde pubblico, privato e residenziale.
10. Cfr. G. Santilli, *Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Orientale Casilino di cui alla delibera n.148/2002 del Consiglio Comunale di Roma. Revisione dell'assetto urbanistico e valorizzazione delle aree a verde pubblico. Realizzazione di un ecomuseo.* Mozione n. 002/2011, Consiglio Municipale Roma 6.
11. cfr. La legge inglese *Small Holdings and Allotments Act*,1908.



Due bancali coltivati nell'orto didattico del Casale Garibaldi

Riferimenti bibliografici

- A. Camiz, Hortus Conclusus. Orti sociali per la sicurezza dei territori metropolitani, *Hortus* - Rivista on-line del Dipartimento Architettura e Progetto - "Sapienza" Università di Roma - ISSN 2038-6095.
- A. Camiz, Progettare con i modelli e l'Agenda 21 locale nel paesaggio archeologico, A*rchitettura & Città*, (4/2009), pp. 88-91.
- A. Camiz, Redesigning suburban public spaces with the transect theory, in A*bitare il nuovo/abitare di nuovo ai tempi della crisi*, eds. M. Bellomo et al., Napoli 2012, pp. 111-121.
- S. Cioli, A. Mangoni, L. D'Eusebio, *Come Fare un Orto o un Giardino Condiviso*, Milano 2012.
- A. Fasano (a cura di) *Orto civico una guida per chi usufruisce di un piccolo orto*, Roma 2011, titolo originale: *Allotments a plotholder's guide*, Revised Edition, June 2007, Published by ARI for DCLG.
- A. M. Ippolito, *Il parco urbano contemporaneo: notomia e riflessioni*, Firenze 2006.
- C. Piselli, G. Scarpa, Scatta l'allarme per gli orti urbani. "Troppo piombo e zinco nella terra", *La Repubblica*, (19/8/2012) Roma.
- G. Santilli, *Piano Particolareggiato Comprensorio Direzionale Orientale Casilino di cui alla delibera n.148/2002 del Consiglio Comunale di Roma. Revisione dell'assetto urbanistico e valorizzazione delle aree a verde pubblico. Realizzazione di un ecomuseo.* Mozione n. 002/2011, Consiglio Municipale Roma 6.
- E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Roma-Bari 1961.
- L. Spagnoli, V. Ferrari, Nuove figure interpretative e progettuali per una rigenerazione ecosostenibile degli spazi urbani. Roma fra città e campagna, *Documenti geografici*, 0, n. s., 2012, pp. 61-89.
- G. Strappa (a cura di), *Studi sulla periferia est di Roma*, Milano 2012.
- M. Zappalà, Unità di abitazione energeticamente autosufficiente a Casal Monastero, in Naturally... Architecture. The sustainable project, *Quaderni di Architettura & Città*, Milano 2012, pp. 142-143.

Michele Grimaldi, Carla Eboli, Marialuisa Petti

Il riequilibrio di territori ad elevata dispersione insediativa

Il presente contributo sintetizza gli esiti di una proposta progettuale risultata vincitrice del concorso di idee indetto dalla Regione Campania «Modelli sperimentali per una pianificazione innovativa: idee per la valorizzazione dei paesaggi Campani» (Decreto Dirigenziale n.31 del 07/11/2012)[1].

Nello specifico è stata sviluppata una metodologia, applicabile in territori a forte dispersione insediativa, in grado di integrare strategie di riqualificazione ambientale e di integrazione urbanistica, attraverso la combinazione di strumenti perequativi (Pompei, 1998) con strumenti di compensazione ecologica (Pileri, 2007).

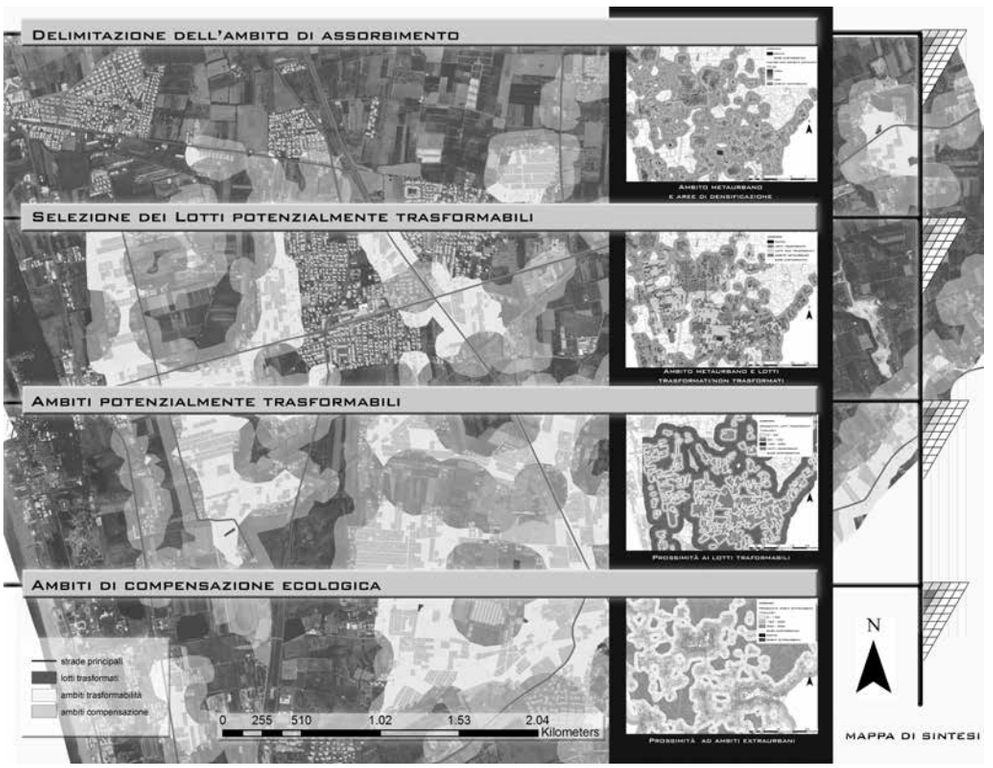
L'area studio è il Comune di Giugliano in Campania (NA), uno dei casi più significativi e allarmanti del processo di periferizzazione avvenuto negli ultimi trent'anni nell'area metropolitana di Napoli (Gerundo *et. al*, 2011). Il territorio agricolo è stato interessato da una massiccia antropizzazione senza alcun disegno pianificatorio e programmatico, che ha prodotto una non-città, priva di attrezzature e servizi, e generatrice di pressioni sui servizi ecosistemici (Fürst *et. al*, 2013) dell'area.

Metodologia

Premessa alla presente metodologia è la strutturazione della conoscenza effettuata organizzando i dati e le informazioni, opportunamente georiferite, all'interno di un *geodatabase* ad oggetti con struttura relazionale. I supporti conoscitivi acquisiti, come le cartografie di base e i dati alfanumerici, utili per l'analisi dell'evoluzione insediativa, sono stati integrati con le indagini sull'uso del suolo.

Nello specifico l'approccio metodologico, si articola nelle seguenti due macrofasi:

- delimitazione dell'ambito di assorbimento;
- predisposizione di un modello perequativo compensativo.



workflow macrofase 1

Delimitazione dell'ambito di assorbimento

Per ambito di assorbimento si intende quella porzione di territorio, interessata da fenomeni di dispersione insediativa, misurati in termini di densità, che si ipotizza possa essere scomposto nei seguenti sottoambiti: ambiti potenzialmente trasformabili e ambiti di compensazione ecologica.

Per la definizione di tale ambito si è costruito un algoritmo spaziale multistep, implementato in ambiente GIS, fondato sulla *land use suitability analysis* (Malczewski, 2004).

Il primo *step*, prevede l'individuazione della distribuzione di densità dell'edificato. Nello specifico si è fatto ricorso a tecniche afferenti alla *point pattern analysis*, in particolare la *Kernel Density Estimation* (KDE) (Gatrell, 1995) che può considerarsi un'evoluzione del metodo di calcolo della densità locale. Essa si basa sul concetto di associare una densità ad ogni punto dello spazio e non soltanto ai punti in cui avviene l'evento. La densità viene stimata contando il numero di eventi in una regione, detta *kernel*, centrata in corrispondenza del punto in cui si vuole effettuare la stima. Indicando con L il generico punto della regione studio, e con L_i le posizioni degli n eventi osservati, la densità $\lambda(L)$ può essere stimata dalla seguente funzione:

$$\hat{\lambda}(L) = \sum_{i=1}^{n} \frac{1}{\tau^2} k\left(\frac{L - L_i}{\tau}\right)$$

Il risultato è una *factor map*, in formato *grid*, rappresentativa della distribuzione di densità degli eventi considerati che, nel caso specifico, corrispondono ai singoli edifici.

Tale mappa dei fattori, viene clusterizzata (Jenks, 1967) individuando gli ambiti insediativi con differente grado di densità. La classe di densità più bassa, identifica l'ambito di assorbimento che inviluppa, sia l'edificato che i suoli prossimi ed interclusi ad esso (Gerundo *et. al*, 2009).

Il secondo *step*, a partire dalla mappa individuata, prevede la definizione degli ambiti potenzialmente trasformabili (Apt) e degli ambiti di compensazione ecologica (Ace).

La loro definizione si fonda sul concetto di prossimità esplicitato operativamente attraverso la

stright line distance (Gatrell, 1995), ovvero una distanza euclidea su base *raster* che misura la distanza tra la generica cella in cui è stato discretizzato il territorio e l'evento considerato.
In particolare nel caso degli Apt, il grado di suscettività alla trasformazione, inteso sia in termini di nuova edificazione che di nuovi servizi, è espresso secondo due criteri: l'accessibilità alle reti stradali, e la prossimità ai lotti trasformati ed ai servizi esistenti. L'assunzione di tali criteri favorisce il riuso del tessuto esistente e opziona suoli liberi prossimi ad esso, pertanto già infrastrutturati, in coerenza con l'obiettivo di minimizzazione del consumo di suolo (Campania Lr 16/2004).
Con riferimento agli Ace, rappresentativi delle aree potenzialmente interessate alla costruzione di una rete ecologica locale, la procedura prevede, la selezione, dei suoli afferenti e prossimi al sistema delle protezioni e dei suoli connotati da elevato grado di naturalità. Nello specifico quest'ultimi sono stati selezionati a partire dalle informazioni fornite dalla carta dell'uso del suolo, opportunamente pesata in funzione dei valori di resistenza ecologica (Geneletti, 2001).
Il terzo *step* concorre alla formazione della mappa di sintesi, ottenuta dalla sovrapposizione pesata delle mappe precedentemente generate. Quest'ultima consente di individuare le aree dove è opportuno concentrare azioni di riqualificazione urbanistica e azioni di riequilibrio ambientale. In particolare, la prima categoria di azioni intende colmare il *deficit* di *standard* e servizi, mentre la seconda categoria mira a tutelare i suoli connotati da una potenziale valenza ecologica.

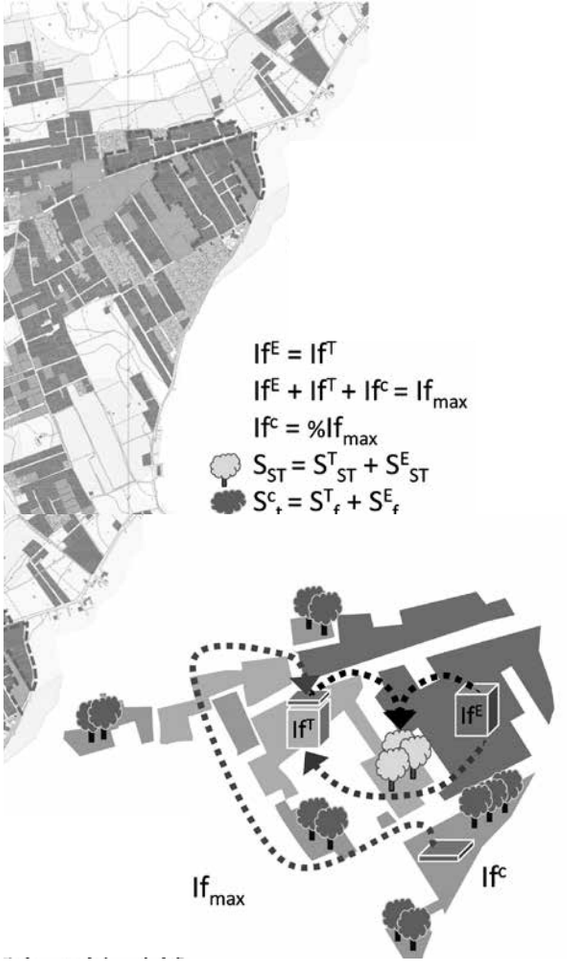
Predisposizione di un modello perequativo compensativo

La seconda macrofase propone un modello in grado di dare fattibilità ad entrambe le categorie di azioni identificate.
Le aree selezionate, afferenti rispettivamente ad Apt e ad Ace, vengono messe in perequazione, mediante l'identificazione di comparti polari a geometria variabile, composti da tre aliquote: una che tiene conto del costruito (E), una del trasformabile (T) e infine una parte destinata alla compensazione ambientale (C).
Fissato un indice di fabbricabilità massimo (If_{max}), a ciascuna aliquota del comparto viene assegnato un indice di fabbricabilità che rispetta la condizione per cui la somma dei 3 indici risulti inferiore o uguale all'If_{max}. In particolare l'indice di fabbricabilità dell'aliquota T (If_T) si pone minore o uguale a quello dell'aliquota E (If_E), mentre l'indice corrispondente all'aliquota C (If_C) si fissa in termini percentuali rispetto all'If_{max}. Il carico insediativo corrispondente all'If_C, decolla dalle aree di compensazione per giungere nelle aree di trasformazione dove sono previste, le nuove edificazioni di tipo libero (Erl) che di tipo sociale (Ers), oltre ad attrezzature ad uso pubblico ma a gestione privata, che consentano di dispiegare adeguati redditi, coinvolgimento l'insieme della proprietà fondiaria.

Discussione e conclusioni

L'applicazione della metodologia proposta, identifica, attraverso l'ambito di assorbimento, parti del territorio edificate, connotate da aree verdi frammentate, derivanti da una crescita incontrollata che concorre ad una drastica riduzione della biodiversità, all'interno del sistema ambientale esistente.
Il metodo consente di dare fattibilità alla strategia perseguita dalla proposta di piano territoriale di coordinamento della provincia di Napoli (2013) che promuove la conservazione e la formazione di corridoi ecologici di collegamento con le aree periurbane, e prevede, per l'area in esame, azioni di densificazione, in quanto classifica tale area come area di integrazione urbanistica e di riqualificazione ambientale (art. 53 Nta).
In tali aree infatti esplicitamente si indica che la maggiore pressione ambientale che consegue agli interventi di incremento residenziale non deve comportare significative incidenze sulla rete ecologica e sulle aree agricole più fertili o con buona biodiversità.
Inoltre il modello di gestione delle aree trasformabili previsto, consente di rispondere alla domanda di *standard* urbanistici sia pregressa che aggiuntiva, superando le inadempienze dell'amministrazione comunale, causate dalla scarsità di risorse finanziarie.
Inoltre il protocollo ideato, consente di aumentare la disponibilità degli investitori verso forme partecipate di gestione dei territorio, poiché le azioni previste risultano permeate da una preliminare verifica di fattibilità.

1. Gruppo di lavoro: ing. Marialuisa Petti (capogruppo), ing. Grimaldi Michele, ing. De Sena Nello, ing. De Falco Paolo, dott. Forino Giuseppe



Schematizzazione del modello perequativo compensativo

Riferimenti bibliografici

- Fürst C. et.al, (2013) Integrated land use and regional resource management e A cross-disciplinary dialogue on future perspectives for a sustainable development of regional resources. Journal of Environmental Management (127) S1-S5.
- Gatrell A.C., Bailey T. C., Diggle P.J., Rowlingson B.S. (1995), Spatial point pattern analysis and its application in geographical epidemiology, Transaction of institute of British Geographer.
- Geneletti D. (2001), L'ecologia del Paesaggio come metodo per la pianificazione territoriale: riflessioni su un caso studio. Genio rurale (1), 48-56.
- Gerundo R., Grimaldi M (2009). Density measurements and landscape metrics in the analysis of urban form. In: Advances in Models and Methods for Planning. pp. 29-40, Pitagora Editrice, Bologna.
- Gerundo R., Grimaldi M. (2011), Conoscenza e azione politica. I fenomeni insediativi illegali nel territorio di Giugliano in Campania. In Urbanistica e Politica. pp. 563-574, Edizioni Scientifiche Italiane Napoli.
- Jenks G.F. (1967), "The Data Model Concept in Statistical Mapping", International Yearbook Cartography; (7), 186-190.
- Malczewski J 2004, GIS-based land-use suitability analysis: a critical overview. Progress in Planning (62), 3–65.
- Pileri P. (2007), Compensazione ecologica preventiva. Principi, strumenti e casi, Carocci, Roma.
- Pompei S. (1998), Il piano regolatore perequativo, Hoepli, Milano.

69

a cura di Vito Garramone, Francesco Sbetti

RURBANCE: il *coaching* come strategia informativa e formativa per la governance urbano-rurale

Il progetto europeo RURBANCE (Programma di Cooperazione territoriale europea "Spazio Alpino" 2007-2013, finanziato dal FESR) sta affrontando in questo periodo la problematica della costruzione di un Cooperative Governance models che leghi insieme i sistemi urbani a quelli rurali di varie aree pilota dell'arco alpino, attraverso un'ottica cooperativa win-win interessata sia ai soggetti attivi sui territori che alle politiche e agli strumenti di governo di questi stessi territori.
Per tali ragioni si stanno costruendo reti di attori e momenti di confronto tra queste reti e le varie agende politiche stratificate sui territori, alla ricerca di auspicate relazione tra scienza, politica, ambiente e società.

Il progetto RURBANCE ha individuato nel *coaching*, la strategia ottimale per raccogliere e trasmettere le conoscenze, al fine di generare un *empowerment* dei decisori e degli *stakeholders*, prima che essi siano impegnati in un processo partecipativo volto alla risoluzione delle problematiche *place-based*. La fomazione e capacitazione del *coaching*, non hanno, infatti, solo avuto finalità informative (per una discussione informata), ma finalità prettamente operative, volte, cioè, a produrre un cambiamento, tanto in soggetti singoli che associati, attraverso un potenziamento delle qualità (anche competenze e conoscenze) dei soggetti raggiunti, per il miglioramento di performance future legate all'efficacia delle azioni di governo e di gestione del territori, in ottica di sviluppo locale sostenibile.
Decisori e *stakeholders* sono stati individuati come attori chiave sia per la loro responsabilità nella formulazione di politiche ed azioni di governo sia per la loro responsabilità nella implementazione di queste. Inoltre, a questi due gruppi è stato assegnato un ruolo di ponte e di diffusione rispetto alle comunità locali e all'opinione pubblica non solo locale, in linea con i principi europei di "buona *governance*" (COM, 2001, 428): apertura delle istituzioni; partecipazione estesa all'attuazione delle politiche pubbliche; associazione di responsabilità ai ruoli; efficacia dei risultati; coerenze delle politiche.
Sulla scorta di queste premesse, la Sezione Urbanistica della Regione del Veneto, col supporto della Sezione Agroambiente, dell'Inu e delle Università di Venezia, Padova e Verona ha realizzato un processo di coaching nel periodo marzo-aprile scorsi, strutturandolo in 4 tappe, ossia con 6 relazioni tematiche ed 1 simulazione, che hanno riguardato, nell'ordine, le seguenti tematiche: i piani urbanistici (Inu Veneto) e le politiche agricole in preparazione (Sezione Agroambiente della Regione del Veneto); il tema di "Un nuovo patto città-campagna" e le Esperienze, gli Orientamenti e le Buone pratiche che si stanno conducendo in questi ultimi anni a livello regionale, nazionale ed internazionale (Università di Padova e Università Iuav di Venezia); le potenzialità del marketing territoriale rispetto ai rapporti tra *stakeholders*, reti di imprese e istituzioni (Università degli studi di Verona) e le possibilità offerte dalle dotazioni territoriali in zone agricole (Sezione Urbanistica della Regione del Veneto); ed, infine, una simulazione tramite gioco di ruolo costruito sulla tematica dei servizi eco-sistemici ed i valori (ecologici, culturali ed economici) del paesaggio tradizionale (Sezione Urbanistica della Regione del Veneto su un *tool* realizzato dall'Università Iuav di Venezia). Di seguito ognuno di questi stimoli conoscitivi verrà brevemente illustrato al fine di riprodurre, attraverso la riproposizione del processo di coaching realizzato, un dibattito aperto a quanti attualmente si stanno occupando dell'integrazione tra urbano e rurale nella pianificazione e gestione del territorio e delle sue risorse.

Piani e politiche urbanistiche per le aree rurali

Francesco Sbetti, Massimo Gheno

RURBANCE
RURAL URBAN GOVERNANCE

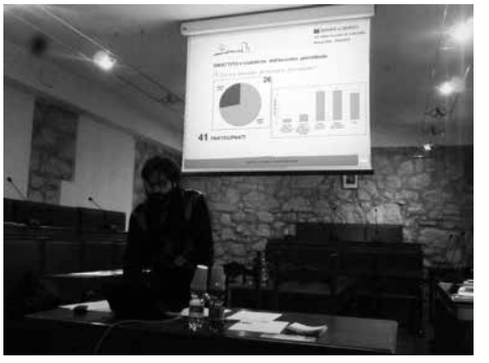
Alpine SPACE
THIS PROJECT IS CO-FUNDED BY THE EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
EUROPEAN TERRITORIAL COOPERATION
investing in your future

Le tematiche riferite alle aree rurali risultano storicamente una questione aperta nelle politiche urbanistiche della Regione Veneto. Le prime leggi regionali in materia erano rivolte alla risoluzione, quasi esclusiva, di questioni particolari delle campagne. Lo scopo era quello di arginare gli impatti incontrollati dell'esplosione edilizia degli anni '80, esprimendo un'esigenza prioritaria emergente, da riconoscersi nella salvaguardia e nella promozione del territorio agricolo e nel recupero del patrimonio edilizio rurale. In quel contesto, rispetto alla possibilità di predisporre dei testi legislativi organici, era apparso sin da subito significativo come l'attenzione del legislatore si fosse concentrata nella risoluzione di problematiche specificamente orientate agli ambiti agricoli. In effetti si trattava allora, come del resto adesso, di dare risposte a temi del tutto peculiari del territorio regionale, argomentazioni che la vecchia legge urbanistica nazionale non poteva ragionevolmente né ipotizzare, né tanto meno contemplare.

La legge regionale n. 11 del 2004, "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio", assume e conferma l'assoluta rilevanza delle tematiche legate al territorio rurale. Il Titolo V del testo normativo, "Tutela ed edificabilità del territorio agricolo", presenta le indicazioni urbanistiche fondamentali finalizzate alla preservazione e alla promozione degli ambiti agricoli agli articoli 43, 44 e 45. Tra le novità più significative vi sono alcune questioni che vanno a caratterizzare i Pat (Piani d'assetto del Territorio), i conseguenti Pi (Piani degli Interventi) e con essi le specifiche norme tecniche adottate dai singoli comuni. Nei confronti del nuovo assetto contenuto nella legislazione vigente, appaiono particolarmente rilevanti le disposizioni legate: alla definizione del concetto di limiti fisici alla nuova edificazione; all'esclusiva ammissibilità, in zona agricola, d'interventi edilizi in funzione dell'attività agricola stessa; alla possibilità di realizzare interventi di recupero residenziale dei fabbricati esistenti in ambito rurale, alla possibilità di ampliamento e nuova edificazione residenziale, laddove presente un'azienda agricola; all'impossibilità di insediamento in zona agricola per i fabbricati e per gli insediamenti di




Coaching n° 1 "Città e campagna a confronto": 11 Marzo, Ore 14.30, Grezzana (VR), Sala Bodenheim, Biblioteca

Coaching n° 2 "Buoni rapporti città-campagna": 25 Marzo, Ore 14.30, Negrar (VR), Sala Consiliare Comune di Negrar



Coaching n° 3 "Per una economia rurale": 15 Aprile, Ore 14.30, Roverè Veronese (VR), Teatro S. Nicolò

tipo agro-industriale.
Sullo sfondo di queste argomentazioni, in una sorta di collante complessivo ancora oggi non stabilizzato, ma in via di definizione, è possibile individuare un'ulteriore tematica che accomuna gli intenti dei piani e delle politiche urbanistiche di nuova generazione, ossia il consumo di suolo. Si tratta una questione indubbiamente rilevante, la quale assume un ruolo decisivo nella gestione degli equilibri tra aree rurali e non. Al centro dell'attuale dibattito legislativo sia regionale che nazionale, con l'obiettivo dell'adozione di una serie organica di provvedimenti finalizzati al contenimento di tale fenomeno, le questioni legate al consumo di suolo trovano nella Legge 11/2004 un primo riscontro soprattutto in termini di indirizzi. Per tale aspetto è evidente il richiamo più generale alla sostenibilità delle trasformazioni, siano esse urbane o legate al territorio agricolo. In particolare, rispetto a quest'ultimo, è importante sottolineare come la normativa vigente preveda che "l'utilizzo di nuove risorse territoriali" sia possibile "solo quando non esistano alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente" (art. 2, comma 1, lettera "d"). In questi termini il ruolo dei Piani di Assetto del Territorio, per i quali è prevista la definizione dei limiti fisici alla nuova edificazione e del quantitativo massimo di superficie agricola utilizzabile, risulta decisivo per un controllo strategico dei nuovi insediamenti in via di definizione e per la salvaguardia degli ambiti territoriali non ancora compromessi.
Le strategie generali di governance del territorio, in parte già definite dalla normativa urbanistica regionale ed in via consolidamento attraverso nuovi interventi in progetto, si avvalgono per definizione di strumenti adeguati ad una reale concretizzazione delle ipotesi prefigurate. In relazione alla quotidianità delle azioni che coinvolgono gli ambiti rurali, assume un ruolo rilevante la possibilità di stipulare degli accordi tra pubblico e privato, al fine di determinare il contenuto delle scelte di pianificazione nel perseguimento dell'interesse pubblico. Questa circostanza rappresenta un'opportunità che sempre più spesso si configura come strumento principale per adempiere ad una trasformazione urbanistica operativa.
L'accordo Pubblico Privato, previsto a livello nazionale sin dagli anni 90, ed attuato in Veneto attraverso l'articolo 6 della Legge 11/2004, si caratterizza per un uso prevalentemente urbano, indirizzato ad affrontare questioni come quelle legate al recupero ed alla trasformazione di aree ed edifici dismessi, o ad assecondare interventi complessivi di rigenerazione dei tessuti. L'uso diffuso che si è sviluppato a livello regionale, prima nell'ambito dei Pat e poi più concretamente in sede di Pi, ha contribuito al riconoscimento di un ruolo rilevante anche per quanto concerne alle trasformazioni che avvengono in territorio rurale, specialmente nelle zone di margine tra città e campagna. Un ruolo che purtroppo non è sempre equivalente ad un'espressione di buone pratiche, ma piuttosto risulta essere orientato ad una sostanziale ripetizione infruttuosa delle dinamiche urbane, relegando a poco più di un virtuosismo le circostanze nelle quali si esprimo esperienze innovative per il territorio. In queste circostanze la precarietà di un indirizzo poco attivo nel governo delle trasformazioni, si rivela come una probabile chiave di lettura dalla quale partire per rilanciare un possibile miglioramento, in modo da garantire più pienamente il soddisfacimento del pubblico interesse.
Dal quadro sin qui delineato è possibile accennare i tratti di un territorio periurbano inteso come potenziale luogo dell'innovazione, dove le pressioni urbano rurali possono trovare una risposta contrastante in una multifunzionalità rurale ancora largamente inespressa, ma ampiamente capace di innescare condizioni virtuose e sinergiche.
L'edificabilità dei suoli agricoli nei territori periurbani si è rivelata una delle cause della loro graduale rovina, con essa si è contribuito alla standardizzazione della risposta al problema posto da tali spazi, privilegiando un modello insediativo caratterizzato da edilizia residenziale "monofamiliare". Storicamente, di fronte ad una pressione come quella immobiliare, è prevalsa nei proprietari la preferenza per una condizione di attesa per quelle che mirano ad essere operazioni finalizzate alla creazione di valore immobiliare. Condizione questa che va a discapito dell'investimento in un'agricoltura che di fatto, con gli strumenti e le condizioni normative attuali, non è in grado di reggere il confronto con la redita fondiaria.
In questi termini si rende necessaria un'apertura, sia dal punto di vista normativo che culturale, garantendo un supporto concreto non solo per gli imprenditori agricoli tradizionali, ma anche per coloro che intendono innovare con competenze spesso non classificate dalle legislazioni vigenti nella direzione di una possibile piena integrazione tra urbano e rurale.

Le opportunità con il nuovo Psr e la legge regionale sull'agricoltura sociale

Riccardo De Gobbi,Rita Boccardo,
Alessia Semenzato

Nella relazione urbano-rurale, a tutt'oggi, sembrano prevalere le criticità derivanti dell'esercizio delle attività agricole in prossimità alle aree urbanizzate, mentre restano sottese le opportunità reciproche.
Le opportunità colte in modo informale ma chiaro dalla popolazione si stanno, invece, progressivamente traducendo in apposite strategie regionali, sia negli strumenti di governo del territorio che nella programmazione di settore.
Iniziano nel contempo a svilupparsi costruttive esperienze di dialogo tra gli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale (Ptrc, Pat, ecc.) e la programmazione dello sviluppo rurale (Psr).
La Regione del Veneto, come mostra il percorso evolutivo intrapreso dalla legislazione del settore primario (Lr n. 58/78, Lr n. 24/85, Lr n. 40/03), ha sempre prestato particolare attenzione alla tutela del territorio agricolo, disciplinandone l'edificabilità. La recente legge di governo del territorio (Lr n. 11/04) ha poi introdotto, con il calcolo del quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone con diversa destinazione, limiti al consumo di suolo agricolo. Tali limiti sono attualmente in discussione a livello nazionale per la predisposizione di una legge quadro sul consumo di suolo.
Le amministrazioni comunali, per valorizzare gli aspetti agricolo-produttivi ed agro-ambientali del proprio territorio agricolo, stanno procedendo ad agevolare, nei loro strumenti urbanistici, scelte territoriali che consentano alle imprese agricole locali di cogliere le molteplici opportunità offerte dal Psr.
Da una analisi dei dati relativi al Psr 2007-2013 riguardo alle domande presentate nei Comuni dell'area pilota del progetto Rurbance (Verona, Cerro Veronese, Grezzana, Negrar, Roverè Veronese) è tuttavia emerso come non sia stata colta appieno l'occasione di poter accedere ai fondi comunitari, o meglio come si siano privilegiate quasi esclusivamente le mi-



Coaching n° 4 "Il punto di vista urbano-rurale": 06 Maggio, Ore 14.30, Grezzana, Sala Bodenheim, Biblioteca

sure più convenzionali, trascurando invece quelle con carattere più innovativo o quelle in grado di gestire il rapporto urbano-rurale.
Molte domande di aiuto sono state presentate per l'ammodernamento aziendale e per il benessere animale, nonché per i pagamenti agro-ambientali che comportano l'introduzione di criteri di sostenibilità ambientale superiori a quelli obbligatori.
Gli agricoltori delle zone montane hanno giustamente manifestato una forte attrazione per le indennità compensative, cioè per quel tipo di sostegno che viene concesso alle aziende che si trovano in situazioni territorialmente svantaggiate.
Minor interesse è stato invece espresso per le misure riguardanti il recupero del patrimonio edilizio e soprattutto per la diversificazione in attività non agricole. L'attività di agriturismo, soprattutto con finalità connesse alla ristorazione, è ormai considerata prassi consolidata; deve essere invece maggiormente compreso il ruolo strategico dell'azienda agricola periurbana in termini di multifunzionalità, quale fonte di servizi sociali e ricreativi (agrinido, fattoria sociale, maneggio, ecc.), oltre che ambientali (servizi ecosistemici, manutenzione del territorio e del paesaggio, ecc.).
Conoscere l'*appeal* della domanda pregressa è comunque importante per modulare l'offerta del Psr 2014-2020, di cui la Regione pubblicherà a breve la proposta tecnica.
La nuova programmazione riproporrà molte misure già conosciute nel passato, come ad esempio il sostegno per investimenti finalizzati allo sviluppo delle aziende agricole.
Si profilano comunque alcune interessanti novità, ancora in corso di verifica, quali una sottomisura per la conservazione attiva dei paesaggi agrari con interesse storico e testimoniale, come il seminativo arborato vitato della "piantata veneta", o dei loro elementi puntuali residui, quali i filari di vite maritata con tutori vivi. Altro elemento di novità ed interesse sarà la misura "cooperazione", che sostiene varie forme di aggregazione per finalità utili agli operatori agricoli, come ad esempio per l'attivazione di progetti pilota, per la creazione e il mantenimento di reti, ecc.
Le opportunità del nuovo Psr potranno quindi consentire di sperimentare, anche nelle zone periurbane del Progetto Rurbance, forme di buona convivenza tra agricoltura e urbanizzazione: una sorta di "diversificazione agrourbana", incentrata su attività ricreative ed interventi migliorativi dell'attrattività, ma anche su attività sociali e per la collettività.
In tale direzione sta procedendo la Regione del Veneto, che di recente ha approvato una legge sull'agricoltura sociale (Lr n. 14/13), considerata all'avanguardia anche a livello nazionale, che coinvolge una rete di soggetti locali: Comuni, imprese agricole, cooperative sociali, istituti penitenziari, ecc.
Le fattorie sociali si profilano infatti come una soluzione concreta ed intelligente al conflitto periurbano: aziende agricole, abilitate ed accreditate, possono ad esempio realizzare agrinido o agriasili, agevolando le amministrazioni comunali che oggigiorno faticano a sostenere nel loro bilancio i costi di tali strutture.
Altro esempio è rappresentato dal *co-housing*, che comporta il recupero di edifici esistenti in zona agricola, anche di quelli inutilizzati, per ospitare persone anziane o bisognose di sostegno, offrendo loro una valida possibilità di soggiorno e socializzazione oltre che un importante servizio alla collettività.
L'agricoltura sociale consente anche l'attuazione di politiche attive di inserimento socio-lavorativo di soggetti svantaggiati, fornendo percorsi abilitativi e riabilitativi attuati da servizi pubblici o privati accreditati, dalle ASL e dai Comuni, oppure progetti di reinserimento e reintegrazione sociale di minori ed adulti, in coordinamento con il carcere ed in collaborazione con l'autorità giudiziaria e l'ente locale.
Anche nel progetto Rurbance, pertanto, la valorizzazione delle aziende agricole, che intendono mettere a disposizione le loro professionalità anche per fini socialmente utili, rappresenta una grande opportunità e risorsa sia per i Comuni che per i cittadini.

RURBANCE
Una vetrina sul progetto

Un progetto per favorire politiche integrate fra le aree urbane e quelle rurali, in stretto rapporto nei territori collinari e periurbani, con l'obiettivo di sostenere un rapporto sostenibile e proficuo tra le attività insediative e produttive.

Un nuovo patto città-campagna: esperienze, orientamenti e buone pratiche

Matelda Reho, Sarah Stempfle

L'idea di un nuovo patto città-campagna si fonda sulla ricostruzione di relazioni di scambio dense di senso tra mondo urbano e mondo rurale, capaci non solo di mettere in una rinnovata tensione dialettica queste due "polarità", ma anche di generare più profondi effetti di *reframing* (percettivi, valoriali, di contesto, di *policy*). Tali relazioni di scambio non si esauriscono in un semplice flusso di beni e servizi tra città e campagna, ma si esplicano anche nell'intrecciarsi di interessi, nella condivisione di valori, nella ricerca di soluzioni comuni. Il loro intensificarsi è alimentato da processi socio-economici innovativi, che ricevono impulso e operatività sia da attori rurali e neo-rurali (capaci di declinare in forme inedite e complesse il proprio campo di attività), sia da attori urbani e non urbani, tradizionalmente non coinvolti in attività di tipo agro-rurale (impegnati a relazionarsi più strettamente o a sperimentare direttamente pratiche agro-alimentari, alla ricerca di forme di benessere e qualità di vita che si fanno portatrici di nuove domande di "ruralità"). Dal punto di vista territoriale, ciò si traduce nella costruzione di nuovi contesti agro-rurali, basati sull'integrazione fisica e funzionale tra urbanità e pratiche agricole, sul rafforzamento dei sistemi socio-economici locali, sulla creazione di nuovi spazi collettivi e di welfare civico. Complessivamente, sembrano attivarsi percorsi adattativi "di transizione" in cui si sperimentano soluzioni più eque e sostenibili alle esigenze e alle aspirazioni di vita emergenti, rafforzando la resilienza sociale, ambientale e urbana.
In questo scenario, l'agricoltura acquista valenze sempre più ricche e complesse. Essa abbraccia un variegato campo di pratiche capace di: generare nuove occasioni di reddito o fonti di finanziamento; coinvolgere, aggregare e integrare (producendo beni relazionali, forme di reciprocità mutualistiche e reti collaborative) e insieme introdurre percorsi educativi e di apprendimento collettivo, con effetti positivi sulla coesione sociale; attivare forme di riconoscimento e di responsabilizzazione verso alcuni beni comuni; esprimere nuovi legami identitari di comunità; farsi strumento di riqualificazione urbana e ambientale, dispositivo di gestione diretta delle risorse patrimoniali, progetto di paesaggio.
Nel mondo rurale, spesso a partire dagli input di politiche comunitarie (PAC innanzitutto), le pratiche agricole si ristrutturano sempre più intorno a due concetti-chiave: la diversificazione delle attività, come tattica di riposizionamento aziendale sul mercato; la multifunzionalità dell'agricoltura, come strategia politica tesa a valorizzarne la pluralità di valenze e funzioni (produttive, sociali, terapeutiche, ricreative, turistiche, didattiche, ecologiche, di presidio territoriale). Ai fini della multifunzionalità, l'efficacia delle azioni di diversificazione è condizionata dalla capacità di fare sistema e di avviare processi d'integrazione virtuosi tra attori, tra luoghi, tra politiche.
Parallelamente, in ambito urbano maturano esperienze interessanti legate a cambiamenti di stili di vita e modelli di consumo, desiderati o indotti (ad esempio, dalle condizioni di crisi). A partire da tali cambiamenti, si proiettano diversi modi di leggere, interpretare e significare le pratiche agro-rurali. Si formulano nuove e crescenti domande di beni e servizi legati soprattutto all'agricoltura urbana e a quella di prossimità, ma anche a quella rurale (ad esempio con originali sistemi di partecipazione indiretta "a distanza", basati su patti fiduciari). Si diffondono pratiche agricole part-time, ricreative, oppure impegnate in progetti di comunità o di riqualificazione, che interessano con modalità diverse anziani, famiglie, giovani, immigrati, associazioni. Il quadro che si va delineando, inoltre, rispecchia una sorta di percolazione sociale del paradigma della multifunzionalità, svincolandolo dall'approccio più "normativo" dall'OCSE e aprendolo a più articolate prospettive.
L'ibridazione di istanze e di attori, sullo sfondo di un'interdipendenza crescente tra urbanità e ruralità, si rivela in grado di innescare elementi d'innovazione sociale e forme di progettualità inedite, a varie scale e in diversi ambiti. Tra le esperienze più significative e innovative in corso, evidenziamo quelle che sovente si profilano come "buone pratiche":

- in città: i GAS (Gruppo di Acquisto Solidale) e i vari tipi di *procurement schemes*; l'agricoltura civica (CSA); le forme di agricivismo; gli orti sociali, residenziali, urbani;
- nel periurbano: i *farmer's market*; i *nested market*; le strategie urbane del cibo; i parchi agricoli;
- in campagna: l'agricoltura sociale; le pratiche di adozione; la custodia del territorio.

Spesso nate dal basso, e poi strutturate a diversi livelli di complessità socio-istituzionale, le esperienze citate evidenziano gradi crescenti di coinvolgimento sociale nell'organizzazione dei processi agro/neo-rurali, e nel coordinamento dei loro effetti territoriali (con intenti di valenza pubblica spesso espliciti).
Possiamo, dunque, riconoscere un importante ruolo proattivo (di parti) della società civile che, attraverso processi relazionali e cognitivi di tipo riflessivo intorno alle pratiche agro-rurali, produce nuove forme organizzative e nuove forme di gestione diffusa, esprimendo un diverso modello di razionalità dell'azione collettiva. Tale ruolo non ridimensiona affatto quello dell'attore pubblico, implicando al contrario uno sforzo di adeguamento delle condizioni socio-istituzionali, degli assetti regolativi e delle forme d'intervento sul territorio (che possono inibire oppure favorire i germogli d'innovazione sociale). Si auspica pertanto la costruzione di approcci di *policy* capaci di mettere a sistema il mosaico di esperienze innovative, nonché di costruire adeguati meccanismi di *governance* sia per poter supportare meglio i processi di tipo multiattoriale, sia per cogliere strategicamente le opportunità aperte dalle nuove forme di *agency* pubblica di tipo *bottom-up*.



Un nuovo patto tra città e montagna: esperienze, orientamenti e buone pratiche

Mauro Varotto

La sperimentazione di una nuova dialettica urbano-rurale trova un interessante terreno di coltura e sperimentazione nelle aree alpine e perialpine contemporanee, interessate da fenomeni innovativi di rilancio e valorizzazione, soprattutto in aree marginali ad opera di attori che si fanno portavoce di un diverso rapporto tra città e montagna.

La "montagna che (oggi) torna a vivere" è, infatti, proprio quella posta fino a ieri ai margini dalla modernizzazione tardo-novecentesca, progressivamente allontanatasi dai processi di accentramento politico, standardizzazione normativa e intensivizzazione produttivo-turistica. Il modello centro-periferia spesso sotteso a tali processi ha avuto pesanti conseguenze territoriali: una divaricazione dei processi territoriali di concentrazione/abbandono, una generalizzata estremizzazione degli habitat, un uso sempre più selettivo e mirato del territorio montano, ora serbatoio di ossigeno e crediti di carbonio (in ossequio al protocollo di Kyoto), ora riserva compensatoria di biodiversità e *wilderness* (vincoli e aree naturali protette), ora giacimento di materie prime e risorse energetiche (cave, industria idroelettrica), ora magnifico *playground* in bilico tra *divertissement*, tesoreria etnica e contemplazione estetica.

La "nuova vita delle Alpi" ovvero le nuove forme di rivitalizzazione, diffuse ma ancora sporadiche, vedono nella montagna un luogo di mediazione di istanze che fanno dialogare urbano e rurale, senza contrapporli com'è avvenuto nel recente passato. Esse si configurano come preziosi laboratori per nuove forme di *governance* (cooperativa e multiscalare), si propongono con soluzioni adattative e percorsi di misura animati da una logica di contesto, applicano in questo modo i principi della multifunzionalità orientandola alla valorizzazione di risorse specifiche, coniugano tradizione e innovazione, spesso attraverso originali percorsi di formazione.

Tra le pratiche ed esperienze che incarnano queste nuove prospettive, terreni di sperimentazione di un nuovo modello di sviluppo per la montagna che va monitorato ma anche incoraggiato, possiamo qui menzionarne almeno tre, presenti e diffuse anche in aree limitrofe a quelle del progetto Rurbance:



- Il fenomeno del neopastoralismo, che secondo i dati Istat 2011 vede crescere in Italia il numero di giovani dediti ad attività di alpeggio e transumanza, proiettandole oltre gli stereotipi della tradizione. Spesso il personale dedito a queste attività proviene da percorsi di formazione universitaria, è attento alla qualità dei prodotti e delle relazioni con l'ambiente naturale, è aperto a nuovi mercati di sbocco dei propri prodotti (carne *halal*, allergie, ristorazione di nicchia), tende a concepire la propria attività in termini polifunzionali, aprendosi ad istanze di carattere educativo, ambientale e turistico. La complessa dialettica tra esigenze urbane e rurali non è priva di conflitti, che attendono di essere opportunamente affrontati, quali il rapporto con la crescente fauna selvatica, l'assenza di percorsi di formazione adeguati, gli ostacoli al transito invernale degli armenti in aree di pianura, a dimostrazione del fatto che il patto tra montagna e pianura/città è un obiettivo ancora da perfezionare.
- Le pratiche di adozione di terreni in abbandono e le nuove forme di agricoltura familiare e sociale che coinvolgono spesso aree rurali marginali. Frequentemente queste pratiche (come nel caso del Comitato "Adotta un terrazzamento nel Canale di Brenta", in provincia di Vicenza) sono il prodotto di progettualità complesse, che coinvolgono istituzioni pubbliche (università, amministrazioni locali) ma sono animate soprattutto da un vivo tessuto sociale fatto di volontariato e associazionismo. Le istituzioni svolgono un prezioso ruolo di mediazione tra diverse istanze (privati proprietari di terreni incolti e nuovi affidatari), innescando una relazione *win-win* che porta a riscoprire il valore delle aree agricole come "beni comuni", la cui manutenzione ha molteplici funzioni, superiori a quelle garantite dalla sola proprietà o dal solo obiettivo economico-produttivo.
- Le iniziative di promozione dell'ospitalità diffusa contro la proliferazione di seconde case ad uso turistico. Le "case fredde" oggi costituiscono un problema

da molteplici punti di vista (ambientale, sociale, economico), e vari tentativi di arginare il fenomeno si sono diffusi nelle Alpi (permessi di costruire contingentati, stop al consumo di suolo, obbligo di compensazioni ecologiche etc.); i progetti di ospitalità diffusa avviati in questi ultimi due decenni e moltiplicatisi negli ultimi anni vanno nella direzione di una fruizione turistica integrata, stimolando la cooperazione tra proprietari, il restauro di edifici in disuso, una maggiore interazione tra turisti e abitanti, l'apertura ad una dimensione internazionale partendo dalla valorizzazione dei contesti locali.

Tali esperienze sembrano proporsi come declinazioni concrete di un nuovo patto tra città e montagna, che favorisca la riduzione degli squilibri territoriali (sprechi e impatti, scarti e abbandoni), privilegi la cooperazione sulla competizione, incentivi la multifunzionalità e la polisemia degli spazi alpini mediante interessanti percorsi di innovazione sociale. I progetti istituzionali orientati alla promozione di un nuovo patto tra mondo urbano e rurale come il progetto Rurbance sono chiamati a trarre ispirazione da queste ed altre esperienze analoghe, attivando azioni di monitoraggio, affiancamento e consolidamento di pratiche promettenti ma ancora oggi effimere e precarie.

Riferimenti bibliografici

- Camanni E. (2002), *La nuova vita delle Alpi*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Varotto M. (a cura) (2013), *La montagna che torna a vivere*, Club Alpino Italiano-Nuova Dimensione, Venezia.

Il Marketing territoriale come strumento di valorizzazione dei prodotti tipici

Diego Begalli

La crescente complessità dell'ambiente competitivo nel quale si trovano ad operare i cosiddetti sistemi d'impresa *local specific* sta spostando sempre più il confronto competitivo dal livello della singola impresa a quello del territorio. Conseguentemente, mentre da un lato i sistemi territoriali locali cercano di attrarre verso sé interessi esterni per acquisire vantaggio competitivo verso territori concorrenti, le imprese puntano a concentrare le loro attività negli ambiti territoriali che garantiscono loro le migliori condizioni economiche e gestionali. L'entità strategica si viene pertanto sempre più a configurare come un sistema congiunto territorio-imprese con la mission di aumentare la generale attrattività del sistema a favore, sia degli *stakeholders* interni che dei clienti esterni. Un ruolo centrale di interconnessione tra questi due gruppi di soggetti è svolto dai *Policy makers* che si propongono come i promotori ufficiali dello sviluppo locale, intercettando risorse pubbliche (nazionali e internazionali) e motivando-coordinando le iniziative dei singoli al fine di massimizzarne il consenso. Nei casi di successo ciò si concretizza nella realizzazione di un circolo virtuoso soddisfazione (*stakeholders*) – valorizzazione territoriale – attrattività di clienti esterni che si autoalimenta elevando il grado di competitività del sistema territoriale.

A livello operativo il sistema territoriale si trova a svolgere: i) un'attività di *marketing* analitico interno volta a individuare e descrivere gli elementi costitutivi (tangibili e intangibili) del sistema territoriale medesimo; ii) attività di *marketing* strategico territoriale, interno ed esterno, in relazione ai targets (*stakeholders* o clienti) e agli obiettivi specifici.

Si sviluppano, in tal modo, strette analogie con il *marketing mix* aziendale dove: i) la P del Prodotto si identifica con la progettazione del *mix* più adeguato di beni e servizi territoriali; ii) la P del Prezzo si concretizza nella creazione di incentivi per gli utenti di tali beni e servizi; iii) la P della Promozione si identifica con la promozione dei valori dell'immagine del territorio; iv) la P del Punto vendita è finalizzata al miglioramento dell'accesso ai beni e servizi territoriali.

Da una siffatta strategia possono prendere corpo due principali modelli di sviluppo: i) esogeno, basato su trasferimenti dall'esterno di elementi di innovazione e modernizzazione; ii) endogeno, che si fonda su processi di



valorizzazione delle risorse locali interne. Diversi studi empirici concordano sul fatto di integrare con diversa intensità in relazione alle specificità territoriali i suddetti due modelli puntando su logiche di sviluppo integrato endogeno sostenibile al fine di coniugare l'indispensabile dimensione locale del modello di sviluppo con il mantenimento di un adeguato livello di competitività del territorio stesso che presuppone ad un tempo il soddisfacimento dei bisogni di *stakeholders* e clienti. A tal fine, i vantaggi di un territorio rurale forte si traducono per gli *stakeholders* in: i) mantenimento del tessuto sociale locale; ii) contenimento del grado di esclusione sociale; iii) identità culturale delle comunità locali; Sviluppo partecipato. Si individuano, invece, quali fattori di vantaggio per i clienti esterni: i) garanzia delle esternalità; ii) sicurezza alimentare.

Il sistema relazionale imprese-istituzioni-territorio, che caratterizza i prodotti tipici che usufruiscono dei marchi comunitari a DOP e IGP, riproduce struttura e meccanismi operativi dei sistemi locali territoriali appena sopra trattati. In questo caso i vantaggi per le imprese che usufruiscono del marchio di denominazione di origine sono riconducibili a: i) riduzione dell'ambiente competitivo ai soli prodotti certificati; ii) acquisizione di reputazione derivante dalla commercializzazione di un prodotto con caratteristiche qualitative ben definite e riconoscibili; iii) creazione di barriere all'entrata istituzionali. A livello dei consumatori i vantaggi possono essere identificati in: i) una migliore identificazione della qualità del prodotto con aumento del benessere del consumatore; ii) efficienza dei controlli per raggiungere gli obiettivi legati al superamento dell'asimmetria informativa. Infine, a livello di sistema territoriale i prodotti tipici: i) possono rappresentare uno strumento volto ad evitare la delocalizzazione della produzione e conseguire la conservazione dell'occupazione e la gestione del territorio evitando esodo e abbandono di risorse; ii) sono uno dei fattori strategici dello sviluppo rurale integrato; iii) contribuiscono alla difesa del più ampio patrimonio culturale e territoriale; iv) coinvolgono tutti gli attori della filiera e, più in generale, la collettività locale divenendo motore dei processi di sviluppo rurale endogeno.

Dotazioni territoriali e servizi eco-sistemici nei territori agricoli

Claudio Perin, Franco Alberti

Il passaggio dall'"urbanistica" al "governo del territorio" prima, alla più moderna *governance* poi, ha avuto significativi riflessi anche sull'evoluzione dello "standard urbanistico" in "dotazione territoriale", secondo una visione da tempo acquisita nella maggior parte delle discipline regionali e che tuttavia stenta ancora a trovare – a quasi 50 anni dall'approvazione del DM 1444/1968 – un adeguato inquadramento normativo a livello statale.

Una trasformazione necessaria ed urgente che non vuole disconoscere il ruolo e l'importanza storica del DM 1444/1968, ma semplicemente evidenziare l'attuale inadeguatezza della logica della predeterminazione quantitativa e standardizzata dei servizi e la necessità di rinnovare un modo di operare da tempo in crisi sia a livello disciplinare che a livello normativo.

In questo processo evolutivo e di rinnovamento degli strumenti urbanistici, le nuove funzioni delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture e degli spazi "esterni" alla città hanno aperto la strada ad un approccio ecologico-ambientale e multidisciplinare.

Un ruolo sempre più importante è stato riconosciuto alle differenti funzioni che le aree agricole e naturali svolgono in termini di integrazione ecologica[1], come testimoniano le policrome grafie presenti nelle legende degli strumenti urbanistici di nuova generazione[2]. Quelle che nelle tavole di progetto dei vecchi piani regolatori erano le sole aree "bianche" (nel senso di "non colorate" in quanto prive di un ruolo di particolare rilievo nella programmazione urbanistica), si sono gradualmente popolate di retini e di simboli, al pari delle aree urbanizzate o destinate a nuovi insediamenti.

Ma non è certo solo il retino a conferire dignità alle zone agricole. L'affermazione crescente del modello ecologico-ambientale di piano, supportata da pressoché tutte le leggi urbanistiche regionali, ha comportato – attraverso strumenti come la Vas e la Vinca – una saldatura ormai permanente tra urbanistica, ecologia e tutte le diverse discipline coinvolte nei processi valutativi degli strumenti urbanistici e territoriali[3].

In questo quadro rinnovato il potenziale ecologico delle aree agricole è considerato fondamentale per la rigenerazione ambientale del territorio, e le aree agricole non sono più, come avveniva in passato, mere riserve di superfici per l'espansione degli insediamenti, ma luoghi di produzione e di preservazione di valori economici, sociali, ambientali, ecologici, paesaggistici e culturali[4]. Ciò implica una breve riflessione sulla reciprocità dei rapporti tra paesaggio rurale e agricoltura, che è cosa ovvia se partiamo dalla comune considerazione che, con lo sviluppo dell'agricoltura, l'uomo da "abitante del paesaggio" si è trasformato in "costruttore di paesaggi" plasmando alle necessità del vivere e dell'abitare il proprio territorio con azioni e processi durati secoli, ma che attualmente assumono una specifica rilevanza in relazione al mutamento dei bisogni generali.

Oggi all'agricoltura tradizionale e a chi opera a diverso titolo nello spazio rurale viene chiesto di produrre soprattutto paesaggio e servizi ambientali. Di assumersi, in pratica, un ruolo multifunzionale (concetto già recepito a livello normativo europeo), anche attraverso la fornitura di servizi per la valorizzazione del territorio (ristorazione e ospitalità agrituristica, turismo rurale e produzione di qualità, esperienze didattiche e terapeutiche, ecc..) e per il mantenimento degli equilibri eco-sistemici (fasce di forestazione urbana, aree boscate per la compensazione delle emissioni di CO_2, opere di sistemazione idrogeologica e per la messa in sicurezza degli insediamenti, aree umide per la fitodepurazione, corridoi ecologici, opere di miglioramento del paesaggio e della qualità estetica dei luoghi).

A questi servizi, che vengono offerti spontaneamente e che non implicano sacrifici diretti a carico del territorio rurale e delle imprese che vi operano (rappresentando anzi ottime opportunità di integrazione del reddito), si affiancano categorie di dotazioni che comportano invece degli obblighi a carico degli agricoltori, poiché impongono loro particolari utilizzi, sistemazioni o limitazioni nell'uso del territorio rurale a favore della collettività, in particolare di quella residente nei centri urbani.

La considerazione dei servizi ambientali, ecologici, paesaggistici, economici, sociali e culturali prodotti dall'attività agricola e dal mantenimento dello spazio rurale, deve dunque trovare una traduzione concreta all'interno delle prassi urbanistiche e, in prospettiva, degli strumenti normativi inserendo da un lato la loro preservazione e la loro promozione tra gli obiettivi e tra i criteri-guida delle scelte pubbliche in materia di governo del territorio, e valutando dall'altro il loro eventuale sacrificio tra i costi insediativi legati ai nuovi sviluppi urbani, rispetto ai quali prevedere adeguati meccanismi risarcitori e compensativi.

Nell'implementazione delle politiche di *governance* vi è poi l'importante capitolo dei servizi agli insediati nel territorio rurale, da valutare tenendo presente che la modernizzazione ha generato una diffusa omogeneizzazione degli stili di vita e dei bisogni, accompagnata da un crescente desiderio di accesso ai servizi urbani.

È perciò importante considerare forme di facilitazione e di accesso contestualizzate e concepite secondo criteri di integrazione e di scambio reciproco tra territorio urbanizzato e territorio agricolo, attraverso un migliore collegamento con le reti infrastrutturali, con i servizi logistici, e con l'individuazione di aree e luoghi centrali per lo scambio di beni e servizi a condizioni di particolare favore[5].

L'esperienza in corso del progetto Rurbance insegna che tradurre e dare attuazione a contenuti e indicazioni così diversi da quelli tradizionalmente presenti negli strumenti urbanistici è davvero impegnativo. Ma riuscire in questo compito potrà innescare processi di rinnovamento a favore di tutta la collettività.

1. Al di là dei poco entusiasmanti (a giudizio di chi scrive) esiti legislativi del dibattito sul verde urbano (si veda l'infelice formulazione dell'art. 4 della cd. "legge Clini" sul verde urbano L. 10/2013), i materiali di analisi ed approfondimento contenuti nel rapporto predisposto nell'occasione dall'ISPRA per il Ministero sono davvero validi, aggiornati e completi (Anna Chiesura, "Gestione ecosistemica delle aree verdi urbane: analisi e proposte", ISPRA, 2009).
2. Ci si riferisce agli strumenti prodotti sulla base alle normative regionali riformate (secondo il doppio livello strutturale-operativo), nei quali sono quasi sempre presenti indicazioni quali "serbatoi di naturalità", "fasce filtro", "elementi di riconnessione", "aree di recupero e riequilibrio ambientale", ecc.
3. Ci si riferisce, per esempio, alla valutazione di compatibilità idraulica e a quella di compatibilità sismica, ma anche a tutte le altre verifiche non inquadrate in adempimenti formali che accompagnano sempre il processo di formazione del piano regolatore (geologica, agro-ambientale, paesaggistica, ecc.).
4. Si sono, per questo, consolidati concetti importanti come quello della "compensazione ambientale" in base al quale ogni nuovo intervento di trasformazione urbanistica deve essere compensato dal miglioramento delle risorse naturali con la formazione di nuove aree verdi o con il miglioramento di quelle preesistenti.
5. Per esempio: semplificazione delle procedure per la commercializzazione diretta dei prodotti agricoli, servizi di logistica per il conferimento dei prodotti di qualità al mercato urbano, riduzione della fiscalità locale, fornitura di prodotti alimentari per mense e asili, possibilità di vendita "on demand", accessibilità alla *banda larga, ecc...*

Esperienze di *capacity building* nella gestione delle risorse naturali secondo l'approccio dei servizi ecosistemici

Elena Gissi, Francesco Musco,
Vito Garramone

La gestione delle risorse naturali è caratterizzata da una serie di incertezze dovute a diversi fattori, dalla conflittualità tra interessi, valori e settori, alla difficile composizione di competenze, conoscenze ed attori (Bradshaw e Borchers, 2000; Garrett et al., 2013).

Tali incertezze confluiscono direttamente nel *problem setting*, e, a cascata, nelle successive fasi dei processi decisionali, la cui complessità informativa rimane un aspetto chiave (Trudgill, 1990) al fine di costruire decisioni in maniera informata e fondata scientificamente, nonchè rispondenti al contesto e agli obiettivi degli attori in gioco.



È necessario, quindi, condividere e comporre conoscenze per la co-costruzione delle strategie dei diversi attori, in un'ottica di vantaggio reciproco senza depauperamento delle risorse. Un passo importante è, sicuramente, il consolidamento di una *policy community* (Pross, 1984), che, al variare di temi e scale spaziali e temporali, sia in grado di coinvolgere *policy makers*, esperti e componenti della società civile rilevanti per la risoluzione delle problematiche in esame in un'ottica collaborativa di *governance*.

Le barriere alla cooperazione tra questi tre macro-gruppi di soggetti evidenziano la loro relativa autonomia d'azione: scollamento delle policies dalla ricerca scientifica; *gap* di democrazia tra rappresentanti e rappresentati; distanza tra esigenze della società civile, linee di ricerca e linguaggi della comunità scientifica, ecc. La necessità di costruire percorsi di dialogo continuo fra *policy makers*, esperti e componenti sociali si configura come un aspetto chiave, al pari della costruzione della conoscenza scientifica e tecnica, nella risoluzione delle problematiche ambientali (Bent et al., 2002; Folke et al. 2005). La triangolazione informativa a supporto di una governance a geometria variabile, a seconda delle scale e delle problematiche, è una esigenza che al giorno d'oggi non può più rimanere inevasa. Occorre perseguire una strategia sinergica tra i tre gruppi, che possa portare parallelamente all'integrazione continua tra azioni di *policies* e di governo-gestione (ordinaria) delle risorse, alla costruzione di una diffusa ed informata coscienza pubblica dei benefici che possono derivare dall'ambiente, oltre che alla condivisione di una "cultura del territorio" capace di supportare usi sempre più attenti e sostenibili delle risorse stesse.

L'approccio dei servizi ecosistemici (SE) prende in considerazione tali principi e li operativizza mettendo in relazione le funzioni degli ecosistemi con i benefici che se ne possono trarre (MEA, 2005; De Groot et al., 2010). L'approccio integra percezioni e preferenze degli attori locali nel processo di identificazione e riconoscimento dei servizi forniti da un ambiente. Secondo tale processo, le decisioni pubbliche e individuali possono essere elaborate e valutate a seconda della capacità o meno di supportare la fornitura, l'accesso e la distribuzione dei servizi e (dei relativi benefici) alla comunità di riferimento, mettendone in evidenza non solo il valore diretto (economico e non), ma anche le possibili esternalità positive o negative per l'intero sistema-territorio. L'approccio introduce principi di interrelazione tra le risorse e gli attori che orientano la costruzione delle decisioni secondo un'azione strategico-negoziale. È, quindi, fondamentale lavorare sul *coaching* (addestramento) dei tre macro-gruppi, per formarli sia sui contenuti che sugli aspetti relazionali a supporto della costruzione di una governance urbano-rurale, capace di intercettare specifiche problematiche locali in un'ottica basata sui SE.

Il programma di capacitazione sviluppato nell'ambito del Progetto RURBANCE, dal gruppo della Regione del Veneto, ha avuto come obiettivi sia l'introduzione dei partecipanti ad un approccio innovativo basato sui SE e ai più recenti metodi di gestione delle risorse ambientali, che il rafforzamento delle capacità auto-adattive dei partecipanti rispetto ai loro contesti di riferimento (relazionali e territoriali) multi-attore e multi-livello. Pertanto, il percorso di apprendimento si è svolto adottando il principio del "*learning by doing*", mutuando la metodologia costruita dall'Università Iuav di Venezia (Garramone et al, *pending*) e sperimentata nell'ambito del progetto europeo TERRE ("*TERritory, eneRgy & Employment*", programma di cooperazione transnazionale *South East Europe 2007-2013*, www.terre-project.eu). A partire da una lezione frontale sui SE, i partecipanti sono invitati a sviluppare azioni di uso e gestione delle risorse naturali attraverso un gioco di ruolo[1], strutturato sulla simulazione dell'interazione di gruppi di attori locali in un contesto reale semplificato. Il *setting* (ed il *focus* del percorso formativo) è, appunto, una realtà decisionale con obiettivi comuni ed individuali da comprendere ed armonizzare tra gruppi di giocatori, rispetto ad un contesto locale con risorse multiple, e rispetto a benefici ambientali che possono essere condivisi e valorizzati. Al termine della simulazione, i partecipanti sono guidati (mediante *debriefing*) nel percorso di auto-apprendimento all'analisi e alla valutazione dei comportamenti, delle barriere e dei conflitti, delle interazioni e delle proposte emerse dalla simulazione. L'esperienza di simulazione genera al contempo creazione di conoscenze e rafforzamento di abilità e competenze di tipo processuale, relazionale e cognitivo. L'auto-apprendimento è, infine, valutato dai partecipanti tramite apposito questionario.

In RURBANCE, la simulazione con i partecipanti provenienti dai Comuni dell'area pilota (Verona, Negrar, Grezzana e Roverè Veronese), è stata anche una prima occasione per ragionare su ipotesi progettuali di governance tra l'urbano ed il rurale strutturate sui servizi ecosistemici e sulle interazioni tra soggetti ed elementi del paesaggio.

1. Il gruppo dell'Università Iuav di Venezia, coordinato dall'ing. E. Gissi, ha sviluppato il gioco di ruolo per TERRE partendo dal modello di "Buy, Sell, Trade"©, creato dalla WBCSD e da IUCN nel 2008, inserendolo all'interno di un processo di capacitazione utilizzabile sia in contesti di formazione ordinaria (università, scuole, ecc...) che in contesti di aggiornamento e sensibilizzazione, di soggetti e decisori locali.

Riferimenti bibliografici

- Bent R., Orr L., Baker R. (2002), *Energy: Science, Policy, and Pursuit of Sustainability*, Island Press, Washington, DC.
- Bradshaw G., Borchers J. (2000), "Uncertainty as information: Narrowing the Science-Policy Gap", *Ecology and Society*, 4, 1. http:/www.ecologyandsociety.org/vol4/iss1/art7.
- De Groot, R.S., Alkemade, R., Braat, L., Hein, L., Willemen, L., (2010), "Challenges in integrating the concept of ecosystem services and values in landscape planning, management and decision making", *Ecological Complexity*, 7, pp. 260-72.
- Folke, C., Hahn, T., Olsson, P., Norberg, J. (2005), "Adaptive Governance of Social-Ecological Systems", *Annual Review of Environmental and Resources*, 30, pp. 441-73.
- Garramone V., Musco F., Gissi E. (pending), ""Learning by doing" within Ecosystem Based Approach: experimenting an interactive educational process in three Italian Universities", paper candidato al XIV Congresso della Società Italiana di Ecologia S.It.E., presso il Dipartimento di Scienze della Vita e Biotecnologie (SVeB) dell'Università degli Studi di Ferrara, 15-17 settembre 2014.
- Garrett R., Belcher K., Noble B. (2013), "Informational Barriers to Effective Policy-Public Communication. A Case Study of Wind Energy Planning in Saskatchewan, Canada", *Canadian Public Policy – Analyse de Politiques*, 34, 3, pp. 431-50.
- Millennium Ecosystem Assessment (MEA) (2005), *Ecosystems and Human Well-being: Synthesis*, Isl. Press, Washington, DC.
- Pross A. (1984), "Pressure Groups: Talking Chameleons", in *Canadian Politics in the 1980s*, Whittington M., Williams G. (eds.), Methuen, Agincourt, ON.
- Trudgill S.T. (1990), *Barriers to a Better Environment: What Stops Us Solving Environmental Problems?*, Belhaven Press, University of Michigan

Ennio Nonni, Serena Ciabò

Il Piano del Parco Agricolo di Atri (TE)

In un momento in cui le Amministrazioni Comunali si allontanano da pianificazioni urbanistiche di lungo respiro, per carenza di risorse e di stimoli, il Comune di Atri, in controtendenza, focalizza l'attenzione su un'area dallo straordinario valore agricolo e paesaggistico che rappresenta il 35% del territorio con l'obiettivo di elevarlo a identità collettiva con lo sguardo ad un futuro magari non immediato.

Nell'ultimo decennio la Politica Agricola Comunitaria (Pac) che indirizza lo sviluppo dell'attività rurale nei Paesi Europei a scala nazionale e, a cascata, a livello locale, sta subendo sostanziali cambiamenti. Si sta infatti passando da un vecchio sistema fortemente assistenziale, ad un nuovo modello che tende sempre più a destinare risorse economiche a quegli agricoltori che, oltre alla funzione primaria di produttori, svolgono anche altre mansioni, come la tutela dell'ambiente e del paesaggio rurale, la manutenzione del territorio, la gestione di attività ricettive, la titolarità delle eccellenze enogastronomiche secondo un modello "multifunzionale" che comprende anche l'erogazione dei servizi.

Tali indirizzi, vengono sempre più spesso accolti a scala locale all'interno di strumenti di governo del territorio, dando luogo a costruttive esperienze di dialogo tra la pianificazione urbanistico-territoriale e la programmazione rurale (De Gobbi et al., 2014). Contestualmente, anche il ventennale concetto di sviluppo sostenibile sta assumendo nuove declinazioni incentrate sulla conservazione del patrimonio culturale, naturale e paesaggistico e sulla conseguente limitazione del loro deterioramento e consumo. L'Agenda territoriale dell'Unione europea datata 2011, ad esempio, sottolinea la necessità di coesione territoriale e identifica come sfida principale lo "sfruttamento eccessivo delle risorse ecologiche e culturali e la perdita di biodiversità, soprattutto a causa della crescente dispersione urbana, mentre le zone isolate continuano a spopolarsi" (Gardi, 2104; EC, 2011).

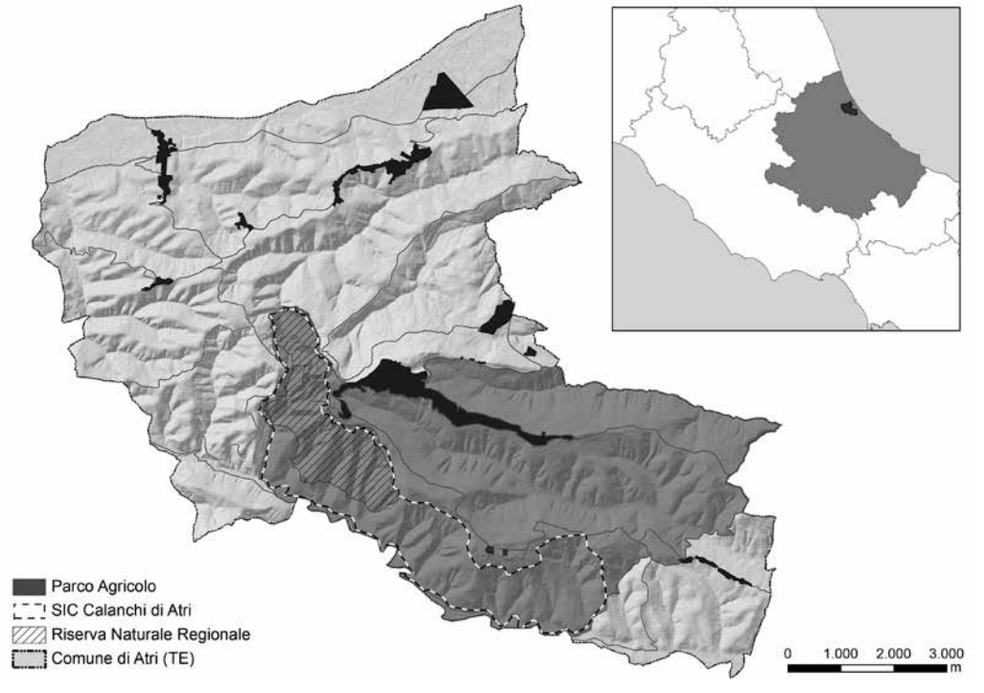
Il territorio, nella sua integrità paesaggistica, acquista dunque un nuovo valore che è svincolato dalle logiche del profitto immediato a trazione immobiliare: si ravvisa la necessità di ragionare sul lungo periodo, guardando al futuro, quando le zone rurali preservate rappresenteranno un capitale unico e non più riproducibile, utilizzando strumenti e contenuti urbanistici diversi da quelli usuali.

Le origini del Piano del parco agricolo: in pratica un piano particolareggiato

L'istituzione del Parco trova fondamento nel Piano Territoriale della Provincia di Teramo che, tra le azioni previste per la valorizzazione del paesaggio rurale, individua la localizzazione nella porzione sud-est del comune di Atri specificando che "il Comune, in sede di formazione e/o di adeguamento dei propri strumenti urbanistici dovrà precisarne, in ragione della scala grafica, il perimetro e le norme di uso e di intervento, nel rispetto delle prescrizioni e degli indirizzi definiti dal Ptp".

Per questo, di concerto con l'Ente Provinciale, il Comune di Atri ha avviato la pianificazione del Parco agricolo impostando lo strumento come un Piano Particolareggiato ed inserendolo nell'ambito di un percorso più ampio, intrapreso nel 2009 con la redazione di un Piano Strategico (Ciabò, 2010), e culminato con il progetto di "Multilevel Governance (Mlg) del Comune di Atri", che ha visto la redazione simultanea, secondo un processo unico e interdisciplinare, di quattro strumenti urbanistici: il nuovo Prg, Il Piano Particolareggiato del Centro storico, il Piano Particolareggiato del Parco Agricolo ed il Piano di Gestione del SIC "Calanchi di Atri".

Tale modus operandi ha portando ad un'ottimizzazione dei tempi e delle modalità di integrazione dei diversi piani, evitando che l'uno potesse indurre sugli altri forzature, prevaricazioni o l'inserimento di articoli e norme posticci. Il Piano Particolareggiato



Localizzazione ed estensione del Parco Agricolo nel comune di Atri



Uno scorcio del parco agricolo

del Parco Agricolo (Pppa) è stato adottato dal Consiglio Comunale il 24 Agosto 2012, dopo un anno e mezzo dall'avvio del processo di redazione. L'obiettivo principale di questo singolare Piano è quello in primis di identificare ad una scala nazionale, attraverso la conoscenza puntuale, una grande area in cui rifondano agricoltura, paesaggio e natura che ha altresì una valenza europea straordinaria.

Se la conoscenza è la ragione principale per poi attivare progetti di ogni genere nel lungo periodo a favore anche delle aziende insediate, il Piano urbanistico delinea anche strategie di ordine generale per elevare la consapevolezza in tematiche di grande rilievo culturale, nonché norme e incentivi più puntuali che dovranno essere oggetto di una attività di monitoraggio per verificarne l'efficacia attivando le modifiche necessarie.

Il Piano del parco agricolo

Il Parco si estende per 3252 ha, corrispondenti al 35% del territorio comunale e ospita circa il 17% della popolazione totale di Atri, pari a circa 2000 abitanti ed il 16% dell'intero patrimonio immobiliare. Nella sua definizione integrale fornita dal Ptp esso si configura come "Parco Agricolo del biotopo dei Calanchi di Atri". Il parco include quella porzione di paesaggio più aspra, dove la componente antropica si fonde e si interseca con quella naturale, i calanchi e i campi coltivati si avvicendano formando un mosaico straordinariamente suggestivo.

All'interno dell'area sono inoltre situati il Sito di Interesse Comunitario (Sic) dei Calanchi di Atri, che per la Comunità Europea, in ottemperanza alla Dir. 43/92 CE, costituisce uno dei tasselli fondamentale per la conservazione della biodiversità, e la Riserva Naturale Regionale.

Tenendo conto di tali specificità, nell'organicità del progetto complessivo, che vede nell'incremento della sicurezza, nel mantenimento dell'identità territoriale e nella diffusione di azioni di sostenibilità ambientale i suoi capisaldi, il Piano Agricolo rappresenta il comparto entro cui mettere in atto prioritariamente ed in via sperimentale politiche di tutela delle peculiarità ecologiche, valorizzazione delle risorse paesaggistiche e agroambientali non riproducibili e aumento dell'attrattività del territorio attraverso il potenziamento della multifunzionalità rurale.

Lo strumento attraverso cui dare concretezza a tali obiettivi (conoscenza e stimolo all'azione) è un apparato normativo di direttive che incentivi la "cura" del paesaggio agrario dei calanchi secondo 5 strategie generali quali:

1. La promozione del verde e delle reti ecologiche (con esemplificazioni progettuali per la realizzazione della rete);
2. La sicurezza idrogeomorfologica del territorio (con incentivi per promuovere studi specialistici inerenti la sicurezza delle aree private);
3. Incentivare i microdistretti irrigui (ipotizzando un piano strategico per l'approvvigionamento idrico e per la conservazione dell'acqua di pioggia);
4. Recupero dell'edilizia rurale (con incentivi per la demolizione delle strutture incompatibili e per il mantenimento della cultura rurale);
5. La promozione del sistema ricettivo e delle tipicità (con incentivi puntuali per progetti di produzione locali e soggiorno rurale).

Il raggiungimento dei target fissati passa attraverso norme incentivanti, compensative o, se necessario, perequative che costi-

tuiscono solo un primo momento di sperimentazione da sottoporre a verifica e da migliorare anche intervenendo sulla fiscalità locale.

La carta dei paesaggi quale primario elemento conoscitivo

Il Parco Agricolo, come sintesi della multifunzionalità rurale, è stato oggetto di una serie di indagini specialistiche che hanno portato all'elaborazione di un dettagliato quadro conoscitivo corredato da una pluralità di strati informativi e relativi scenari: fisico, ecologico-ambientali, uso del suolo, insediativo.

Su larga scala, le varie unità di paesaggio sono canonicamente delimitate sulla base di peculiarità che riguardano il microclima, la litologia, la geomorfologia, e la vegetazione. In contesti circoscritti, come il Parco Agricolo, subentrano anche altre caratteristiche come l'uso del suolo, la dotazione infrastrutturale ed altri eventi locali e pertanto si può parlare di "sotto-unità". Partendo da tali presupposti sono state individuate otto categorie paesaggistiche all'interno del Piano Agricolo con il preciso scopo di renderne più riconoscibile il territorio e rappresentare un riferimento progettuale per garantire la coerenza fra gli interventi e i caratteri identitari del paesaggio.

Prestazioni minime rete ecologica			
Unità di paesaggio	**Rete ecologica primaria**	**Rete ecologica secondaria**	**Rete ecologica locale**
Mosaico dell'insediamento di crinale			Siepe monofilare arbustiva Implementazione vegetazione ripariale attorno ai bacini d'acqua
Matrice coltivata	Filare alberato mono o plurispecifico continuo	Siepe monofilare arborea arbustiva Siepe plurifilare arbustiva Piantumazione di vegetazione ripariale attorno ai bacini d'acqua	
Paesaggio degli ulivi	Filare alberato mono o plurispecifico continuo	Siepe monofilare arbustiva Piantumazione di vegetazione ripariale attorno ai bacini d'acqua	
Paesaggio delle viti	Filare alberato mono o plurispecifico continuo	Siepe monofilare arbustiva Piantumazione di vegetazione ripariale attorno ai bacini d'acqua	
Paesaggio dei frutteti	Filare alberato mono o plurispecifico continuo	Siepe monofilare arbustiva Piantumazione di vegetazione ripariale attorno ai bacini d'acqua	
Paesaggio della rinaturalizzazione	Intervento di rimboschimento mono o plurispecifico a prevalenza arborea su superficie areale (area min > 1000 mq).	Filare alberato mono o plurispecifico continuo	
Paesaggio calanchivo			
Paesaggio fluviale	Intervento di rimboschimento mono o plurispecifico a prevalenza arborea su superficie areale (area min > 1000 mq).		

Requisiti minimi per il completamento della rete ecologica nelle diverse unità di paesaggio



L'alternanza della matrice coltivata e dei calanchi

La normativa e le proposte progettuali da intendersi come direttiva di lavoro, sono state differenziate all'interno dei diversi ambiti. Non è verosimile infatti richiedere le medesime prestazioni, in modo indifferenziato a tutto il territorio, tenendo anche conto che gli interventi devono mostrare coerenza con gli attributi fisionomici che già caratterizzano le varie zone al fine di non creare stonature o discordanze paesaggistiche. Il riferimento alla rete ecologica esemplifica il metodo di lavoro.

La normativa del Parco Agricolo:

Il Parco Agricolo di Atri è oggetto di una normativa che affronta tematiche di ampio respiro, spaziando dalla conservazione naturale, al recupero del patrimonio edilizio esistente, dalla mitigazione dei dissesti idrogeologici alla promozione di colture agricole di qualità. Gli obiettivi generali di sostenibilità, identità e sicurezza della Mul-

tilevel Governance vengono così dettagliati nei seguenti target:

- aumentare l'attrattività e creare le condizioni per poter accedere a linee di finanziamento specifiche ed inerenti i più svariati aspetti;
- consentire gli interventi di recupero degli immobili esistenti, con possibilità di ampliamenti maggiori per foresterie rurali e strutture ricettive e legare la realizzazione di nuovi edifici funzionali alla conduzione di attività agricole, alla predisposizione di programmi di ammodernamento dell'attività agricola, previo riutilizzo del patrimonio edilizio esistente;
- sperimentare prioritariamente all'interno del Parco Agricolo (con vantaggi per i proprietari), la realizzazione della Rete Ecologica, anche mediante il trasferimento di prestazioni ambientali (compensazione territoriale) necessarie per costruire nell'ambito urbano precedentemente individuato come periferia del capoluogo e degli altri centri abitati;
- promuovere la perequazione urbanistica, ovvero la eventuale possibilità di trasferire le volumetrie edificabili da un'area all'altra per preservare il territorio del Parco Agricolo dalla diffusione edilizia (*sprawl*). Le nuove costruzioni, per essere ammesse, devono essere accorpate, urbanisticamente e paesaggisticamente, ai nuclei edilizi già esistenti.

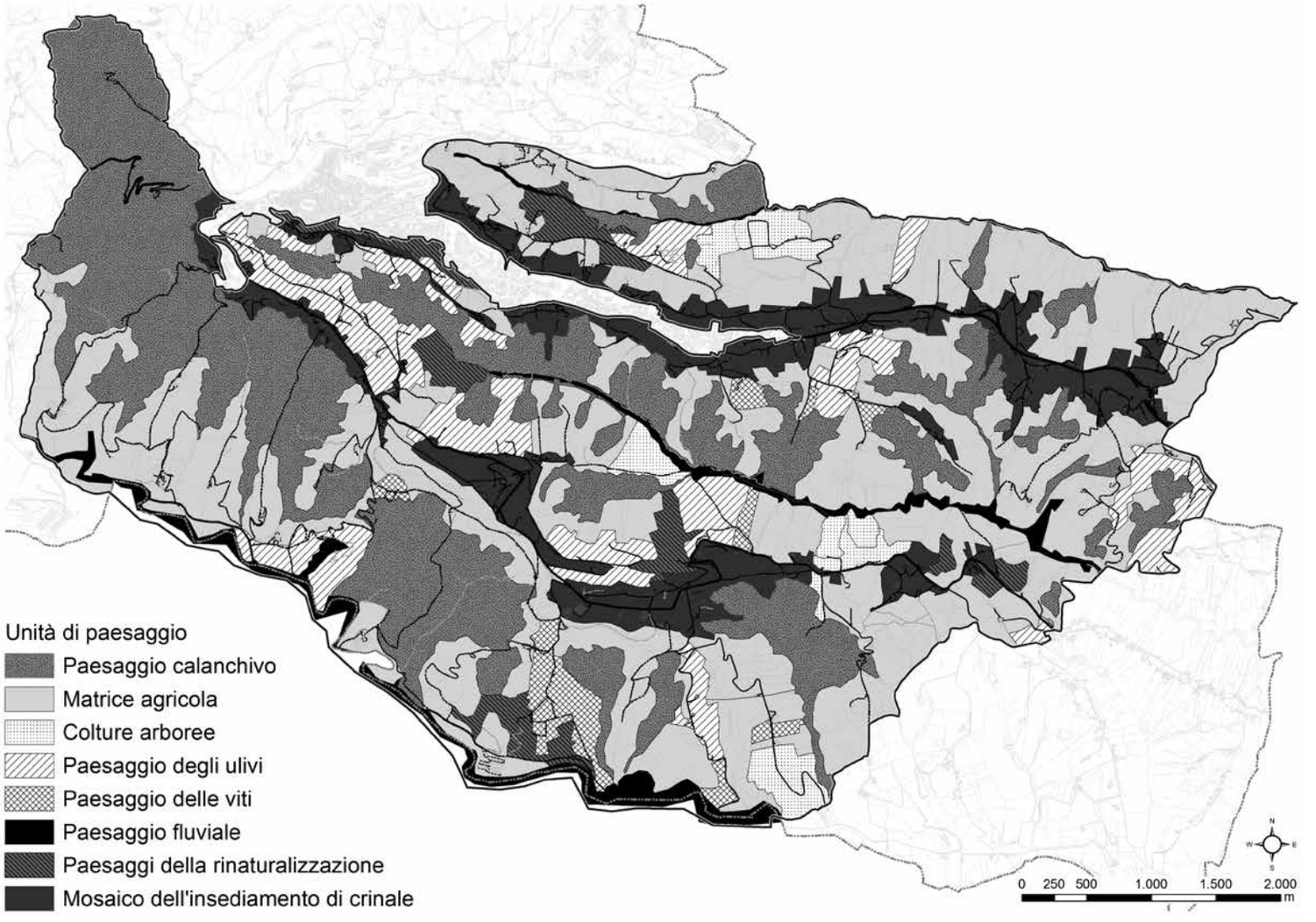
La realizzazione degli interventi finalizzati al raggiungimento degli obiettivi strategici del Pppa è stimolata da un sistema di incentivi e norme perequative.

Gli incentivi possono riguardare il riconoscimento ad alcune situazioni una piccola capacità edificatoria extra in termini di Sul (Superficie utile lorda), o agevolazioni di tipo fiscale. Mentre nel primo caso gli incentivi sono regolamentati direttamente dalle Nta del Pppa, nel secondo è necessario redigere uno specifico Programma Strategico, da approvarsi in Consiglio Comunale in quanto entrano in gioco fattori che esulano dalla materia strettamente urbanistica.

Il meccanismo dell'incentivazione è applicato con regole sperimentali e misure differenti, ma con il medesimo metodo, alle azioni riguardanti la sostenibilità, la sicurezza e l'identità del territorio.

Per quanto concerne la sostenibilità, che nel Parco Agricolo si esplica principalmente attraverso la costituzione della rete ecologica, vengono riconosciuti tre livelli di premialità, a seconda della zona di intervento e della tipologia del progetto di implementazione delle infrastrutture verdi.

Un intervento di nuova costruzione, può giovare di un incremento di Sul pari a 0,06 m2 per ogni m2 di rete ecologica realizzata, in accordo con i proprietari dei lotti interessati, all'interno del Parco Agricolo. Poiché



Carta del paesaggio



Sullo sfondo del Parco Agricolo il centro storico di Atri

la Sul generata può essere utilizzata anche a distanza, l'intervento beneficiario dell'incentivo può essere localizzato anche al di fuori del perimetro del PA, purché la rete ecologica sia realizzata entro i confini del Parco.

Un incentivo maggiore, pari a 0,10 m2 di Sul ogni m2 di rete ecologica, viene concesso qualora la zona prescelta per l'intervento di rinaturalizzazione ricada entro le zone ritenute prioritarie ai fini della rete ecologica o nel caso si decida di procedere all'adeguamento dell'impianto di smaltimento delle acque reflue attraverso sistemi di fitodepurazione. In quest'ultimo caso vengono concessi 0,15 m2 di Sul ogni m2 di superficie destinata alla fitodepurazione.

Facendo un esempio pratico, la piantumazione di una fascia arboreo/arbustiva di 100 m2 in un'area prioritaria dà luogo ad una Sul di 10 m2.

Per quanto concerne la sicurezza geomorfologica l'incentivazione riguarda la realizzazione dii studi volti a ad elevare la conoscenza delle problematiche territoriali, per i quali si concede un incentivo pari a 3 m di Sul mentre sono fornite precise direttive per prevenire il rischio idrogeologico attraverso una corretta manutenzione del territorio.

Per quanto riguarda l'identità nel Pppa, in aggiunta a quanto già previsto dal Prg, si riconosce un incentivo per la rimozione degli Edifici incompatibili da demolire, preventivamente individuati, pari 0,12 m2 di Sul ogni m2 di Sul esistente.

Con tali azioni si intende preparare la comunità ad accogliere le opportunità che nel futuro potranno presentarsi per chi vive l'ambiente rurale attraverso una accrescimento della conoscenza dell'eccellenza del parco facendo affidamento ad una azione urbanistica che si ponga l'obiettivo, magari impalpabile, di elevare la identità e l'attrazione di un territorio.

Riferimenti bibliografici

- Ciabò S. (2010). "Reti ecologiche nella esperienza della pianificazione a diverse scale. Pianificazione comunale: il caso di Atri", in Ferroni F., Romano B. (Eds.), *Biodiversità, consumo di suolo e reti ecologiche. La conservazione della natura nel governo del territorio.* WWF Italia, Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica, Cogecstre, p. 207-218.
- De Gobbi R, Boccardo R., Semenzato A, 2014. "Le opportunità con il nuovo PSR e la legge regionale sull'agricoltura sociale", in *Urbanistica informazioni*, Numero 58, Anno XXXXI, luglio-Agosto 2014. INU Edizioni, Roma.
- EC, 2011. *Territorial Agenda of the European Union 2020, Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions.* European Commission. Bruxelles.
- http://ec.europa.eu/regional_policy/what/cohesion/index_it.cfm
- Gardi C., 2014. "Il consumo di suolo in Europa". in *Reticula, reti ecologiche Greening e green infrastructure nella pianificazione del territorio e del paesaggio.* Numero 7/2014.
- Nonni E., 2014. "Il nuovo Piano Regolatore di Atri" in *Urbanistica Informazione.* Numero 253-254. INU Edizioni Roma

70

a cura di Valeria Lingua

Pianificare le città del vino. Per un dialogo tra territorio e produzione

Una Città del Vino, ovvero una città interessata da aree di pregio vitivinicolo, accingendosi a formare o ad aggiornare il proprio strumento di pianificazione urbanistica deve risolvere complessi problemi di valutazione delle risorse territoriali per raggiungere l'obiettivo generale della qualità dei prodotti, dei processi produttivi, del territorio e, quindi, della vita di un'intera comunità. Lo strumento urbanistico è chiamato a delineare una politica di governo del territorio che persegua uno sviluppo economico fondato sulle reali vocazioni vitivinicole del territorio, in un quadro di attenta salvaguardia ambientale. Su questa base, l'Associazione Nazionale Città del Vino ha definito specifiche Linee metodologiche per la pianificazione urbanistica, che sono promosse dall'Istituto Nazionale di Urbanistica e stanno riscontrando notevole successo a livello nazionale.

Consapevole dello stretto rapporto tra pianificazione del territorio e sviluppo della filiera vitivinicola, l'*Associazione Nazionale Città del Vino (ANCV)* si adopera da anni sul fronte della promozione di una particolare attenzione al governo dei territori vitivinicoli. Le Linee metodologiche per valorizzare i comprensori vitivinicoli di qualità nella disciplina territoriale ed urbanistica delle aree rurali, nate nel 1996 e via via aggiornate[1] per rendere consono il 'Piano regolatore delle Città del Vino' ai cambiamenti contingenti e alle tematiche emergenti (dalla tutela del paesaggio alla conflitto tra usi agricoli ed energetici del suolo agrario), stanno registrando una sempre maggiore diffusione su tutto il territorio nazionale.

Testimonianze di questo successo emergono in modo evidente nell'ambito del concorso 'Il miglior Prg delle città del vino' promosso da ANCV insieme all'Inu, che si tiene con cadenza biennale nell'ambito di Urbanpromo e rappresenta una interessante occasione di monitoraggio dell'evoluzione del tema nella strumentazione urbanistica dei comuni: fin dalla prima edizione, nel 2008, sono stati presentati al concorso numerosi piani comunali che, pur nelle diverse declinazioni regionali, evidenziano come sia ormai assodata la necessità di affrontare il rapporto tra pianificazione del territorio e sviluppo vitivinicolo[2].

Infine, lo stesso Ministero per lo Sviluppo Economico ha riconosciuto l'importanza di trasmettere la metodologia proposta da Città del Vino, attraverso la definizione e il supporto al progetto nazionale AGIRE – Attivazione Gemellaggi Internalizzazione Regionale Esperienze di Successo, finalizzato allo scambio di esperienze tra comuni che hanno già adottato le linee metodologiche di Città del Vino e città che sono in procinto di applicarlo per la definizione del loro piano urbanistico comunale[3].

Il metodo

Le Linee metodologiche per valorizzare i comprensori vitivinicoli di qualità nella disciplina territoriale ed urbanistica delle aree rurali, definite più semplicemente 'Linee metodologiche' per la pianificazione urbanistica, sono sviluppate e promosse dall'ANCV per accompagnare le città del vino nella fase di formazione o aggiornamento del proprio strumento di governo del territorio (di qualunque tipo, dal tradizionale Piano regolatore al Piano bipartito strutturale/operativo). Le linee metodologiche forniscono indicazioni per la costruzione dell'apparato conoscitivo e valutativo, finalizzate alla definizione di strategie pertinenti su diversi fronti: il rinnovo dei vigneti o l'impianto di nuovi, la tutela dei vigneti considerati storici, l'uso sostenibile del suolo agrario, il controllo dell'erosione, la tutela idrogeologica, la salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio rurale, e tutto ciò garantendo alla comunità progresso sociale ed economico. Il Piano regolatore delle città del vino vuol rispondere, attraverso un metodo pertinente, alla crescente domanda di sviluppo sostenibile: uno sviluppo in linea con le più moderne esigenze della produzione vitivinicola e, al tempo stesso, attento alle esigenze del territorio e del paesaggio.

I fondamenti

Le Linee metodologiche si basano innanzitutto su una conoscenza approfondita delle caratteristiche del territorio vitivinicolo e del complesso delle strutture edilizie connesse alla produzione, commercializzazione e diffusione della cultura in ambito enologico e vitivinicolo. A questo scopo, assumono un ruolo fondamentale alcune analisi specificatamente dedicate al *terroir*:

- la zonazione vitivinicola, ovvero l'indi-

viduazione delle famiglie di *terroirs* più o meno vocati alla qualità dei vini. Le metodologie analitiche, basate sullo studio del clima, del terreno, dei vitigni nelle loro interazioni con l'ambiente, afferiscono a competenze pluridisciplinari;
- la capacità d'uso dei suoli, che sono classificati per grado di vulnerabilità a fattori degenerativi come l'erosione, la franosità, in certi casi l'inondabilità o il rischio di ristagno d'acque superficiali o sub superficiali, a partire dalla struttura geomorfologica, dalla pedologia, dalla clivometria e dall'uso del suolo.

A queste si aggiunge una particolare attenzione al territorio vitivinicolo nell'ambito delle analisi dirette a evidenziare gli equilibri ecosistemici e i valori paesaggistici, identificati attraverso l'analisi di elementi identitari e unità morfologiche connessi alla produzione e costituitivi del paesaggio agrario vitivinicolo.

Al piano viene dunque richiesto un apparato analitico capace di introiettare anche le specificità legate alla filiera del vino, per definire modalità di trasformazione coerenti: il che non significa applicare solo modalità di intervento tese alla conservazione del paesaggio, ma anche regole di trasformazione capaci di coniugarle con le esigenze aziendali.

Si tratta di definire regole per la gestione delle trasformazioni che riguardano:
- le strutture edilizie connesse all'economia ed alla cultura del vino, attraverso il recupero dell'esistente e la realizzazione di ampliamenti solo se strettamente necessari alle esigenze produttive. Il tutto con una particolare attenzione per gli aspetti dell'efficientamento energetico;
- il rapporto tra le zone di interesse vitivinicolo e le sue infrastrutture, non solo in termini di accessibilità, ma anche in relazione all'impatto delle stesse sui vigneti;
- il coinvolgimento degli enti sovraordinati (Provincia, Regione), dei comuni dello stesso *terroir* e degli operatori, nonché dell'intera comunità locale, nel processo di pianificazione e programmazione territoriale.

Si tratta di intraprendere un percorso di pianificazione condiviso con le amministrazioni regionali e provinciali e con gli enti che intervengono a vario titolo nel governo del territorio per ridefinire gli equilibri tra urbano e rurale e definire modalità di sviluppo condiviso con gli operatori del settore e la comunità.

Emblematico, in questo senso, il caso del Psc di Bomporto che, proprio attraverso la zonazione vitivinicola, ha promosso un interessante momento di confronto con la Provincia di Modena per modificare il tracciato di una strada provinciale che, passando attraverso la zona vitivinicola di maggior pregio presente nel comune, avrebbe compromesso la stessa sia a livello microclimatico che paesaggistico.

Buone pratiche e interazioni

A quasi due decenni dalla nascita delle Linee metodologiche di Città del Vino si contano ormai diversi progetti e pratiche di governo del territorio improntate dalla ricerca di un equilibrio tra sviluppo vitivinicolo e conservazione del paesaggio e delle risorse naturali, grazie a un importante lavoro, da parte di Città del Vino e Inu, per la diffusione del metodo e la disseminazione delle buone pratiche.

Dal confronto con altre esperienze e progetti inerenti il rapporto urbano-rurale (come il progetto RURURBANCE e la rete UNESCO dei territori vitivinicoli di pregio) è nata la necessità di inserire queste esperienze in una riflessione più ampia, inerente temi e problemi da affrontare quando ci si accinge a pianificare aree interessate da produzioni di qualità certificata.

In particolare, i primi tre interventi della sezione presentano altrettanti progetti finalizzati al trasferimento di buone pratiche inerenti il rapporto tra pianificazione e programmazione del territorio e sviluppo vitivinicolo. Il primo presenta il gemellaggio AGIRE, finanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico come modalità di trasferimento delle buone pratiche relative al Piano regolatore delle città del vino. Il progetto non solo afferma il riconoscimento a livello nazionale del valore delle Linee metodologiche di Città del Vino per la pianificazione territoriale, ma ha anche rappresentato per l'Associazione un importante momento di riflessione in merito alla trasferibilità del metodo in Italia e in Europa. I testi di Garramone-Lodatti e Dezio riguardano temi affini: il progetto europeo RURURBANCE inerente i rapporti di *governance* urbano-rurale e il caso della candidatura e gestione di siti UNESCO interessati da aree di pregio vitivinicolo.

La seconda parte presenta invece alcune riflessioni in prospettiva: da un lato, il contributo di Formato evidenzia i nessi tra il governo delle città del vino e lo sviluppo socio-economico delle stesse, individuando le implicazioni socio-economiche e ambientali derivanti da una corretta e coerente pianificazione delle città del vino. Dall'altro lato, Carla Ferrari presenta una riflessione sul governo delle città del vino nel caso di catastrofi naturali, per verificare quale contributo alla resilienza del territorio può fornire una pianificazione esplicitamente finalizzata al governo delle aree agricole di pregio vitivinicolo. Il tutto a partire dal caso del Comune di Bomporto, che ha vinto nel 2010 il premio come miglior Prg delle città del vino ma si è trovato, con questo strumento, a dover affrontare due catastrofi naturali di notevole entità (terremoto e alluvione). Infine, sulla base di questi contributi, si delineano diversi temi oggetto di approfondimento da parte di Città del Vino negli ultimi anni, che prefigurano un aggiornamento organico delle Linee metodologiche nell'ottica di rispondere alle difficoltà e differenze regionali e, al tempo stesso, di estenderne l'applicazione alle città che aderiscono a RECEVIN, la rete europea delle città del vino.

1. Città del Vino, 2006, *Il Piano Regolatore delle Città del Vino. Linee metodologiche per valorizzare i comprensori vitivinicoli di qualità nella disciplina territoriale ed urbanistica delle aree rurali*, Quaderni delle città del Vino, online http://www.cittadelvino.it/files/Progetti_8_12.pdf).
2. I comuni vincitori delle precedenti edizioni sono:
   2008: Comune di Castelnuovo Berardenga (SI) e Comune di Sizzano (NO) Ex aequo
   2010: Comune di Bomporto (MO) e Comune di Rapolano Terme (SI) (menzione)
   2012: Comune di Pramaggiore (VE)
   2013 (edizione speciale): Comune di Castelvenere (BN)
3. Il gemellaggio AGIRE (Attivazione Gemellaggi Internalizzazione Regionale Esperienze di Successo) finanziato dal DPS-Ministero dello Sviluppo Economico per il periodo marzo 2014 - aprile 2015, mira a trasferire le pratiche di successo sperimentate dai Comuni di Rapolano Terme (SI) e Bomporto (MO) nel settore della programmazione urbanistica attraverso l'applicazione delle Linee guida promosse dall'Associazione Nazionale delle Città del Vino. Il successo delle pratiche è stato formalmente riconosciuto nell'ambito del premio Inu 'Il Miglior Piano Regolatore della Città del Vino'. Obiettivo del gemellaggio è il trasferimento delle buone pratiche al Comune di Torrecuso (BN), che sta elaborando il proprio Piano Urbanistico Comunale.

Antonella Martino

Trasferire le buone pratiche: il caso di Torrecuso

Il progetto AGIRE POR (Attivazione Gemellaggi Internazionalizzazione Regionale Esperienze di Successo), finanziato dal Dipartimento per lo Sviuppo e la Coesione economica – DPS del Ministero dello Sviluppo Economico, si pone l'obiettivo di elevare le capacità e le competenze delle Amministrazioni pubbliche operanti nelle quattro regioni convergenza (Calabria, Campania, Puglia, Sicilia) attraverso l'attivazione di gemellaggi con altre Amministrazioni italiane e/o comunitarie titolari di buone pratiche.

Nello specifico il progetto nasce da una collaborazione tra il DPS, l'Associazione Nazionale Città del Vino e Federculture e vede il comune di Torrecuso (BN) e l'Assessorato all'Agricoltura della regione Campania come beneficiari delle pratiche di successo nel settore della pianificazione urbanistica da parte dei comuni offerenti di Rapolano Terme (SI) e Bomporto (MO)[1]. Entrambi i comuni si sono distinti per una elaborazione dei loro strumenti di pianificazione urbana particolarmente attenta alla valorizzazione del patrimonio vitivinicolo e paesaggistico e conseguentemente alla tutela del territorio rurale. Tale impegno si è esplicitato attraverso una attenta applicazione delle Linee metodologiche emanate da Città del Vino ed è stato formalmente riconosciuto dal premio Inu 'Il miglior piano regolatore della città del vino'.

Il comune di Torrecuso, beneficiario del progetto, è un comune del beneventano, caratterizzato da una alta vocazione vitivinicola, che vanta la produzione di vini di pregio tra cui il rinomato Aglianico del Taburno da poco insignito della qualifica di DOCG. Il territorio, immerso nel Parco regionale del Taburno Camposauro e delimitato dal fiume Calore, ancora conserva una economia e una ambientazione prevalentemente legata alla agricoltura; offre gradevoli paesaggi collinari coltivati in prevalenza a vite e godibili panoramicamente dall'altura su cui è arroccato il borgo medievale in stato di semiabbandono. In posizione centrale si erge il vecchio castello, poi trasformato sul finire del diciottesimo secolo in palazzo Cito-Caracciolo, il quale, recentemente restaurato grazie ad importanti finanziamenti regionali e comunitari, ospita in parte gli uffici comunali ed in parte è stato opportunamente attrezzato per dar vita ad una Scuola del Gusto che non ancora è stata attivata. Anch'essa è oggetto di un contestuale gemellaggio con la Provincia di Perugia.

Da una analisi del territorio di Torrecuso è emerso che questo è caratterizzato da un paesaggio disomogeneo e dalla assenza di un tessuto urbanistico e connettivo nel quale risaltino quegli aspetti di ambientazione caratteristici e quegli elementi di paesaggio condiviso tipici di una città del vino. Gli operatori del settore agricolo tendono ad agire in maniera individualistica con forte campanilismo e assenza di associazionismo; il paesaggio è caratterizzato da frammentazione e particellizzazione del suolo agrario. Le strutture di accoglienza sul territorio sono inadeguate e, pur avendo migliorato il livello dei servizi di accoglienza negli ultimi anni, si presentano ancora assai difformi tra loro, senza rispondere sempre a criteri tipologici e architettonici tipici e riconoscibili. L'indotto economico scaturito da attività turistiche è pressoché assente. Non esiste una politica commerciale e distributiva condivisa e identificativa del territorio e alcuni operatori si basano essenzialmente sui casuali e sporadici contatti maturati nel corso delle fiere di settore, come Vinitaly per le proprie politiche commerciali. Va comunque segnalata la presenza del Consorzio 'Vini del Sannio', che è presieduto proprio da un importante operatore di Torrecuso. La presenza di normative e sistemi di pianificazione territoriale ridondanti, nonché di regimi vincolistici rigidi ed inadeguati ingessano peraltro lo sviluppo socio economico e territoriale, pur non limitando adeguatamente il consumo del suolo rurale e non difendendo gli aspetti ambientali e paesaggistici.

Alla luce di tutto questo l'amministrazione di Torrecuso, da sempre sensibile alla difesa e al potenziamento del proprio patrimonio vitivinicolo ed orientata ad uno sviluppo nel settore del turismo enogastronomico, ha accolto con grande entusiasmo il progetto di gemellaggio. L'amministrazione ha difatti recentemente avviato la propria pianificazione comunale attraverso la stesura di un Pano urbanistico comunale (Puc) che sarà opportunamente orientato ed integrato verso un 'Piano regolatore della città del vino', secondo le indicazioni delle Linee metodologiche e seguendo le pratiche di eccellenza dei comuni di Bomporto (MO) e Rapolano Terme (SI).

Il progetto di gemellaggio è stato articolato in diversi incontri e sopralluoghi realizzati nei rispettivi territori dei comuni coinvolti, presso i quali si sono analizzati gli aspetti dominanti che a vario titolo influenzano la pianificazione territoriale e di conseguenza l'assetto paesaggistico di tali aree caratterizzate dal comun denominatore identificato nella produzione di vini di pregio. Partito nell'aprile del 2014, il progetto si avvia alla sua conclusione prevista per aprile 2015.

Nel corso del progetto sono stati messi a confronto gli strumenti normativi e i sistemi di pianificazione delle diverse regioni e le modalità di attuazione a livello comunale, la tipologia e le caratteristiche delle diverse cantine e dei vigneti, gli elementi tipici dei paesaggi e le loro caratterizzazioni, l'edilizia rurale e le modalità di conservazione e\o trasformazione nel rispetto del paesaggio; le modalità di coinvolgimento degli operatori vitivinicoli; l'assetto socio economico dei territori stessi; le azioni messe in campo per il controllo di consumo di suolo e l'incentivazione di azioni che favoriscano l'uso di energie da fonti rinnovabili.

Il comune di Bomporto, offerente della buona pratica della applicazione delle Linee metodologiche di Città del Vino per la redazione del proprio Piano Strutturale Comunale ed insignita dall'Associazione Nazionale Città del Vino e dall'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) del premio come 'Miglior PRG delle Città del Vino 2010', ha offerto

un eccellente esempio di applicazione delle stesse. Qui è stata elaborata una zonazione vitivinicola del Piano che ha identificato i terreni più vocati alla coltivazione della vite orientando l'intera pianificazione territoriale anche a livello provinciale. L'identificazione dei terreni più adatti alla viticoltura ha determinato la rielaborazione del percorso di una strada provinciale già programmata, che ne avrebbe compromesso l'esistenza. Si è concretamente preservato il suolo agricolo limitando la nuova edificazione strettamente alle esigenze delle aziende agricole specializzate; si è favorito lo sviluppo delle attività che valorizzano le emergenze storico-architettoniche ed il loro corredo paesaggistico-ambientale. Il comune di Bomporto vanta la produzione di vini di pregio quali il Lambrusco, di una eccellente produzione di Aceto balsamico, unico nel suo genere, e dalla produzione di Pere Dop; il territorio è caratterizzato dalla presenza di eleganti ville storiche che si sviluppano lungo il fiume Panaro (una decina) e che si prestano al mercato degli eventi (ricevimenti di nozze, pranzi aziendali e convegni). L'attività turistica, infatti, risulta peraltro molto ridotta e del tutto marginale rispetto alle città storiche quali Bologna, Modena e Parma e rispetto ai circuiti dell'automobile. Anche le imprese e le cantine di Bomporto di dimensione medio grande, hanno un indotto scaturito quasi totalmente dalla produzione e vendita di uve e vini essendo assente l'indotto turistico. L'economia del territorio è in definitiva trainata dalla presenza di rilevanti realtà industriali quali la Evobus, la McDonalds ecc. Ciò nonostante l'azione della amministrazione e della comunità ha comunque posto l'accento sul proprio territorio agricolo e rurale. Quest'ultimo, da zona residuale, con valore associato soprattutto all'offerta di servizi per la città, acquisisce uno status autonomo che detta i valori alla società e non viceversa.

Per quanto riguarda il comune di Rapolano Terme, questo è stato insignito dalla menzione sempre nel 2010 da parte dell'Associazione Nazionale Città del Vino e dall'Inu per l'eccellenza del proprio Piano strutturale. Facente parte del territorio delle Crete Senesi, comprensorio turistico tra i più noti della Toscana, produttore di oli e vini pregiati DOC e DOCG tra cui il DOC Grancie Senesi, è un comune ricco di elementi di interesse quali: il sistema del Grance, il settore vitivinicolo, il sistema termale, la presenza di cave di travertino (in parte dismesse e oggetto di un recente progetto comprensoriale di riqualificazione e riuso quale parco ricreativo e culturale), il settore della pastorizia e il settore turistico particolarmente sviluppato. Si tratta di un territorio caratterizzato da cantine e aziende vitivinicole di elevato pregio, quasi sempre ubicate in dimore storico-artistiche di notevole valore e da una morfologia collinare che definisce il caratteristico paesaggio perfettamente tenuto e conservato. Questo anche grazie al processo storico che lo ha determinato e alla cultura contadina che per secoli se ne è presa cura.

Il Comune ha fatto propria la metodologia trasmessa dalle Linee metodologiche ed ha impostato il proprio Piano Strutturale Comunale secondo i fondamenti della stessa, identificando il *focus* della propria pianificazione in un riequilibrio del rapporto tra città e campagna. La positiva esperienza di Rapolano Terme permette in particolare di fare proprie una serie di direttive metodologiche trasmesse al territorio di Torrecuso nel corso del progetto[2]:

1. Comprendere le regole insediative storiche e perpetuarle: identificare il *genius loci* e rispettarlo, studiare attentamente potenzialità e limiti d'uso dei suoli agrari. Considerare le peculiarità del territorio come una risorsa da usare e non come un limite da abbattere; ascoltare le popolazioni e gli agricoltori; coinvolgerli nella stesura di regole d'uso e di comportamento sagge; nel controllo della loro bontà ed efficacia e nella manutenzione dell'ambiente,
2. Frenare il consumo di suolo. Non solo in termini di case ma anche di infrastrutture. Indurre la città a svilupparsi per sostituzione e densificazione, e non per espansione; marcare i confini tra città e campagna con elementi anche fisici, che segnino il 'fuori' e il 'dentro', come orti periurbani, parchi, attrezzature sportive, alberature e sistemazioni verdi in generale.
3. Curare l'edilizia rurale, sia restaurando con attenzione l'esistente, sia costruendo nuovi edifici di alta qualità funzionale, energetica ed estetica; inserire con attenzione le nuove tecnologie; rimuovere i relitti stradali e i manufatti strumentali in abbandono (capannoni); curare insegne e segnaletica.
4. Curare l'inserimento nel territorio di infrastrutture, come viabilità, opere d'arte, linee di trasporto dell'energia, installazioni per le comunicazioni, tecnologie necessarie per usare fonti rinnovabili d'energia. Evitare, in particolare, che le infrastrutture ledano o interrompano la continuità dei suoli vocati all'agricoltura.
5. Curare il rapporto con l'acqua, sia come indispensabile equilibrio idrogeologico (prevenzione delle alluvioni e delle frane), sia come risorsa per l'agricoltura e gli insediamenti umani, in questa fase in cui le piogge si riducono di quantità e si distribuiscono in eventi più rari e intensi (conservazione, risparmio), sia – infine – come elemento di grande valore paesaggistico (coste di mare, laghi, fiumi).
6. Promuovere la cultura del paesaggio e la consapevolezza ambientale e paesaggistica, anche per gli interventi di trasformazione agraria; prevedere una manutenzione anche leggera ma costante dell'ambiente (viabilità minore, corsi d'acqua), ripulire regolarmente i margini dei boschi e i bordi delle strade d'attraversamento, anche per prevenire incendi.
7. Incoraggiare l'evolvere delle colture verso conduzioni biologiche o anche biodinamiche, per ridurre drasticamente, e in prospettiva eliminare, l'uso di ammendanti chimici.
8. Usare sul posto i residui di sfalci e potature, sia come fertilizzante (compost) sia come fonte d'energia (biomassa).
9. Promuovere la 'filiera agroalimentare corta', per valorizzare le produzioni locali e la tipicità, ridurre i consumi e gli inquinamenti da trasporto, migliorare la qualità dell'alimentazione (salute) e rafforzare i legami economici e culturali delle popolazioni col territorio.
10. Controllare nel tempo gli effetti dei piani, dei programmi, dei progetti e delle azioni che interessano la campagna, soprattutto di quelli che introducono innovazioni .
11. Sotto il profilo operativo, ad una serie di incontri di analisi e di studio delle buone pratiche il progetto di gemellaggio ha affiancato una serie di incontri e di laboratori partecipati sia con i progettisti del Piano Urbanistico Comunale che con gli

operatori di settore – quali coltivatori, proprietari di aziende agrituristiche e cantine – al fine di trasmettere gli elementi portanti delle buone pratiche e di raccogliere idee, suggerimenti, proposte. Sulla base di quanto è emerso si sono elaborati gli 'Indirizzi per la stesura del Puc di Torrecuso'.

Il progetto di gemellaggio ha già visto ricadute positive: anzitutto il rafforzamento della reciproca collaborazione. I tre comuni, insieme con l'Associazione Città del Vino e l'Università di Firenze hanno difatti congiuntamente presentato alla Commissione Europea, ad ottobre 2014, un progetto sul bando LIFE per sviluppare e includere nel Piano regolatore delle città del vino ulteriori temi di interesse per lo sviluppo sostenibile (applicazione alle Unioni di Comuni, gestione delle biomasse, adeguamento ad eventi eccezionali quali quelli che hanno interessato il Comune di Bomporto, coinvolgimento degli stakeholder, etc.); nelle prossime call comunitarie è inoltre previsto lo sviluppo di ulteriori progetti con il coinvolgimento della rete europea delle città del vino.

Vito Garramone, Luca Lodatti

Il progetto RURBANCE e i legami UrbanoRurali

Le relazioni urbano-rurali e il Progetto 'RURBANCE'

Quello dei rapporti urbano-rurale è un tema classico della pianificazione che negli ultimi anni ha assunto una rinnovata importanza. Le aree urbane e quelle rurali sono state per secoli complementari per il buon governo del territorio, integrando funzioni residenziali e produttive, scambi commerciali e presidio del territorio. Guardando all'ultimo mezzo secolo, però, si osserva un distacco crescente fra i diversi ambiti territoriali, che tende a riconoscere tutte le funzioni alle aree cittadine e relegare progressivamente le campagne nella marginalità. Le coltivazioni in aree collinari e montane ne hanno più delle altre risentito, in quanto inadatte alle coltivazioni estensive.

Questo processo di marginalizzazione ha portato a trascurare i servizi territoriali che le aree rurali offrono alla collettività urbana. I servizi resi sono stati sempre meno considerati, fino ad esser persi di vista, portando però nel tempo a conseguenze che oggi si fanno sentire con pressante intensità. Urge allora l'approntamento di strumenti per riconoscere i legami fra aree urbane e rurali nel nuovo quadro socio-economico, per supportare la piena sostenibilità di questi territori in forme integrate nella società attuale.

Nell'ultimo decennio questa tendenza è già emersa, pur in misura circoscritta, con lo sviluppo delle produzioni di qualità e di una multifunzionalità delle aziende agricole. Ad un sostegno ed uno sviluppo di questo riconoscimento d'utilità reciproca tra dimensione rurale e dimensione urbana si orienta il Progetto RURBANCE ('Strategie urbano-rurali per uno sviluppo territoriale inclusivo', realizzato nell'ambito del Programma di Cooperazione Europea Spazio Alpino 2007-2013), che si lega ad iniziative in corso quali l'EXPO in programma a Milano nel 2015 e la nuova programmazione delle Politiche Agricole Comunitarie, al cui interno ricorre l'indirizzo verso un migliorato legame fra aree cittadine e agricole.

Il Progetto Europeo RURBANCE vede la partecipazione di regioni appartenenti a Italia, Francia, Svizzera, Germania, Austria e Slovenia, prendendo in esame aree campione comprendenti grandi centri urbani, quali Milano e Torino, Grenoble e Zurigo, Monaco, Graz e Lubiana, insieme alle aree rurali che le circondano. In queste aree campione ciascun partner internazionale del progetto ha avviato una serie di iniziative per sostenere sul territorio l'integrazione fra aree urbane e rurali.

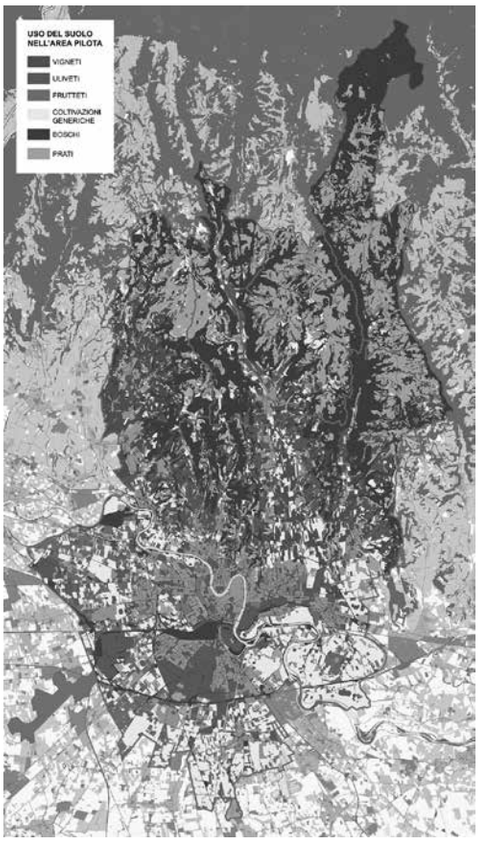
Il sistema territoriale

Per la Regione del Veneto[1], l'area campione corrisponde all'area urbana di Verona e alle valli prealpine che si sviluppano direttamente a nord di essa (Valpolicella, Valpantena, Val Squaranto). Il lavoro preliminare di analisi territoriale, svolto dall'Istituto Nazionale di Urbanistica, ha restituito uno sguardo d'insieme teso ad evidenziare le macro dinamiche di questo sistema urbano/rurale.

L'area campione coinvolge una superficie di più di 33.500 ha, comprendente i Comuni di Grezzana, Negrar, Roverè Veronese e Verona, per una popolazione residente che supera i 288.000 abitanti.

In un approccio consapevole rispetto ad una distinzione forzatamente bipartita, l'analisi proposta definisce per differenza due perimetrazioni complementari. La prima riguardante il sistema urbano, che comprende una superficie di oltre 5.600 ha, pari a circa il 16,5% dell'intero ambito territoriale, la seconda rappresentativa del sistema rurale per oltre 27.900 ha, corrispondenti a circa l'83,2% dell'area pilota.

1. Il gruppo di assistenza tecnica per il trasferimento delle pratiche al Comune di Torrecuso è composto da Giuseppe De Luca, Roberto Formato, Valeria Lingua e Antonella Martino.
2. I dieci punti che seguono, presentati nell'ambito del progetto AGIRE dall'arch. Pier Carlo Tesi, sono riportati in: Tesi P.C., Vallerini L., Zangheri L. (2009), *Vino e Paesaggio. Materiali per il governo del territorio*, Ci.Vin, Castelnuovo Berardenga, pp. 168-169.



Le tre macro-categorie del sistema territoriale di Verona e le sue Valli, area pilota veneta del progetto RURBANCE

Per quanto attiene agli ambiti rurali, intesi in senso ampio, l'area pilota è stata suddivisa in tre macro categorie per sintetizzare i differenti usi del suolo, a partire dalla cartografia CORINE. La prima tipologia riguarda le coltivazioni generiche (seminativi irrigui, non irrigui, ecc...), che costituiscono il 35,8% degli ambiti rurali; la seconda si riferisce alle coltivazioni definite come pregiate (in particolare vigneti, ma anche uliveti e frutteti) ricoprenti il 18,5% delle superfici; la terza, invece, interessa le aree a bosco e a prato, che rappresentano il 45,7% del rurale.

La composizione territoriale dell'area presa in esame è stata sostanzialmente inquadrata in una lettura razionale di due sistemi, uno urbano e l'altro rurale, tra loro strettamente legati ed interconnessi fino a raggiungere circostanze nelle quali la commistione tra le parti è totale.

Gli attori e la *Governance*

La ricostruzione dei legami urbano-rurali, in Veneto, è passata attraverso una strategia costruita intorno a due *focus*, l'analisi delle politiche (pubbliche), per un possibile loro re-indirizzamento, e la costruzione di un *Cooperative Governance models* delle *Urban-rural relations*, per la creazione di una rete di attori sia pubblici che privati a sostegno delle stesse politiche. In merito a questo secondo aspetto, si segnala l'approccio *bottom up* assunto dal progetto, che ha lavorato alla creazione di uno spazio di discussione 'neutrale' aperto alle sinergie di tutti gli attori rilevanti sul territorio, sia di natura pubblica che privata, sia associazioni che comunità locali.

In questo quadro, la Regione ha svolto un ruolo di garanzia e di animazione tanto dei soggetti quanto delle possibilità di sperimentare una *governance* locale cooperativa (pubblico-privata, privata-privata, privata-pubblica) su determinati progetti e finalità.

A partire da una campagna intervista a testimoni qualificati e tramite campionamento a valanga (Garramone, 2014 in UI n° 253-4) sono emersi una prima lista di attori (121 soggetti), implementati nel corso del progetto (mappatura degli *stakeholders*).

Alla mappatura è seguito un *training* formativo e orientativo, un *coaching* volto alla creazione ed implementazione di competenze e conoscenze. Il programma ha interessato una rete di attori (134 soggetti) che ha avuto anche l'opportunità di confrontarsi con altre realtà ed esperienze (*twinning*) attive sulle stesse tematiche, all'interno della partnership di progetto, e quindi relativa a tutto l'arco alpino. Scambi con la Regione Piemonte (Torino e le Valli Ciriacese e di Lanzo), la Regione Lombardia (Sistema Metropolitano Milanese) e l'Area di Monaco-Allgau (Arco prealpino bavarese) hanno consentito di analizzare pratiche 'territorializzate', per una loro eleggibilità ed importabilità come *best practice* in nuovi contesti.

Sulla base di questo *background* si è, infine, attivato un processo partecipativo tuttora in corso e che vede i soggetti emersi trasformati e riconosciuti come *stakeholders*, in grado di affiancare le amministrazioni locali in molte azioni di sviluppo territoriale, per conciliare la polarità urbana di Verona con la varietà ecosistemica delle sue valli.

Le ricadute sulla pianificazione e le politiche per lo sviluppo locale

Le indicazioni raccolte attraverso il processo partecipativo hanno restituito una serie di richieste e opportunità collegate alle relazioni urbano-rurali nell'area studio veronese. Il Progetto RURBANCE le ha messe a sistema contribuendo allo sviluppo di tre proposte operative per la pianificazione e le politiche di sviluppo locale dei Comuni interessati, sempre a scala sovra-comunale.

Un sistema di itinerari ciclabili che collega il centro storico di Verona con le valli a nord (denominato 'RUR-BY-CYCLE') è stato elaborato a sostegno di una offerta di mobilità sostenibile per gli abitanti e di turismo rurale per i visitatori. I quattro Comuni hanno redatto ciascuno un progetto preliminare, parte del sistema sovracomunale, e provveduto a rivedere la congruità del sistema con i propri strumenti urbanistici. Il progetto è stato presentato ad un bando del Fondo Europeo di Coesione nel dicembre 2014 e per la fine di marzo 2015 si attendono i risultati. Questo consentirebbe di tradurre in un segno concreto sul territorio le idee sviluppate attraverso le riflessione e gli incontri di partecipazione di RURBANCE.

È stata proposta anche una micro-rete che comprenda al suo interno le Amministrazioni Comunali e le aziende agro-alimentari, per promuovere le attività di commercializzazione e turismo legate al collegamento fra le valli e il centro urbano di Verona. Le proposta prevede una serie di servizi comuni per il turismo rurale, quali l'organizzazione di tour, lo sviluppo di una app per telefoni cellulari, un sito web con la possibilità di prenotazione dei prodotti, eventi di promozione all'interno del centro storico veronese, ecc. Una proposta tecnica per la rete sarà preparata per la presentazione a un bando del Programma di Sviluppo Rurale, nella Misura di finanziamento dedicata alla Cooperazione, previsto per la seconda metà del 2015.

La terza proposta, invece, riguarda un sistema di accordi pubblico/privati fra i Comuni e le aziende agricole, legato all'itinerario ciclabile. Questi accordi prevedono un coinvolgimento dei privati nella manutenzione dei percorsi limitrofi alle loro proprietà e in alcuni casi alla cura di aree verdi più ampie nel territorio comunale.

L'accordo regolerà, attraverso una convenzione, il rapporto tra amministrazione e privati per la fornitura di servizi d'interesse pubblico. In cambio ai privati verrà riconosciuto il titolo d'uso dei terreni che permetterà loro di accedere ai fondi del Programma di Sviluppo Rurale per il mantenimento di infrastrutture verdi. In questo modo gli accordi (ancora da finalizzare) cercheranno di attivare una strategia 'win-win' e riconosceranno un servizio di manutenzione del territorio.

RURBANCE e le Linee metodologiche delle Città del Vino

Per le sue azioni ed i suoi obiettivi, il progetto RURBANCE è in dialogo virtuale e sinergico con Città del Vino e le sue Linee metodologiche.

Tutte le attività di progetto hanno prestato molta attenzione alla questione del riequilibrio del rapporto tra la componente rurale e quella urbana. L'approccio alla sostenibilità dei luoghi è stato, inoltre, integrato con una dimensione re-distributiva spaziale, una sorta di 'perequazione territoriale' a favore dell'ambiente e della componente di ruralità poco contemplata nella strumentazione urbanistica. Inoltre, attraverso il turismo rurale locale si vuole cercare di attivare un 'patto urbano-rurale', che vedrà la rete di attori impegnarsi a supporto delle amministrazioni locali per la promozione dello sviluppo locale del sistema territoriale di Verona e delle sue Valli. Una sperimentazione che è stata anche occasione per la co-costruzione di una strategia integrata e *place-based* con nuove regole, non in contrasto con quelle esistenti ma a supporto di queste, in un nuovo quadro di *governance*. Infine, come per le città del Vino, il progetto RURBANCE ha riconosciuto nelle 'filiere agro-alimentare corte', un utile strumento per valorizzare contemporaneamente le produzioni tipiche locali ed una produzione attenta al territorio.

Responsabilità sociale e *governance* entrano così in ambiti prima esclusivamente di mercato e li fondono sapientemente con le agende e le azioni territoriali, sia all'interno che all'esterno degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

Catherine Dezio

La candidatura UNESCO nel percorso evolutivo del Paesaggio Vitivinicolo di pregio

L'UNESCO (Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura) è nata con il proposito di contribuire al mantenimento della pace attraverso i canali dell'educazione, della scienza e della cultura. Una delle sue missioni principali consiste nella tutela e nella trasmissione dei patrimoni culturali e naturali alle generazioni future, attraverso il riconoscimento di un valore universale eccezionale *Outstanding and Universal Value* (OUV). Per *Oustanding* intendiamo «il rappresentativo del migliore», il più iconico e il meglio conservato; per *Universal* «un valore riconosciuto a livello mondiale» e per cui l'umanità intera è responsabile della sua protezione.

Sulla base del trattato internazionale conosciuto come 'Convenzione sulla Protezione del Patrimonio Mondiale' (1972), l'UNESCO ha finora riconosciuto un totale di 1007 siti presenti in 161 Paesi (50 in Italia), ne incoraggia il monitoraggio e lo studio per il corretto intervento e invita gli Stati membri «ad inserire la protezione del patrimonio in programmi comprensivi di pianificazione». Con la Dichiarazione di Budapest (2002), inoltre, è stato introdotto lo strumento strategico del Piano di Gestione come elemento obbligatorio per tutti i siti, i candidati e gli iscritti; tale requisito ha giocato un ruolo chiave nel rendere la gestione partecipata tema dominante nel patrimonio culturale.

I Paesaggi Vitivinicoli vengono inseriti nella lista UNESCO in quanto Paesaggi Culturali, categoria adottata dall'organizzazione nel 1992 per definire «opere combinate di natura e uomo», prodotto estetico della coevoluzione di aspetti antropici e naturali e testimoni del genio creativo delle popolazioni; tale categoria intende valorizzare l'uso sostenibile di un territorio ma soprattutto introdurre il nesso tra patrimonio materiale e immateriale e tra paesaggio e comunità. Tale relazione è rintracciabile anche nel concetto di *terroir*: il termine specifica il legame tra territorio e prodotto ma è anche rappresentativo di una



1. La Regione del Veneto partecipa al progetto RURBANCE attraverso la Sezione Urbanistica, con il gruppo coordinato dall'arch. Franco Alberti e composto dall'arch. Claudio Perin, arch. Fabio Mattiuzzo, Ph.D. Luca Lodatti, Ph.D. Vito Garramone, dott.ssa Francesca Borga. Durante il progetto hanno svolto attività di stage nell'ambito del progetto RURBANCE le laureande Anna Pagliarusco, Misa Canagna ed Hélène Zolli. Collabora con la Sezione Urbanistica anche la Sezione Agroambiente della stessa Regione (dott. Riccardo De Gobbi, dott.ssa Anna Fumagalli, arch. Rita Boccardo), l'INU Veneto (dott. Francesco Sbetti, dott. Massimo Gheno), l'Università Iuav di Venezia (prof.ssa Matelda Reho, dott. ssa Sara Stemplfle), l'Università degli studi di Padova (prof. Mauro Varotto, dott.ssa Angelica Dal Pozzo)., l'Università degli studi di Verona (proff. Diego Begalli e Roberta Capitello).



costruzione sociale, vera essenza del luogo, potenziale valoriale ricco e complesso.
Quindi, ciò che rende eccezionale il concetto della lista, in realtà, è la componente sociale e il ruolo che può avere il processo di candidatura UNESCO in un'ottica evolutiva più ampia.
L'iniziativa del processo di iscrizione, infatti, parte dalla stessa comunità locale che propone il sito al Ministero, lancia iniziative di tutela e prepara il dossier di candidatura. Tale dossier deve dimostrare l'OUV, l'autenticità e l'integrità, la protezione del sito da normative di tutela, deve includere comparazioni del sito con altri per verificarne l'unicità e deve argomentare almeno uno dei dieci criteri UNESCO.
Nei siti vitivinicoli vengono dimostrati tre criteri: il III, in cui «la testimonianza unica di una tradizione o civiltà» è il vino, la sua produzione e le relazioni commerciali che ha provocato; il IV, «un'eccezionale esempio di architettura o paesaggio che mostra un periodo storico passato» e il V, «esempio di insediamento umano e culturale», rappresentati dall'uso del suolo modellato a terrazze e rappresentativo di territori morfologicamente complessi.
È bene sottolineare, quindi, come l'iscrizione alla lista UNESCO non sia di per sé un atto di tutela né costituisca una normativa o un congelamento; l'iscrizione, in realtà, rappresenta un riconoscimento e un inquadramento internazionale di una qualità già raggiunta nei secoli ma ben tutelata e valorizzata dalle generazioni più recenti.
È il processo di candidatura, perciò, che, come iniziativa locale, si pone come una progettazione partecipata della comunità, ma soprattutto rappresenta una singola azione di un percorso, più o meno consapevole, che descriviamo come resiliente.
Nei confronti di uno sviluppo produttivo meccanizzato e omologante che punta alla grande quantità a piccoli prezzi, infatti, caratteri come la morfologia complessa, la posizione isolata, nonché la produzione tradizionale a mano, verrebbero eliminati perché non all'altezza delle grandi concorrenze. In risposta a tale pressione globalizzante, i paesaggi vitivinicoli che si candidano alla lista vogliono consolidare la loro unicità facendo di una potenziale debolezza il loro punto di forza. Nel mondo che si va globalizzando, la volontà di conservare l'originalità di questi Paesaggi dando a essi un'identità contemporanea e un ruolo attivo nelle politiche territoriali è la grande sfida della pianificazione territoriale e economico- culturale di questi siti.
E' bene ricordare, infatti, che la continuità della loro esistenza e l'autenticità dei valori di cui sono portatori risiedono nella comunità locale, ovvero nel mantenimento dell'attività produttiva e delle pratiche tradizionali. Tale attività può essere ancora redditizia, ed è il caso delle Cinque Terre per esempio, dove si vende il vino a un prezzo sufficiente al mantenimento della terra che lo ha prodotto; diversamente per alcune terrazze del Mediterraneo, dove i paesaggi sono mantenuti da lavoratori nel loro tempo libero, con il desiderio di mantenere viva la loro eredità. Purtroppo, in molti casi queste tradizioni si dimostrano inadeguate per l'economia moderna e gradualmente scompaiono; in questi luoghi la scelta è tra accettare un cambiamento nella gestione mantenendo il loro valore eccezionale, o semplicemente lasciarsi andare.
Analizzando i siti vitivinicoli europei iscrit-

ti nella lista del Patrimonio Mondiale si può appurare che, grazie alle iniziative della comunità locale (intesa come istituzioni, associazioni, residenti, produttori), abbiano intrapreso un percorso virtuoso nel quale il processo di candidatura si colloca, non all'inizio come driver principale nè tanto meno alla fine di uno sviluppo completamente avvenuto, ma come dichiarazione internazionale di tale percorso resiliente.

L'Alto Douro, sito portoghese iscritto nel 2001, ha legislazione e delimitazione risalenti al '700. Allo stesso modo nel sito svizzero di Lavaux, UNESCO dal 2007, la volontà di preservare il integro il paesaggio esisteva già dal 1979 quando nacque la legge per la tutela del sito LPPL (Legge sul Piano della Protezione di Lavaux), lanciata da un referendum e dall'iniziativa 'Salvare Lavaux' (oggi diventata 'Llavaux' dal 2012). Dopo l'iscrizione le iniziative sono proseguite: per esempio 'Association Lavaux Patrimoine Mondial' (2012) è un'associazione culturale per la tutela del Paesaggio che crea sinergie tra competenze differenti.

Altre iniziative resilienti sono numerose e in continua crescita, alcune delle quali sono state parti integranti dei dossier di candidatura al tempo dell'iscrizione. Fondamentale è, per esempio, il modello di *governance* cooperativo tra istituzioni locali e non, per una gestione adeguata e che aiuti i piccoli produttori a mantenere viva la propria attività. Esempi di modelli di gestione ben riusciti sono: il sito UNESCO della Valle della Loira, in cui c'è una condivisione delle responsabilità tra comunità e istituzioni, e quello svizzero di Lavaux, in cui la *governance* è di tipo *bottom-up* e si concentra sul supporto ai viticoltori.

A tal proposito, le strategie che intersecano qualità del paesaggio e del vino rappresentano un substrato fondamentale per una gestione olistica, che includa aspetti ambientali, agricoli e commerciali. La continuazione dei metodi tradizionali, un uso combinato delle risorse naturali, una gestione ecologica del prodotto, come anche il mantenimento e la risistemazione dei muretti in pietra a secco, quindi, risultano tutti elementi conseguenti a tale connessione di qualità tra vino e paesaggio, che coinvolge il viticoltore come anche il consumatore. Nell'acquistare il vino, il consumatore è consapevole di comprare un prodotto più costoso ma di qualità certificata e garantita, che esce dalla concorrenza internazionale e che contribuisce al mantenimento del paesaggio che si sta visitando. E' il caso, in maniera diversa, di molti siti europei UNESCO, uno fra tutti è Wachau in Austria: qui è presente un'associazione di viticoltori che impone agli affiliati vini di alta qualità, prodotti in maniera tradizionale, imbottigliati localmente e nel pieno rispetto del paesaggio.

Il legame tra prodotto e paesaggio, inoltre, è garante per ogni tipologia di cambiamento, anche per quello climatico, che rappresenta una minaccia incombente sulla produzione e sul paesaggio stesso; cambiando clima, infatti, si possono scegliere uve differenti pur mantenendo attività, paesaggio e un marchio tutelato e valorizzato.

Allo stesso modo, il diffusissimo rischio già in atto dell'abbandono dei terreni da parte

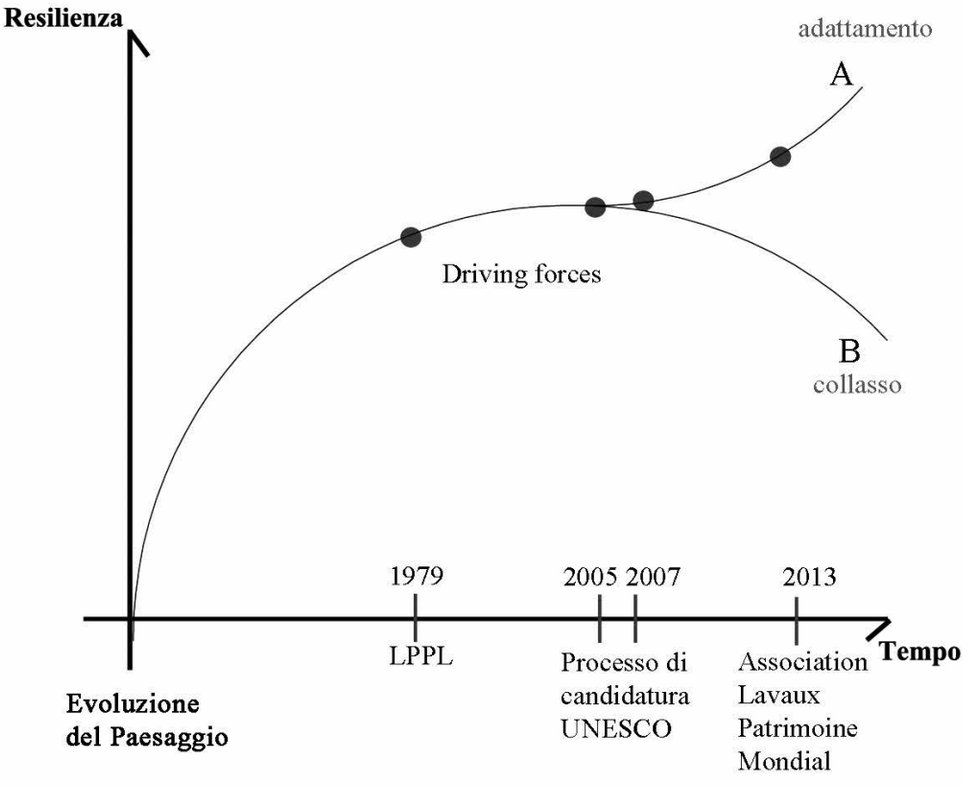


delle generazioni più giovani è strettamente connesso a due fattori: all'economia fragile del territorio e al non sempre solido senso di appartenenza. Per quanto riguarda il supporto all'economia viticola, la strategia descritta in precedenza rappresenta una gestione che va incontro alle crisi concorrenziali. La consapevolezza e l'appartenenza al territorio è un aspetto delicato e apparentemente meno strategico, che coinvolge la partecipazione di tutta la comunità residente. I processi partecipativi invitano all'impostazione di un laboratorio, in cui tutti sono parti attive utili alla gestione territoriale.

Altre strategie utilizzate sono: la mobilità turistica e quindi l'uso combinato dei mezzi pubblici per lo smistamento del traffico stradale e a favore della fruibilità lenta del paesaggio (come per le Cinque Terre, in cui è possibile acquistare un solo biglietto che include navigazione, treno e bus) e le strategie riguardanti la gestione agricola, e quindi, per esempio, la multifunzionalità di colture alternative, utili sia alla biodiversità che alla diversificazione del mercato (nella Valle del Medio Reno è stato reintrodotto il ciliegio, mentre alle Cinque Terre la coltivazione di erbe aromatiche).

Inoltre, questi siti hanno introdotto linee metodologiche per la nuova edilizia e per il controllo sull'espansione urbana utilizzando lo strumento del referendum per coinvolgere i residenti stessi (per esempio a Lavaux).

Nelle strategie descritte è possibile individuare un percorso resiliente, nel quale il processo di candidatura UNESCO si colloca come parte integrante e affermazione internazionale. Si tratta di una possibilità per paesaggi potenzialmente fragili di preservarsi e di valorizzare l'eccezionalità del sito; inoltre, partendo dalla comunità locale, può fungere da processo partecipativo di (ri)costruzione dell'identità territoriale, base utile per il mantenimento nel tempo. Una volta, poi, che il sito viene iscritto nella lista UNESCO possiede un marchio di qualità internazionale che gli permette di avere una visibilità a grande scala, intercettare occasioni di sviluppo, utilizzare il turismo come strumento per contribuire alla conservazione della biodiversità e della diversità culturale e realizzare un'efficace *governance* territoriale, sensibile alle istanze locali e inserita in uno sviluppo dinamico e sostenibile.



Una semplificazione del percorso evolutivo del Paesaggio Vitivinicolo di Lavaux, Svizzera. (Elaborazione C. Dezio)

Riferimenti bibliografici

- Beniston M. (2008). *Sustainability of the landscape of a UNESCO World Heritage Site in the Lake Geneva region (Switzerland) in a green house climate.* International Journal of Climatology Petit C., Konold W. e Hochtl F. (2012) *Historic terraced vineyards: impressive witnesses of vernacular architecture.* Landscape History
- Biagioli G., Prats M., Bender J. (2013). *Linee metodologiche per la tutela e la valorizzazione dei Paesaggi Culturali vitivinicoli con particolare attenzione ai vigneti e alle aree a rischio.* VITOUR
- Cote M., Nightingale A. (2012). *Resilience thinking meets social theory: situating socio- ecological systems (SES) research.* Progress in Human Geography
- Cote M., Nightingal A. (2012). *Resilience thinking meets social theory: situating social change in socio-ecological systems (SES) research.* Progress in Human Geography.
- Dossier d'iscrizione Alto Douro
- Dossier d'iscrizione Valle della Loira
- Dossier d'inscription Lavaux, vignoble en terrasses face au lac e aux alpes (2006)
- Report Cinque Terre
- Dossier d'iscrizione Valle del Medio Reno
- Dossier d'iscrizione Wachau
- Evans (2011). *Resilience, ecology and adaptation in the experimental city.* Transactions of the Institute of British Geographers
- Holling C. S. (1973). *Resilience and stability of ecological systems.* Annual reviews of ecology and systematics.
- ICOMOS (1992). *World Heritage Convention*
- ICOMOS (2008). *The world heritage list. What is OUV?*
- ICOMOS (2009). *WH Cultural Landscapes. A handbook for conservation and management*
- ICOMOS (2011). *Preparing WH Nominations.*
- Ministero delle Politiche Agrarie Alimentari e Forestali (2007). *Vitigni Italiani. Storia nutrizione e gusto*
- Norgaard R. (1984). *Coevolutionary Agricultural Development. Economic Development and Cultural Change.* The University Chiacago Press.
- Palang H. e Alumae H., Antrop M., Helmfrid S. (2005). *Rural Landscapes: past processes and future strategies.* Landscape and Urban Planning.
- Petit C., Konold W. e Hochtl F. (2012) *Historic terraced vineyards: impressive witnesses of vernacular architecture.* Landscape History
- Rapporto UNESCO (2005). *I Paesaggi Culturali del Vino UNESCO.* Universal Declaration on Cultural Diversity.
- UNESCO http://whc.unesco.org; http://en.unesco.org
- Vos, Meekes (1999). *Trends in european cultural landscape development: perspectives for a sustainable future.* Landscape and Urban Planning
- Walker B., Holling C. S., Carpenter S., Kinzing A. (2004). *Resilience adaptability and transformability in social ecological systems.* Ecology and Society

Carla Ferrari

Bomporto: una città del vino resiliente alle catastrofi naturali

Il Piano strutturale comunale (Psc) del Comune di Bomporto è stato insignito del premio assegnato dall'Associazione Nazionale Città del Vino e dall'Istituto Nazionale di Urbanistica come 'Miglior Prg delle Città del Vino 2010', avendo sviluppato un modello di zonazione vitivinicola che ha saputo orientare la pianificazione del territorio:

- valorizzando i terreni più vocati alla coltivazione dei vigneti e gli ambiti ad elevata connotazione paesistica, preservandoli da utilizzi impropri,
- limitando la nuova edificazione strettamente alle esigenze delle aziende agricole specializzate,
- favorendo lo sviluppo delle attività che valorizzano le emergenze storico-architettoniche ed il loro corredo paesaggistico-ambientale,
- modificando una previsione infrastrutturale già programmata dall'amministrazione provinciale, che presentava un rilevantissimo impatto sul sistema dei vigneti presenti a nord dell'abitato di Sorbara e in generale sulle aree più vocate alla coltivazione dei vitigni, individuando, in alternativa, una soluzione di minimo impatto con i vigneti e con prestazioni ottimali in termini trasportistici ed economici.

Dopo l'approvazione del Psc, il Comune di Bomporto ha subito due eventi catastrofici: un terremoto il 20 e 29 maggio 2012 e un'alluvione nel gennaio 2014.

Due eventi che diventano ancora più catastrofici se si collocano in sequenza, sommando ai danni non ancora rimarginati della prima catastrofe, il sisma, i danni della seconda catastrofe, l'alluvione.

Una situazione grottesca poiché ai danni si è aggiunta la beffa, considerato che nei capannoni esistenti dell'area produttiva di Bomporto, si erano trasferite molte attività produttive provenienti dai comuni più danneggiati dal sisma della Bassa Modenese, con nuovi macchinari in sostituzione di quelli danneggiati dal sisma, che sono nuovamente da buttare, perché alluvionati.

Il sisma non era prevedibile, come si sa, ma neppure l'alluvione del gennaio 2014 era prevedibile, perché non si è trattato di una tracimazione o di un cedimento d'argine in una situazione critica. Ha ceduto un argine, con una falla di 80 metri, in un tratto rettilineo del fiume Secchia, molto distante dalle aree urbanizzate di Bomporto.

In entrambe le situazioni di emergenza, Bomporto ha potuto contare su una strumentazione urbanistica organica, fondata su un quadro conoscitivo molto dettagliato, elaborato in occasione della redazione del Psc.

Ciò ha consentito:

in occasione del terremoto del maggio 2012:

- di poter contare, fin dai primi giorni successivi al sisma, su un patrimonio di cartografie tematiche, che hanno consentito di organizzare al meglio lo svolgimento dei sopralluoghi per la compilazione delle schede AeDES e di predisporre la restituzione cartografica degli esiti del danno;
- di operare, nei mesi successivi al terremoto, scelte coerenti con la pianificazione vigente;
- di poter contare su una documentazione dettagliata di schedatura degli edifici di interesse storico-architettonico soggetti a tutela dal Psc per operare la ricognizione delle condizioni degli edifici di interesse storico-architettonico del territorio comunale conseguenti agli eventi sismici del maggio 2012.

in occasione dell'alluvione del gennaio 2014:

- di poter contare su cartografie tematiche del quadro conoscitivo del Psc che hanno consentito al comune di assumere decisioni rapide sulla necessità di evacuare le aree maggiormente depresse e a rischio di allagamento o sulla possibilità di far defluire l'acqua in base alle capacità di invaso delle diverse aree del territorio.

Entrambe queste catastrofi hanno messo a dura prova e in parte compromesso, seppure temporaneamente, lo sviluppo del territorio prefigurato dal Psc.

Il terremoto del maggio 2012 ha prodotto notevoli danni al patrimonio edilizio esistente e in particolare agli edifici di più vecchio impianto sparsi nel territorio agricolo, con effetti disastrosi in termini economici e funzionali, ma anche in termini di trasformazione radicale del paesaggio rurale.



Terremoto 2012

Il territorio di Bomporto è particolarmente ricco di edifici di interesse storico-architettonico, il cui valore si intreccia con quello del paesaggio, dominato dalla presenza dell'argine del fiume Panaro ma anche dal sistema delle ville storiche, le cui provane di accesso, con i loro filari alberati, scandiscono un territorio dove sono ancora presenti anche le piantate, ovvero alberate formate da essenze arboree varie (da frutto e da legno) abbinate alla vite.

Le riflessioni sviluppate collegialmente nei comuni della bassa colpiti dal sisma, hanno evidenziato, fin da subito, che la salvaguardia del patrimonio edilizio storico era fondamentale, non tanto e non solo per non perdere memoria di un prezioso documento dell'edilizia storica del passato ma soprattutto per non cancellare definitivamente la memoria identitaria collettiva.

Per questa ragione, il Piano della Ricostruzione post sisma, elaborato per il Comune di Bomporto in attuazione della Lr 16/2012, si è focalizzato sulle condizioni di conservazione del patrimonio di interesse storico-architettonico già classificato dal Psc e duramente colpito dal sisma, valutando come intervenire affinché i singoli interventi contribuissero a ricomporre un puzzle che, a seguito degli eventi sismici, sembrava così scomposto da renderne impossibile la percezione. A tal fine, si è ritenuto che gli interventi della 'ricostruzione' dovessero rimettere a posto i pezzi senza fare più danno del terremoto, mettendo in campo una sensibilità progettuale capace di coniugare l'esigenza di salvaguardare il paesaggio rurale con la necessità di dare risposta ad esigenze funzionali connesse alla conduzione dei fondi agricoli e, ove questa sia ormai perduta, con proposte di rifunzionalizzazione compatibili con le caratteristiche del territorio rurale.

La revisione della disciplina di tutela del Psc, svolta attraverso il Piano della Ricostruzione, ha operato in due direzioni:

- l'una rivolta a valutare se ogni singolo edificio analizzato dovesse mantenere il vincolo di tutela del Psc, tenendo conto del danno subito in conseguenza degli eventi sismici del maggio 2012,
- l'altra rivolta a declinare un apparato normativo, modificato rispetto alla struttura normativa originaria, per tener conto del fatto che, anche quando non crollati, gli edifici interessati dagli eventi sismici del maggio 2012 hanno comunque subito danni molto consistenti, non sempre e non necessariamente apprezzabili a vista.

La scelta di confermare o meno la tutela di Psc è di tipo puntuale e tiene in considerazione, oltre allo stato di danno, anche le relazioni con il contesto in cui il fabbricato è ospitato. Si è ad esempio ritenuto che, in presenza di danni anche consistenti, ma non di crolli:

- nel centro storico e nel territorio urbanizzato, si è rilevato che anche quando danneggiati dal sisma, gli edifici hanno conservato integralmente l'assetto volumetrico originario, oltre che le caratteristiche storiche, architettoniche, tipologiche e testimoniali, rendendo opportuno confermare la tutela di Psc, al fine di non snaturare i caratteri identitari del tessuto urbano,
- nel territorio rurale, si è ritenuto necessario confermare la tutela di Psc in tutti i casi in cui il fabbricato, pur avendo avuto danni, non fosse crollato e fosse quindi possibile riconoscere i connotati originari in modo da poterli ricomporre o quando facesse parte di una corte caratterizzata da più edifici tutelati non crollati, al fine di salvaguardare, insieme all'edificio, anche i caratteri dell'impianto urbanistico originario e le sue relazioni con il contesto di riferimento con la vegetazione presente (filari e siepi), con la trama agricola del paesaggio circostante, con eventuali corsi d'acqua, con la viabilità di accesso e con la viabilità da cui il complesso edilizio risulta visibile.

La revisione della disciplina di tutela, attraverso la messa a punto di un apparato normativo che sappia disciplinare gli interventi, tenendo conto del fatto che, ancorché non crollati, gli edifici hanno comunque subito danni molto consistenti, può consentire di salvaguardare il patrimonio edilizio nei suoi elementi fondamentali, che spesso vanno oltre la semplice conservazione del singolo manufatto.

Gli eventi sismici hanno prodotto danni spesso irreversibili alle strutture dei fabbricati che comportano necessariamente un nuovo atteggiamento nei confronti della tutela, che deve essere declinata tenendo conto del fatto che l'evento sismico non ha solo prodotto i danni rilevabili a vista, ma ha indebolito le strutture, anche quando queste non siano crollate, rendendole ancora più fragili di quanto non fossero prima del sisma, considerando che tali edifici sono tipicamente caratterizzati da fattori intrinseci di vulnerabilità non solo sismica, che l'abbandono o il degrado a cui, in molti casi, sono stati soggetti nei decenni scorsi, ha inevitabilmente accentuato, tanto da rendere spesso arduo il riconoscimento di dissesti preesistenti.

La concomitanza dei fattori intrinseci di vulnerabilità, delle situazioni di abbandono o degrado, di dissesti preesistenti, ha reso tali fabbricati particolarmente vulnerabili nei confronti delle azioni sismiche. Gli eventi del maggio 2012 hanno prodotto danni spesso irreversibili alle loro strutture, non sempre affrontabili solo con interventi di cuci-scuci ma che, a volte, impongono di ricorrere ad interventi di rinnovo integrale delle strutture, tramite demolizione, con ripristino delle stesse, attraverso la loro fedele ricostruzione, al fine di garantire idonei livelli di sicurezza nei confronti degli eventi sismici, assicurando al contempo un innalzamento del livello di sicurezza sismica e una riduzione della vulnerabilità e il miglioramento del rendimento energetico degli edifici.

D'altra parte è necessario ricordare che la maggior parte degli edifici storici del territorio rurale è o era intonacata e che il loro valore architettonico, prima del sisma, era determinato dal fatto che se ne apprezzava la composizione architettonica ed il semplice apparato decorativo, costituito non da stucchi e fregi, ma piuttosto dalla sapiente composizione dei mattoni a formare capitelli e paraste. Ai fini della percezione del loro valore architettonico, non rilevava il materiale di cui erano costituiti, proprio perché, nella generalità dei casi, gli edifici erano intonacati.

Questi edifici sono una componente fondamentale del paesaggio rurale, proprio in ragione delle caratteristiche architettoniche che li connotano: sono edifici planimetricamente e volumetricamente significativi, con un rapporto armonico fra dimensione in pianta ed altezza, caratterizzati dalle proporzioni fra le grandi aperture e le parti murarie, spesso rappresentate da moduli ri-

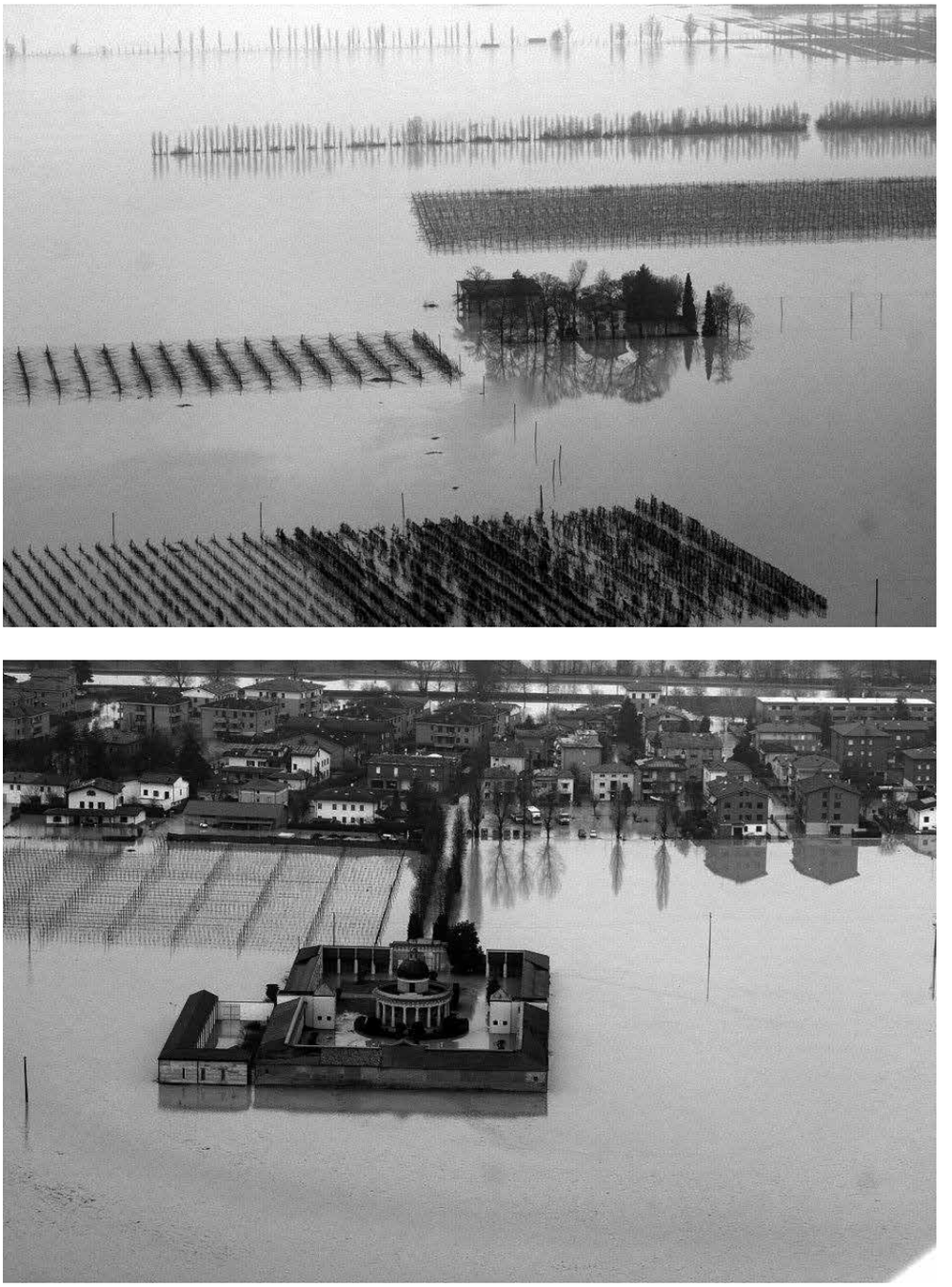
correnti di pilastri o paraste binate, di forma semplicissima ma estremamente armonica, impreziosite solo da capitelli realizzati con un giro più largo di mattoni. Sono edifici rurali tipici, riproposti quasi in serie, ciascuno con una propria peculiarità data dalla presenza di gelosie o meno, da più o meno moduli di aperture, dal raffittimento o meno dei pilastri, ma tutti con le medesime proporzioni. E' l'insieme di questi edifici che connota il paesaggio ed il rischio è di cambiare i connotati del paesaggio rurale.

Ad esito della revisione operata dal Piano della Ricostruzione, gli edifici di interesse storico-architettonico tutelati dal Psc del Comune di Bomporto, passano da 527 a 478 edifici, eliminando la tutela dal 10% degli edifici originariamente tutelati dal Psc.

L'alluvione del gennaio 2014 ha inondato il territorio di Bomporto, invadendo l'area urbana più antica, con un battente di circa 2 metri d'acqua e riversando acqua e fango sui terreni agricoli, compromettendo le aree di pregio vitivinicolo e i pereti doc.

Diversamente dal sisma, i danni che l'alluvione ha provocato sul patrimonio edilizio sono reversibili e recuperabili in tempi più contenuti, anche grazie alla ferrea volontà degli emiliani che ha saputo contrastare l'evento catastrofico, ritornando alla normalità in tempi molto rapidi, pur con molta fatica e con perdite molto consistenti. Un po' più persistenti possono essere invece i danni all'agricoltura ed in particolare ai vigneti ma in questo caso, fortunatamente, l'alluvione è avvenuta a gennaio, in un periodo in cui le radici erano a riposo, provocando condizioni di sofferenza, ma non morie degli impianti vitivinicoli.

A seguito dell'alluvione, il Comune di Bomporto ha ritenuto necessario approfondire il tema del rischio idraulico, affidando un incarico per la redazione della 'Valutazione della pericolosità idraulica del territorio comunale di Bomporto', in base alla quale adottare le necessarie misure preventive di messa in sicurezza del territorio, adeguare, ove necessario, gli strumenti urbanistici e pianificare più efficacemente le attività emergenziali. Poiché le modifiche alla pianificazione (Psc e Rue) derivanti da tale studio idraulico, necessarie per migliorare le condizioni di sicurezza idraulica del territorio e per favorire la fase della ricostruzione post-alluvione, devono necessariamente coordinarsi con la ricostruzione post-sisma, le risultanze dello studio idraulico saranno recepite nel 2° stralcio del Piano della Ricostruzione.



Alluvione 2014

A due anni e mezzo dall'evento sismico, molti interventi di recupero degli edifici in area agricola sono già stati avviati, sulla base delle previsioni del Piano della Ricostruzione e, ad un anno dall'alluvione, gli edifici alluvionati e i terreni agricoli inondati sono tornati alla normalità e sono in corso di esecuzione molti interventi sui corpi idrici, per contrastare il rischio idraulico. Altri interventi di protezione dal rischio idraulico saranno definiti e puntualmente individuati alla luce dello studio idraulico sopra citato, con l'obiettivo di proteggere dalle inondazioni sia l'abitato che le aree produttive esistenti.

La comunità di Bomporto ha saputo reagire, affrontando l'emergenza con tenacia ed efficacia, ma anche mettendo in campo, fin da subito, strategie e indirizzi per il recupero dei danni subiti, dimostrando che un territorio che può contare su un quadro delle conoscenze strutturato e su un conseguente sistema di pianificazione, può essere più resiliente, anche nei confronti delle catastrofi naturali.

Roberto Formato

Sviluppo socio-economico e ambientale delle città del vino

L'attuazione del Piano regolatore delle città del vino determina una pluralità di impatti positivi per lo sviluppo delle località coinvolte. Tali impatti sono analizzabili con riferimento a diversi aspetti, di natura sociale, economica e ambientale.

Sul piano sociale l'aspetto più rilevante è sicuramente quello connesso alla natura partecipatoria del Piano e, quale conseguenza diretta, alla definizione di un nuovo modello di '*governance*' del territorio.

Non è una novità che negli ultimi anni si sia assistito a un progressivo passaggio dalle tradizionali forme di governo territoriale, basate sul ruolo prescrittivo svolto dagli attori che detengono un potere formale conferito dall'organizzazione dello Stato (i Comuni, la Regione , gli Enti Parco, etc.) a forme diverse e più articolate, derivanti dal riconoscimento dell'esistenza di relazione complesse tra i diversi soggetti – pubblici, privati, del terzo settore – che concorrono a determinare le effettive strategie di sviluppo di un territorio (Painter e Goodwin, 1995)[1].

Alla base del cambiamento in atto vi è il riconoscimento della profonda opera di ristrutturazione dello Stato e il suo cambiamento di ruolo nel governo delle relazioni tra società ed economia. Tanto è consolidato tale approccio che fin dal 2001, la Commissione Europea[2], attraverso il proprio 'Libro Bianco', aveva evidenziato, tra i principi della buona *governance*, proprio la trasparenza dei processi decisionali e la partecipazione della comunità locale, all'interno di un approccio orientato anche ad assicurare l'*accountability* e l'efficacia delle azioni e in un quadro complessivo di coerenza delle politiche di sviluppo locale.

Tutto questo, come è noto, all'interno di una traiettoria che parte ancora da più lontano, il cui inizio si può simbolicamente collocare nella esperienza pionieristica di Porto Alegre nel 1989, dove fu attuato il primo caso di bilancio partecipativo, il quale diede il via al dibattito sullo sviluppo sostenibile a livello locale, cui fece seguito il successivo lancio delle 'Agende 21 locali' scaturite dalla Conferenza ONU del 1992 a Rio de Janeiro e l'approvazione della Carta di Aalborg nel 1994 in Danimarca, sul tema delle città sostenibili.

Per quanto non sempre attuato efficacemente, si può dunque sicuramente affermare che il tema della partecipazione sia oramai un dato acquisito e costituisca un pre-requisito di qualsiasi processo di sviluppo socio-economico a livello locale. La partecipazione nel caso del Piano regolatore delle città del vino assume tuttavia un significato speciale, perché in questo caso gli operatori economici – ovvero gli imprenditori agricoli e i viticoltori – non vengono chiamati solamente a contribuire alla definizione delle politiche di sviluppo, ma a definire un proprio ruolo attivo nella realizzazione delle stesse.

Nelle potenzialità del Piano, difatti, non vi è solamente l'elaborazione di un sistema di regole più sofisticato e condiviso per l'utilizzo dei suoli agricoli, ma anche la definizione di un nuovo modello di gestione del territorio, dove alcune funzioni tipicamente appannaggio dell'attore pubblico possono essere opportunamente cedute agli operatori privati. Tutto questo in accordo a un principio di sussidiarietà orizzontale che bene si integra con l'attuale ricerca di nuovi – e anche più economici – modelli di erogazione dei servizi pubblici, resa necessaria dai vincoli crescenti che le politiche di bilancio nazionali impongono alla finanza pubblica locale.

Ci riferiamo, per esempio, alla possibilità che il processo di elaborazione del Piano regolatore delle città del vino possa determinare, sulla base della volontaria disponibilità degli imprenditori, la possibilità per gli imprenditori agricoli di assumere in prima persona l'onere di taluni interventi – tipicamente appannaggio dell'attore pubblico, come la pulizia e la manutenzione delle strade rurali - che i Comuni anche a causa di tali crescenti vincoli (ma anche per una non sempre adeguata sensibilità e attenzione), non riescono più ad assicurare con la necessaria costanza.

Le implicazioni sociali del Piano si rivelano dunque immediatamente collegate ai suoi risvolti sul piano economico. Oltre ai possibili benefici sul piano della spesa pubblica locale, attraverso la 'cessione' di parti di attività agli imprenditori locali, secondo uno spirito di sano partenariato, i benefici maggiori, da questo punto di vista, derivano dalla concreta possibilità di determinare le condizioni per un incremento del reddito degli imprenditori agricoli, con conseguenze immediate sotto il profilo della sostenibilità finanziaria delle imprese e della loro capacità di generare occupazione.

L'incremento del reddito degli imprenditori agricoli, in particolare dei viticoltori, può derivare da due contribuzioni separate. La prima è essenzialmente connessa alla possibilità, attraverso i processi di zonazione che costituiscono parte essenziale del Piano, di specializzare le coltivazioni, riconoscendo la capacità delle diverse parti del territorio comunale di contribuire in maniera differente alla qualità dei vini prodotti. Tale elemento di conoscenza può consentire di pianificare conseguentemente l'uso dei suoli, vincolando alla produzione vitivinicola in particolare quelli più vocati. Allo stesso modo, essa può contribuire a diversificare e specializzare i diversi vini prodotti all'interno di uno stesso territorio, consentendo politiche di *brand* focalizzate che possono trovare riscontro nella crescente sofisticatezza della domanda, eventualmente generando anche marchi particolari legati alle zone riconosciute quali più pregiate. La diversificazione può, a sua volta, consentire di sfuggire alla competizione di prezzo che grava su molte produzioni vitivinicole.

Importanti benefici economici possono poi derivare dal potenziamento della capacità di attrazione del territorio. L'implementazione del Piano regolatore delle città del vino consente difatti di porre al centro della strategia di sviluppo del territorio il vigneto e le sue modalità di fruizione. Da qui il passo alla valorizzazione turistica, in particolare all'enoturismo ma al turismo rurale più in generale,

è assai breve. Il Piano può difatti contenere una serie di 'attenzioni' per l'accoglienza dei turisti, quali ad esempio:

- una sezione direttamente connessa alla realizzazione di itinerari fruibili a piedi, in bicicletta o a cavallo, con le conseguenti pianificazioni in termini di modalità e specifiche dei servizi accessori (segnaletica dedicata, punti di sosta e osservazione, etc.);
- una ulteriore sezione connessa alle modalità di accoglienza turistica in azienda, specificando le dotazioni minime essenziali per la ricezione dei visitatori, i materiali da utilizzare e altri aspetti tali da conferire coerenza e qualità all'offerta enoturistica territoriale.

Le ricadute sotto il profilo economico possono essere assai rilevanti, come dimostrano i ben noti dati relativi alla crescita del turismo del vino e del turismo rurale. Non a caso, peraltro, la politica agricola europea, declinata in Italia attraverso i programmi di sviluppo rurale (PSR) dalle singole regioni, dedica ampio spazio e specifici incentivi alla diversificazione dell'attività agricola e alla creazione di fonti di reddito per gli agricoltori diverse e integrative rispetto a quelle tradizionali. Il turismo poi, come è noto, se correttamente implementato, può determinare una serie di ulteriori ricadute a livello locale, rendendo possibile lo sviluppo di servizi e funzioni per soddisfare una intera catena del valore costituita dal consumo di produzioni agroalimentari complementari a quella vitivinicola (nella ristorazione), dalla fruizione di servizi accessori e dall'eventuale pernottamento.

L'elaborazione del Piano regolatore delle città del vino, in sostanza, può dare la stura ad processo di valorizzazione complessiva del territorio e delle attività in esso presenti, richiamando l'attenzione dei *policy-makers* locali su impatti economici e occupazioni di tipo diretto e indiretto, che restano invece molto spesso trascurati nelle pianificazioni urbanistiche unicamente attente al 'costruito' urbano.

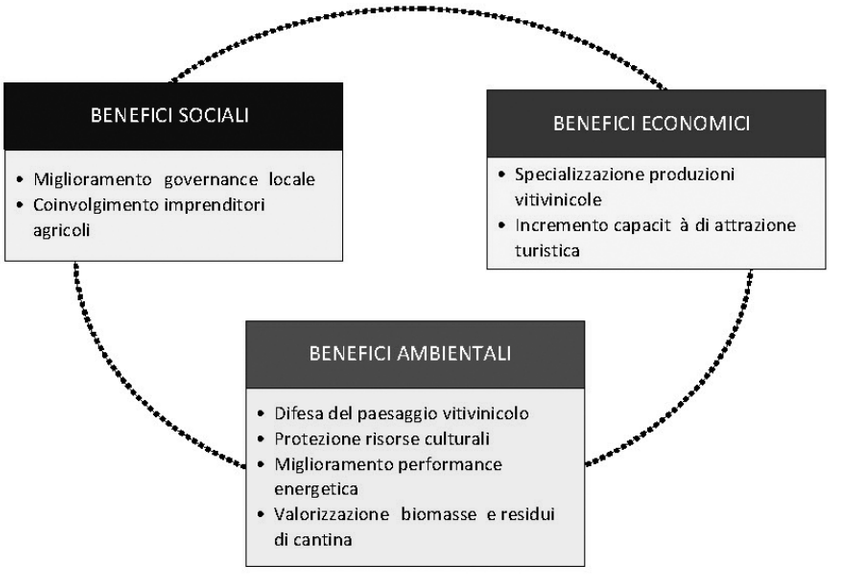
Rilevanti, da questo punto di vista, sono anche le implicazioni sotto il profilo ambientale. Oltre quelle, più scontate, sul piano paesaggistico, intimamente legate alla presenza dei vigneti, si evidenziano una pluralità di impatti positivi, che spaziano dall'attenzione per la conservazione e valorizzazione degli elementi identitari del territorio, alla promozione di pratiche attive di gestione ambientale.

Nel primo caso, si ricorda che il Piano regolatore delle città del vino contiene tipicamente norme che riguardano la protezione degli elementi di identità territoriale, siano essi appartenenti alla sfera del patrimonio culturale rurale o a quella delle peculiarità naturalistiche. In maniera più proattiva, il Piano può tuttavia contenere incentivi e soluzioni innovative inerenti una gestione più efficace delle risorse ambientali, mettendo a sistema una serie di innovazioni che, nel settore della viticoltura sostenibile sono state sperimentate negli ultimi anni. Ci si riferisce, per esempio, alla possibilità di identificare all'interno del Piano modalità per l'efficientamento energetico delle aziende, oppure la valorizzazione degli scarti di produzione quali input per processi produttivi a valle.

Sul piano dell'efficientamento energetico, il piano potrebbe contenere, al proprio interno, apposite disposizione per disciplinare, promuovere e diffondere comportamenti più efficienti sotto il profilo dei consumi e delle emissioni, inquadrandoli anche all'interno dei piani d'azione per l'energia sostenibile promossi a livello europeo e attuati a livello locale (laddove esistenti) dagli stessi Comuni. In tema di CO_2, soprattutto per quanto riguarda lavorazioni e concimazioni, l'agricoltura è difatti considerata fonte di elevate emissioni.

A questo proposito, si può fare riferimento, assumendole a *benchmark*, a pratiche consolidate. Tra queste, a titolo esemplicativo, vale la pena citare quella dell'azienda Montevibiano, in provincia di Perugia, che è stata insignita di numerosi premi per la sua 'rivoluzione verde'. Si tratta di un'azienda che ha raggiunto la piena autosufficienza in campo energetico, mettendo in atto un a serie di misure, da quelle più semplici (spegnimento di server energivori, uso di carta riciclata, etc.) ad altre più sostanziose, quali:

- il ricorso a pannelli fotovoltaici con il trasferimento dell'energia non consumata alla rete nazionale;
- la tinteggiatura dei silos con bianco riflettente, che abbassa il riscaldamento della temperatura atmosferica attraverso il c.d. effetto albedo;
- l'utilizzo di mezzi di trasporto eco-compatibili all'interno dell'azienda (scooter e veicoli elettrici che si ricaricano attraverso batterie al vanadium, il quale a sua volta immagazzina l'energia prodotta da fonti rinnovabili; trattori alimentati da biodiesel di prima generazioni, prodotti da terreni non in uso e marginali o da cippato da residui di lavorazione;
- il ricorso a una caldaia a cippato per l'alimentazione dell'impianto di riscaldamento, alimentata tra l'altro dai residui della potatura delle viti;
- la piantagione di migliaia di piante ad alto fusto intorno all'azienda per consumare CO_2;
- l'impiego di acque di irrigazione azotate e la sostituzione dei concimi chimici con quelli organici nei vigneti.



Quadro sintetico dei benefici sociali, economici e ambientali del Piano regolatore delle città del vino

Il Piano regolatore delle città del vino potrebbe dunque promuovere la conoscenza e la replicabilità di tali pratiche, insieme ad altre come ad esempio il recupero, valorizzazione e riutilizzo delle vinacce oppure la trasformazione dei residui della vinificazione in bioplastiche, assicurando una performance ambientale efficiente ed al contempo economicamente conveniente e socialmente accettata. A tale scopo, il coinvolgimento e la collaborazione tra i viticoltori e l'attore pubblica può anche consentire di identificare alcuni interventi di natura collettiva (come ad esempio nel caso di impianti di produzione di biogas dalle biomasse residuali della filiera vitivinicola locale).

Valeria Lingua

Il Piano delle Città del Vino in prospettiva

Le Linee metodologiche per valorizzare i comprensori vitivinicoli di qualità nella disciplina territoriale ed urbanistica delle aree rurali sono state concepite nel 1996 e aggiornate nel 2006, per cui il "Piano regolatore delle città del vino" conta ormai quasi due decenni di vita.

Un periodo in cui l'Associazione Nazionale Città del Vino si è spesa per la sensibilizzazione delle amministrazioni aderenti (più di 500 comuni interessati da aree di pregio vitivinicolo) e insieme all'INU ha promosso il concorso biennale "Il Miglior PRG delle città del vino" per premiare gli strumenti urbanistici più virtuosi. Un periodo, ciò nondimeno, in cui sono sopravventi diversi cambiamenti, non solo nei sistemi e strumenti di pianificazione regionali, ma soprattutto nel quadro normativo nazionale in merito a temi connessi al governo delle aree rurali, dagli incentivi alla realizzazione di impianti per la produzione di energie da fonti rinnovabili alle norme per contrastare il consumo di suolo.

Dal 2007 l'Associazione Nazionale Città del Vino ha intrapreso un'azione ampia e articolata per arricchire il Piano regolatore delle città del vino con specifici contenuti in tema di tutela del paesaggio e valorizzazione della filiera vitivinicola (Tesi, Vallerini, Zangheri, 2009), misure di adattamento al deterioramento climatico e fonti di energia rinnovabile (Tesi, 2011), nuove forme dell'abitare rurale (Urbanpromo, 2014). Inoltre, le molteplici forme di incentivazione per l'efficientamento energetico del patrimonio edilizio – anche in zona agricola – hanno portato a sviluppare diverse riflessioni in merito alla qualità dell'architettura rurale e il risparmio energetico, così come la crisi economica ha portato a rivedere l'economia del vino in termini diversi, dall'apertura ai mercati internazionali alla valorizzazione delle filiere locali, nell'ambito del più ampio tema dell'accessibilità.

I temi dell'attualità

E' ormai imprescindibile il rapporto tra vino e paesaggio. Una relazione che nasce dalla sedimentazione e stratificazione storica di azioni di trasformazione del territorio rurale, finalizzate alla produzione agricola e, nella fattispecie, vitivinicola. In questo senso il paesaggio non è un prodotto costruito a fini estetici, ma al contrario un costrutto culturale in cui utile e bello sono inscindibili (Tesi, Vallerini e Zangheri, 2009, p. 12).

Ne emerge una importante riflessione sulla qualità dell'edilizia rurale: la conoscenza delle regole insediative storiche è finalizzata a tutelare le relazioni funzionali e paesaggistiche fra edilizia rurale esistente e sistemi produttivi agrari, attraverso la conservazione dell'integrità materiale e il recupero della relazione tra gli elementi di rilevanza storico-testimoniale ricadenti nelle pertinenze, nonché la trasmissione dei loro valori culturali. Anche gli interventi di nuova edificazione devono tenere in debita considerazione gli impatti paesaggistici in relazione ai caratteri tipologici, formali e costruttivi degli insediamenti e alle visuali generate.

Si tratta di una attenzione che emerge a maggior ragione in riferimento al tema dell'efficientamento energetico. In un primo momento, si è aperto un ampio dibattito in merito ai conflitti tra uso del suolo agricolo e produzione di energia da fonti rinnovabili, dovuto alla installazione intensiva di impianti fotovoltaici a terra (campi fotovoltaici) che, favorita dal sistema di incentivi statali, sottrae ampie superfici all'utilizzo agricolo (Tesi, 2011).

Ad oggi gli incentivi sono meno remunerativi e la pianificazione territoriale e di area vasta ha preso opportuni provvedimenti per individuare zone non idonee alla installazione di grandi impianti.

Resta invece all'ordine del giorno la questio-

1. Painter J.e Goodwin M. (1995): "Local *governance* and concrete research: investigating the uneven development of regulation" Economy and Society, 24 (3), 334 – 356
2. Commissione Europea (2001). *Libro Bianco sulla Governance*. Comunicazione del 25 luglio 2001, pubblicata Gazzetta ufficiale C 287 del 12 ottobre

ne dell'efficienza energetica: anche gli insediamenti rurali sono chiamati a far propri obiettivi d'eccellenza ambientale, intervenendo sugli edifici esistenti e su quelli di nuova costruzione con criteri di riduzione del fabbisogno energetico, improntati non solo alla realizzazione di edifici passivi (low o zero energy), ma con operazioni che rendano autosufficiente il sistema produttivo locale, anche attraverso l'utilizzo di impianti a biomasse o biogas che sfruttino gli scarti di lavorazione, come stanno già sperimentando diverse aziende in tutta Italia. Su questo tema i piani dei comuni delle città del vino, adeguando le proprie norme tecniche alla più recente normativa del settore, sono chiamati a dettare specifiche prescrizioni in merito al risparmio energetico anche in area rurale.

Come evidenziato da Formato in questo servizio, l'efficientamento energetico fa parte del più ampio sistema di azioni che concorrono alla valorizzazione socio-economica dei sistemi vitivinicoli, insieme alla realizzazione di infrastrutture materiali e immateriali per promuovere e garantire l'accesso al territorio.

Anche in relazione all'accessibilità si evidenzia una notevole evoluzione del tema: inizialmente il *focus* era sull'accessibilità territoriale e sull'impatto delle infrastrutture rispetto al territorio vitato, non solo in termini paesaggistici, ma anche microclimatici, essendo provato che lo spostamento dei veicoli determini flussi di aria calda capaci di compromettere il microclima adatto alla produzione vinicola.

Oggi, preso atto di tale questione, emerge con prepotenza il tema dell'accessibilità locale ai fini della valorizzazione del paesaggio e della messa in rete delle cantine e delle strutture per la produzione e commercializzazione del prodotto vitivinicolo. Si tratta di interventi anche minuti, improntati alla riqualificazione del manto stradale della viabilità di accesso alle cantine, alla progettazione del paesaggio laddove si inserisce una nuova strada nel vigneto, alla riqualificazione/realizzazione di percorsi tematici dedicati al prodotto vitivinicolo (sentieri trekking e/o cicloturistici, strade del vino), alla segnalazione dei percorsi – anche attraverso l'installazione di idonea cartellonistica – e alla riqualificazione dei manufatti minori ivi presenti (fontane, muri di contenimento e ciglionamenti). Infine, un tema ancora poco esplorato riguarda l'accessibilità ai disabili dei fabbricati produttivi: oltre agli spazi commerciali e per la degustazione, si tratta di permettere l'accesso dei soggetti con mobilità ridotta anche alle cantine e ai luoghi della produzione, ovvero ai percorsi di visita che molte realtà attivano per permettere di comprendere il ciclo del prodotto dal vigneto alla tavola.

L'utenza (lavoratori, visitatori, commercianti) è infatti ormai variegata e complessa, così come lo sono gli abitanti della campagna. Non esiste più una pressoché precisa sovrapposizione tra chi lavora e chi vive nelle zone agricole: un tempo chi lavorava la terra essenzialmente abitava sul luogo, al massimo nel centro urbanizzato più prossimo. Adesso il lavoro in campagna è cambiato, ed è sempre minore la stabilità dei lavoratori agricoli: la maggior parte dei lavori in agricoltura, vuoi per il cambiamento culturale del lavoro, vuoi per la crisi economica, viene svolta da lavoratori stagionali, a tempo determinato, con contratti 'atipici'. E sempre di più sono i lavoratori immigrati. Mentre i coltivatori sono oggi imprenditori colti, capaci e consapevoli delle strette relazioni tra territorio e prodotto (Boatti, 2014).

Le nuove forme dell'abitare la campagna entrano dunque a pieno titolo tra i temi connessi al Piano regolatore delle città del vino, ponendo due questioni essenziali: quali sono i nuovi modi di abitare la campagna, ovvero i luoghi un tempo essenzialmente accomunati alla ruralità, e come governare questo sviluppo attraverso specifiche attenzioni e indirizzi per la pianificazione delle città del vino.

In primis, assume un ruolo fondamentale la partecipazione degli operatori e delle comunità locali ai processi di governo del territorio, per attivare processi di sviluppo che, come ben evidenziato da Dezio e da Ferrari, possono incidere in positivo sulla resilienza complessiva della comunità e del sistema territoriale.

Verso la revisione delle Linee metodologiche

Rispetto a questi arricchimenti, oggetto di seminari e pubblicazioni, sembra ora il momento di pervenire a una revisione complessiva e unitaria delle Linee metodologiche.

I casi presentati al concorso "Miglior PRG delle città del Vino" e il lavoro effettuato nell'ambito del gemellaggio AGIRE hanno evidenziato la permanenza di alcune difficoltà nel concepire in modo integrato il tema della produzione vitivinicola nel più ampio contesto del governo del territorio.

In primo luogo, emerge una difficoltà culturale che, sebbene sia stata prefigurata fin dagli albori, ancora persiste: alcune aziende temono infatti che la zonazione sia interpretata come una "pagella surrettizia" (Città del Vino, 2006, p. 8). Questo timore è ancora e sempre presente, come emerso nelle interviste effettuate agli operatori nell'ambito del progetto AGIRE. Tuttavia, laddove la zonazione si sposa con uno strumento di governo del territorio capace di attivare logiche di sviluppo integrato, emergono appieno le potenzialità dello strumento non solo in termini di conoscenza, ma anche di pianificazione e programmazione capaci di valorizzare le specificità e cogliere le opportunità, come nel caso dei siti UNESCO di pregio vitivinicolo.

In secondo luogo, emergono alcune difficoltà tecniche dovute al reperimento dei dati e alle scale di rappresentazione: non in tutte le regioni sono disponibili dati cartografici di base, serie storiche di dati meteoclimatici e studi inerenti gli usi dei suoli aggiornati, oppure sono a scale di analisi troppo ampie rispetto ai territori di riferimento. Ne consegue la necessità di approfondimenti e di studi specifici in merito alla zonazione vitivinicola che, richiedendo competenze specialistiche di carattere agronomico e naturalistico, comportano spesso costi non sostenibili dai comuni di piccole dimensioni.

Rispetto a tale questione, l'invocata riforma degli assetti istituzionali implica una rinnovata attenzione ai rapporti di *governance* cooperativa, sia a livello verticale che orizzontale, anche per la definizione degli apparati conoscitivi e per la programmazione congiunta delle modalità di governo del territorio.

Un percorso che, nell'ottica della riforma istituzionale, richiede sempre più di andare al di fuori dei meri confini istituzionali, per abbracciare ambiti di riferimento più ampi, che nelle città del vino sono sicuramente quelli delle zone di pregio (DOC, DOP, DOCG), da integrarsi nelle geometrie variabili del riassetto istituzionale.

L'aggiornamento delle Linee metodologiche è dunque da intendersi in una duplice prospettiva: da un lato, sembra ormai impellente la necessità di una formulazione delle Linee metodologiche complessiva e aggiornata rispetto alle tematiche in corso di approfondimento, che tenga in considerazione la pre-

senza di diverse realtà istituzionali e delle difficoltà tecniche dovute alla presenza, in Italia, di 20 regioni con altrettanti sistemi di pianificazione.

Dall'altro lato, l'aggiornamento può e deve essere inteso anche in una prospettiva Europea: l'Associazione Nazionale Città del Vino ha attualmente in carico la presidenza di RECEVIN, la Rete Europea delle Città del Vino, e in questa sede si sta attivando per partecipare a bandi nazionali ed europei finalizzati proprio al trasferimento di buone pratiche, con l'obiettivo della trasferibilità del metodo al più ampio contesto europeo delle aree interessate da zone di pregio vitivinicolo.

Riferimenti bibliografici

- Boatti G. (2014), *Un paese ben coltivato. Viaggio nell'Italia che torna alla terra e, forse a se stessa.* Laterza, Roma.
- Città del Vino (2006), *Il Piano Regolatore delle Città del Vino. Linee metodologiche per valorizzare i comprensori vitivinicoli di qualità nella disciplina territoriale ed urbanistica delle aree rurali*, I quaderni delle Città del Vino, Ci.Vin, Castelnuovo Berardenga.
- Tesi P.C. (2011), *Risolvere il conflitto tra usi agricoli e usi energetici del suolo agrario*, I quaderni delle Città del Vino, Ci.Vin, Castelnuovo Berardenga.
- Tesi P.C., Vallerini L., Zangheri L. (2009), *Vino e Paesaggio. Materiali per il governo del territorio*, Ci.Vin, Castelnuovo Berardenga.



Giuseppe Cinà, Antonello Sini

Torino: il ritorno delle aree agricole nella pianificazione urbana

Anche in Italia la questione dell'Agricoltura urbana (Au) è entrata nel discorso politico insieme a quella della sostenibilità delle politiche alimentari. Si è così aperto un dibattito che ha messo in luce con maggiore evidenza gli aspetti attinenti la pianificazione alimentare (*food planning*) e con minore enfasi quelle connesse alle misure che dovrebbero accompagnare le trasformazioni delle aree in cui l'Au ha, o potrebbe avere, sede. In altri termini, le politiche e le pratiche che hanno accompagnato il significativo complesso di iniziative sull'Au, hanno più affrontato la questione della costruzione di *network* virtuosi della distribuzione e del consumo e meno quella dei luoghi e dei modi della produzione; più quella delle politiche urbane in senso generale (*in primis* sociali e commerciali) e meno quella della pianificazione dello spazio fisico che accoglie il sistema produttivo. È appena il caso di accennare quanto ciò sia dovuto in primo luogo alla storica distanza che l'urbanistica ha voluto porre tra gli usi urbani del suolo – riconosciuti come centrali – e quelli agricoli posti al margine.

A Torino questo fatto ha assunto particolare evidenza per almeno due aspetti: la sua forte identità di città (ex) industriale e la limitata superficie territoriale comunale a fronte della popolazione insediata. Di fatto la città è oggi attraversata da una vasta gamma di politiche e pratiche che mettono fortemente in discussione il tradizionale approccio alla produzione, distribuzione e consumo del cibo. Attraverso di esse sono in atto iniziative che stanno segnando il percorso verso un'operante politica del cibo[1].

È evidente come questo cambiamento, non solo in questo caso, sia stato prodotto con la forte mobilitazione di forze sociali di base, operanti a tutti i livelli e in forme articolate[2], ma è altrettanto evidente il sempre maggiore coinvolgimento degli attori pubblici, verso un modello di pianificazione integrato, con iniziative accomunanti diverse ottiche disciplinari, diverse geometrie operative.

Tutto ciò avviene a fronte di una città ufficialmente priva di un'istanza di sviluppo agricolo, dove tuttavia un tessuto produttivo certo marginale ma non di secondario interesse postula l'adozione di specifiche misure volte a sviluppare l'attività agricola in sintonia con la più generale transizione urbana oggi in atto.

Se queste sono le dinamiche in atto quali sono le loro proiezioni sul piano della regolazione degli usi del suolo agricolo? Poniamo questa domanda con riferimento in primo luogo alle aree produttive a conduzione privata, quelle la cui sopravvivenza è legata alle condizioni di mercato, ma è anche dipendente dalle politiche pubbliche, che potrebbero favorirne la crescita o decretarne la scomparsa; un discorso a parte, seppure in varie forme correlato al precedente, è quello delle altre agricolture a carattere prevalentemente sociale (orti sociali ecc.), che dipendono da altri fattori. Su queste aree, quali sono le condizioni urbanistiche dentro cui le nuove istanze trovano o possono trovare riconoscimento e sviluppo?

Le regole normativo-insediative attuali sono quelle stabilite dal Prg del 1995. In esso, per raggiungere la quota standard di aree per spazi pubblici, tutte le aree agricole presenti sono state classificate come aree verdi (in Piemonte 12,5 mq/ab, ex art. 21 Lur 56/1977 e smi). Le numerose varianti al piano (oltre 300) non hanno cambiato questa situazione e dunque ad oggi nella città non esistono aree classificate come agricole ma esistono aree agricole che funzionano come tali (poiché mai espropriate) e che versano in condizioni di forte marginalità.

Questo stato di cose è da qualche anno in via di trasformazione grazie ad alcune azioni sviluppate dall'amministrazione comunale e dalla ex Provincia, come il programma Tocc "Torino città da coltivare", il provvedimento "Tutela della area agricole periurbane e nuovi indirizzi per la realizzazione degli orti urbani" (entrambi del 2012), gli indirizzi dettati dal Ptc2 della Provincia di Torino (2011) volti a "promuovere l'insediamento di nuove funzionalità agricole" (Nda, art. 34). Ma si tratta di una trasformazione riscontrabile più sul piano del discorso politico che sullo stato di fatto, che ha prodotto risultati interessanti solo sul versante dell'agricoltura sociale.

Al fine di superare questa contraddizione il Comune ha intrapreso la redazione della Variante parziale n. 331 al Prg vigente, volta a dare seguito alle indicazioni del Ptc2 anche al fine di agevolare la permanenza dei produttori valorizzandone le strutture economiche e produttive in un'ottica di multifunzionalità. Le principali innovazioni della Variante sono due: 1) si reintroduce la denominazione di "aree agricole" per le aree attualmente coltivate e il "Parco urbano fluviale" entro cui sono iscritte viene ridenominato "Parco urbano, fluviale e agricolo"; le aree agricole ottengono così quella riconoscibilità che permette agli operatori di accedere ai finanziamenti connessi alle misure del Psr; 2) si autorizzano le trasformazioni necessarie ad ammodernare i sistemi di produzione e stockaggio, con aggiunte volumetriche non più limitate ai soli corpi tecnici ma anche ai "Fabbricati strumentali per l'esercizio dell'attività agricola quali ad esempio costruzioni per la conservazione, trasformazione e commercializzazione, depositi, ricoveri per il bestiame....", a condizione che un piano di sviluppo agricolo ne dimostri la necessità. Con queste due misure gli operatori hanno così gli strumenti per potere progettare un futuro per l'azienda.

Emergono a questo punto alcune questioni rilevanti, prime tra queste quelle riguardanti il mercato:

- per quali aree sono presenti imprenditori disponibili ad investire?
- per quali di esse la possibilità di fare un'agricoltura multifunzionale troverebbe riscontro nel mercato urbano?
- come affrontare una politica del mercato dei suoli nelle aree periferiche che favorisca il riuso agricolo?

Per rispondere a queste domande occorre dapprima definire il contesto di riferimento di cui stiamo parlando e pervenire a una conoscenza ravvicinata dei fattori che entrano in gioco nel sistema produttivo esistente e potenziale.





Su questo punto è in corso un lavoro di una ricerca avviato dal Politecnico di Torino e dalla Coldiretti di Torino[3] sulla base di due obiettivi: riconoscere i termini spaziali e funzionali del sistema agricolo esistente; interrogarsi su quanto le misure succitate possono contribuire, affiancate da altre, a sostenere lo sviluppo del settore. La ricerca ha intrapreso la completa ricognizione del sistema agricolo esistente, pervenendo alla realizzazione di una mappatura delle aziende e dei terreni coltivati[4] e a una visione spaziale del fenomeno per l'intero ambito comunale.

I dati aziendali (nominativo dell'azienda, foglio e particella catastale, superficie catastale, colture)[5] sono inseriti in un sistema Gis. Dalla loro elaborazione (al 2014) emerge che l'attività agricola investe oggi una Superficie aziendale territoriale (Sat) pari a 680 ha e interessa circa il 5% del territorio comunale. Le 54 aziende attive sono così dimensionate: 13 con estensione maggiore di 20 ha, 7 tra 10 e 20 ha, 8 tra 10 e 5 ha, 17 tra 5 e 1 ha, 9 con meno di un ettaro. L'azienda individuale rappresenta la forma giuridica prevalente con l'81 % dei casi, mentre il restante 19% riguarda le società di capitali e le cooperative[6].

L'attività agricola si concentra di più nell'area nord, a confine con i Comuni di Borgaro Torinese, Mappano e Settimo Torinese, e interessa in prevalenza le aree del Parco del Villaretto.

I seminativi (granturco, frumento tenero, orzo, triticale) costituiscono il tipo di coltivazione più esteso e interessano 304 ha (44%). Seguono i prati stabili (39%) che comprendono i prati da foraggio, pascoli arborati, pascoli polifiti (tipo alpeggi) che occupano 265 ha. Le coltivazioni meno estese riguardano le leguminose e gli erbai (12%). Le attività a più alta redditività riguardano la coltivazione di cereali (tranne il riso) e gli allevamenti di bovini e bufale da latte, con produzione di latte crudo e coltivazioni agricole associate.

Per quanto riguarda la distribuzione dei terreni secondo il titolo di possesso, l'affitto è la forma più diffusa. Il Comune di Torino è proprietario della maggior parte dei terreni, affittati a canoni relativamente bassi. Oltre l'affitto sono altresì presenti la diretta proprietà e altre forme miste, che si attestano rispettivamente al 15% e al 10% dei terreni coltivati. Comparando i dati attuali con il Censimento Istat 2010 sull'agricoltura si nota come in quattro anni le aziende agricole siano diminuite del 28%, passando da 75 a 54. Tuttavia, a





fronte di questa decrescita, la Sat e la Superficie agricola utilizzata (Sau) sono rimaste pressoché invariate. Ciò è dovuto principalmente al fatto che le aree delle aziende che cessano l'attività per raggiunti limiti di età da parte dei conduttori agricoli vengono recuperate da altre aziende presenti nel territorio.

A fronte delle aree effettivamente utilizzate per la produzione agricola, sono altresì presenti terreni dichiarati agricoli che di fatto non vengono utilizzati. Tali aree, estese circa 160 ha, sono per il 44% inutilizzate, per il 36% coperte da boschi, per il 14% a prato stabile e per il 6% sottoposte ad altri utilizzi. Le aree agricole totali ammontano dunque a 840 ha.

Da una prima valutazione di questi dati emergono le seguenti considerazioni. A fronte delle aree agricole che creano reddito e presidiano il territorio periurbano, ve ne sono molte altre che non vengono utilizzate. Come farle rientrare nel sistema produttivo?

La Variante ammette la realizzazione di "Fabbricati strumentali per l'esercizio dell'attività agricola...", ma come vigilare sull'effettivo uso delle nuove cubature ammesse, affinché la norma non si riveli come il cavallo di Troia per nuovi usi residenziali invece che strumento di rilancio dell'attività agricola?

Per le potenzialità connesse all'evoluzione multifunzionale dell'agricoltura e al fine della formazione di parchi agricoli ("con l'insediamento di nuove funzionalità agricole (sociali, ricreative, per il tempo libero, ricettive e agrituristiche, didattico-educative") la proposta di Variante prevede la formazione di un piano esecutivo (del parco agricolo) che definisce le modalità di utilizzo delle aree pubbliche e private e le eventuali nuove opere previste. Essa prevede altresì che questo piano possa essere proposto anche da privati e questo solleva non poche perplessità. Ci si chiede infatti come un'attività così problematica possa trovare radicamento senza una visione e un progetto di insieme che solo l'iniziativa pubblica può garantire, mettendone a sistema le varie azioni ed evitandone la dispersione in operazioni frammentate nel tempo e nello spazio.

È vero che lo strumento del piano esecutivo di iniziativa pubblica o privata è uno dei pilastri dell'urbanistica comunale, ma esso è tale in riferimento alla pianificazione ordinaria della trasformazione della città per parti discrete. Se riferiamo ciò al caso di un parco agricolo, caratterizzato da una forte specificità e da una grande aleatorietà (è appena il caso di ricorda-

re che nel nostro paese esso è stato oggetto di una sperimentazione continua, mai approdata a una forma gestionale compiuta) si fa fatica a immaginare che la sua valenza strategica possa essere interpretata e progettata con un piano di iniziativa privata.
Prendiamo ad esempio la questione della multifunzionalità: se fosse declinata per singole iniziative essa risponderebbe necessariamente a interessi individuali che poco si relazionano al loro valore aggiunto in un'ottica di sistema; se invece fosse declinata in forme aggregate potrebbe interagire con altri luoghi e problemi della periferia. Le aree e gli edifici dismessi o sottoutilizzati della periferia, ad esempio, potrebbero essere luoghi privilegiati per insediare alcune funzioni della multifunzionalità agricola, riducendo il consumo di ulteriore terreno agricolo e riqualificando risorse urbane con poche prospettive di sviluppo.

1. Alla scala della Città metropolitana assumono rilievo le iniziative di Torino Strategica sul tema di "Torino capitale del cibo", ricomprese nel quadro del Terzo piano strategico, 2015. A scala comunale quelle del progetto Tocc - Torino città da coltivare, di numerose esperienze di orti sociali, del progetto Qualità nel settore della ristorazione scolastica.
2. Con il crescere di una vasta gamma di operatori privati, Ong e associazioni di categoria (la Coldiretti è tra le più attive) sono cresciute le pratiche auto-organizzative, la varietà delle iniziative e delle ricadute sociali nonché il mercato vero e proprio dell'agricoltura di qualità.
3. La ricerca "Il sistema agricolo del Comune di Torino, aspetti produttivi e territoriali" è condotta sulla base di una convenzione tra Coldiretti e DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, progetto e Politiche del Territorio - Politecnico e Università di Torino, con l'inquadramento scientifico di Giuseppe Cinà, elaborazione dati a cura di Antonello Sini, collaborazione tecnica di Gian Luigi Surra.
4. Mappatura con software QGis, effettuata a partire dalla cartografia di base presente nel geoportale del Comune di Torino sulla base dei dati forniti dalla Regione Piemonte (anno 2014).
5. Dati relativi ai terreni occupati forniti dalla Regione Piemonte (anno 2014). I dati, in formato Excel, contengono: foglio catastale, particella, superficie catastale, superficie utilizzata, utilizzo, varietà coltura.
6. Per la consultazione dei fascicoli aziendali si sono utilizzati i sistemi informativi agricoli Sian e Anagrafe agricola unica del Piemonte; i fascicoli contengono dati di tipo economico-gestionale per ogni singola azienda.

Francesco Rossi, Alessandra Legato, Giacomo Martirano, Massimo Zupi

Il Modello Dati per i Psc/Psa in Calabria: La sperimentazione. La fase operativa Cad/Gis

1. Interoperabilità e modello dati per il governo del territorio in Europa

La Direttiva 2007/2/CE, che costituisce l'infrastruttura per l'informazione territoriale nella Comunità Europea (INSPIRE), rivolge il suo interesse principale alle politiche ambientali ed alle politiche o attività che possono avere ripercussioni sull'ambiente, con l'esigenza di gestire efficacemente gli impatti ambientali. L'Unione Europea, pertanto, ha bisogno di aumentare la quantità di dati territoriali a disposizione, di migliorarne il flusso tra i sistemi ed accrescerne l'interoperabilità fra i governi, le agenzie ed i cittadini.
INSPIRE annovera fra i suoi temi quello del *land use*, i dati della pianificazione, ossia le informazioni inerenti alle destinazioni d'uso del territorio (attuali e future) ed alle regole per la sua trasformazione. L'interoperabilità degli strumenti di pianificazione territoriale è fortemente connessa al fabbisogno di avere dati armonizzati, condivisibili e facilmente fruibili, per la redazione degli strumenti di pianificazione (alle diverse scale gerarchiche), per la gestione del loro *iter* di adozione e approvazione, per la loro utilizzazione. La dematerializzazione dei piani urbanistici, pertanto, diventa il presupposto fondamentale per la creazione di un'infrastruttura volta alla definizione di nuove regole (univoche e condivise) per la pianificazione, attraverso la definizione di un modello dati per la redazione di piani urbanistici "normalizzati".
In Europa è l'Olanda, probabilmente, il primo Paese dotato di strumenti di governo del territorio in formato digitale, che hanno raggiunto un significativo livello di resa interoperabile dei dati.
In Italia, relativamente alle *best practices* in termini di organizzazione, armonizzazione e condivisione di dati per la pianificazione di dati, si annoverano poche regioni, tra cui l'Emilia Romagna, il Piemonte ed il Veneto. In Calabria, in particolare, attraverso attività di progettazione, sviluppo ed implementazione di un'infrastruttura di dati territoriali *open-source*, conforme alle normative urbanistiche regionali, si è arrivati alla definizione di un modello dati contenente le indicazioni sulla strutturazione e sull'organizzazione dei dati necessari per la redazione dei Piani Strutturali da parte dei Comuni, con l'obiettivo di realizzare una banca dati cartografica contenente le previsioni di piano e, in generale, le informazioni territoriali prodotte all'interno dei diversi ambiti di pianificazione locale, facilmente ed immediatamente fruibili tramite servizi di rete, tali da agevolare l'attività di tutti quei soggetti (sia pubblici sia privati) che necessitano di informazioni territoriali per monitorare, programmare, pianificare e progettare interventi sul territorio. Ed è di questo che tratterà la sperimentazione esposta nel presente documento.

1.1. Il contesto nazionale

Per quanto riguarda la situazione italiana in merito ai temi sopra descritti, la peculiarità consiste nella presenza di circa venti leggi urbanistiche differenti che, sia pur derivanti da una stessa norma nazionale, danno luogo comunque ad una frammentazione di processi, procedure e culture che rendono più complesso il percorso verso l'interoperabilità dei dati anche nel solo contesto nazionale. Ad esempio, di fronte al presupposto che per garantire l'interoperabilità sia necessario anche utilizzare un linguaggio unico per descrivere i dati, ci si trova davanti a diversi enti, coinvolti nella pianificazione, che utilizzano invece linguaggi diversi.
I Comuni hanno un ruolo centrale nei processi di pianificazione territoriale nel nostro Paese: essi hanno la possibilità di prendere iniziative e responsabilità della pianificazione territoriale. Inoltre, in linea con INSPIRE, hanno la necessità di risolvere il problema dell'informatizza-

10

a cura di Giuseppe Cinà

Aree agricole periurbane: lavori in corso

Le aree agricole urbane e periurbane (AUP) pongono una duplice questione:
alle politiche e strumenti urbanistici nei termini di trovare rispostealle aree agricole più o meno dismesse e al loro ruolo nella città contemporanea;
alla governante dei servizi sociali e delle filiere del food, che rimandano al tema del patto tra "città e campagna".
A fronte delle potenzialità e delle convergenze di interessi che AUP è in grado di stimolare, l'urbanistica accusa un notevole ritardo, le aree agricole restano in larga parte ostaggio dell'attesa di urbanizzazione o degli incentivi europei.

Da almeno un decennio vediamo crescere nella scena urbanistica la questione dell'agricoltura urbana e periurbana (AUP). Essa si impone alla nostra attenzione a due livelli, sia dall'interno delle politiche e delle pratiche urbanistiche che da quello delle altre politiche e pratiche urbane riguardanti il cibo e l'agricoltura sociale.
Nel primo caso si tratta di dare delle risposte alle aree agricole più o meno dismesse richiedenti un complessivo ripensamento del loro ruolo nel quadro della città contemporanea, che deve trovare riflesso negli strumenti urbanistici e di programmazione, come i piani comunali, i Parchi Agricoli, le strategie e gli strumenti per le 'cinture verdi', ecc.
Nel secondo caso si tratta di relazionarsi ai disparati processi in atto nell'ambito del *food planning*, che stanno modificando significativamente il complesso dei luoghi e delle relazioni propri al ciclo alimentare e che postulano una *governance* capace di metterli a sistema entro politiche di sviluppo sostenibile. Questi processi interessano, tra l'altro, le azioni svolte dalle amministrazioni locali e dai soggetti privati variamente organizzati verso specifiche finalità sociali (formazione, sanità, terza età, mense scolastiche, mercati, ecc.); la realizzazione di varie forme di orti sociali; lo sviluppo di aziende agricole nel ciclo della filiera corta.
Si tratta di processi che hanno eletto l'AUP a terreno di azione privilegiato per la promozione di un complesso sistema di azioni che intercettano i temi dell'alimentazione, della coesione sociale, del paesaggio e dell'ambiente, del lavoro, della produzione e del consumo di cibo. Ne consegue una maggiore attenzione alle filiere alimentari, fatta da pratiche dal basso e da politiche istituzionali via via più strutturate e collaboranti.
A queste azioni corrisponde una grande varietà di livelli territoriali e amministrativi, di modalità gestionali e partecipative, di progetti e strategie, che mostrano come la questione dell'AUP, e del sistema alimentare ad esse connesso, sia capace di stimolare una convergenza di interessi che ha poco riscontro in altri campi.
In questo quadro, nonostante la presenza di amministrazioni già attive sul tema, si può dire che l'urbanistica accusa un notevole ritardo. Di fatto le aree agricole restano in larga parte ostaggio dell'attesa di urbanizzazione o degli incentivi europei; le 'cinture verdi' stentano a definire un loro terreno specifico; le misure sul contenimento del consumo di suolo vedono la luce solo in pochi strumenti urbanistici locali, e le aree agricole restano senza difese a fronte della nuova urbanizzazione, ridotta ma non trascurabile quella edilizia, sempre rilevante quella infrastrutturale.
Per contro, in molti paesi europei, da parte degli enti locali o di consorzi di soggetti pubblici e privati, sono state sperimentate politiche per l'AUP dotate di strumenti regolativi e gestionali capaci di mettere in relazione lo sviluppo del comparto agricolo con quello della città. Nel caso italiano molto di quel che si muove è ancora dovuto alle azioni dal basso che sono riuscite a rifluire nelle politiche pubbliche, che sono di grande utilità ma che non possono sostituirsi alle politiche strategiche e regolative da cui dovrebbero ricevere impulso.
Permane di fatto l'annosa separazione tra strumenti di pianificazione urbana e territoriale, e strumenti di pianificazione e gestione del comparto agricolo, che pesa non solo per la mancata convergenza di obiettivi e politiche ma anche per la scissione delle

due principali comunità di soggetti in campo: quella degli abitanti/consumatori, che chiedono al soggetto politico strumenti di pianificazione capaci di migliorare la qualità urbana anche attraverso l'AUP, e quella dei produttori, che sono condizionati dal mercato per qualsivoglia innovazione. Nel discorso sull'AUP, gli uni si trovano più impegnati nelle varie forme di agricoltura sociale (orti urbani, didattici, di cura) e le iniziative connesse al cibo a filiera corta che hanno tangibili ricadute sul segmento della domanda (GAS ecc.) e un'apprezzabile visibilità sul piano del confronto politico; i secondi si trovano oggetto di un'aspettativa di innovazione che solo in pochi casi riesce a trovare attuazione, anche perché poco incoraggiata dalle politiche urbanistiche e del settore agricolo.

Va notato che il clamore mediatico delle azioni di *empowerment* sociale, poggianti in primo luogo nella costruzione di reti di orti sociali e di acquisto solidale, ingenera l'equivoco di considerare l'AUP come finalmente entrata nel quadro di un'azione politica attiva. Non è così. È cresciuta molto, da parte dei cittadini, la capacità di leggere l'agricoltura come un fenomeno da ricomprendere all'interno della vita urbana, ma ad essa non corrisponde ancora (a parte rari casi) una sensibile crescita dell'AUP in termini di produzione, aree coltivate e addetti. Di conseguenza occorre fare attenzione a non confondere le pratiche di nuova urbanità e di crescita della cultura alimentare, con le strategie riguardanti lo sviluppo del comparto agricolo dell'AUP. Si tratta certo di fenomeni con molti aspetti in comune ma che rispondono a istanze ancora poco convergenti.

C'è tuttavia un terreno nel quale queste due istanze sono poste a più diretto confronto e anzi l'obiettivo della loro sinergia ne costituisce il carattere distintivo: quello dei Parchi Agricoli. Tra questi l'esperienza fondativa del Parco Sud Milano, nonostante i numerosi problemi affrontati, e solo in parte risolti, testimonia la praticabilità di questo modello di gestione dell'AUP. Molti sono stati i 'tentativi di imitazione', ma la battaglia per i Parchi Agricoli, quella cioè per un modello di sviluppo territoriale fondato sull'agricoltura multifunzionale, dove trovano coerenza istanze legate al miglioramento della qualità urbana e interessi economici, è ancora tutta aperta.

Parchi Agricoli periurbani, nuovi e vecchi ostacoli da superare

Tra le tante modalità gestionali in corso di sperimentazione nel campo dell'AUP quella del Parco Agricolo (PA) sembra quella più capace di offrire una cornice formale e attuativa in grado di articolarne la complessità di fondo entro un sistema operativo multi scalare con operatori che si relazionano secondo diverse geometrie contrattuali.

Abbiamo da un lato l'esperienza quasi trentennale del Parco Sud Milano, che con tutti i suoi limiti ha tuttavia segnato un percorso ricco di risultati. Abbiamo dall'altro le esperienze di altri Parchi Agricoli con vari livelli di definizione amministrativa, alcuni ancora allo stato di proposta.

Questo Servizio ne ha scelti quattro, con l'intento di evidenziarne le questioni problematiche emergenti, atteso che abbiamo più da imparare da una riflessione sulle carenze e i fattori che ne ostacolano lo sviluppo che non dalle appaganti evocazioni dei risultati raggiunti e dei progetti che si vogliono realizzare.

Nel caso del Parco Agricolo dei Calanchi di Atri assume rilievo la presenza di un approccio al piano con l'obiettivo di assicurare 1) l'inserimento delle politiche rurali in un quadro pianificatorio coordinato; 2) la garanzia della destinazione ad uso agricolo del suolo; 3) regole pattizie e forme contrattuali fra agricoltori ed enti locali. Tale approccio, pervenuto fino al piano particolareggiato, ha portato all'attribuzione di un basso indice di edificabilità alle aree agricole come incentivo per il miglioramento del paesaggio e delle reti ecologiche.

Attraverso questa misura il piano definisce un quadro stabile del regime dei suoli, risolvendo il conflitto dell'attesa di edificabilità. La piattaforma operativa dell'urbanistica è dunque abbastanza compiuta ma gli articolati normativi da soli non assicurano il risultato previsto. Affinché si inneschi un meccanismo virtuoso è necessario individuare i modi atti a far incontrare le condizioni operative poste dalle istituzioni e la domanda degli agricoltori. A tal fine il Comune ha svolto un censimento della struttura agricola, che presenta un'agricoltura tradizionale poco impattante e fortemente integrata nel contesto naturale calanchivo, con produzioni locali che si stanno riaffermando verso un sistema agricolo multifunzionale. Si tratta però per lo più di iniziative individuali che devono ancora evolversi verso di una visione di sistema. Il piano ha preordinato questa possibilità ma essa dipende molto dalle altre politiche di sviluppo, urbano e rurale.

Anche nel caso del Parco Agricolo della piana fiorentina si è arrivato alla definizione di un quadro formale, che mette in salvaguardia il territorio agricolo con il Pit, ma manca di un livello attuativo. Il Pit riconosce al PA il ruolo strategico di 'elemento ordinatore' degli interventi insediativi ed infrastrutturali e del patrimonio culturale, paesaggistico ed ambientale dell'area, con valore 'multifunzionale' di presidio agricolo, ma viste le importanti previsioni impiantistiche ed infrastrutturali che interessano l'area, l'agricoltura nel parco assume un ruolo quasi marginale.

Inoltre il territorio agricolo è per la maggior parte orientato verso la cerealicoltura, con aziende per lo più medio/piccole e un limitato mercato urbano di prossimità. Riorientare il sistema verso forme di agricoltura a filiera corta appare allora una scelta di non facile attuazione. A ciò si aggiungono le criticità di carattere urbanistico/insediativo: le aree agricole sono frammentate, si trovano all'interno di un'area densamente urbanizzata, sottoposte a un elevato consumo di suolo agricolo per nuove funzioni urbane e nuove infrastrutture stradali e logistiche. La funzione del parco appare allora ridimensionata a quella di fattore mitigatore degli impatti ambientali.

Ciò detto, il PA pone le condizioni per un'effettiva tutela di gran parte delle aree agricole della piana, prefigurandone la stabilizzazione dell'uso nel medio periodo. Perché ciò avvenga, occorre però che si stipulino i previsti accordi di pianificazione con i comuni al fine di definire, al ribasso, le presenti attese edificatorie.

Se tale obiettivo fosse raggiunto, ne deriverebbe un significativo impulso allo sviluppo di forme di agricoltura orientata al mercato urbano di prossimità e all'innovazione qualitativa e multifunzionale. Sviluppare la multifunzionalità implica tuttavia il mettere in campo strumenti di gestione che partono da una visione progettuale condivisa, la articolano entro un progetto di territorio e approdano ad una gestione integrata del parco. A tal fine, considerato il ruolo del parco all'interno dell'area metropolitana fiorentina e la complessità della sua gestione, si impone la costituzione di un organismo di *governance* che sia in grado di esercitare un'azione di indirizzo operativo, supporto tecnico e coordinamento fra i diversi soggetti.

Il Parco Agricolo di Casal del Marmo, individuato (con altri due) all'interno del Prg di Roma come componente di un'armatura di riequilibrio ambientale, è anch'esso privo del livello di pianificazione attuativa, ossia i previsti Programmi Unitari d'Intervento. È un'area interna alla città caratterizzata dalla varietà dei coltivi e delle forme proprietarie, comprendenti la grande proprietà a coltivazione estensiva, la proprietà degli istituti di credito, la proprietà a gestione cooperativa, quella dei beni ecclesiastici, quella pubblica e gli orti spontanei. A questa varietà corrispondono diverse forme produttive e colturali, che da un lato arricchiscono il paesaggio, dall'altro perseguono obiettivi diversi e talora contrapposti.

Il parco è chiamato a trovare un punto di equilibrio tra queste istanze, indirizzando le forme produttive all'interno di un progetto di città e verso soluzioni specifiche per lo sviluppo di un parco di fatto 'urbano' ma a 'vocazione agricola': due contenuti tradizionalmente non convergenti.

L'auto-costituitosi comitato civico a favore del parco ha svolto un importante lavoro di elaborazione dei contenuti e delle potenzialità dello stesso, ma le sue istanze stentano a trovare risposte nell'azione pubblica. Nelle norme del Prg si fa riferimento agli accordi tra Comune, proprietari e conduttori agricoli per la formazione di piani attuativi, ma questi non sono stati ancora avviati. L'elaborato Guida alla progettazione negli ambiti di paesaggio del Prg identifica i valori morfologici ed ecologici dell'agricoltura ma non aiuta a capirne le corrispondenze con i caratteri aziendali, gli assetti fondiari e gli ordinamenti produttivi, nonché i rapporti tra questi e le attese della comunità locale. Siamo dunque a fronte di un PA dalle grandi potenzialità e con una forte mobilitazione della comunità locale, ma con un mosaico di interessi e attori in gioco solo in parte associabili alle finalità del parco. C'è dunque il problema di trovare sbocchi attuativi attraverso la mediazione di questo conflitto, ma a tal fine manca il supporto dalla parte pubblica.

La proposta del "Parco Agro-paesaggistico metropolitano" (PaAM) di Padova nasce in un contesto di 'città diffusa' e prende avvìo nel 2014 attraverso il progetto Agenda 21 del comune. Questo porta alla redazione di un Piano d'Azione coinvolgendo oltre 40 enti. Il piano propone un quadro di riferimento che relaziona le problematiche dell'agricoltura con quelle della pianificazione territoriale e paesaggistica, e con quelle legate al consumo di suolo. Approvato nel 2014, esso si articola in otto tematiche e prevede una trentina di obiettivi strategici ed un centinaio di azioni da attivare da parte di soggetti sia pubblici che privati.

Il contesto di applicazione non è però pronto a riceverlo e la partita resta aperta intorno ad almeno tre punti chiave: la traduzione del Piano d'Azione in uno strumento urbanistico attuativo, la conflittualità tra funzioni residenziali ed attività agricole e le attese edificatorie. Benché i soggetti partecipanti ai lavori di Agenda 21 siano rimasti attivi attraverso l'Associazione per il Parco Agro-paesaggistico, il caso del PaAM di Padova mostra i limiti di una situazione in cui non si riesce a superare le resistenze di un modello di uso del territorio caratterizzato dalla città diffusa e da un sistema produttivo in gran parte a base cerealicola e in attesa di nuova urbanizzazione.

In questa situazione va certo tenuta alta la pressione per la revisione dell'attuale quadro di interessi verso un'agricoltura multifunzionale e di filiera corta, a partire da un quadro pianificatorio che indirizzi questo obiettivo, ma è altrettanto prioritario moltiplicare le pratiche di sviluppo sostenibile su base aziendale. La dimostrazione della praticabilità delle ipotesi di sviluppo che si vogliono sostenere appare imprescindibile.

A questo punto alcune considerazioni meritano di essere evidenziate con riferimento all'insieme dei casi richiamati.

La definizione di un quadro formale regolativo entro cui inquadrare il PA, alla scala del piano comunale o sovra comunale, è necessaria ma insufficiente: la battaglia va condotta soprattutto sul piano applicativo, con i relativi piani attuativi. Attraverso questi due livelli possono essere definite le risposte (di contenimento) alle attese edificatorie e la conseguente stabilizzazione dell'uso agricolo delle aree.

Non dobbiamo però pensare che l'incompleta definizione del quadro pianificatorio, o la mancata soluzione del conflitto sociale, siano da imputare solo al carente coinvolgimento delle amministrazioni locali. Esse dipendono anche dalla carente conoscenza dei caratteri del comparto agricolo e delle forze in gioco, troppo spesso identificate schematicamente come pro o contro il parco.

Un limite ricorrente nelle proposte per i PA è infatti quello di una scarsa conoscenza del contesto produttivo esistente e potenziale, aggravata dalla scarsa mobilitazione degli specialisti del settore, che impedisce di fornire contributi rilevanti per una corretta elaborazione dei problemi sul tappeto.

In genere poco si sa del mosaico proprietario, degli addetti, dei progetti aziendali, delle potenzialità in termini di cambiamenti colturali, filiere produttive e organizzazione di distretti agricoli. Abbiamo sterminate descrizioni dei 'paesaggi agricoli' ma poco si sa su quanto le resistenze ai PA siano giustificate da criticità fisiche, infrastrutturali e logistiche, dal minuto mosaico aziendale, dal passaggio di grandi arterie, dalla frammentazione dei fondi, dalla scarsa accessibilità alla terra, tutte questioni che abbisognano di specifiche soluzioni, anche alla scala urbanistica.

Indagare la praticabilità di uno scenario di Parco Agricolo coincide con l'indagare il potenziale di riqualificazione e crescita del comparto produttivo, agricolo e multifunzionale. I Parchi Agricoli che non decollano dopo anni di lavoro e iniziative avviate principalmente dal basso, non decollano in primo luogo per le deboli capacità di sviluppo e trasformazione del comparto agricolo.

Per quanto riguarda il contrasto tra gli interessi economici (privati) e le istanze sociali (pubbliche) non basta ripetere che esso può essere risolto attraverso virtuose pratiche di composizione dei conflitti, e cioè in termini di *governance*. È fin troppo ovvio ma non basta. Questo risultato è tutto da sperimentare, con un continuo processo di verifiche, senza mai perdere di vista che la sostenibilità dei risultati, specie in termini di durata, va verificata sul piano del mercato.

In conclusione, i casi sopra commentati mostrano che i difficili percorsi avviati, benché portatori di risultati importanti, richiedono - pur in diversa misura - un investimento aggiuntivo su tutti i piani sopra accennati: della mobilitazione sociale, della regolazione, della *governance* e del mercato. C'è da chiedersi, visti i numeri della mobilitazione sociale, se le energie di una parte degli attivisti non sarebbero meglio spese se concentrate a portare avanti singole aziende agricole. Rompere il fronte degli imprenditori 'contro' moltiplicando quelli militanti 'per' il parco sarebbe un'azione dal basso decisamente incisiva.

Viviana Ferrario, Sergio Lironi

Padova: il progetto di Parco Agro-paesaggistico riparte dal basso

PaAM Padova, laboratorio dell'"agropolitana" veneta

Il sistema insediativo del Veneto centrale, così come si è venuto formando negli ultimi cinquant'anni, vede la convivenza tra una struttura urbana policentrica e un'esasperata dispersione insediativa (Munarin e Tosi, 2001; Fregolent, 2005). Nonostante l'intenso processo di urbanizzazione la quantità di aree agricole coltivate nel territorio compreso tra le città di Padova, Vicenza, Bassano, Treviso e Mestre è rilevante (oltre il 60%), e vi si pratica un'agricoltura economicamente nient'affatto marginale (Ferrario, 2013). Sotto il profilo della forma insediativa si osserva in tutta l'area una mescolanza estrema tra spazi urbanizzati (residenziali e produttivi) e spazi coltivati, che le ha valso in anni recenti l'appellativo di "agropolitana" (Regione Veneto, 2009) e che ne fa un continuum urbano-rurale (o meglio agrourbano) con differenti livelli di densità insediativa, massima nelle città principali e minima ai margini e nelle aree più interne. Il carattere ibrido di questo territorio è stato oggetto di aspre critiche, perché mescola materiali appartenenti a mondi (l'agricoltura, lo spazio urbano) che la coltura moderna ha voluto tenere separati e distinti; e tuttavia proprio questa mescolanza oggi potrebbe rivelarsi ricca di opportunità. La proposta di un "Parco Agro-paesaggistico metropolitano" (PaAM) a Padova nasce in questo contesto per capire, comunicare e valorizzare queste opportunità, migliorando la convivenza tra chi coltiva e chi abita, con l'obiettivo di sperimentare un modello applicabile non solo all'agricoltura urbana e alle aree periurbane, ma a tutta l'"agropolitana" veneta. In questo quadro la città di Padova ha anche la particolarità di avere diverse aree agricole a ridosso del centro, sfuggite finora all'edificazione, che possono rappresentare una straordinaria risorsa per i cittadini proprio in quanto coltivate o coltivabili.



I principi del PaAM (da una presentazione di S. Lironi)

I precedenti

Il territorio veneto - e quello padovano in particolare - può contare su un ricco retroterra nel campo delle pratiche agricole biologiche e biodinamiche e della valorizzazione delle produzioni agricole locali. A Padova fin dal 1984 la cooperativa agricola "El Tamiso", costituita da produttori e tecnici agricoli, produce e commercializza alimenti biologici, promuove iniziative e pubblica un notiziario settimanale volto a diffondere idee e pratiche di alimentazione e vita alternative. In città dal 1988 si svolge annualmente la manifestazione "Biologico in Piassa" che - con una attenta selezione delle aziende - coinvolge attualmente più di 90 espositori ed è divenuta un punto di riferimento per il mondo del biologico a livello locale e regionale. La Provincia ha istituito un apposito portale telematico per promuovere i prodotti a km zero, che vengono settimanalmente commercializzati in mercatini di quartiere direttamente gestiti dalle associazioni di categoria. Il Settore Ambiente del Comune di Padova, in collaborazione con associazioni locali, gestisce 633 orti urbani finalizzati a migliorare ed animare le aree verdi inutilizzate, favorendo la riqualificazione e la socializzazione tra i cittadini. Analoga iniziativa ha attivato il Comune di Rubano con il "Parco etnografico", che svolge anche attività di educazione ambientale. L'Università di Padova ha una Scuola di Agraria che gestisce due aziende agricole modello, una delle quali biologica, mentre un'altra azienda agricola modello vicinissima al centro della città è gestita da un Istituto tecnico-professionale molto attivo non solo nel campo educativo, ma anche in quello della sperimentazione e promozione di pratiche agricole sostenibili.



I pannelli esito del percorso Agenda 21 (elaborazione grafica e cartografica: Patchworkstudio - Padova)

Anche le associazioni ambientaliste presenti in diversi comuni della provincia organizzano corsi di agricoltura e orticoltura biologica. Numerosi e in crescita sono i Gruppi di Acquisto Solidale attivi nel territorio.

Forte di questo contesto propizio, la proposta del PaAM nasce nel maggio 2012 e viene immediatamente sottoscritta da una trentina di associazioni. Il PaAM propone un quadro di riferimento che integra le problematiche dell'agricoltura con quelle della pianificazione territoriale e paesaggistica, accogliendo anche le istanze contro il consumo di suolo emergenti dalle associazioni e dai cittadini, nella convinzione che per ottenere dei positivi risultati in questa battaglia sia necessario operare non solo con l'imposizione di nuovi vincoli, ma anche con politiche attive di valorizzazione del territorio rurale e di nuove forme di produzione agricola più sostenibili dal punto di vista economico ed ecologico.

Il percorso Agenda 21 e il progetto del PaAM

L'appello delle associazioni trova subito un positivo riscontro da parte di alcune amministrazioni comunali. Lo stesso Comune di Padova nel 2014 attraverso il progetto Agenda 21 del settore Ambiente attiva un percorso di partecipazione che porta alla redazione di un Piano d'Azione coinvolgendo attivamente oltre 40 enti, associazioni di categoria, istituti di ricerca ed associazioni ambientaliste e culturali. Il Piano si articola in otto tematiche e prevede una trentina di obiettivi strategici ed un centinaio di azioni da attivare da parte di soggetti sia pubblici che privati. Viene approvato dalla Giunta comunale nel maggio 2014, nell'imminenza della fine della legislatura. Con la nuova amministrazione il percorso subisce purtroppo un rallentamento, che scoraggia i volontari del comitato promotore (di cui chi scrive fa parte) e congela la situazione fino a pochi mesi fa, quando il comitato ha ripreso i lavori con l'obiettivo di ripartire dal basso sulla base del Piano d'Azione condiviso nel contesto di Agenda 21.

Due dei temi chiave tipici delle aree agrourbane che il progetto del PaAM dovrà affrontare sono la conflittualità tra funzioni residenziali ed attività agricole e le attese speculative gravanti sui terreni. Per il primo aspetto va studiato un vero e proprio progetto di convivenza, volto a stabilire delle regole comuni ispirate al reciproco rispetto tra agricoltori e abitanti, e verso l'ambiente. Un esempio può chiarire meglio il problema: il disturbo olfattivo arrecato dalle concimazioni di cui spesso si lamentano i cittadini è a volte dettato da una scarsa conoscenza dei processi agricoli da parte dei cittadini, ma altre volte segnala spargimenti eccessivi di liquami non maturi che hanno impatti sulla qualità dei suoli e delle acque di falda. Le attese speculative, che sono a volte un disincentivo a coltivare, potrebbero essere fortemente ridimensionate da una fer-



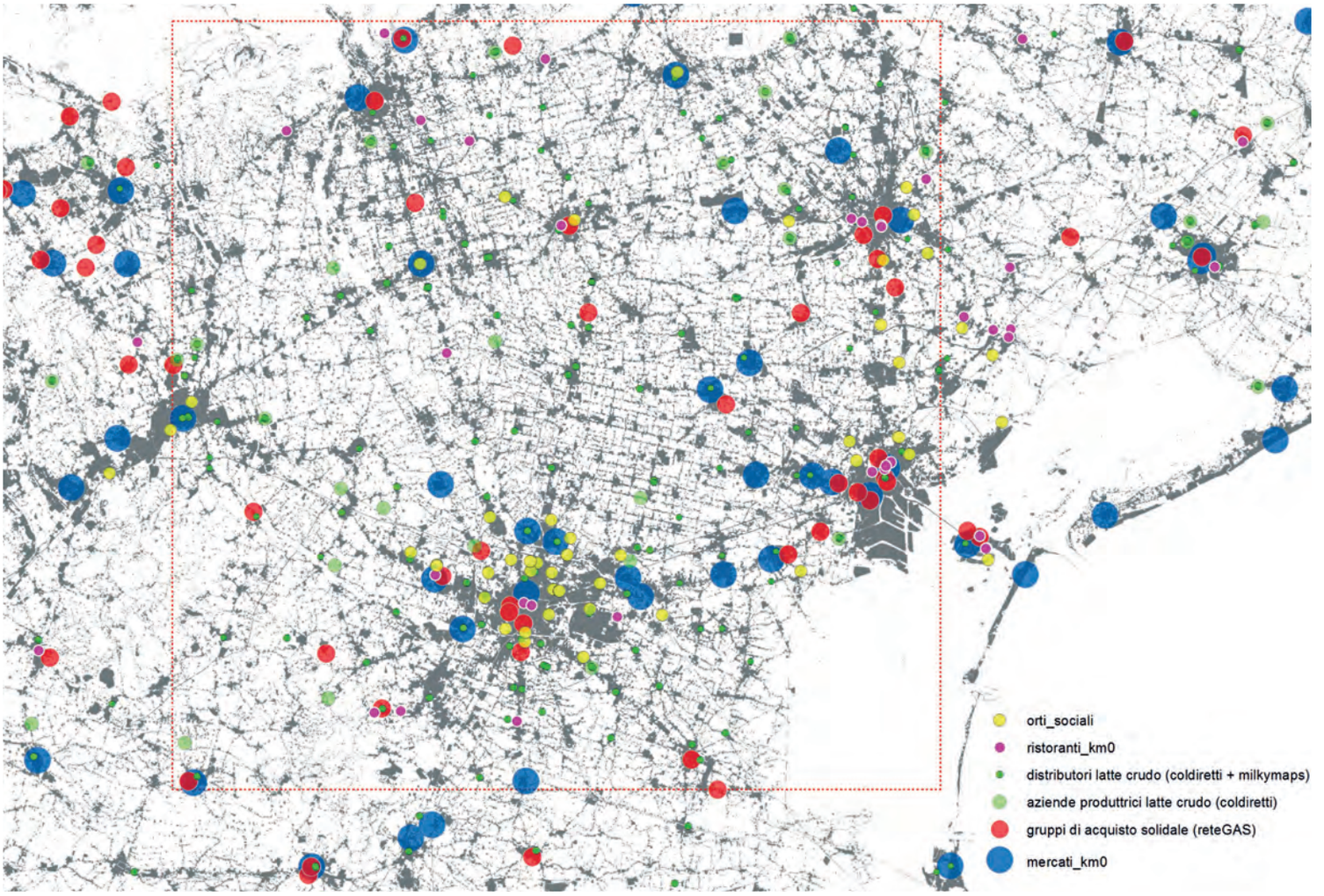
I pannelli esito del percorso Agenda 21 (elaborazione grafica e cartografica: Patchworkstudio - Padova)

ma ed esplicita politica delle pubbliche amministrazioni a favore del recupero urbano e contro ogni ulteriore consumo di suolo. Finché i proprietari potranno sperare in un cambio di destinazione d'uso delle loro proprietà a fini edificatori, risulterà loro più conveniente lasciarle in stato di semi-abbandono piuttosto che cederle in locazione a fini agricoli con contratti a medio-lungo termine di non facile rescissione.

Sul PaAM si stanno concentrando le attese di tutti quei cittadini che manifestano un crescente interesse ad impegnarsi direttamente nel tempo libero, a part-time o come scelta di vita e di lavoro nella produzione agricola. Il problema è di riuscire ad organizzare – anche con l'aiuto degli Istituti tecnici e dell'Università - questa domanda generica in una domanda organizzata e professionalmente competente, in grado di proporre concrete soluzioni sia ai proprietari dei terreni oggi in disuso o coltivati in modo sbrigativo e convenzionale da terzisti, sia agli agricoltori professionali che lavorano con molte difficoltà nel contesto agrourbano.

Il percorso verso il PaAM non è semplice e si scontra con alcuni ostacoli. Un primo ostacolo è di natura culturale e riguarda l'urbanistica sia nel ruolo che le viene attribuito dalle istituzioni, sia nella sua capacità di rispondere alle nuove sfide della contemporaneità. Anche se talvolta nelle preliminari dichiarazioni di principio si afferma il contrario, l'Urbanistica è ancora concepita unicamente quale strumento di governo dell'espansione urbane e per la localizzazione di infrastrutture e servizi primari, e non come veicolo di definizione e di realizzazione di un progetto di territorio. Dal canto suo l'Urbanistica non ha saputo o potuto elaborare finora una strumentazione convincente per l'inclusione dello spazio dell'agricoltura nel progetto di territorio. Inclusione che richiede il superamento di certi principi consolidati: l'idea di governare le convivenze attraverso la separazione, o quella di "completare" le previsioni di piano attraverso il riempimento dei "vuoti" urbani mostrano i loro limiti di fronte alle sfide del cambiamento climatico, della conservazione della biodiversità, della sicurezza alimentare, delle energie rinnovabili. L'inclusione del progetto di territorio porta a riflettere sulla possibilità di immaginare un *continuum* agrourbano sostenibile, magari facendo anche tesoro di idee concepite in altri contesti di crisi e però "scartate" dal *main frame* urbanistico (bastino come esempi la "città-paesaggio" di Rudolf Schwartz o l'"arcipelago verde" di Oswald Mathias Ungers).

Un secondo ostacolo è invece legato alla contingenza del caso padovano. Per affrontare efficacemente le problematiche agricole con gli strumenti della pianificazione territoriale si dovrebbe operare non a livello di singolo comune, bensì quantomeno a scala comprensoriale, connettendo l'agricoltura e le attività



"Agropolitana" a Kmzero (tratto da: Ferrario, 2012)

connesse con le reti ecologiche e con quelle degli eco-musei, degli itinerari culturali ed eno-gastronomici, dei percorsi ciclo-pedonali. Nel Veneto ed a Padova un passo avanti verso la pianificazione d'area vasta si è fatto negli anni scorsi prevedendo l'elaborazione dei Piani di Assetto Territoriale Intercomunali (PATI) alternativi ai PAT comunali. Il tematismo dell'agricoltura non è però stato inserito tra quelli previsti dal piano intercomunale.

Il futuro del PaAM

In attesa di un'auspicabile ripresa d'interesse e di iniziativa da parte delle istituzioni, diversi partecipanti ai lavori di Agenda 21 hanno recentemente deciso di dar vita ad una Associazione per il Parco Agro-paesaggistico, dotata di una propria personalità giuridica e finalizzata a promuovere iniziative di carattere culturale, effettuare studi, elaborare progetti e avviare azioni che possano favorirne la costituzione e la costruzione. Mentre si sta procedendo nella mappatura delle aree e dei fattori essenziali per il disegno del Parco ed all'attivazione di un apposito sito web, un primo concreto obiettivo a cui si sta lavorando è quello riguardante un'area urbana di consistente estensione, in parte di proprietà pubblica ed in parte di proprietà privata, dove già esistono numerosi orti sociali e dove il Comune di Padova sta ristrutturando un fabbricato rurale da destinare a ecomuseo dell'agricoltura. L'Associazione per il PaAM si è resa disponibile a collaborare con il Comune su questa iniziativa; al tempo stesso l'associazione supporta un coordinamento spontaneo nato tra i proprietari dei terreni privati, che con l'assistenza tecnica del vicino Istituto d'Agraria, vorrebbero produrre e commercializzare prodotti biologici sotto l'egida del PaAM. Se il progetto si realizzasse, la fattoria urbana, attrezzata anche per attività di ristorazione e di incontro sociale, e connessa al piccolo museo dell'agricoltura ed alle coltivazioni biologiche dei terreni limitrofi, potrebbe divenire un'efficace esemplificazione di come sia possibile organizzare un'agricoltura multifunzionale. Questo primo passo verso la costituzione del Parco non sarebbe tuttavia sufficiente.

A queste iniziative andrebbe infatti associata, come convenuto con gli uffici della Provincia, responsabili del coordinamento dei PATI, la predisposizione di una Variante di piano finalizzata al tema dell'agricoltura urbana e periurbana, ma la riforma degli enti territoriali intervenuta con la legge del 7 aprile 2014, n. 56 ("Delrio") ha reso problematica questa iniziativa.

Riferimenti bibliografici

- Ferrario V., 2013, "Paesaggi coltivati (multifunzionali). Lo spazio dell'agricoltura nella trasformazione della città contemporanea", in Magnier A., Morandi M., *Paesaggi in mutamento. L'approccio paesaggistico alla trasformazione della città europea*, Milano, Franco Angeli.
- Fregolent L., 2005, *Governare la dispersione*, Milano, Franco Angeli.
- Munarin S., Tosi M.C., 2001, *Tracce di città. Esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, Milano, Franco Angeli.
- Regione Veneto, 2009, *Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*, Relazione generale.

Benedetta Di Donato, Aurora Cavallo, Davide Marino

Il Parco Agricolo di Casal del Marmo: tra pratiche produttive e istanze sociali

I temi connessi alla traduzione dell'agricoltura urbana e periurbana nella pratica pianificatoria vanno ritagliandosi uno spazio crescente nel dibattito pubblico e nella comunità scientifica internazionale (Gant et al., 2011; Vilijoen e Wiskerke, 2012, Lardon e Loudiyi, 2014), anche riguardo alle molteplici forme e funzioni che le attività agricole assumono nella condizione urbana. In Italia alcune recenti traiettorie di indagine hanno esplorato gli ambiti in cui la città si trova a incorporare morfologie insediative discontinue in rapporto stretto con porzioni di paesaggio agrario (Aristone e Palazzo, 2016). Nel caso di Roma i rapporti figurativi e funzionali che la città stabilisce con il sistema agroambientale entro cui essa è collocata, assumono tratti singolari sia a causa degli specifici assetti fondiari e produttivi che connotano il primario dell'Agro romano, sia per i caratteri stessi della forma urbana. Se è vero che il ruolo della grande proprietà fondiaria e l'orientamento segnatamente estensivo sono gli elementi che storicamente connotano il paesaggio produttivo urbano, va altresì riconosciuto come dagli anni Settanta i caratteri strutturali del tessuto agricolo romano siano andati progressivamente articolandosi intorno a molteplici tipologie d'impresa, orientamenti produttivi e pratiche sociali o ambientali. In quale misura tale complessità ha trovato traduzione nella pianificazione urbanistica? Attraverso quali strumenti è possibile leggere le forme e le funzioni produttive per risignificarle all'interno di un progetto di città? Intorno a quali modelli l'agricoltura, come fatto economico e produttivo, può trovare integrazione nelle prospettive attuative della pianificazione e delle politiche urbane? Sono questi alcuni degli interrogativi intorno ai quali si articola il contributo che, partendo dal caso del Parco Agricolo di Casal del Marmo a Roma, indaga l'idea di agricoltura espressa dal Piano e i suoi possibili sviluppi attuativi.

I paesaggi agrari e le forme della produzione

Il Piano Regolatore di Roma del 2008 ha istituito tre Parchi Agricoli all'interno dei confini urbani, definendoli come "ambiti rurali, diversi dalle aree naturali protette"[1]; gli obiettivi individuati dal Piano sono: la conservazione e il rafforzamento delle attività agricole, anche attraverso la commercializzazione locale dei prodotti e l'agricoltura biologica, la tutela e valorizzazione del patrimonio, e la fruizione pubblica. Il Prg individua nei Programmi Unitari d'Intervento, in accordo con i proprietari, gli strumenti mediante cui attuarli. Due dei tre ambiti – Arrone Galeria e Rocca Cencia - si trovano in territori periurbani a ovest e a est della città; il terzo, Casal del Marmo, è all'interno del tessuto urbano. A oggi non ci sono sviluppi, i tre ambiti individuati sono in attesa di strumenti attuativi, anche se a Casal del Marmo nel 2012 si è costituito un comitato civico per accompagnare la realizzazione del parco e negli anni più recenti il parco è divenuto laboratorio di un progetto di ricerca[2] (Cavallo et al., 2016), i cui esiti, tuttavia, stentano a trovare valorizzazione nell'azione pubblica.

L'ambito individuato per il Parco Agricolo di Casal del Marmo si estende su una superficie di circa 500 ettari. Dal punto di vista morfologico si tratta di un altopiano segnato da un reticolo idrografico che definisce tre incisioni vallive. Il paesaggio è quello della campagna romana con coltivi a grano e foraggio interrotti dalla vegetazione naturale. L'andamento irregolare determinato dall'orografia e la varietà di paesaggi urbani e agricoli che trovano spazio all'interno dell'area costituiscono la qualità spaziale principale di questa porzione di città. I salti di quota e la vegetazione ripariale sono i riferimenti percettivi primari nell'attraversamento del parco e costituiscono la base di una rete informale di percorsi. All'interno delle valli l'orizzonte è chiuso sulla città mentre sugli altopiani a prevalere sono le ampie distese pascolive, bordate dai profili dell'edificato. Lungo il Fosso delle Campanelle il paesaggio è disegnato dai recinti autocostruiti di un sistema di orti, dalle architetture spontanee realizzate con materiali di recupero e dalla trama fitta e orizzontale delle ortive. Le ampie zone coltivate a grano e foraggio, interrotte dalla vegetazione naturale lontano dai bordi urbanizzati, sono punteggiate dai fuochi architettonici dei casali di diverse dimensioni. Se a Nord è la viabilità a segnare i confini di Casal del Marmo, nella coda a sud ovest la continuità degli spazi aperti è interrotta dagli insediamenti della Torresina, diversi per dimensione e tipologia. Le trame dell'agricoltura si densificano solo in corrispondenza delle aree coltivate dalla cooperativa agricola Co.Bra. Gor., nel quadrante settentrionale, dove alle ortive si alternano porzioni di frutteto e uliveto di diverse dimensioni.

Le forme proprietarie sono rappresentative del contesto romano: la grande dimensione latifondista a gestione estensiva, la proprietà fondiaria degli istituti di credito, la cooperazione agricola a carattere multifunzionale, il patrimonio ecclesiastico, la presenza di ampie porzioni di proprietà pubbliche - provinciali e demaniali - e gli orti spontanei[3].

Il quadro che emerge è quello di un ambito agricolo composito, ricco di forme e funzioni molteplici (Cavallo et al., 2015). Nel perimetro di Casal del Marmo, infatti, abbiamo individuato tre tipologie di agricoltura urbana cui corrispondono assetti proprietari, tipi d'impresa e ordinamenti produttivi diversi. Il sistema cooperativo, qui rappresentato da Co.Bra.Gor., si distribuisce a Roma in modo puntiforme ed eterogeneo. Si tratta nella maggior parte di esperienze avviate nella seconda metà degli anni '70, su terreni occupati ricadenti in territori vincolati e in aree protette, spesso coinvolte in pratiche di agricoltura sociale. La coltivazione è frequentemente biologica, con ordinamenti misti.

A fronte del marcato carattere innovativo che distingueva tali realtà fino ad alcuni anni fa, oggi esse tendono a configurarsi mature con forme innovative. Tali pratiche hanno costruito un sistema di relazioni alla scala locale, fino a divenire fenomeni portatori d'identità riconosciute dagli abitanti.

A questa tipologia si aggiunge la categoria dell'agricoltura di attesa (Palazzo, 2005; Insolera, 2011), propria delle tre grandi tenute, che è condizionata dalla competizione con gli usi urbani e la connessa rendita.. L'ultima tipologia è quella degli orti urbani abusivi, realtà ormai storicizzata, orientata all'autoconsumo. Il quadro d'insieme vede affiancarsi alle morfologie agricole corrispondenti istanze e forme di conflitto: le istituzioni pubbliche, deboli nel ricoprire un ruolo di mediazione e orientamento; la cooperativa agricola, che agisce come catalizzatore dei processi di valorizzazione connessi al cibo; le istanze degli orticoltori; i detentori delle grandi proprietà, che non vedono nel Parco Agricolo una possibilità di crescita economica. Nodo, quest'ultimo, particolarmente critico, anche se la crisi dell'edilizia ha messo in discussione molti dei presupposti sottesi all'agricoltura di attesa.

Le forme di agricoltura e le tipologie d'impresa che trovano spazio a Casal del Marmo hanno caratteri e peculiarità diverse e perseguono obiettivi spesso contrapposti.



Il Parco Agricolo di Casal del Marmo.

Il Parco e la città

Muovendo dall'esperienza di Casal del Marmo tentiamo di articolare la riflessione intorno ad alcune domande. Attraverso quali strumenti è possibile leggere le forme e le funzioni produttive per risignificarle all'interno di un progetto di città? Quale idea di spazio pubblico si può esprimere in un parco urbano a vocazione agricola? Quale idea di agricoltura, come fatto economico e produttivo?

I fenomeni e le esperienze che trovano spazio nel parco di Casal del Marmo si inseriscono tra le molteplici espressioni del primario romano, urbano e periurbano, come delle diverse forme della città contemporanea. In questa direzione, il Piano Regolatore di Roma se da una parte riconosce le funzioni extra produttive dell'agricoltura, dall'altra sembra introdurre la dimensione produttiva come un'aggettivazione dello spazio pubblico (Di Donato et al., 2016). Alla scala vasta il piano individua i tre Parchi Agricoli nel quadro della rete ecologica di Roma, riconoscendone i ruoli in quella che è a tutti gli effetti un'armatura pensata come strumento di riequilibrio ambientale. All'interno di questo sistema rientrano anche le numerose aree protette del territorio romano, dove l'agricoltura è pratica diffusa: ampie porzioni di Agro romano ricadono, infatti, all'interno dei perimetri degli ambiti vincolati; in alcune Riserve sono gli ambiti produttivi a prevalere sulla matrice naturalistica - le Riserve Naturali della Marcigliana e di Decima Malafede ne sono un esempio.

Il disegno di Roma stabilito dal recente Prg ha trovato compimento dentro il sistema di cunei previsto dal Piano del 1962. Esso sancisce la fine della città che cresce secondo un modello concentrico, in favore di uno sviluppo articolato lungo gli assi radiali. A questo si lega la storia dell'agricoltura e dell'Agro romano; i cunei a uno sguardo più attento, sono in larga parte territori agricoli, legati in particolare alla cerealicoltura e alla zootecnia da latte. Il peso economico e sociale dell'Agro romano è andato progressivamente diminuendo nel corso del Novecento, sia a causa del calo della redditività agricola, sia del peculiare assetto proprietario, che trae origine dalle grandi tenute di proprietà di famiglie aristocratiche e di enti ecclesiastici.

I caratteri strutturali del tessuto produttivo agricolo che si osservano nelle aree protette e nei tre Parchi Agricoli hanno tratti comuni tra loro. Sia le aree protette che i Parchi Agricoli ricadono nei cunei definiti dal tessuto urbano. Dove la città è più vicina essi assumono anche una funzione di spazio pubblico, non diversa da quella dei parchi cittadini; al contrario, quando il rapporto con il tessuto si fa più rarefatto tendono a prevalere le funzioni produttive, a svantaggio di quelle ricreative.



Le incisioni vallive e i seminativi (Foto Agnese Samà © - fotografa documentarista - www.agnesesama.com)

Conclusioni

Quali elementi di innovazione ha introdotto il piano istituendo tre Parchi Agricoli? Per la prima volta l'agricoltura (produttiva) diventa soggetto della trasformazione urbana e occasione di città: negli anni più recenti le amministrazioni hanno riconosciuto al primario anche un ruolo di innovazione, superando l'idea che esso funzioni solo come cassa di compensazione della rendita urbana e limite al consumo di suolo. Non a caso nelle norme del Prg si fa riferimento agli accordi con proprietari e conduttori delle aziende per lo sviluppo di piani attuativi, e alla vendita diretta e all'agricoltura biologica come pratiche proprie dell'agricoltura come bene pubblico. Tuttavia, all'elemento di novità introdotto dalla disciplina urbanistica, deve seguire la capacità degli strumenti di governo del territorio di leggere le forme molteplici espresse dall'agricoltura, assegnando valori e ruoli ai paesaggi produttivi, distinguendo le attività di impresa dalle pratiche agricole. L'elaborato Guida alla progettazione negli ambiti di paesaggio (G7) del Piano identifica i valori morfologici ed ecologici dell'agricoltura ma stenta a riconoscere le corrispondenze tra caratteri strutturali aziendali, assetti fondiari, ordinamenti produttivi e paesaggio. L'agricoltura urbana e periurbana si esprime in forme molteplici, secondo modelli produttivi, strategie d'impresa e funzioni diverse, la cui lettura come fatto territoriale è il presupposto per riscriverne il ruolo nello sviluppo della città. Riconoscendo le attività agricole in ambito urbano e periurbano nel quadro del sistema agroalimentare locale - ovvero, includendo nel processo produttivo anche la trasformazione, la commercializzazione, la produzione di energia, e la gestione dei residui - il primario si può declinare entro le strategie spaziali, le politiche sociali, economiche e ambientali della città. Il nodo primario resta quello della composizione in un quadro unitario di modelli produttivi, tipi di impresa e obiettivi imprenditoriali anche divergenti negli strumenti di costruzione e gestione del Parco.

Inoltre, se ai Parchi Agricoli periurbani va assegnata una funzione di valorizzazione come territori deputati alla produzione - per i quali quindi sono necessari strumenti programmatici e di pianificazione, in alcuni casi - Casal del Marmo ne è un esempio - questi devono configurarsi anche come parchi pubblici, con quello che ne consegue in termini di assetti spaziali. In questo senso, l'esperienza del Parco Agricolo potrebbe rappresentare l'occasione per un approfondimento della rete ecologica romana, aggettivando in termini tipologici le forme produttive che vi hanno luogo, nonché i rapporti tra queste e le attese della comunità locale.





La cooperativa agricola Co.Bra.Gor
(Foto Agnese Samà © - fotografa documentarista - www.agnesesama.com)

Qui si inserisce un ulteriore elemento significativo introdotto dal piano in termini di *governance*. La norma (art. 70 NTA), infatti, apre con chiarezza al ruolo dell'integrazione tra pubblico e privato per la definizione degli sviluppi attuativi dei tre parchi, anticipando per certi versi la necessità di superare la logica dei grandi interventi di trasformazione urbana che hanno luogo in un periodo lungo, prevedendo un ruolo forte dell'attore istituzionale inteso come garante degli interessi della comunità.

Se la cultura del progetto come fatto risolutivo è oggi in crisi, è necessario fissare un futuro più aperto alla costruzione di scenari e visioni possibili.. In questa direzione, gli interessi economici possono trovare spazio accanto alle richieste di tipo sociale e attraverso pratiche e strumenti atti alla composizione del quadro delle diverse istanze.

1. Norme Tecniche Attuative, art. 70.
2. Il laboratorio si è sviluppato all'interno del progetto Turas, finanziato all'interno del VII Programma Quadro, che coinvolge municipalità, imprese, cittadini e centri di ricerca di 11 paesi europei e mira a individuare modelli attuativi per la transizione urbana verso la resilienza e la sostenibilità, http://www.turas-cities.org.
3. In particolare l'area è così ripartita: il 30% circa appartiene a Roma Metropolitana (120 ettari) di cui metà affidati alla cooperativa Cooperativa Braccianti Agricoli Organizzati, azienda agricola multifunzionale. La restante parte pubblica è occupata da circa 200 orti urbani abusivi di piccole dimensioni. La porzione di proprietà privata è attualmente coltivata a seminativi e divisa tra tre grandi imprese (Massara, Mancini e Vittorini, le cui tenute si estendono rispettivamente per 100, 110 e 60 ha), la proprietà Unicredit (pari a poco meno di 100 ha) e altri singoli piccoli lotti, ciascuno inferiore all'ettaro.

Riferimenti bibliografici

- Aristone O. e Palazzo A.L., (2016), "Né città né campagna. La nuova forma città", in *Agriregionieuropa*, n. 44;
- Cavallo A., Pellegrino D., Di Donato B. e Marino D. (2016), "Values, roles and actors as drivers to build a local food strategy: the case of Agricultural Park of Casal del Marmo" in Cinà G. and Dansero E. (a cura di) *Localizing urban food strategies. Farming cities and performing rurality*, 7th International Aesop Sustainable Food Planning Conference Proceedings;
- Cavallo A., Di Donato B., Marino D., (2015), "Nutrire Roma: il ruolo dell'agricoltura urbana nel fenomeno urbano", in *Città Memoria Gente, Ciudad, Memoria, Gente, City, Memory, People*, Cerasoli M. (edited by), Atti del IX Congresso "Città e Territorio Virtuale", Roma Tre Press, Roma, pp. 876-885;
- Di Donato B., Perrin C. e Cavallo A., " Strumenti di gestione dell'agricoltura urbana e periurbana: esperienze a confronto tra Roma e Montpellier", in *Agriregionieuropa*, n. 44;
- Gant R., Robinson G., Fazal S. (2011), Land-use change in the "edgelands": Policies and pressures in London's rural–urban fringe, in *Land Use Policy*, 28, pp. 266-279;
- Henke R., Pedace S., Vanni F. (2015), L'agricoltura tra città e campagna: un'analisi dei poli urbani italiani in *Agriregionieuropa*, anno 11 n°40, Mar 2015.
- Insolera I. (2011), *Roma moderna*, Einaudi;
- Lardon S. e Luodiyi S. (2014), Agriculture et alimentation urbaines: entre politiques publiques et initiatives locales, *Géocarrefour*, 89/1-2-3;
- Palazzo A.L., (2005), (a cura di), *Campagne urbane. Paesaggi in trasformazione nell'area romana*, Gangemi, Roma;
- Viljoen A. e Wiskerke J.S.C. (a cura) (2012), *Sustainable Food Planning: Evolving Theory and Practice*. Wageningen Academic Publishers

Serena Ciabò, Ennio Nonni

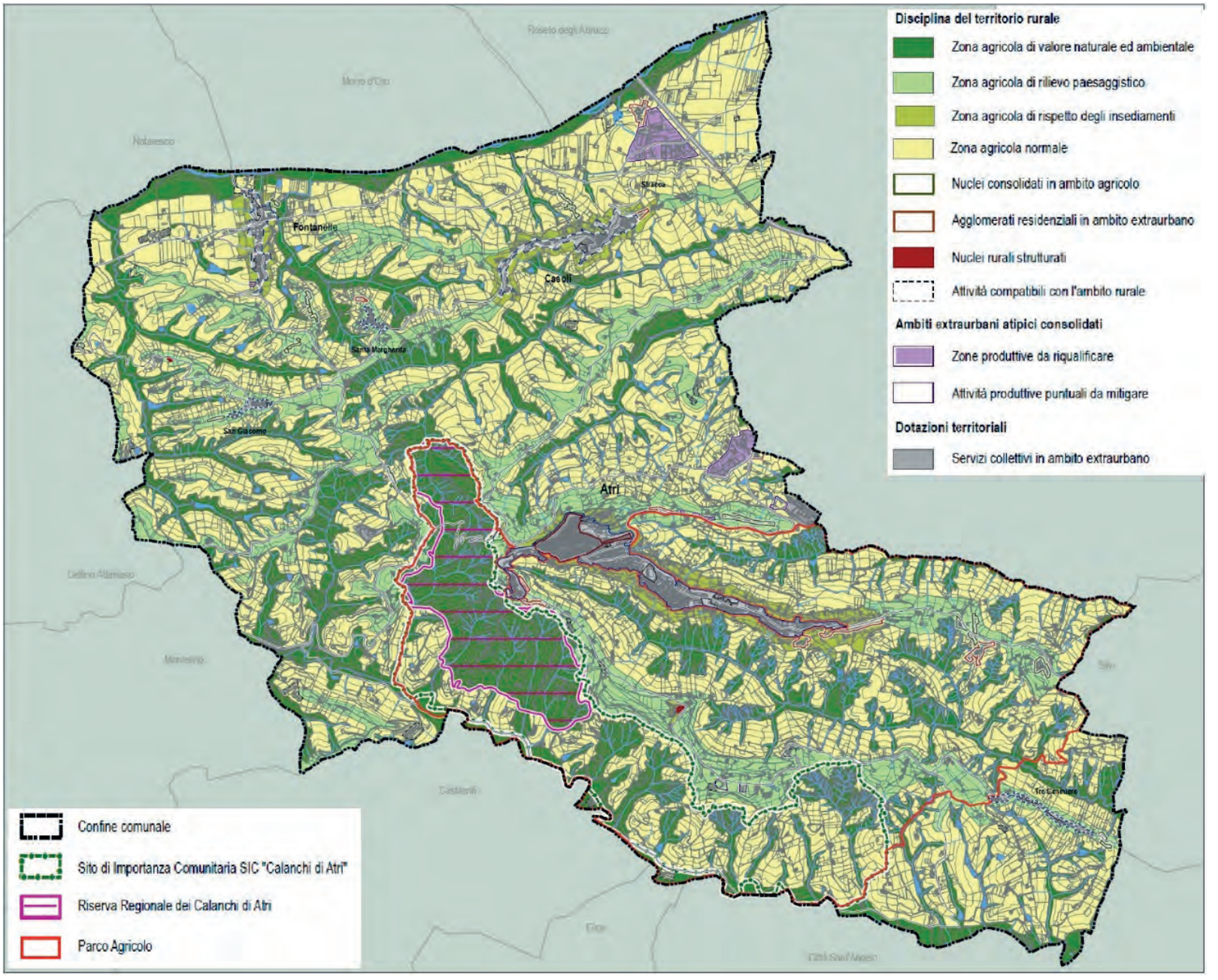
Parchi Agricoli per piccoli produttori. Il caso dei calanchi di Atri (TE)

Benché con caratteristiche e prerogative differenti, il tema dei Parchi Agricoli ha avuto negli ultimi trent'anni una larga diffusione ponendosi come strumento di risposta alle istanze di salvaguardia dell'identità produttiva e paesaggistica dei territori rurali, e puntando alla valorizzazione del rapporto con l'ambiente urbano attraverso il potenziamento del ruolo multifunzionale dell'agricoltura (Ferraresi, 2009; Bernetti, 2009).
La riuscita di questi progetti non è tuttavia scontata e diversi studi condotti sulle esperienze più longeve evidenziano come, affinchè i Parchi Agricoli possano decollare, vi siano delle precondizioni fondamentali necessarie, sintetizzabili nei seguenti assunti (Fanfani, 2006; Donadieu, 2004):

1. inserimento delle politiche rurali in un quadro pianificatorio coordinato;
2. garanzia della destinazione ad uso agricolo del suolo;
3. regole pattizie e forme contrattuali fra agricoltori ed enti locali.

In genere, il punto più difficilmente controllabile e di problematica attuazione è il terzo in quanto, oltre a richiedere una notevole convergenza di interessi e iniziative tra attori pubblici e privati, è scarsamente inquadrabile all'interno di un apparato normativo/regolamentare necessitando, tra l'altro, di una grande flessibilità operativa anche in funzione delle opportunità finanziarie che di volta in volta si presentano.
Per quanto riguarda il Parco Agricolo dei Calanchi di Atri, il coordinamento del quadro pianificatorio, per lo meno a scala comunale, è garantito dal processo di genesi del Parco stesso, che prende formalmente vita l'8 agosto 2015, quando viene approvato il suo Piano Particolareggiato[1]. Questo rientra nel progetto complessivo di *Multilevel governance* portato avanti dal Comune di Atri che vede la redazione simultanea di quattro strumenti urbanistici: Prg, Piano Particolareggiato del Centro Storico, Piano Particolareggiato del Parco Agricolo (Pppa) e Piano di Gestione del Sic Calanchi di Atri. Quest'ultimo, insieme alla Riserva Regionale dei Calanchi di Atri, gestita dal Comune di Atri e attualmente anch'essa sottoposta ad una revisione del Piano d'assetto naturalistico, ricade fisicamente entro il perimetro del Parco Agricolo.
L'elaborazione coordinata di diversi strumenti che agiscono sulla medesima porzione di territorio ha portato ad una concreta integrazione delle previsioni, evitando discrepanze e forzature negli articolati (Nonni, Ciabò, 2015). In particolare, le norme del Pppa puntualizzano quelle del Prg all'interno del territorio del Parco[2] enfatizzando ad esempio una serie di incentivi urbanistici volti al miglioramento del paesaggio rurale attraverso azioni come la diffusione del verde e delle reti ecologiche, la realizzazione di studi specialistici sulle problematiche territoriali riguardanti la sicurezza del territorio, la demolizione di edifici incompatibili. Per ognuna di queste azioni, realizzata all'interno del Parco Agricolo, è riconosciuta una piccola capacità edificatoria maggiorata rispetto a quanto previsto dal Prg e che può essere sfruttata anche al di fuori del Parco favorendo operazioni di *infilling* in ambito urbano.
Particolare attenzione da parte della pianificazione urbanistica è stata posta anche nel riconoscere esplicitamente l'uso agricolo ai terreni del Parco e nel limitare al massimo l'incremento dello *sprawl* causato dal proliferare di case sparse. A tal fine le nuove costruzioni in zona agricola sono ammesse a condizione che la Sau minima sia di 3 ettari, così come previsto dallo stesso Ptp della Provincia di Teramo, restringendo ulteriormente il *range* di edificabilità nel caso di nuovi fabbricati civili in ambito agricolo, richiedendo una Sau minima di 4 ha.

Oltre che a livello orizzontale, un certo grado di coerenza si registra anche con gli strumenti e la normativa sovraordinata: l'istituzione del Parco era stata infatti prevista nel Piano Territoriale della Provincia (Ptp) di Teramo ed è in linea con la recente Lr 28 aprile 2014, n. 24 "Legge quadro in materia di valorizzazione delle aree agricole e di contenimento del consumo del suolo".
Alla luce di quanto detto, nel progetto del Parco Agricolo dei Calanchi di Atri, il rispetto dei primi due punti elencati in apertura appare sufficientemente garantito, ma come si è accennato in precedenza, gli articolati normativi da soli non assicurano che la comunità locale usufruisca delle possibilità offerte dalle previsioni di piano per quanto incentivate, né tanto meno che vengano stipulate forme contrattuali più complesse[3].
Affinché meccanismi di questo tipo si inneschino, è necessario avere ben chiaro il target di riferimento ed individuare i canali più consoni per intercettare gli utenti potenziali e far incontrare l'offerta delle istituzioni e la domanda degli agricoltori.
Molto spesso infatti piani e strategie di rilancio del comparto agricolo, che sulla carta appaiono ineccepibili, restano incompiute in quanto viene a mancare nella fase di esercizio dello strumento un sistema di coinvolgimento attivo degli agricoltori, utilizzatori finali delle misure previste.
Per quanto riguarda l'economia agricola del territorio atriano, essa è caratterizzata da una conduzione di tipo famigliare e da una parcellizzazione dei fondi piuttosto evidente dovuta anche alla morfologia del paesaggio calanchivo. I dati del 6° Censimento Generale dell'Agricoltura Istat 2010, coincidenti con il periodo di redazione del Pppa, confermano questa situazione: nonostante tra il 2000 e 2010 si sia assistito ad un presumibile accorpamento dei fondi deducibile da una contrazione delle aziende con dimensioni inferiori alla media (in particolare quelle <1 ha) ed un aumento di quelle più grandi, l'estensione delle aziende agricole risulta molto ridotta, in genere inferiore ai 10 ha di superficie totale. Il 95,65% di esse è costituito da ditte individuali ed il 98,6% è diretta dal coltivatore.



La disciplina del territorio rurale nel Prg di Atri. A sud del centro storico si distinguono i confini del Parco Agricolo, del SIC e della Riserva.

Le colture più diffuse sono quelle legnose, in prevalenza uliveti e vigneti, rappresentando il 25% del totale, seguite dai seminativi (23%). Importante è anche la porzione occupata da orti famigliari (11%) e da aree inutilizzate (13%), a ulteriore testimonianza di un'agricoltura tradizionale poco impattante e fortemente integrata nel contesto naturale calanchivo.

I dati sinora riportati, se da un lato sono sintomo di un'arretratezza produttiva, dall'altro, accostandoli ad altre informazioni riguardanti la multifunzionalità e la qualità dei prodotti, possono essere letti come manifestazione di un'agricoltura di valore e dalle molte potenzialità inespresse.

A tal proposito, un censimento sulle coltivazioni presenti nella Riserva Naturale dei Calanchi di Atri[4] rivela che il 45% delle aziende prese in esame è in possesso di materiale genetico di interesse agrario. Si tratta di varietà animali e vegetali locali che risultano particolarmente adattate alle condizioni peculiari dei rilievi calanchivi; ne sono un esempio la liquirizia, la cui coltivazione portò nei primi anni dell'800 all'apertura degli stabilimenti di lavorazione Menozzi-De Rosa, il cappero, la gallina atriana, citata da Plinio il Vecchio, e la pecora pagliarola (Valentini, Di Loreto, 2006). Queste produzioni, che si affiancano a colture altrettanto tipiche ma già affermate e riconosciute, come viti, olivi e cereali maggiori, e che fino alla fine degli anni '90 rasentavano l'estinzione, con l'avvento della moderna Pac e l'incessante lavoro di riscoperta e coinvolgimento effettuato dai tecnici della Riserva Naturale dei calanchi, si stanno riaffermando sul territorio, soprattutto in un'ottica di creazione del brand territoriale dei calanchi (Ciabò, 2008) in grado di trainare le diverse forme dell'economia locale, *in primis* il comparto agricolo multifunzionale.

Segnali in questo senso si captano già se si considera che sul territorio comunale 42 aziende praticano l'agricoltura biologica e 56 sono certificate DOP e/o IGP e che sono inoltre presenti 22 agriturismi e 2 fattorie didattiche (ISTAT, 2010).

Si tratta però per lo più di iniziative individuali prive di una visione di sistema.

Sono ancora forti infatti le carenze organizzative: non esistono forme associative o cooperativistiche e i processi di filiera non risultano sufficientemente strutturati. La situazione contrasta con una spiccata disponibilità dimostrata dagli agricoltori nei confronti di progetti di rete, *in primis* la costituzione di un marchio di qualità certificata e garantita che utilizzi il brand territoriale dei calanchi, disponibilità emersa nel corso di diverse indagini ed occasioni partecipative promosse nell'ultimo decennio e che hanno contribuito alla proposta di istituzione del Parco Agricolo.

Nel periodo di esercizio del Parco Agricolo, uno degli obiettivi basilari dovrà essere per l'appunto quello di riuscire definitivamente a creare una rete stabile tra gli operatori agricoli e rendere riconoscibili i prodotti locali.

In questa direzione il lavoro più sostanzioso è stato svolto dalla Riserva Naturale che nel corso degli anni ha garantito un presidio sul territorio affiancando e guidando gli agricoltori verso una gestione sostenibile dell'ambiente rurale. Il riconoscimento del Sic, e a scala più ampia del Parco Agricolo, devono rappresentare l'occasione per esportare l'esperienza della Riserva in un contesto più esteso e mettere a sistema ciò che sinora è stato fatto esclusivamente a livello di buone pratiche individuali.

Riferimenti bibliografici

- Bernetti, I. 2009. *Il Parco Agricolo come strumento di sviluppo rurale nel territorio periurbano. In: Pianificare tra città e campagna. Scenari, attori e progetti di nuova ruralità nel territorio di Prato* (eds. Fanfani D.) Firenze University Press, Pp 55-66
- Ciabò S. (2010). "Reti ecologiche nella esperienza della pianificazione a diverse scale. Pianificazione comunale: il caso di Atri". In: Ferroni F., Romano B. (Eds.), *Biodiversità, consumo di suolo e reti ecologiche. La conservazione della natura nel governo del territorio.* WWF Italia, Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica, Cogecstre, p. 207-218
- Donadieu, P., 2004. *Campagne urbane, una nuova proposta di paesaggio della città.* Donzelli, Roma.
- Ferraresi, G. 2009. Scenari di ricostruzione del territorio per un progetto di "forma urbis et agri". Ruolo strutturale dell'attività primaria e tracce di trasformazione antropologica. In: *Produrre e scambiare valore territoriale. Dalla città diffusa allo scenario di forma urbis et agri* (eds. Ferraresi G.)
- Nonni E., Ciabò S., 2015. "Il Piano del Parco Agricolo di Atri (TE)", in *Urbanistica Informazioni*, n. 258, pp. 83-87.
- Valentini R., Di Loreto U., 2006. *Biodiversità e agricoltura nei calanchi di Atri. Breve guida alle biovarietà presenti o reintroducibili nella riserva regionale dei calanchi di Atri.* Stampato da Tipografia 2000, Teramo.

1. Il Piano Particolareggiato del Parco Agricolo (Pppa) arriva all'approvazione nel 2015 dopo essere stato adottato dal Consiglio Comunale il 24 Agosto 2012.
2. Il Parco si estende per 3252 ha, corrispondenti al 35% del territorio comunale e ospita circa il 17% della popolazione totale di Atri, pari a circa 2000 abitanti ed il 16% dell'intero patrimonio immobiliare.
3. Tali forme contrattuali nel Pppa dovrebbero realizzarsi attraverso la stesura di appositi Programmi Strategici finalizzati alla sottoscrizione di accordi, agevolazioni sulla fiscalità locale ed altre misure volte alla promozione dei prodotti locali e delle strutture ricettive, nonché al miglioramento del sistema produttivo e della multifunzionalità
4. La Riserva naturale si estende per 380 ha interamente all'interno del Parco Agricolo



L'intervallarsi di campi coltivati ed aree naturali nel Parco Agricolo dei calanchi di Atri.

David Fanfani

Il Parco Agricolo della piana fiorentina. Un progetto integrato tra opportunità e conflitti

Il Parco Agricolo multifunzionale della piana fiorentina porta a compimento un lungo processo generativo e di pianificazione avviatosi già negli anni '70 - nel contesto dei vari tentativi di coordinamento urbanistico intercomunale nella piana urbana fra Firenze e Pistoia - per il quale si consolida, all'inizio degli anni '90, una idea di 'parco metropolitano centrale' della piana[1] (AA.VV.,1990; Summer 1992). Dopo una lunga pausa, il tema viene ripreso nel 2005 dal governo regionale toscano attraverso il progressivo coinvolgimento in forma coordinata dei comuni della piana fra Firenze e Prato e la ridefinizione della natura stessa del parco come "agricolo e multifunzionale". In questa forma, anche a seguito dell'attivazione di strumenti di formazione e partecipazione per abitanti e *stakeholders*, il progetto del Parco Agricolo della piana viene approvato nel 2014 come variante del Piano di Indirizzo territoriale regionale (Pit) nella figura di 'progetto integrato di territorio' volto alla realizzazione di obiettivi strategici e prioritari posti dal Pit stesso[2].

La variante del Pit riconosce al Parco Agricolo il ruolo strategico di 'elemento ordinatore' degli interventi insediativi ed infrastrutturali denotandone così il valore 'multifunzionale' di presidio agricolo adeguato a conseguire anche obiettivi di rigenerazione insediativa e di 'messa in valore' del patrimonio culturale, paesaggistico ed ambientale dell'area. Ciò non senza qualche nodo problematico considerato che, come vedremo più avanti, nell'area sussistono importanti previsioni impiantistiche ed infrastrutturali, non ultima quella che interessa la "qualificazione" dell'aeroporto di Firenze, inserito nel medesimo atto di variante.



Le aree agricole ed i comuni interessati dal parco della Piana (fonte ns. elaborazione su dati Regione Toscana)

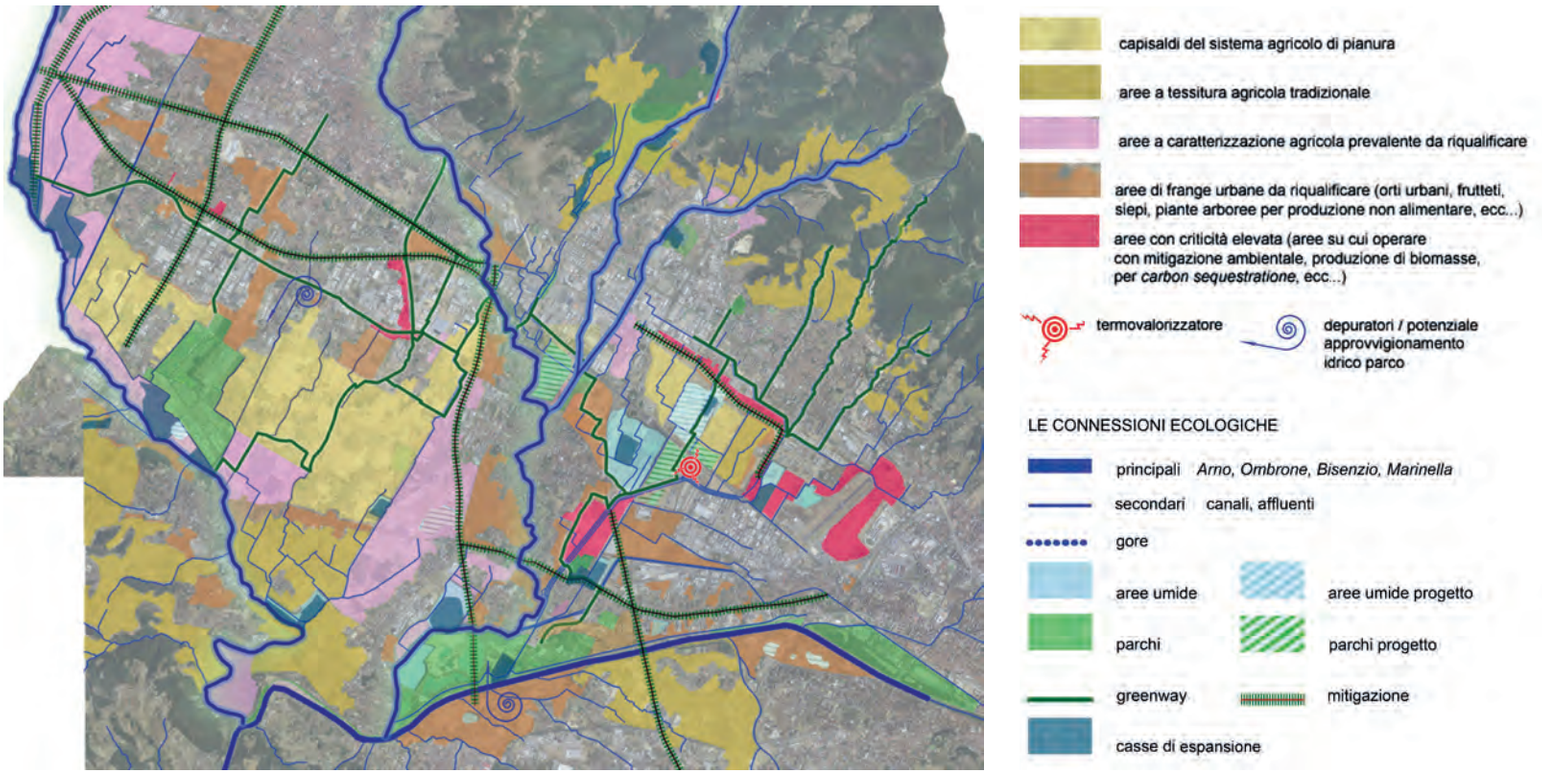
Le dimensioni territoriale ed agricola: potenzialità e criticità

L'agricoltura nel parco: una presenza tangibile ma debole

Dal punto di vista della consistenza e natura delle aree il Parco Agricolo della piana presenta un profilo non trascurabile. I territori interessati dalla previsione – e messi in salvaguardia dal Pit in vista di successivi accordi di pianificazione con i comuni - fanno capo ad otto municipalità[3] ed interessano oltre 8000 ettari di aree di varia natura agro-ambientale, prevalentemente di pianura ma anche pedecollinari. (cfr. figg. 1,2). Dal punto di vista degli studi conoscitivi purtroppo - anche a causa del fatto che il progetto, almeno fino alla approvazione della Variante, è stato promosso dal settore urbanistica della Regione con una limitata partecipazione di quello dell'agricoltura - si segnala una certa carenza di approfondimenti circa le caratteristiche del sistema produttivo agricolo.

Al riguardo dell'utilizzazione agricola si può comunque dire che la maggior parte delle colture sono orientate verso la cerealicoltura, attività che viene svolta prevalentemente attraverso la adozione di pratiche agricole di rotazione biennale su consistenti superfici. Dai dati censuari si evince come le aziende siano per la maggior parte di dimensione medio/piccola dal punto di vista della Superficie agricola utilizzata (SAU dai 5 ai 20 ettari) e, dato il tipo di coltura prevalente, fortemente orientate alla meccanizzazione. Date queste caratteristiche, in generale, il rapporto con il mercato urbano di prossimità è limitato, mentre più consistenti sono le relazioni con le 'reti lunghe' dei mercati nazionali. Si segnala anche la presenza, nelle limitate fasce pedecollinari, di colture legnose (vite ed olivo), di alcune attività di orticoltura ed una certa tendenza all'insediamento di attività vivaistiche dal limitrofo distretto pistoiese.

Malgrado tale profilo, apparentemente 'efficiente', in realtà la condizione dell'agricoltura nell'area presenta problematiche sia interne che esogene al sistema.



I sistemi agro-ambientali del Parco Agricolo della Piana (fonte Regione Toscana, Pit)

Dal punto di vista 'interno' la forte specializzazione colturale rappresenta un rischio sul piano della resilienza economica del settore, criticità sicuramente acuita dal progressivo calo dei prezzi dei cereali solo in parte mitigata, ormai, dai pagamenti delle 'quote' PAC. Peraltro tale modello presenta anche impatti ambientali legati all'impiego di fitofarmaci e fertilizzanti poco compatibili con un modello di parco a carattere agro-ambientale. In questo senso un progressivo ri-orientamento del settore verso un modello agricolo pluri produttivo anche in forma di cluster e reti di aziende - per esempio zootecnico-cerealicolo - ed orientato a forme di agricoltura *nature-based* (lotta integrata, biologico, biodinamico) appare una scelta da non rinviare, opportuna sia sul piano ambientale che economico. Tuttavia tale prospettiva si scontra, come spesso succede nelle aree agricole sottoposte a forti pressioni del mercato immobiliare urbano, con criticità di natura fondiaria derivanti dal fatto che molte aziende incontrano difficoltà ad acquisire terreni con forme di disponibilità – affitto, comodato o proprietà - sufficientemente stabili nel tempo e tali da garantire il ritorno degli investimenti per riconversioni da attuarsi nel medio periodo[4].

Aspetti e criticità di carattere urbanistico/ insediativo

L'aspetto appena ricordato costituisce una conseguenza tipica del caso in cui le aree agricole si trovano all'interno di un'area densamente urbanizzata. Nel caso della piana fiorentina si assiste infatti ad un elevato consumo di suolo agricolo da parte delle diverse funzioni urbane che raggiunge livelli consistenti sia dal punto di vista quantitativo che in termini di 'frammentazione' del territorio agricolo generata da un modello di urbanizzazione diffusa[5]. A questo si aggiunge un'ingente infrastrutturazione sia di tipo stradale che logistico, con ben due autostrade (Autosole ed A11), numerosi tracciati viari a scorrimento veloce, due linee ferroviarie (ferrovia Firenze-Viareggio e Firenze-Pisa) ed un interporto. Alcune previsioni in atto, in caso di realizzazione, verrebbero a costituire un ulteriore aggravio per l'area. Fanno parte di questo secondo insieme la 'bretella autostradale' Prato-Signa (al momento in *stand-by*), quella della terza corsia dell'A11, la realizzazione di un impianto di termovalorizzazione in prossimità del settore sud-est del parco nonché, ultimo ma non meno importante, la realizzazione della nuova pista per lo scalo aereoportuale di Firenze: questa, ruotata rispetto al sedime attuale, verrebbe ad interessare pesantemente le previsioni del parco.

Va detto che rispetto a questa ultima serie di previsioni, in particolare quella relativa all'aeroporto ed al termovalorizzatore, la natura di "elemento ordinatore delle scelte infrastrutturali" attribuita al parco nella variante al Pit appare ridimensionata a quella di fattore mitigatore di impatti peraltro difficili da contenere. Tale criticità è stata peraltro rilevata nelle diverse procedure di valutazione (Via e Vas) dagli organismi tecnici competenti – in particolare a livello regionale dal Nucleo Regionale di Valutazione (NURV) - al punto che la stessa procedura di Via in corso in sede ministeriale e relativa al *master plan* per l'aeroporto di Firenze resta al momento non conclusa.

Malgrado gli elementi di criticità insediativa appena ricordati è importante sottolineare come il Progetto per il Parco Agricolo della Piana, così come inserito nel Pit, metta in opera le condizioni per una effettiva tutela o 'perennizzazione' di gran parte delle aree agricole della piana, prefigurandone – a seguito della successiva stipula dei diversi accordi di pianificazione con i comuni - la stabilizzazione nel medio periodo dell'uso agricolo delle aree e una possibile riduzione delle 'attese edificatorie'.

Quest'ultima potrebbe, almeno in parte, 'riaprire' il mercato delle aree ad uso agricolo così da permettere una maggiore facilità di accesso ad esse da parte di nuovi e 'vecchi' agricoltori.

Potenzialità del Parco Agricolo della piana: aspetti di politiche e di governance

Da questo secondo punto di vista la 'stabilizzazione dell'uso agricolo', potrebbe fornire un significativo supporto allo sviluppo di forme di agricoltura orientata a trarre vantaggio dalla prossimità del mercato urbano e ad orientare in senso qualitativo le produzioni stesse. Ciò permetterebbe al contempo agli agricoltori di costruire 'patti fiduciari' di filiera corta anche per un adeguato riconoscimento in termini di prezzo sul valore dei beni e dei servizi ecosistemici prodotti. In questo senso, una prima esperienza pilota condotta proprio nel parco della piana, nell'area pratese, per una filiera cerealicola locale, evidenzia chiaramente la validità di questo approccio[6]. Il progetto del parco può consentire, inoltre, una più efficace territorializzazione delle politiche di sviluppo rurale e costituire un importante riferimento per i 'progetti integrati territoriali' che in questa fase il settore agricoltura regionale sta attivando nell'ambito del Piano di Sviluppo Rurale. Più in generale, data la natura del parco, appare importante sottolineare la sua capacità di integrare tutto un insieme di servizi ed 'economie di prossimità' determinate anche dalla 'cura' territoriale svolta dal presidio agricolo (servizi ecosistemici, paesaggio, turismo/ricettività, produzioni energetiche, etc).

Sviluppare tale dimensione multifunzionale, implica tuttavia il saper agire su tutta una serie di 'registri' e strumenti di *governance* che da una visione progettuale condivisa, passano attraverso il suo consolidamento in un progetto di territorio ed in uno statuto normativo ed approdano ad una gestione strategica integrata ed intersettoriale del parco stesso (Fanfani, 2009; Yacaman Ochoa, Zazo Moratalla, 2014). A tal fine il consolidamento del Parco Agricolo della Piana Fiorentina, sia come atto normativo che come strumento di sviluppo locale, richiede la costituzione di un organismo di *governance* che, anche in termini di partnership pubblico/privato, sia in grado di esercitare una azione di indirizzo operativo, supporto tecnico e coordinamento fra i diversi soggetti, per la progressiva implementazione del progetto di territorio definito con il parco.

1. Lr 122/90, Schema strutturale dell'area metropolitana fiorentina.
2. Del. Cons. Reg. Toscana, 14/07/2014, n.61
3. I Comuni interessati sono: Firenze, Campi Bisenzio, Sesto Fiorentino, Calenzano, Signa, Prato, Poggio a Caiano, Carmignano, Prato.
4. Una ricerca attualmente in corso, condotta da Ginevra Lombardi del Dip. di Scienze Economiche dell'Università di Firenze DISEI), evidenzia, per l'area campione di Prato e su base censuaria , come oltre il 25% dei terreni agricoli siano dati in uso senza un contratto o in assenza di una forma di accordo stabile.
5. Il consumo di suolo nell'area metropolitana fiorentina , al 2010, era pari al 21,8 % del territorio (Fanfani, Dodero, 2012).
6. Si tratta della Filiera cerealicola GranPrato, promossa dall'Associazione Parco Agricolo di Prato. Avviata nel 2013 con un patto di filiera, l'iniziativa è finalizzata a produrre pane a lievitazione naturale con grani coltivati localmente secondo una catena di valore concordata fra i vari partecipanti, che parte dal riconoscimento di un equo prezzo per la vendita del grano stabilito annualmente.

Riferimenti bibliografici

- Fanfani D., (a cura di), 2009, *Pianificare fra città e campagna. Scenari, attori e progetti di nuova ruralità per il territorio di Prato*, Firenze University Press, Firenze.
- Regione Toscana, 1990, "Verso l'area metropolitana. Schema strutturale dell'area Firenze-Prato-Pistoia", in *Quaderni di Urbanistica Informazioni*, n.7, INU Edizioni, Roma.
- Summer M., (a cura di), 1992, "Il parco metropolitano dell'area fiorentina", in *Quaderni di Urbanistica Informazioni*, n.12, INU Edizioni, Roma.
- Yacaman Ochoa C., Zazo Moratalla A., a cura di, (2014), *El Parque Agrario. Una figura de transicion hacia nuoevos modelos de gobernanza territorial y alimentaria*, Heliconia S.Coop. Madrid.

Il metabolismo urbano

Simone Ombuen

L'Inu al CNEL sulla politica energetica nazionale

Nello scorso mese di giugno il Gruppo Energia ed Ambiente della IV Commissione del CNEL per le Reti Infrastrutturali, i Trasporti, le Politiche Energetiche e l'Ambiente* ha lanciato una ampia consultazione fra una serie di soggetti per avere indicazioni utili per la definizione delle politiche energetiche di livello nazionale, nella prospettiva europea e nel coordinamento con una serie di aspetti che spaziano da questioni ambientali ed infrastrutturali sino alle politiche di sviluppo, oggi al centro dell'attenzione istituzionale a fronte della gravità della crisi in atto. Obiettivo, produrre al termine del percorso di audizioni una nota rivolta al Governo, per orientare ad obiettivi condivisi alcune linee strategiche in materia di energia, un settore che per il Paese rappresenta una grave dipendenza dall'estero ed un onere sulla bilancia dei pagamenti di oltre 60 miliardi di euro annui, un ordine di grandezza pari all'intero costo del servizio del debito pubblico.

Le audizioni sono state organizzate in tre sedute, rispettivamente dedicate alle istituzioni ed al mondo della ricerca, alle associazioni degli ambientalisti e dei consumatori, ed alle parti sociali e imprese. L'Inu è stato invitato a partecipare alla prima delle audizioni, a riconoscimento del suo profilo di istituzione e di soggetto di ricerca. L'evento viene a seguito di una lunga attività di attenzione nei confronti del CNEL, sviluppata dall'Inu nel corso dell'ultimo decennio.
La consultazione è stata organizzata attraverso la distribuzione di un questionario, costituito da 17 domande che toccano tutti i principali aspetti delle politiche energetiche, sia per temi che per scale. L'Inu ha affidato il compito di redigere il documento di risposta alla Commissione nazionale Ambiente, Clima, Consumo di suolo. Riportiamo qui di seguito il testo della nota di risposta presentata in audizione.

Risposte dell'Inu ai quesiti del CNEL

1 - Valuta utile che l'Italia impegni l'Unione Europea per creare un sistema energetico integrato euro mediterraneo e per la realizzazione di infrastrutture energetiche transeuropee/transmediterranee?
La costruzione di politiche energetiche nazionali dotate di un quadro strategico di contesto è di certo da considerare come assolutamente prioritaria, come pure la costruzione di partenariati di ambito euro mediterraneo. Resta invece da stabilire se si voglia costruire un modello energetico, pur nell'utilizzo delle Fer, che ricostruisca interdipendenze quali quelle avute nel ciclo dei combustibili fossili, ovvero assumere almeno in prospettiva un modello di progressiva autosufficienza territoriale, anzitutto riaffermando la capacità locale di recuperare i potenziali energetici non adeguatamente sfruttati con reti sempre più intelligenti nella gestione dei flussi di energia provenienti dalle diverse fonti e a servizio delle mutevoli esigenze di consumo.

2 - Ritiene necessario definire una Road map nazionale, anche con orizzonte temporale a medio lungo termine (2030-2050), per indirizzare il sistema di produzione e consumo energetico verso una transizione ad una economia a basso contenuto di carbonio?
Assolutamente si, l'obiettivo della decarbonizzazione richiede adeguati livelli di programmazione, sia intersettoriale che fra diversi livelli di governo, in coerenza con la *Energy Roadmap* to 2050 [Com(2011) 885 def.]. Peraltro sarebbe opportuno che la *Road map* nazionale fosse articolata per periodi quinquennali, con *target* verificabili, sul modello del *Climate Change Acto* (2008) del Regno Unito.

3 - Quali sono le sue valutazione in merito al processo di liberalizzazione del mercato dei servizi energetici?
Se la liberalizzazione vede la qualità dei servizi erogati presidiata da un buon controllo pubblico, non esistono particolari problemi alla liberalizzazione, che può risultare premiale per i soggetti più efficienti, ed in grado di seguire in modo proattivo il processo di progressiva riduzione della dipendenza energetica dei territori che si svilupperà con la decarbonizzazione.

4 - Come ritiene che debba essere modificato l'attuale mix energetico nazionale al fine di allineare la transizione nazionale agli obiettivi europei?
Il territorio italiano è fra i più ricchi del Mondo quanto a diversificazione delle suscettibilità di produzione energetica da fonti alternative diffuse. In Italia è possibile (e più conveniente che altrove) promuovere sistemi di produzione sinora poco utilizzati, e sui quali il Paese è potenzialmente in grado di esprimere primazie tecnologiche ed operative a livello mondiale. Si ricordano a solo titolo di esempio settori quali la geotermia (anche a bassa entalpia), le correnti marine, il microidroelettrico, il recupero energetico dagli scarti degli allevamenti e della produzione agricola e alimentare.

5 - Quali processi di trasformazione è possibile prevedere nel rapporto tra un mutato mix energetico e politiche industriali? Quali pensa siano i settori industriali più sensibili (raffinazione, auto, ...)? Ritiene necessario predisporre fin da ora strumenti di sostegno alla transizione ed eventualmente quali?
Il problema non è difendere settori industriali maturi od obsoleti dai fenomeni di trasformazione dei paradigmi produttivi, ma di fare in modo che la riconversione degli apparati produttivi sappia intercettare tali nuovi paradigmi o meglio li anticipi, facendoli divenire gli assi su cui ricostruire nuove politiche industriali. Ad esempio, il problema non è l'auto di per sé, ma quale diversa risposta dare alle necessità di mobilità di massa. Nella succitata prospettiva, i settori più investi-

ti dall'innovazione possono essere quelli dell'ingegneria meccanica, e dell'industria dei materiali e dei componenti (specie per l'edilizia). Inoltre in linea generale il settore dei sistemi intelligenti (*hardware e software*) per la gestione dei flussi di energia e materia e del riciclo.
In tal senso occorre valutare attentamente quale orientamento dare a settori maturi in grave crisi, come la petrolchimica, che vedranno probabilmente in futuro ulteriori decrementi da parte della domanda interna.

6 - Come pensa che la fiscalità possa diventare uno strumento efficace in campo energetico al fine del duplice obiettivo di ridurre la bolletta energetica nazionale e ridurre il livello di emissioni di gas climalteranti?
Si può proporre di introdurre un aggravio dell'Imu per gli edifici non in classe energetica A o B, eventualmente da impiegare per le detrazioni fiscali previste per l'efficientamento energetico degli edifici. Un altro elemento può essere l'introduzione di quote di fiscalità di scopo, che leghino una parte dei gettiti a destinazioni premianti i comportamenti virtuosi (ad esempio destinando i proventi alla rigenerazione urbana).

7 - Il Piano d'Azione Italiano per l'Efficienza Energetica (Paee 2011) indica le possibili aree di intervento e le azioni da intraprendere. Ritiene adeguato il Piano sia in termini di obiettivi che di strumenti operativi con meccanismi di incentivazione previsti?
Il Paee 2011 è da considerare insoddisfacente, sia per quanto riguarda i temi affrontati (in queste stesse risposte si possono riscontrare elementi non considerati dal Paee 2011), sia per quanto riguarda gli strumenti operativi individuati. Si segnala che quasi tutti gli strumenti previsti (es. contributi 55%, Conto energia, ecc.) vengono oggi governati di fatto al di fuori dei pur poco incisivi obiettivi individuati dal Piano. Inoltre il piano è stato elaborato in un contesto diverso dall'attuale, che si presenta completamente mutato, specie in ordine alle prospettive di medio e lungo periodo.

8 - Il Piano d'azione nazionale sulle energie rinnovabili (Paner 2010) fissa i target settoriali e indica approcci e strumenti per raggiungere l'obiettivo europeo (vincolante) per l'Italia pari al 17% al 2020. Ritiene che il percorso indicato sia ancora valido anche alla luce dell'obiettivo che già si raggiunge nel 2012 nel campo elettrico? In che modo il piano andrebbe rivisto? Ritiene che gli strumenti attualmente messi in campo siano adeguati ed equilibrati? Se no, come andrebbero modificati?
Gli obiettivi di Europa 2020, scritti in una congiuntura economica molto diversa da quella attuale, non possono essere realisticamente assunti quale riferimento per la formazione delle attuali politiche. La necessità di operare una drastica riconversione industriale per riqualificare la posizione dell'Italia nel panorama della divisione internazionale del lavoro chiede che l'assunzione della c.d. *green economy* venga operata in tutte le sue molteplici dimensioni, superando la tradizionale visione settoriale dell'energia. Il rilancio degli investimenti necessari alla realizzazione di più avanzati obiettivi di riduzione delle emissioni, oltre ad autosostenersi grazie ai risparmi ed alle efficienze, può efficacemente contribuire al rilancio economico del Paese.
In particolare, rispetto alle previsioni del Paner 2010, a fronte del sostegno allo sviluppo delle FER e dell'efficienza energetica negli immobili, discutibile nei modi ma comunque già esistente e praticato, occorrerebbe potenziare le azioni per la razionalizzazione insediativa in chiave energetica (blocco dell'edificazione sparsa, demolizione del patrimonio più inefficiente ed obsoleto, avvio di programmi di teleriscaldamento e di costruzione di distretti energetici urbani) e per il trasferimento modale nei trasporti di merci e persone, verso modi a basse o nulle emissioni (es. trasporti su ferro, cabotaggio, ciclabilità).

9 – Ritiene che le attuali politiche in materia di contenimento delle emissioni di gas serra siano adeguatamente integrate con le politiche di settore, a cominciare da quelle di incentivazione delle fonti rinnovabili e dell'efficienza, per arrivare a quelle più generali sullo sviluppo delle infrastrutture energetiche nazionali, del sistema dei trasporti e della pianificazione territoriale? Se no, in che modo tale integrazione andrebbe rafforzata?
Non si può che constatare la mancata realizzazione delle richiamate integrazioni intersettoriali, fonte di rilevanti problemi in materia di governo del territorio in Italia. La gravità e la rilevanza della crisi in atto richiedono una coesione intersettoriale ed una finalizzazione operativa nel governo integrato del territorio molto più alte di quanto non si sia potuto riscontrare sino ad oggi. Ai fini della costruzione di una corretta ed efficace governance del percorso di de-carbonizzazione è necessario che il percorso di condivisione dei diversi livelli istituzionali (Stato, regioni, comuni) costruisca in modo concertato e condiviso la ripartizione dei compiti (*burden sharing*), attraverso una opportuna differenziazione su base territoriale, in relazione ai potenziali delle diverse risorse presenti.
Occorre inoltre che, ai fini di un efficace e tempestivo percorso di attuazione, gli obiettivi climatici e di decarbonizzazione (azioni di mitigazione e azioni di adattamento) escano da una dimensione di settore e vengano riconosciuti quali componenti sostanziali della pianificazione urbanistico-territoriale, con gli opportuni raccordi fra programmazione nazionale e regionale e pianificazione d'area vasta e locale.

10 - Come valuta la proposta di portare i Biocarburanti dall'attuale quota del 2-3% al 20% nei prossimi 30 anni. In particolare ritiene che possa avere ripercussioni critiche sulla agricoltura? Più in generale, quale ritiene debba essere il ruolo delle fonti rinnovabili

nel settore dei trasporti nei prossimi decenni, ed in questo quale peso devono avere i biocarburanti?

La produzione di biogas (attualmente poco utilizzata in Italia come vettore per i trasporti) va di certo promossa e sostenuta, senza tuttavia impegnare in via principale la produzione agricola in tale settore, ed invece indirizzandovi il recupero della frazione organica nei cicli dei rifiuti e delle acque reflue. Fra l'altro circa l'8% dei gas serra è prodotto dai rifiuti, e quindi un riciclo integrale ha una intrinseca capacità di produrre sostenibilità.

L'agricoltura va invece destinata a svolgere funzioni di manutenzione e restauro del territorio, e difesa idrogeologica, nonché alle funzioni di produzione *food*, di cibi di qualità, a sostegno della filiera delle specialità alimentari, ad elevato valore aggiunto e ad alta coerenza rispetto ad usi sostenibili del territorio e alla valorizzazione del patrimonio storico artistico e culturale. Limitando le attività agricole *non food* solo nelle aree non diversamente impiegabili, e comunque impedendo attività pregiudiziali al rispetto degli equlibri ambientali, della protezione della biodiversità, della tutela paesaggistica.

11 - Quali ritiene debbano essere le principali priorità a medio termine per lo sviluppo delle infrastrutture energetiche (*smart grid, super grid,* sistemi di accumulo, etc)? Attraverso quali strumenti e modalità questo sviluppo dovrà essere promosso? Quali i meccanismi di finanziamento?

Dati la prosecuzione del calo della domanda e l'incremento della capacità produttiva delle Fer, anche nei settori capaci di funzione anticiclica come geotermia e biogas, i principali elementi sui quali appare opportuno intervenire sono quelli che ostano alla costruzione di distretti energetico territoriali tendenzialmente autosufficienti, connessi e federati tra loro dalla rete energetica nazionale per scopi principalmente di bilanciamento (si segnala in merito che la produzione di biogas può porre a Italgas dei problemi simili a quelli che le Fer elettriche vanno ponendo a Terna). È indispensabile giungere, con l'azione di pianificazione nazionale e regionale e con il concorso dei gestori energetici alle diverse scale, ad una nuova pianificazione del sistema energetico nazionale, che superi le attuali contraddizioni (es. sistemi di produzione da Fer inattivi perché la rete non è in grado di recepirne la produzione) e divenga infrastruttura capace di azioni di promozione e supporto alla riconversione dei territori e dei sistemi industriali verso modelli energetici ad alta efficienza, nella prospettiva della decarbonizzazione.

12 - Data l'importanza del gas nel mix energetico nazionale, anche nella fase di transizione, quali ritiene siano i principali colli di bottiglia su cui intervenire?

Come già in precedenza richiamato il peso dei combustibili fossili nella produzione energetica nazionale è da considerare in via di riduzione, ed il suo ruolo destinato a migrare verso la complementarietà e non più di portanza. In tale indirizzo i principali elementi sui quali intervenire sono quelli che ostano alla costruzione dei distretti energetico-territoriali e delle reti federative di cui sopra. Ad esempio, l'attuale dotazione di rigassificatori, già sovrabbondanti rispetto alla domanda nazionale effettiva, non costituisce un collo di bottiglia. Il vero collo di bottiglia è la dipendenza energetica di per sé, non le diverse attrezzature incaricate di reiterare la dipendenza.

13 - Ritiene opportuno, nell'ambito delle strategie per ridurre le emissioni in atmosfera di gas serra, investire in direzione delle tecnologie di cattura e sequestro del carbonio ? E in che modo questa tecnologia può (deve) essere connessa all'aumento del carbone nel *mix* energetico nazionale?

Nella prospettiva della decarbonizzazione dell'economia italiana, occorre per quanto possibile ridurre l'utilizzo del carbone nel *mix* energetico. Del resto il rapido aumento della produzione da FER sta già oggi ponendo il problema della dismissione di almeno una parte dell'eccesso di capacità produttiva di energia da fonti fossili; e di certo entro una prospettiva di corretto bilancio delle emissioni i primi candidati alla chiusura sono gli impianti a maggior rilascio di CO_2 per unità energetica prodotta, quali appunto gli impianti a carbone. Da tale punto di vista esiste il rischio che nella determinazione dei criteri di scelta prevalga il costo attuale per Kw prodotto, che vede oggi il carbone ancora competitivo, senza considerare, oltre agli aspetti di emissioni climalteranti e nocive, anche l'onerosità che deriverebbe da una rapida obsolescenza tecnologica e dal prevedibile futuro rincaro delle fonti fossili.

Quanto ai sistemi di cattura e sequestro di CO_2 si segnala che allo stato dell'arte non esistono ancora sistemi di sequestro ed accumulo veramente sperimentati ed affidabili, e che esiste comunque una quota di rischio connessa ad accidentali ed improvvisi quanto ingenti rilasci, che possono avvenire in occasione di eventi naturali di tipo disastroso, quali terremoti, eruzioni, eventi climatici estremi, purtroppo significativamente frequenti in Italia, e connotati da livelli crescenti di gravità.

Si segnala infine l'elevata fragilità del territorio italiano, e la conseguente assai scarsa suscettività a divenire oggetto di interventi di ingegneria ambientale a vasta scala. Caso mai va invece attentamente considerata l'opzione della riforestazione, anche in ambito urbano, che ha la capacità di accoppiare agli effetti di sequestro altri e ben più importanti effetti ambientali, quali la fitodepurazione dei suoli, l'abbattimento di polveri e inquinanti, la riduzione dell'inquinamento acustico, il sostegno alla biodiversità, i benefici rilevanti apportati alle politiche di adattamento climatico.

14 - Quali ritiene debbano essere le principali linee di investimento nelle attività di ricerca, innovazione e sviluppo in campo energetico?

Come già indicato nella risposta al quesito n. 5, i settori più investiti dall'innovazione possono essere considerati quelli dell'ingegneria gestionale, dei sistemi informativi,

della gestione del territorio, il settore industriale metalmeccanico-infomeccanico, l'industria dei materiali e dei componenti (specie l'edilizia), l'elettronica, l'aerospaziale connesso al *remote sensing*, il settore dei sistemi intelligenti per la gestione dei flussi di materia e di energia, e del riciclo.

15 - Ritiene necessario valutare i possibili scenari di sviluppo dell'occupazione legati all'innovazione tecnologica in campo energetico e favorire la progettazione di interventi formativi finalizzati che possano accompagnare le trasformazioni in atto?

Le implicazioni cognitive del cambio di paradigma produttivo connesso all'introduzione sistematica della *green economy* ha di certo rilevanti risvolti in termini di nuovi profili di competenze scientifiche ed operative, e produrrà importanti domande di interventi formativi, sia nel campo della ricerca e della riproduzione del sapere che nella formazione professionale, sia nel settore privato che in quello pubblico, ed in particolare nelle attività connesse alla gestione del territorio e dell'ambiente.

16 - Ritiene che l'attuale ripartizione delle competenze in materia di energia siano correttamente ripartite tra il livello nazionale e quello regionale? In un quadro di ridefinizione delle competenze quale pensa possa essere il ruolo dei sindaci?

Il problema della ripartizione delle competenze non può essere indagato in modo separato dall'individuazione più generale dei nuovi e diversi compiti da svolgere. Ad esempio la prospettiva di creazione e gestione dei distretti energetici territoriali pone il problema del governo del territorio alla scala dell'area vasta, che i recenti provvedimenti di taglio dei costi della Pubblica Amministrazione e di riduzione del numero delle province aggravano anziché aiutare.

In particolare per quanto riguarda il ruolo determinante dei sindaci e dei comuni, essi debbono divenire gli interlocutori locali per la costruzione cooperativa multilivello della politica energetica nazionale, portando le azioni locali promosse dai Paes ad interloquire con le azioni promosse dalle regioni in applicazione del *burden sharing* siglato con il Governo in applicazione del Protocollo di Kyoto e degli accordi di Rio.

17 - Ritiene che l'attuale processo decisionale relativo alla realizzazione di impianti energetici coinvolga adeguatamente le comunità locali interessate?

Le attività partecipative in Italia sono di per loro stesse in linea generale poco curate, quando non evitate o boicottate, da molti dei principali *stakeholders*. Occorre però segnalare che la pervasività dei temi connessi al cambiamento climatico e alla gestione del territorio chiedono che lo sviluppo delle attività partecipative assuma carattere permanente, divenendo componente sostanziale di ogni programma operativo. Si coglie l'occasione per evidenziare il nesso fra partecipazione e ricostituzione della cittadinanza attiva.

** Il testo, coordinato da Simone Ombuen, ha visto contributi sostantivi da parte di Andrea Filpa, Giovanni Fini e Stefano Pareglio*

Francesco Domenico Moccia

Per una metropoli resiliente

Ci sono varie argomentazioni avanzate a più riprese per proporre la costituzione delle città metropolitane. Quella più recente è connessa alla riduzione della spesa pubblica attraverso l'eliminazione dell'ente provincia. Alla base c'è il riconoscimento di una unità funzionale territoriale nella quale s'intrecciano sistemi fitti di relazioni essenziali per la vita di quel sistema. La loro evidenza emerge dalla semplice osservazione del quotidiano dei suoi abitanti e dagli indicatori della mobilità sia in termini di quantità di flussi che per la localizzazione delle origini e destinazioni. Con l'avanzare dell'integrazione europea, si è fatta sempre più sentire la competizione tra i territori e il ricorso a nuove unità amministrative ha avuto la funzione di rafforzare il sistema delle infrastrutture e la cooperazione economica per migliorare l'ambiente delle imprese. In quella fase la città metropolitana è stata concepita come unità produttiva e il suo governo in funzione strategica.

Non ha avuto il medesimo successo l'approccio alla città metropolitana come organo di governo responsabile della resilienza urbana per vari motivi presenti tanto nella cultura che nella politica:

1. la formulazione del concetto di resilienza appare solo molto di recente nella ricerca scientifica sulle città;
2. il concetto di resilienza assorbe ed include quello di sostenibilità insieme alla prevenzione dei rischi ed alla fornitura dei servizi ecosistemici;
3. il sistema metropolitano si è andato affermando come unità vivente e può essere studiato e trattato come qualsiasi altro ecosistema;
4. sulla base ecosistemica è possibile proporre nuove perimetrazioni della città metropolitana corrispondente non solamente a fatti sociali, economici e culturali, ma anche a fattori geografici ed ambientali.

Tuttavia, sebbene non sia stato sistematizzato in termini scientifici e politici, la domanda di un ambiente urbano sano e sostenibile provie-

ne da tante rivendicazioni locali e settoriali col solo limite di non avere sempre la coscienza che la soluzione di problemi contro i quali si protesta può avvenire solamente in un quadro organico la cui proiezione territoriale e quello dell'area metropolitana. Questa constatazione costituisce la guida della politica ecologica: la città metropolitana è indispensabile per risolvere i problemi ambientali delle grandi città. Da tale assunto scaturiscono della città metropolitana:

1. i criteri di delimitazione
2. le competenze
3. l'articolazione con unità di sub-governo locale.

Il perimetro della città metropolitana dovrebbe coincidere con il bacino idrografico. Quest'affermazione va coniugata con gli altri fattori economici, culturali, sociali e porta a soluzioni in cui si deve ricorrere ad una collezione di bacini o sub-bacini per accogliere tutte le componenti antropiche che sono fortemente relazionate nell'unita funzionale. Per semplicità è sempre bene ricorrere a indicatori essenziali e ampiamente riconosciuti come quello della mobilità quotidiana dei pendolari.

Nell'attribuzione delle competenze alla città metropolitana il punto di partenza sono i rischi naturali e antropici ed il punto di arrivo sono i servizi ecosistemici. Seguiremo, in altri termini il seguente percorso: individuazione del pericolo (frane, alluvioni, acque inquinate, malattie respiratorie, cardiovascolari, obesità, ...), alterazioni ambientali che genera il pericolo, rischio in base ai valori esposti, politica delle misure di mitigazione e/o eliminazione del pericolo, ripristino dei possibili equilibri ambientali, ricostruzione dei cicli dei nutrienti, raggiungimento degli equilibri metabolici, massimo dispiegamento dei servizi ecosistemici.

I cardini di questa politica sono il ripristino dei cicli metabolici:

1. della materia
2. delle acque
3. dell'energia.

Già in natura questi cicli non sono isolabili dai loro contesti e tantomeno lo possono essere in città. Quest'ultima consente intrecci sinergici che conducono ad economie e sostenibilità. (un esempio banale è la produzione di energia idroelettrica).

Nel ciclo della materia l'obiettivo è la riduzione del rifiuto. I principi sono ben noti (riduci, separa, ricicla, riusa), serve un governo metropolitano in grado di essere presente in ogni fase della trasformazione della materia. Il che sarà sempre più possibile quanto più le metropoli saranno aree produttive autocontenute. La riduzione dell'imballaggio si può ottenere agendo sulla distribuzione locale, ma ancora di più sull'industria produttrice. Le filiere industriali sono organizzate sulla separazione dei cicli o delle capacità, ma possono essere associate anche sull'impiego di materie prime, semilavorati, scarti. La materia si trasforma in energia: vanno attuati i modi più convenienti e meno inquinanti per trarre energia dai rifiuti (produzione di biogas e compost fertilizzante dall'umido in processi di trasformazione anaerobica adatta all'inserimento in ambiente urbano).

Il ripristino dell'equilibrio idrologico comporta la riduzione del rischio frane ed alluvioni ma deve farsi carco anche di molte altre questioni: contenere e ridurre i suoli impermeabilizzati per effetto dell'urbanizzazione; sostituire reti artificializzate con infrastrutture verdi che favoriscano l'infiltrazione con la ricarica della falda, la depurazione naturale dagli inquinanti diffusi, la creazione di corridoi ecologici; l'eliminazione delle isole di calore urbano; la diffusione delle aree verdi per l'assorbimento delle polveri sottili e l'ossigenazione dell'atmosfera urbana. I nastri verde-blu sono anche luoghi dell'esercizio fisico, della mobilità lenta, della socializzazione e delle pratiche sportive, della comunicazione politica faccia a faccia, delle manifestazioni culturali (musicali, artistiche, ...), in breve, della vita sana all'aria aperta. La cura dell'ambiente ripopola lo spazio pubblico e l'interazione sociale all'insegna di una nuova estetica dei luoghi.

La concentrazione e densità abitativa delle aree metropolitane offrono requisiti speciali per il risparmio energetico e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Per il primo aspetto ci si giova delle sinergie nella produzione di energia (per esempio con il recupero di calore per riscaldamento dai processi di combustione per la produzione di energia elettrica), per il secondo della ridotta distanza per raggiungere le utenze con relativo contenimento della dispersione sia di energia che di calore. Sempre più si sperimentano la collaborazione delle diverse fonti non fossili (vento, geo, biogas, solare) per ottenere forniture di energia (e climatizzazione) costanti nel tempo attraverso la loro integrazione in unico sistema.

Alcune politiche metropolitane debbono avere una netta impronta ecologica e, tra queste la priorità va assegnata a:

1. trasporti
2. casa
3. urbanistica

Non bisogna aggiungere nulla a quello che è già ampiamente condiviso per la mobilità sostenibile a partire dai documenti e direttive dell'UE. Serve solamente una costante politica di attuazione progressiva sensibile alle situazioni locali e alle difficoltà della finanza pubblica. In partenza saranno possibili cambiamenti a basso costo e alto rendimento con tecnologie ed infrastrutture economiche (es. sistema filobus in corsia riservata con assistenza informatica).

I sistemi di risparmio energetico domestico sono già molto avanzati sia come normative vigenti che come avanzamenti tecnologici in grado di fornire prestazioni ancora più ecoefficienti. La città metropolitana può agire sul doppio fronte della sperimentazione degli ecoquartieri e del retrofitting energetico ambientale sul patrimonio esistente. In questo settore c'è il recupero di quella quota molto rilevante dello sprawl delle ultime quattro decadi dentro il quale troviamo la gran parte dell'abusivismo edilizio, una delle minacce maggiori alla resilienza metropolitana.

La riorganizzazione territoriale dovrebbe procedere con un lento e graduale, ma non per questo meno radicale, cambiamento fino a giungere a quel modello sostenibile che si va affermando in dottrina: un sistema policentrico interconnesso con il trasporto di massa a bassa emissioni e consumo; centri compatti e multifunzionali, autocontenuti

per la maggior parte della mobilità che, essendo di breve distanza, può essere ciclopedonale; integrazione sociale attraverso la distribuzione del *social housing*; contatto con la natura ed integrazione paesaggistica.
Un'approfondita ricerca britannica ha verificato come il livello di governo più vicino al cittadino, del tipo di municipalità o quartiere, sia quello più efficiente ed efficace per la fornitura dei servizi. Secondo questo principio, del tutto condivisibile, alla città metropolitana si farà carico della pianificazione, attuazione e gestione dei grandi impianti e dei sistemi delle infrastrutture, mentre sarà assegnato al livello di governo inferiore quello della gestione dei servizi locali. Ad esempio, nel ciclo dei rifiuti, la città metropolitana realizzerà gli impianti di compostaggio anaerobico, centrali di trigenerazione, impianti di teleriscaldamento/raffrescamento; la municipalità curerà separazione, raccolta, conferimento. Mentre le municipalità incentiveranno la raccolta ed il riuso delle acque da parte dei proprietari privati e dei condomini; l'installazione di pannelli fotovoltaici sui tetti; la realizzazione dei cappotti termici per ridurre le dispersioni di calore; la città metropolitana realizzerà i corridoi ecologici, il sistema dei parchi, i centri sportivi multidiscipline; un sistema metropolitano di trasporto di massa. Le due scale di trasformazione comportano anche una cooperazione pubblico-privato.

Ezio Micelli

Recycle

Trasformare la materia della città e dei suoi manufatti abbandonati o sottoutilizzati in risorsa per nuova vita, assumendone il potenziale inespresso di utilità e valore: questo è "il significato profondo" (Bocchi, 01, p. 13) del concetto di riciclo, alla base della più grande ricerca che in questo momento affronti lo sviluppo delle città nel nostro Paese.

Promossa con fondi del Ministero dell'Università e della Ricerca da oltre un centinaio di studiosi di architettura e di urbanistica di 11 università italiane, la ricerca, cominciata del 2013, avrà termine nel 2016. Quattro volumi curati da Sara Marini e Vincenza Santangelo (01 *Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del pasaggio*, pp.169; 02 *New Life for Architecture and Infrastrcture of City and Landscape*, pp. 101; 03 *Viaggio in Italia*, pp. 263; 04 *Recycland*, pp.179, Aracne, Roma, 2013) ne delineano gli obiettivi, le metodologie e i primi esiti e l'interesse appare significativo non solo per l'ambito disciplinare dei ricercatori coinvolti ma, più in generale, per tutti coloro si occupano della città e del suo sviluppo.

Se il primo e il secondo volume (in lingua inglese) presentano il quadro degli obiettivi della ricerca declinandone i risultati attesi per ogni unità, il terzo e il quarto volume sviluppano rispettivamente le tappe di un nuovo viaggio in Italia, seguendo le più interessanti esperienze condotte in ambito nazionale, e alcuni primi approfondimenti, per quanto dal valore ancora parziale e non conclusivo.

Nel solco di altri importanti tentativi di descrivere unitariamente le città e i sistemi territoriali del Paese - si pensi a ITATEN nel corso degli '90 -, la ricerca prende le mosse dalla consapevolezza che parti importanti delle nostre città sono giunte a maturità, si presentano abbandonate o sottoutilizzate e necessitano di un percorso capace di assegnare loro "nuovo valore, nuovo senso" (Ricci, 01, p. 41).

Ragioni di ordine spaziale e ambientale rendono ineludibile il passaggio al riciclo della città e dei suoi manufatti. Il consumo di suolo e la progressiva perdita di aree agricole, da un lato, rende cruciale un nuovo orientamento, non solo amministrativo, ma anche culturale e progettuale, alla trasformazione della città esistente; d'altro lato, si tratta di valorizzare l'*embodied energy* che la città e i suoi oggetti contengono (Viganò, 03, p. 23), riconoscendo implicitamente il carattere fortemente dissipativo delle tradizionali formule insediative, poco importa se legate alla scala urbana o a quella edilizia.

I nuovi paradigmi dell'*upcycle* e della produzione C2C (*from cradle to cradle*, dalla culla alla culla) vengono del resto assunti in modo pervasivo nella ricerca: si tratta di promuovere lo sviluppo della città valorizzando sistematicamente il capitale tecnico e naturale di cui essa è composta, segnando la discontinuità rispetto a formule tradizionali di reimpiego delle risorse che implicano inevitabilmente il loro impoverimento (*downcycle*) quando non il loro annullamento.

Tuttavia sarebbe errato considerare la prospettiva del riciclo un mero riferimento tecnico per un'azione di progetto capace di tenere insieme le sfide della sostenibilità e della forma urbana. Le stesse curatrici sottolineano la discontinuità culturale del rapporto tra il progetto e la città. Sara Marini (04, pp. 13-19) affronta il tema nel suo saggio introduttivo sottolineando due aspetti. Il primo riguarda la possibilità di distinguere una produzione, lo sviluppo del progetto nella sua forma originaria, e una postproduzione, capace di attribuire senso a beni che ancora appaiono incompiuti nel loro rapporto con la città.

La metafora cinematografica consente la ripresa unitaria di temi e ricerche esplicitamente assunte a fondamento del programma di ricerca nazionale. Non si tratta tuttavia solo di prefigurare soluzioni operative coerenti con modelli evoluti di sostenibilità dei processi produttivi e di organizzazione dello spazio. Lo sforzo che Marini delinea, anzi, sembra in questa fase prefigurare un ruolo centrale di attività immateriali nella costruzione di nuovi significati a luoghi e a parti di città oggi "rifiuti" dei territori, centrando l'attenzione sul ruolo che processi collettivi e individuali possono svolgere nell'attribuzione di nuovi significati a luoghi altrimenti condannati alla marginalità.

La presa di distanza, dunque, come premessa a nuove attività in grado di attribuire senso e prospettiva a luoghi orfani di funzione e di utilità. La sequenza proposta lascia tuttavia aperto un secondo problema, quello della scelta. In città che hanno prima conosciuto l'abbandono delle aree destinate alla produzione e poi hanno repentinamente conosciuto il declino di parti importanti del mondo dei servizi - dagli ospedali alle caserme, dalle vie d'acqua alle ferrovie - "si tratta di scegliere cosa salvare, su cosa investire" e ancora "cosa togliere, cosa perdere" (Marini, 04, p.17).

La crisi e il possibile, ma per nulla scontato, ritorno alla crescita economica impongono decisioni sulle priorità da assumere, sui luoghi su cui intervenire per attivare nuovi cicli di vita, per far emergere il lavoro morto e trasformarlo in lavoro vivo. E la scelta, ancora, riguarda i materiali dello stesso progetto, senza escludere la stessa sottrazione, l'eliminazione di ciò che non appare più necessario e la cui disparizione può paradossalmente portare nuova qualità.

La forza di simili categorie descrittive e progettuali si misura anche dalla trasversalità delle scale di applicazione. Come ci ricorda Ciorra (01, p. 79), "una delle caratteristiche più forti della strategia di *Re-cycle* è la sua totale indifferenza alla scala". E questo perché il riciclo "è perfettamente *scaleless*: funziona sia nella città che nel design di paesaggio, ha

a che fare con corpi architettonici dal molto grande al molto piccolo".

L'adattabilità delle categorie del riciclo si misura anche rispetto ai casi di applicazione. La ricerca sperimenta le categorie del riciclo su intere formazioni territoriali, come nel caso della città diffusa del sanpierese, presso Padova, mentre le stesse logiche dello sfruttamento fondiario sono soggette a indagine nei casi estremi dei *drosscapes* campani, "scorie del metabolismo urbano e industriale" (Gasparrini (01), p. 53), lasciti indesiderati del tradizionale modello di sviluppo. Gli ambiti tuttavia possono estendersi a interi quadri del paesaggio, unificati da grandi elementi naturali, come nel caso degli studi sul fiume Piave, oppure a classi di beni spazialmente discontinui e legati solo da una memoria comune, come nel caso dei paesaggi del primo conflitto mondiale, oppure ancora alle infrastrutture sottoutilizzate, poco importa se nei contesti ad alta densità come a Genova, o in quelli dalla modesta concentrazione antropica, come nel caso della ferrovia Sulmona-L'Aquila.

Due aspetti appaiono meritevoli di un superiore livello di approfondimento. Le attività presentate e discusse nei diversi primi volumi della ricerca rivendicano un'ampiezza deliberatamente interdisciplinare. Dal progetto alla scala architettonica a quella urbana, il tema del riciclo è discusso omettendo le variabili del diritto e dell'economia. Sulla prima, se si tralasciano alcuni passaggi circa alla necessità di un deposito di carattere normativo in coda allo sviluppo della ricerca - un progetto di legge per la Regione Emilia Romagna - pochi sono i riferimenti alle modalità con cui la proprietà e i soggetti incaricati del governo del territorio potranno tradurre una simile ricchezza di riferimenti culturali in atti e decisioni - di pianificazione, "come si diceva una volta" o perlomeno di coordinamento (Orlandi (04, pp. 177) - effettivamente discontinue rispetto al passato. Come infatti immaginare lo sviluppo dinamico e mutevole dei luoghi, quando oggi i piani tendono a essere costantemente interessati al solo stato finale delle parti di città che intendono governare? Come promuovere un uso diverso di parti della città e delle sue costruzioni valorizzando sistematicamente azioni di *upcycle* capaci di esprimere valore privato e collettivo?

Il secondo aspetto meritevole di approfondimento riguarda le condizioni economiche entro cui ha luogo lo sviluppo economico del riciclo urbano. Se alcuni riferimenti di carattere macroeconomico fanno qua e là capolino nei diversi volumi - tra i riferimenti alla crisi strutturale e la prospettiva della decrescita - manca ancora un quadro, anche generico, delle condizioni micro-economiche che possano concretamente determinare il successo di azioni di riciclo urbano quali quelle ipotizzate nei diversi volumi. E ciò, seppur con la giustificazione di una certa assenza di studi sul tema, indebolisce in potenza il valore delle riflessioni di carattere più ampio e generale alle prese con una dubbia operatività nell'ambito di concreti processi produttivi e di scambio.

A chi progetta la città e le sue trasformazioni spetta dunque il compito di mettere a sistema quadri di carattere interdisciplinare che non solo spazino dalla scala del paesaggio a quella del singolo manufatto, ma che siano anche capaci di evidenziare condizioni di fattibilità sotto il profilo giuridico ed economico. Con l'attitudine del *bricoleur* di Claude Levi-Strauss, chi progetta dovrà essere in grado di adattarsi alla situazione che si trova di fronte "rielaborando continuamente ciò che offre il contesto ed escogitando sempre nuove possibilità combinatorie e creative" (Angrilli, 04, p.59). Dalla qualità della ricomposizione dei pezzi che già oggi popolano il nostro mondo, materiale e immateriale, sembra dunque dipendere la qualità della città del nostro Paese, con uno sforzo di realismo e di pragmatismo che costituiscono, in filigrana, una cifra importante della ricerca.

Benedetto Nastasi

Pianificazione energetica (e) urbana in Italia

La necessità di attuare logiche di efficientamento energetico nell'ambiente urbano, finora realizzate solo a scala di intervento edilizio, impone un ripensamento di parte della strumentazione urbanistica. Conclusasi, infatti, l'epoca dei Piani Regolatori che prospettavano l'espansione degli insediamenti urbani e affermatasi, non senza difficoltà, una coscienza ambientale nella cittadinanza, si assiste a tentativi di regolamentazione del consumo energetico dell'ambiente urbano indicati da leggi comunitarie.

Negli strumenti attuativi, alle Regole di Assetto, si affiancano ulteriori documenti sull'energia, nella veste di linee guida progettuali, dalle diverse denominazioni nei vari contesti comunali italiani. Nella sostanza, al susseguirsi della nomenclatura "linee guida architettonico-funzionali, energetico-ambientali, di sostenibilità ambientale, di risparmio energetico" etc. è corrisposto un processo edilizio più attento alle suddette tematiche, ma mai un vero e proprio quadro organico nazionale applicabile al contesto della città.

Per comprendere come lo stato attuale del sistema energetico urbano italiano possa orientarsi alla sostenibilità, occorre analizzare l'architettura legislativa che ne dovrebbe propiziare la buona riuscita.

Energia-città nella legislazione italiana

L'analisi, a scala nazionale, ripercorre cronologicamente la comparsa ed il ruolo assunto dal tema energetico, declinato come risparmio energetico e la sua interazione con gli insediamenti urbani. Esso, fino agli anni 2000, è stato letto in chiave di paradigma produttivistico, concentrando analisi e strategie in termini di consumo di risorse, solo altrettanto recentemente definite esauribili. I concetti di efficienza e di efficacia, interpretati in stretta ottica ingegneristica, rivelano il processo del sostentamento energetico delle città, come puramente industriale. Non è un caso che la necessità di ripensare il rapporto energia-città si manifesti quando il processo industriale e la città industriale annunciano il proprio declino. Soltanto a metà degli anni 70, a seguito della crisi energetica italiana, il tema entra esplicitamente nella legislazione. La prima citazione si deve alla legge del 1976[1], ove però il suddetto concetto è rapportato soltanto alla scala edilizia come efficienza del sistema di approvvigionamento di energia termica, al tempo esclusivamente di matrice fossile. Il provvedimento rimanda al regolamento di applicazione del 1977[2], prescrive l'isolamento termico degli edifici e tiene in conto nel calcolo, per la prima volta, nell'Allegato 1, l'influenza del complesso urbano ove l'edificio è ubicato. Nel 1982[3] la legislazione si apre alle fonti energetiche rinnovabili e l'ambiente urbano viene citato non solo perché sede degli edifici da efficientare, ma anche, all'articolo 13, come luogo di circolazione di veicoli a trazione innovativa. Fino alla fine degli anni 80, dunque, la città è considerata nient'altro che lo sfondo delle dinamiche energetiche. Solamente nel 1991[4], quando viene stabilito che le Regioni e le Province autonome devono dotarsi di strumenti di pianificazione energetica di area vasta e che tali piani necessitano il supporto di strumenti di gestione urbanistica, il tema città acquista importanza nella relazione con l'energia. È così definito il Piano Energetico Comunale, quale strumento di programmazione energetica del territorio urbano. Il P.E.C. diviene parte del Piano Regolatore Generale, inserendo ufficialmente, per la prima volta, nello strumento principe di governo della città, una parte strategica dedicata al sostentamento energetico dell'ambiente urbano. Per la realizzazione delle reti energetiche a supporto dell'aggregato urbano, sostanza del legame energia-città appena sancito per legge, si prevedono appositi finanziamenti promuovendo la collaborazione tra gli Enti Locali e l'Enel, detentore delle reti, prima della parziale privatizzazione del 1992, sotto la supervisione tecnica dell'ENEA.

Un anno dopo, nella Conferenza di Rio del

1992, la componente ambientale prende forma nel riconoscimento delle emissioni climalteranti e diviene elemento del processo decisionale. La pianificazione energetica, allora, diverge da tema di settore, in quanto l'organizzazione territoriale urbana viene identificata non solo come sede del processo ma anche causa, essa costituisce magna pars delle variabili che influenzano il consumo e la produzione di energia. La città, macchina termodinamica di scala maggiore della semplice centrale di generazione, impone una rielaborazione dei concetti di efficacia ed efficienza energetica: l'oggetto di studio non è più un impianto, costituito da componenti, ma un sistema più ampio, descritto da un'estensione fisica ed un assetto territoriale. Ottimizzare l'energia, dunque, è anche un problema di pianificazione.

La prima bozza di questo nuovo approccio sistemico è tradotta in visione relazionale tra consumi energetici, normati a scala edilizia, e ambiente costruito circostante nel 1993[5]. Nel frattempo, l'architettura legislativa, finora centralizzata a livello statale, comincia a vacillare con l'evoluzione delle competenze tra gli Enti della Repubblica. Nel 1998[6], le Regioni e gli Enti Locali acquisiscono funzioni e competenze in materia energetica ed ambientale, in linea sì con gli strumenti di pianificazione finora predisposti, ma acquisendo ora iniziativa strategica, ruolo finora dello Stato, che, di fatto, lo aveva disatteso, in quanto, l'ultimo documento, corrispondente all'attuale Strategia Energetica Nazionale, è datato 1988.

Agli inizi degli anni 2000 il sistema legislativo muta profondamente nella forma, nei ruoli e nei luoghi di iniziativa. Il nuovo millennio si apre con la definizione costituzionale di autonomia degli Enti della Repubblica nel 2001[7]. Nel riordino delle competenze, l'energia e il governo del territorio, divengono materie a potestà legislativa concorrente. Il principio di sussidiarietà, ispiratore del concetto di efficacia se legato ad una strategia di prossimità territoriale per lo sviluppo e la valorizzazione delle risorse energetiche, orienta le politiche verso la costituzione di bacini energetici. Optando per un sistema di generazione non più centralizzato ma distribuito, le dinamiche di produzione vengono diffuse e si adattano alla distribuzione del consumo.

La rivoluzione delle Direttive e dei Regolamenti, in sede europea, impongono, in un caso, il recepimento e, nell'altro, la diretta applicazione di provvedimenti votati a livello continentale. Ciò ha subordinato la visione strategica, peculiare di ogni nazione, alle influenze delle economie europee più forti nel momento di scrittura delle leggi.

Per più di un decennio, nonostante siano stati varati provvedimenti in materia, dal forte impatto, nel 2002[8], 2005[9], 2006[10], 2008[11], fino al 2009[12] in Europa e fino al 2011[13], anno del recepimento della Direttiva, in Italia, il lemma città e i lemmi con radice *urb-* sono assenti dalla legislazione in materia energetica. In Italia, nell'intento di promuovere le reti di teleriscaldamento e teleraffrescamento, verso una logica di distretti energetici urbani, le infrastrutture destinate all'installazione di reti di distribuzione di energia da fonti rinnovabili per il riscaldamento e il raffrescamento sono assimilate ad ogni effetto alle opere di urbanizzazione primaria, con l'unica esclusione dalla disciplina dell'imposta sul valore aggiunto. Si sancisce l'improrogabile necessità di pianificazione e realizzazione dell'infrastruttura energetica urbana, non solo come allaccio alle reti per il singolo edificio, ma come sistema integrato alla progettazione di nuovi insediamenti a scala superiore di quella edilizia.

Nella visione della città come servizio pubblico, seguendo la strada segnata dal principio di sussidiarietà anche per il concetto di efficienza, si volge l'attenzione all'autosufficienza energetica, non solo per considerazioni produttive, ma per circoscrivere la domanda ad una scala direttamente programmabile e gestibile, consentendo una razionalizzazione mirata ed una conseguente economia eco-compatibile dell'insediamento.

L'ultima iniziativa in materia, ad adesione volontaria, arriva sotto il patrocinio della Commissione Europea: il Patto dei Sindaci. Esso prevede la redazione ed approvazione del Piano di Azione per l'Energia Sostenibile quale strumento di indagine, programmazione e attuazione, per misurarsi con le scelte energetiche di consumo e produzione, della mobilità e della gestione del ciclo dei rifiuti. La novità risiede nell'ottica adottata di previsione di misure di mitigazione e di adattamento al cambiamento climatico.

La scala si riduce ulteriormente al livello comunale: la programmazione dell'energia è, se siglato il Patto, ufficialmente diffusa ed integrata. Vi sono, dunque, le condizioni, rimanendo all'erta per evitare operazioni di *greenwashing*, per fornire realmente ad amministratori e cittadini strumenti decisionali e di scelta consapevole.

1. Legge 30/04/1976, n.373, Norme per il contenimento del consumo energetico per usi termici negli edifici
2. D.P.R. 28 giugno 1977, n. 1052, Regolamento di esecuzione alla L. 30 aprile 1976, n. 373, relativa al consumo energetico per usi termici negli edifici
3. Legge 29/05/1982, n. 308, Norme sul contenimento dei consumi energetici, lo sviluppo delle fonti rinnovabili di energia e l'esercizio di centrali elettriche alimentate con combustibili diversi dagli idrocarburi
4. Legge 9/01/1991, n. 10, Norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale in materia di uso nazionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia
5. D.P.R. 26/08/1993, n. 412, Regolamento recante norme per la progettazione, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione degli impianti termici degli edifici ai fini del contenimento dei consumi di energia, in attuazione dell'art. 4, comma 4, della L. 9 gennaio 1991, n. 10
6. D.Lgs. 31/03/1998, n.112, Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59
7. Legge Costituzionale 18/10/2001, n. 3, Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione
8. Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2002, n.91, sul rendimento energetico nell'edilizia
9. D.Lgs. 19/08/2005, n.192, Attuazione della direttiva 2002/91/CE sul rendimento energetico nell'edilizia
10. D.Lgs. 29/12/2006, n. 311, Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 192, recante attuazione della direttiva 2002/91/CE
11. D.Lgs. 30/05/2008, n. 115, Attuazione della direttiva 2006/32/CE
12. Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009, n.28 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE
13. D.Lgs. 3/03/2011, n.28, Attuazione della direttiva 2009/28/CE

Giacinto Ciappetta, Donatella Cristiano

Impianti eolici: qualità ed efficacia della valutazione ambientale

La disponibilità di energia costituisce elemento fondamentale nello sviluppo delle interrelazioni economiche, ambientali e politiche della società industriale contemporanea, tanto che quest'ultima agisce, e continua ad agire, con lo scopo di assicurarsene sempre di più.

Il risparmio energetico e l'utilizzo delle fonti rinnovabili costituiscono, da un lato, le due principali leve per il raggiungimento dell'obiettivo, orami diventato ineludibile, di riduzione dei consumi di energia proveniente dalle fonti fossili (petrolio, gas, carbone), rappresentando una priorità assoluta per poter consegnare alle generazioni future un pianeta ancora vivibile; dall'altro, il filo conduttore di tutte le iniziative che pongono particolare attenzione nella scelta di prodotti ad alta efficienza e basso impatto ambientale e nella continua ricerca di diversificazione del modo di produrre energia.

Da ciò conseguono soluzioni tecnologicamente evolute, che riducono sensibilmente i consumi di energia e/o che producono in modo diverso l'energia necessaria all'umanità, la cui richiesta appare in continua crescita.

Una strada possibile per soddisfare questa richiesta, nei prossimi decenni, contestualmente alla riduzione dalla dipendenza dal petrolio, è quella di investire risorse nella ricerca e nello sviluppo di fonti alternative di produzione di energia, che oggi ricoprono una percentuale troppo bassa, pari circa al 20% della produzione energetica mondiale.

Gli impianti di produzione di energia provenienti dallo sfruttamento della risorsa vento scaturiscono proprio da tali considerazioni e si prospettano come impianti efficienti a basso impatto ambientale.

Il presente contributo intende verificare la qualità e l'efficacia della Valutazione Ambientale dei progetti di impianti per la produzione di energia da fonte eolica in termini di prevenzione degli impatti ambientali negativi, tenendo conto che l'oggetto della procedura di valutazione è, appunto, la verifica della soluzione progettuale più favorevole dal punto di vista della sostenibilità. La verifica è stata fatta mediante l'analisi dei processi valutativi che hanno interessato i progetti di impianti eolici presentati nella regione Calabria.

Infatti, la realizzazione degli impianti eolici comporta senz'altro benefici a livello globale in termini di riduzione delle emissioni, ma a livello locale la presenza di tali opere può determinare impatti ambientali negativi significativi, accentuati anche da una certa diffidenza da parte delle popolazioni nei confronti dell'eolico, in particolare come conseguenza di localizzazioni e/o *layout* d'impianto non adeguati.

Pertanto, in fase di progettazione di un impianto eolico bisogna seguire criteri e modalità, ai fini della redazione dello studio degli impatti ambientali, tali da ridurre, mitigare o eventualmente compensare i possibili impatti, affinché il progetto possa essere ritenuto compatibile con l'ambiente in cui l'opera sarà inserita.

La valutazione ambientale dei parchi eolici

Le Regioni italiane, nelle quali la risorsa vento mostra caratteristiche interessanti per la realizzazione dei così detti parchi eolici, hanno sviluppato vere e proprie linee guida come strumento di riferimento per la definizione di soluzioni progettuali per la loro costruzione, tese a razionalizzare la localizzazione degli impianti coniugando produttività energetica e tutela ambientale.

Nel 2010 sono state emanate, inoltre, le "Linee guida per l'autorizzazione degli impianti alimentati da fonti rinnovabili", predisposte

1. Il Pgt di Varese è stato redatto da Veneto Progetti che ha vinto la relativa gara pubblica. Il coordinamento scientifico è stato di Bruno Gabrielli, il coordinamento tecnico di Daniele Rallo e Massimo Mastromarino assieme a Fabio Roman. Ha diretto e svolto il coordinamento dell'Ufficio di piano il responsabile del settore Gestione del Territorio, Gianluca Gardelli.

dal Ministro dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministro dell'Ambiente e con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, con l'obiettivo di definire modalità e criteri unitari sul territorio nazionale per assicurare uno sviluppo ordinato delle seppur necessarie infrastrutture energetiche.

Tali Linee Guida, pur avendo, tra loro, un forte carattere di eterogeneità, e pur presentando in alcuni casi aspetti critici, rappresentano una lodevole iniziativa per gli operatori economici interessati, per lo sviluppo consapevole e responsabile di progetti per la produzione di energia mediante lo sfruttamento del vento con la dovuta attenzione all'inserimento ambientale.

In relazione a questo ultimo aspetto bisogna tener conto che i parchi eolici devono essere sottoposti alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (Via) secondo la relativa Direttiva europea[1].

L'autorizzazione di interventi pubblici e privati, infatti, che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente, per natura, dimensioni o ubicazione, deve essere concessa solo a seguito della valutazione delle loro probabili e rilevanti ripercussioni sull'ambiente.

La procedura di Via consiste nella raccolta, da parte del proponente il progetto, di informazioni relative agli impatti dell'intervento proposto sull'ambiente naturale e socio-economico riportate nello Studio di Impatto Ambientale (Sia), nell'informazione e partecipazione delle popolazioni interessate e nella consultazione degli enti competenti, nella valutazione, da parte di un comitato tecnico, di ogni aspetto ambientale rilevante attraverso la formulazione di un giudizio sulla compatibilità ambientale dell'opera.

Tale contesto procedimentale, unitamente alla definizione rigida dei parametri valutativi, non costituisce necessariamente garanzia di compatibilità ambientale del progetto con l'ambiente in cui viene inserito. Questa considerazione nasce dall'analisi dei giudizi di compatibilità ambientale emessi dal comitato tecnico per le procedure di valutazione di impatto ambientale, in cui si rinvengono innumerevoli prescrizioni, oltre che dalla complessità del giudizio che non si esaurisce solo in un mero aspetto tecnico.

La valutazione ambientale viene effettuata sulla base di una valutazione di natura complessa, che abbraccia, ad esempio, la consistenza del vincolo paesaggistico, ambientale, archeologico e idrogeologico, nonché gli aspetti dell'estensione e della collocazione delle opere, in particolare delle torri eoliche, e sulle possibili conseguenze che possono derivare dalla realizzazione e dalla messa in esercizio delle stesse: in breve, sia su considerazioni collegate ad un giudizio tecnico da parte di un comitato multidisciplinare di esperti, sia su considerazioni di tipo sociale ed economico.

Il comitato tecnico[2], dunque, esaminati i presupposti di fatto e analizzato il progetto sottopostogli prende in considerazione gli elementi emersi dallo Studio di Impatto Ambientale esprime la propria valutazione spesso argomentata e, nei casi favorevoli, può disporre delle prescrizioni.

Per tentare di stabilire qualità ed efficacia della valutazione ambientale, si è esaminato in maniera dettagliata il processo di valutazione dei progetti e degli studi di impatto ambientale, con l'obiettivo di analizzare i giudizi di compatibilità ambientale per i progetti degli impianti eolici di competenza regionale.

In particolare, lo studio si è concentrato su un significativo numero di giudizi di compatibilità ambientale emanati dalla Regione Calabria dal 2005 al 2013[3], per la categoria dei parchi eolici, con particolare attenzione alle prescrizioni ivi contenute. In particolare, nel periodo di studio, il comitato tecnico ha approvato parchi eolici per 2700 MW e complessive 1200 torri eoliche.

Novanta[4] (sui 409 comuni calabresi), sono i comuni interessati da parchi eolici, per una estensione di circa 3.550 Kmq pari al 23,33% del territorio regionale, ed in particolare 18 ricadono nelle 6 Zps (Zone di Protezione Speciale) individuate in Calabria.

Tutti i progetti che ricadono, o sono prossime, alle Zps o alle zone Sic (Siti di Importanza Comunitaria) della Rete di Natura 2000, secondo la direttiva *Habitat*, devono inoltre essere assoggettati alla procedura di Valutazione di incidenza ambientale.

In Calabria 185 sono i siti della Rete Natura 2000, rappresentando il 21,7 % dell'intera superficie regionale, pari a 15.221,90 Kmq, così suddivisi: 6 sono le Zone di Protezione Speciale (superficie pari al 17,4% di quella regionale) e 179 sono le zone definite SIC (superficie pari al 6,3% di quella totale).

La prima osservazione che emerge dai documenti visionati, nel lungo periodo, è il numero di prescrizioni presenti nei pareri espressi. Le prescrizioni per ogni giudizio sono comprese tra un minimo di 7 e un massimo di 28 con una frequenza compresa tra 12 e 18. Il 75% sono prescrizioni riconducibili alla sfera progettuale, il 10% ad aspetti riconducibili alla fase di cantiere, il 10% interessa la fase di esercizio dell'impianto e il 5% riguarda la fase di dismissione.

Le componenti ambientali maggiormente interessate risultano il suolo, la vegetazione, la fauna e il paesaggio.





Qualità ed efficacia della valutazione ambientale

In base al materiale raccolto e all'analisi è stato possibile fare una serie di considerazioni sulla qualità dei contenuti e delle attività che insieme concorrono nella procedura, e sulla sua efficacia, cioè il grado di raggiungimento dell'obiettivo, della valutazione ambientale applicata ai progetti di impianti eolici.

In relazione alla qualità, la constatazione che il 75% delle prescrizioni interessa la sfera progettuale, evidenzia una carenza quasi strutturale della competenza progettuale, il cui esito è sottoposto alla valutazione[5].

Carenza, questa, da un lato riconducibile alla complessità delle azioni prodotte e delle analisi ambientali che influenzano la qualità degli studi[6], dall'altro, alla scarsa integrazione tra i tecnici della progettazione e quelli dedicati alla studio ambientale e all'assoluta assenza dell'approccio multidisciplinare, che pure sarebbe richiesto.

Quest'ultimi aspetti possono interpretarsi, alternativamente o congiuntamente, come manifestazione di scarsa sensibilità per gli aspetti ambientali, oppure di carenza di formazione nelle materie di valutazione ambientale.

Sotto altro aspetto, poi, il riscontro di un notevole numero di prescrizioni progettuali dovrebbe essere garanzia di un prodotto finale migliorato, dal momento che le prescrizioni stesse, sotto il profilo ambientale, colmano le lacune originarie dei progetti analizzati.

Dall'analisi delle informazioni raccolte, è possibile rilevare, inoltre, nell'ambito delle prescrizioni relative alla fase di esercizio, corrispondenti al 10% di quelle totali, indicazioni sul monitoraggio di alcune componenti ambientali come la fauna, ed in particolare, l'avifauna.

Negli studi di impatto ambientale occorre caratterizzare l'avifauna del sistema ambientale interessato dall'opera, non solo mediante l'analisi della situazione presente e della prevedibile incidenza su di essa delle azioni progettuali, ma anche attraverso un monitoraggio nella fase di esercizio, che consenta di valutare l'impatto reale nel tempo, al fine di introdurre eventuali misure di mitigazione, se ritenute necessarie.

L'attenzione del comitato tecnico verso la componente dell'avifauna deriva dalla necessità di dover effettuare studi di monitoraggio per incrementare la conoscenza finalizzata all'espressione di giudizi di compatibilità più consapevoli.

Il tema dell'impatto sull'avifauna desta comunque preoccupazioni in quanto non è supportato da studi specifici sul territorio, sulla presenza delle specie e sui comportanti e le rotte migratorie e l'introduzione della prescrizione è finalizzata a colmare tali lacune.

Purtroppo, ad oggi, tali prescrizioni sono risultate poco efficaci per il raggiungimento dell'obiettivo prefissato, poiché l'assenza di precisazioni in merito all'oggetto, alle modalità, ai tempi e alle azioni conseguenti il monitoraggio, non ha consentito di ottenere un grado di conoscenza tale da elevare qualitativamente la valutazione delle diverse problematiche e prevenire gli effetti negativi.

I dati presi in esame hanno evidenziato inoltre, come già anticipato, come una delle componenti ambientali più interessate sia il paesaggio. In effetti, questo appare l'aspetto forse più controverso connesso alla diffusione delle torri eoliche, solitamente ricollegato al loro impatto visivo e al loro effetto condizionante sul paesaggio, che alcuni ritengono assolutamente deturpante, mentre altri trovano, al contrario, del tutto gradevole.

Il paesaggio, secondo la definizione contenuta nella Convenzione Europea, designa una determinata parte del territorio così come percepita dalle popolazioni, i cui caratteri derivano, pertanto, dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni, tanto da determinarsi il suo valore dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo d'intervento umano[7].

Sotto il profilo qualitativo, la qualità paesaggistica è definita, per un determinato paesaggio, dalla formulazione delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche del loro ambiente di vita. Il concetto di qualità di un paesaggio pertanto rinvia esplicitamente ai criteri di qualità adottati per esprimere il giudizio.

Se con impatto visivo negativo si indica l'alterazione di qualsiasi paesaggio naturale o urbano con l'inserimento di elementi che per la loro estraneità risultino sgradevoli alla vista e tali da generare malessere, allora la valutazione dell'impatto visivo è in parte un processo soggettivo perché coinvolge individui con differenti gradi di percezione, diverso gusto estetico e comprensione visiva.

Partendo da queste osservazioni ci si chiede come questa problematica poteva o può essere in qualche maniera risolta. Una strada possibile è quella di un processo di integrazione della variabile energetica nella pianificazione delle strategie di sviluppo sostenibile del territorio. Se gli interventi fossero opportunamente pianificati, sia dal punto di vista della pianificazione energetica che dell'inserimento ambientale e paesaggistico, molti conflitti non sarebbero emersi.

Un altro aspetto analizzato e oggetto di controversie è quello della destinazione urbanistica del suolo, per comprendere ciò bisogna rammentare che l'autorizzazione per la realizzazione e l'esercizio di un parco eolico viene rilasciata dalla Regione, approvandone il relativo progetto, secondo il dettame del D.Lgs n. 387/2003 e della legislazione regionale, costituendo, ove occorra, variante allo strumento urbanistico. Tale provvedimento equivale a dichiarazione di pubblica utilità indifferibi-

lità ed urgenza ai sensi dell'art. 12 del predetto decreto, divenendo efficace al momento dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio da parte dei Comuni interessati dalle opere.

Gli impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, in genere, possono essere ubicati anche in zone classificate agricole dai vigenti piani urbanistici. Nell'ubicazione comunque si dovrà tenere conto delle disposizioni in materia di sostegno nel settore agricolo, con particolare riferimento alla valorizzazione delle tradizioni agroalimentari locali, alla tutela della biodiversità e del patrimonio culturale nonché del paesaggio rurale.

L'atto che autorizza l'impianto deve contenere l'obbligo della rimessa in pristino dello stato dei luoghi a carico del soggetto esercente a seguito della dimissione dell'impianto. A termine della vita dell'impianto, ultimati lavori di ripristino dello stato dei luoghi, la destinazione dell'area torna a essere quella antecedente alla realizzazione del parco eolico in quanto sono venuti meno i presupposti della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, in altre parole il cambio di destinazione urbanistica è limitato al periodo di vita dell'impianto o prolungato se permangono le condizioni di pubblico e superiore interesse.

La ricerca condotta attraverso il presente lavoro ha evidenziato come la possibilità di adottare decisioni fondate, in campo ambientale, dipende dalla qualità delle informazioni utilizzate nella stesura dello Studio di Impatto Ambientale relativo alla Via. La qualità è pertanto un elemento fondamentale per l'efficacia della procedura. In considerazione dell'interpretazione dei dati analizzati, attraverso l'analisi dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di Via dei progetti di parchi eolici nella regione Calabria, è stato possibile individuare una serie di informazioni specifiche che possono costituire un riferimento.

Il numero elevato di prescrizioni nei provvedimenti Via da un lato esprime un'evidente mancanza di qualità dall'altro causa ritardi, richieste di chiarimenti e addirittura l'attivazione di ulteriori procedimenti comportando avvio di contenziosi sulla logicità, ma addirittura sulla legittimità, delle prescrizioni formulate.

L'efficacia della Valutazione Ambientale dipende, oltre che dalla qualità dei dati in possesso e posti a base per le analisi anche dalla qualità delle scelte progettuali sostenibili, in generale, e dalle azioni mitiganti – in particolare – che vengono adottate nel complesso iter di realizzazione dell'intervento finale. Il processo di valutazione deve correre parallelamente, intersecandosi, con quello progettuale preludio all'attuazione dell'obiettivo che si vuole raggiungere nella realizzazione dell'idea.

La Valutazione Ambientale di un parco eolico è efficace se la progettazione contiene intimamente i principi di sostenibilità e di salvaguardia delle matrici interessate, in particolare il suolo, la fauna e l'avifauna, cioè se rispecchia, accogliendo adeguatamente, e riflette la dimensione ambientale messa in luce con la valutazione.

1. In Europa la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è stata introdotta dalla Direttiva Comunitaria 85/337/CEE (Direttiva del Consiglio del 27 giugno 1985, Valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati). Nel settembre 1996 veniva emanata la Direttiva 96/61/CE, che modificava la Direttiva 85/337/CEE introducendo il concetto di prevenzione e riduzione integrata dell'inquinamento proveniente da attività industriali. La Direttiva 97/11/CE (Direttiva del Consiglio concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, Modifiche ed integrazioni alla Direttiva 85/337/CEE) costituisce l'evoluzione della Direttiva 85/337/CEE, e viene presentata come una sua revisione critica dopo gli anni di esperienza di applicazione delle procedure di VIA in Europa.
2. La Regione Calabria con il Regolamento Regionale n. 3 del 4 agosto 2008 e ss.mm.ii., disciplina la procedura di valutazione di impatto ambientale di competenza regionale, e all'art. 2 del regolamento istituisce il Nucleo VIA-VAS-IPPC per l'espletamento delle procedure. Il Nucleo VIA-VAS-IPPC (art. 3) è composto, oltre che dal Presidente, da un vicepresidente e da un rappresentante dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria, da diciannove laureati esperti in materie progettuali, ambientali, economiche e giuridiche. I compiti del Nucleo, in relazione alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, sono fissati dall'art.17.
3. La principale fonte di informazioni utilizzata in questo studio è il database implementato a cura di Donatella Cristiano utilizzando le informazioni e i dati accessibili e consultabili sul sito della Regione Calabria. Le informazioni contenute nel database sono, per ogni progetto valutato nel periodo dal 2005 al 2013, l'anno della valutazione, il numero di documento, la tipologia progettuale, il giudizio di compatibilità e il suo esito, il numero di prescrizioni, le componenti ambientali interessate dalle prescrizioni. Per lo studio in particolare sono stati esaminati i giudizi di compatibilità ambientale per i progetti degli impianti eolici di competenza regionale.
4. Dei 90 comuni interessati: 38 ricadono in provincia di Catanzaro, 28 in provincia di Cosenza, 7 in quella di Reggio Calabria, 10 nella provincia di Vibo Valentia e 7 in quella di Crotone. La superficie dei comuni interessati, 3550 Kmq, è così suddivisa, tra le cinque provincie: 1144 Kmq Cz, 1236 Kmq Cs, 279 Kmq Rc, 216 Kmq Vv e 675 Kmq Kr.
5. Nel 1994 è stata emanata la Legge quadro in materia di Lavori Pubblici (Legge 11/02/94, n. 109 e ss.mm.ii.) che riformava la normativa allora vigente in Italia, definendo tre livelli di progettazione caratterizzati da diverso approfondimento tecnico: Progetto preliminare; Progetto definivo; Progetto esecutivo. Relativamente agli aspetti ambientali venne stabilito che fosse assoggettato alla procedura di VIA il progetto definitivo.
6. Dalla "Relazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio sull'applicazione e sull'efficacia della direttiva VIA (direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE) - Risultati ottenuti dagli Stati membri nell'attuazione della direttiva VIA" del 2003, risulta che in circa metà degli Stati membri si sono svolte ricerche sulla qualità delle informazioni contenute nelle dichiarazioni ambientali e sulla qualità complessiva delle valutazioni; quando ciò è avvenuto, è emerso che fino al 50% delle dichiarazioni di impatto ambientale non risultava completamente conforme alla direttiva. Anche nella Relazione del 2009 viene affrontato il tema della qualità della procedura VIA come elemento fondamentale per l'efficacia della direttiva.
7. La Convenzione Europea del paesaggio è stata adottata dal Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa a Strasburgo il 19 luglio 2000 ed è stata aperta alla firma degli Stati membri dell'organizzazione a Firenze il 20 ottobre 2000. Si prefissa di promuovere la protezione, la gestione e la pianificazione dei paesaggi europei e di favorire la cooperazione europea. Il paesaggio, secondo la Convenzione, svolge importanti funzioni di interesse generale, sul piano culturale, ecologico, ambientale e sociale e costituisce una risorsa favorevole all'attività economica, e che, se salvaguardato, gestito e pianificato in modo adeguato, può contribuire alla creazione di posti di lavoro. L'obiettivo della qualità paesaggistica designa la formulazione da parte delle autorità pubbliche competenti, per un determinato paesaggio, delle aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita, mentre la salvaguardia dei paesaggi indica le azioni di conservazione e di mantenimento degli aspetti significativi o caratteristici di un paesaggio, giustificate dal suo valore di patrimonio derivante dalla sua configurazione naturale e/o dal tipo d'intervento umano.

Riferimenti bibliografici

- Anderson R., Morrison M., Sinclair D., Strickland D., 1999, "Studying wind energy/bird interactions: a guidance document", *Prepared for the Avian Subcommittee and National Wind Coordinating Committee*, 86 pp
- Bartlett Robert V., Kurian P.A., 1999, "The Theory of Environmental Impact Assessment: Implicit models of policy making", in *Policy and Politics*, n. 27
- Caruso G. M., 2011, *Diritto dell'ambiente*, Vol. 1., Rossi G. (a cura di), Cap. VI – Terza parte, "Fonti energetiche rinnovabili", Giappichelli, pp. 401-417
- Ciappetta G., 2012, *Fonti energetiche rinnovabili e impatto ambientale nella realizzazione di impianti fotovoltaici*, Tesi per Master in "Gestione di Sistemi Ambientali" Consorzio Interuniversitario FOR.COM., Roma
- Cristiano D., 2005, "Tecniche di valutazione del paesaggio per la gestione del patrimonio culturale", in *Urbanistica Informazioni*, n. 201, pagg. 89-90
- Cristiano D., Pelizzoni A., 2011, *Valutazione Ambientale Strategica. Che fare?*, Edizioni Le Penseur, pp. 128
- Cristiano D., Pelizzoni A., 2012, "L'esperienza della valutazione ambientale in Calabria" in *Urbanistica Informazioni* n. 244, pagg. 79-81
- European Commission, 1996, *Environmental Impact Assessment: A study on costs and benefits*, Brussels: DGXI
- Formby J., 1990, "The Politics of Environmental Impact Assessment", in *Impact Assessment Bulletin*, pp. 191-196
- Gilpin A., 1995, *Environmental Impact Assessment (EIA): Cutting edge for the twenty-first century*, Cambridge University Press
- Grimeaud D., 2000, "The Integration of Environmental Concerns into EC Policies: A Genuine Policy Development ?", in *European Environmental Law Review*, pp. 207-215
- Jendroska J., Stec S., 2001, "The Larhus Convention: Towards a New Era in Environmental Democracy", in *Environmental Liability*
- La Camera F., 2003, *Sviluppo sostenibile. Origini, teoria e pratica*, Editori Riuniti, pp. 412
- La Camera F., 2009, *Misurare il valore dell'ambiente. Con le procedure di valutazione ambientale in Italia*, Edizioni Ambiente, pp.432
- Pagnoni G.A., Bertasi F., 2010, *L'impatto dell'eolico sull'avifauna e sulla chirottero fauna: lo stato delle conoscenze e il trend valutativo in Italia*, ENEA - Energia Ambiente e Innovazione, pp. 38-47
- Rossi G., 2007, "Il settore dell'energia nel contesto europeo, problemi giuridici ed istituzionali", in Velo D. (a cura di), *La cooperazione rafforzata e l'Unione Economica. La politica europea dell'energia*, Giuffrè, pp. 138-243
- Stec S., Casey-Lefkowitz S., 2000, *Larhus Convention: An Implementation Guide*, United Nations Economic Commission for Europe
- WWF Italia Onlus, 2009, *Eolico e Biodiversità: Linee Guida per la realizzazione di impianti eolici industriali in Italia*

Francesca Pirlone

Il tema dei rifiuti e la *Smart Week* a Genova

I Piani urbani di gestione dei rifiuti e le politiche di *Smart City*

Il tema dei rifiuti costituisce in oggi una delle tematiche prioritarie a livello urbano nel contesto internazionale. Affinché tale tematica possa essere pianificata e gestita correttamente è necessaria l'elaborazione e conseguente messa in atto di un piano urbano di gestione dei rifiuti.

In Italia, a livello comunale, non esiste un piano capace di mettere a sistema tutte le azioni previste all'interno di una gestione dei rifiuti, dalla raccolta, al trasporto, allo smaltimento, al recupero...

Tale mancanza è dovuta al fatto che la competenza di tali strumenti sui rifiuti, in Italia, non è di riferimento del Comune, anche se, sicuramente tale tematica risulta prioritaria a livello urbano.

A livello italiano, sono presenti Linee guida o Piani a scala regionale e provinciale che solitamente inquadrano la problematica in generale ma le recenti esperienze negative in città italiane dimostrano che è necessaria non solo una gestione dei rifiuti ma che essa sia sostenibile e calata sulle caratteristiche locali. A livello comunale, esistono strumenti parziali dedicati ad esempio alla raccolta differenziata, oppure specifici per lo smaltimento di rifiuti speciali o che riportano e descrivono le migliori *best practices* sui rifiuti da attuare per la propria realtà. Non esiste quindi un piano complessivo per la gestione dei rifiuti, che rientri inoltre, sempre più nelle logiche internazionali, verso una *smart waste management*.

Per rendere la tematica dei rifiuti intelligente è necessario ragionare sulle più recenti tecnologie.

Nell'ambito della gestione dei rifiuti, l'uso delle moderne tecnologie può essere introdotta in merito alla raccolta differenziata, ad esempio con la distribuzione alle famiglie di sacchetti dotati di codici per la raccolta del differenziato o dell'indifferenziato. Attraverso tale tecnica è possibile definire un tracciamento dei flussi e inoltre pervenire ad una tariffazione puntuale incentivando chi attua la raccolta differenziata domiciliare rispetto a chi getta tutto nell'indifferenziato. Oppure sempre in merito alla fase della raccolta, è possibile dislocare alcuni compattatori sul territorio per il rifiuto differenziato, funzionanti grazie a sistemi innovativi (ad esempio pannelli solari) a cui si può accedere solo tramite carte speciali che prevedono uno sgravio sempre in termini di tasse sui rifiuti.

Questi sono solo alcuni esempi che vogliono mettere in luce l'importanza di considerare maggiormente il tema dei rifiuti all'interno delle attuali politiche smart di una città.

L'integrazione con la componente tecnologica, inserita nelle varie fasi della gestione dei rifiuti a livello urbano, può infatti risolvere numerose criticità esistenti.

In tale ottica, i nuovi Piani di gestione dei rifiuti che saranno predisposti dovranno essere capaci di tenere in considerazione le dimensioni ambientale, economica e sociale proprie di ciascuna città, introducendo elementi tecnologici innovativi, volti a rendere la gestione dei rifiuti *smart* nell'ottica di governance urbane sempre più sostenibili.

L'esperienza del Progetto MED-3R

I rifiuti costituiscono l'oggetto del progetto MED-3R[1], "Plateforme Stratégique euroméditerranéenne pour une gestion adaptée des déchets" ENPI CBC Med (dicembre 2012 - dicembre 2015) che mira a rafforzare una *governance* istituzionale a forte valore transfrontaliero fondato sulla partecipazione di autorità pubbliche, di attori socio-economici e delle comunità locali per migliorare l'ef-

ficacia delle politiche di gestione dei rifiuti nel Mediterraneo, affinché i rifiuti non siano considerati un peso per la comunità ma una risorsa riutilizzabile per il futuro.
Finalità del progetto è quella di realizzare una piattaforma strategica transfrontaliera a sostegno e guida per la gestione dei rifiuti volta principalmente a:

- sostenere le comunità e aiutare le autorità nazionali responsabili della gestione rifiuti a sviluppare la loro strategia di prevenzione e di gestione ed all'elaborazione di testi legislativi e regolamenti relativi alla gestione dei rifiuti;
- rafforzare il controllo e l'adattamento alle condizioni locali del trasferimento di tecniche e di tecnologie relative alla gestione dei rifiuti presso altre comunità.

L'obiettivo è quello di rafforzare il coordinamento transfrontaliero e la cooperazione tra territori e i diversi gruppi di attori che intervengono nel ciclo dei rifiuti (raccolta, trasporto, smaltimento, recupero) per sviluppare sistemi integrati di gestione dei rifiuti, efficaci, intelligenti, virtuosi e adattati ai contesti locali.
Tra le attività previste nel progetto si ricorda la definizione di Piani di gestione dei rifiuti per 8 città coinvolte (Nizza, Hyères, Genova, Sousse, Sfax, Jbail, Blat e Aseza) e la previsione e messa in atto di azioni pilota sui rifiuti.
I Piani devono tenere conto delle componenti ambientale, economica, geografica e sociale, incentivando la prevenzione della produzione di rifiuti e focalizzando l'attenzione sulla raccolta e valorizzazione del rifiuto stesso attraverso la sensibilizzazione e partecipazione delle popolazioni locali. Le 13 azioni pilota previste che si fondano su 7 diversi temi (rifiuti della ristorazione, rifiuti organici-compostaggio, raccolta differenziata, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, rifiuti da attività sanitarie a rischio di infezione, rifiuti di plastica, valorizzazione e trattamento dei rifiuti delle Isole) vengono attuate a livello locale e consentono di valutare l'efficienza operativa e la capacità di adattamento alle condizioni locali, permettendo la diffusione di buone pratiche e azioni di sensibilizzazione e comunicazione.
Comune di Genova e Università di Genova sono partner con ruoli importanti nel progetto, in quanto sono responsabili di 2 su 7 *work package*.
Comune di Genova è responsabile del *work package* relativo ai Piani di Gestione dei rifiuti a livello urbano (GT5). Il Comune, insieme all'Università di Genova, hanno avuto il compito di definire le Linee guida volte all'elaborazione di un piano urbano di gestione dei rifiuti a livello di Mediterraneo e di coordinare il lavoro dei partner per la definizione e realizzazione dei singoli Piani di gestione sui rifiuti.
Università di Genova è responsabile del *work package* relativo alla valutazione di tutte le attività del progetto (GT7). Dopo aver elaborato un approccio metodologico relativo alla valutazione attraverso l'individuazione di indicatori che permettano di valutare, in particolare, l'efficacia delle strategie di gestione dei rifiuti e delle azioni pilota, il DICCA-CRUIE ha il compito di monitorare le attività interne sia in corso d'opera sia alla fine del progetto.
Inoltre Genova intende sviluppare 2 azioni pilota in materia di rifiuti, una sulla ristorazione e una sui rifiuti plastici. La prima è volta a sensibilizzare i restauratori ad una migliore gestione dei rifiuti prodotti, la seconda intende valorizzare i rifiuti plastici attraverso un approccio artistico promuovendo una mostra con arti plastiche.

La *Smart Week* e la vetrina dei progetti ENPI a Genova

Il Progetto MED-3R è stato inserito nell'ambito della Smart Week di Genova durante la quale sono stati organizzati differenti meeting relativi a progetti comunitari *smart* o a progetti riguardanti tematiche che potrebbero e/o dovrebbero diventare *smart*. In tale contesto è stata inserita una giornata dedicata ai progetti ENPI CBC MED in corso di svolgimento, portati avanti dalle diverse realtà genovesi.
L'obiettivo generale del programma, che fa parte della nuova politica europea di vicinato di cooperazione transfrontaliera "Mediterranean Sea Basin Programme", e del suo strumento ENPI, per il periodo 2007-2013, è quello di promuovere un processo di cooperazione sostenibile e armonioso nel Mediterraneo, per rafforzare la collaborazione tra l'Unione Europea e le regioni dei Paesi partner[2] appartenenti al Bacino.
Il Programma Operativo stabilisce un quadro strategico di priorità definite congiuntamente dai paesi partecipanti tra le quali si ricordano: la promozione dello sviluppo socio-economico e rafforzamento dei territori, l'attenzione alla sostenibilità ambientale a livello di bacino, la promozione di migliori condizioni e modalità per garantire la mobilità delle persone, dei beni e dei capitali e lo sviluppo del dialogo culturale e della *governance* locale.
In tale occasione, oltre alla presentazione degli ENPI sviluppati dalle diverse realtà locali (in particolare Comune ed Università di Genova), ha partecipato l'Autorità di Gestione del programma ENPI per esporre la programmazione 2014-2020 e nel pomeriggio sono stati organizzati incontri B2B volti a creare nuovi partenariati e reti per costruire insieme progetti futuri volti ad una migliore pianificazione e gestione di problematiche di Paesi differenti di uno stesso bacino.

1. Responsabile scientifico per il DICCA-CRUIE dell'Università di Genova è Francesca Pirlone; Responsabile scientifico per il Comune di Genova, Direzione Cultura e Turismo, è Guido Gandino.
2. Trattasi di 14 Paesi: Cipro, Egitto, Francia, Grecia, Israele, Italia, Giordania, Libano, Malta, Autorità Palestinese, Portogallo, Spagna, Siria e Tunisia.

Riferimenti bibliografici

- European Commission (2008), ENPI CBC Med Joint Operational Programme 2007-2013
- Pirlone F., Sotgia Z., Spadaro I., Ugolini P. (2012), "The cross border Agenda 21 as a governance tool. The Sustainable City VII - 2 Volume Set Urban Regeneration and Sustainability, M. Pacetti, G. Passerini, C.A. Brebbia and G. Latini (a cura di), Wessex Institute of Technology UK, ISBN 978-1-84564-674-5, pp.243-254
- Pirlone F. (2013), "Rifiuti, resilienza e rigenerazione: una sfida urbanistica", in Città come motore di sviluppo del Paese, a cura di Francesco Sbetti, Francesco Rossi, Michele Talia, Claudia Trillo, Urbanistica Informazioni on line, ISSN 2239-4222
- Progetto MED-3R (2012), "Plateforme Stratégique euro-méditerranéenne pour une gestion adaptée des déchets", ENPI CBC Med

Selena Candia, Francesca Pirlone

La gestione sostenibile dei rifiuti: governance e azioni pilota per la città di Genova

1. Progetto MED-3Re la gestione dei rifiuti: ricadute sulla città di Genova

Dal 2013 al 2015 il Comune, l'Università di Genova e il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale hanno partecipato al progetto europeo MED-3R "Plateforme Stratégique euro-méditerranéenne pour une gestion adaptée des déchets"studiando e sperimentando azioni pilota e strumenti di governance per una gestione sostenibile dei rifiuti. Il progetto MED-3R ha riunito 15 *partner* provenienti da 5 diverse nazioni (Francia, Giordania, Italia, Libano e Tunisia) in una rete città/esperti, sviluppando sinergie per promuovere il riciclo, il recupero e la riduzione dei rifiuti nelle aree urbane del Mediterraneo.

La produzione di rifiuti è così in aumento da rendere necessari interventi sempre più articolati, sia sul piano dell'innovazione tecnologica che delle abitudini di vita delle singole persone e delle comunità. È stato indispensabile ripensare il concetto stesso di rifiuto e considerarlo non più come oggetto inutile di cui disfarsi, ma come risorsa per nuovi materiali e nuovi processi produttivi. In Europa si producono circa 1,5 Kg/ab di rifiuti al giorno, cioè 550 kg/anno pro-capite. Tale dato riguarda i rifiuti urbani che costituiscono il 14% di quelli prodotti annualmente. Rispondere a quest'emergenza è una delle priorità della pianificazione a tutti i livelli di scala. Normalmente la raccolta, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti sono gestiti su base comunale, ma mentre non mancano gli indirizzi e i piani a livello comunitario, nazionale e regionale, esistono pochissimi Piani di gestione rifiuti a livello locale. Per questo MED-3R si è posto come obiettivo la predisposizione di linee guida per la realizzazione di Piani di gestione dei rifiuti per le città del Mediterraneo e nello stesso tempo ha portato alla redazione dei Piani di Genova, Sousse, Sfax, Nizza, Aqaba, Byblos e Blat.

Per contribuire all'applicazione delle strategie di gestione sono state realizzate 13 Azioni pilota su differenti flussi di rifiuti: organico, plastica, tossici, insulari e RAEE (Rifiuti di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche). Genova ha sviluppato due diverse azioni pilota, promuovendo il riciclo e il riutilizzo dei materiali plastici e il recupero dell'organico prodotto dai ristoratori in 3 quartieri con vocazione turistica.

2. Il Piano di gestione dei rifiuti genovese

La pianificazione riveste un ruolo di fondamentale importanza nella gestione di rifiuti; per questo a seguito della Direttiva 98/2008 tutti gli Stati Membri dell'UE hanno dovuto dotarsi di Piani di gestione a livello nazionale (entro dicembre 2013) e di diversi Piani a seconda della competenza territoriale. I rifiuti, in Italia, non risultano,in termini di pianificazione, una competenza obbligatoria a livello comunale; attraverso il progetto MED-3R Genova ha potuto però elaborare il suo Piano di gestione urbana dei rifiuti.

Tale strumento per risolvere problemi specifici del territorio si pone le prospettive seguenti: una produzione minore di rifiuti, una gestione economicamente ed ambientalmente sostenibile, il rifiuto come risorsa, la valorizzazione delle frazioni riciclabili e recuperabili tramite la raccolta differenziata (secondo i principi della green economy), la chiusura del ciclo dei rifiuti con la produzione di compost - ammendante da utilizzare in attività agricole e FOS - frazione organica stabilizzata da utilizzare per ripristini ambientali e frazione secca /CSS – da destinare a impianti idonei in base alla normativa tecnica vigente.

Il Piano di gestione rifiuti a livello comunale è nato grazie al lavoro congiunto del Comune (Direzione Ambiente, Igiene e Energia e Direzione Cultura e Turismo), del DICCA –UNIGE e dell' AMIU (Azienda Multiservizi e d'Igiene Urbana), che hanno costituito un Comitato di Pilotaggio responsabile della redazione del Piano e della messa in opera dello stesso.

Dopo un'attenta analisi sulla gestione e produzione dei rifiuti nel territorio genovese sono emerse le criticità seguenti: un'elevata produzione pro-capite - determinata anche dai flussi turistici -, percentuali di livello medio della raccolta differenziata -a causa della mancanza della raccolta dell'organico -, elevati costi gestionali e l'affidamento quasi esclusivo ad impianti di discarica della frazione indifferenziata. Le priorità d'intervento, segnalate dal Piano in oggetto, mirano al superamento di tali criticità: intercettando e calcolando i rifiuti prodotti dal turismo, integrando il sistema di raccolta differenziata con l'inserimento di punti per il conferimento dell'organico e predisponendo centri di trattamento rifiuti alternativi alla discarica.P artendo da un'analisi SWOT sono stati individuati come obiettivi quelli volti a favorire e sviluppare la prevenzione e il riciclo, puntando al risultato del 70% di raccolta differenziata. Sono inoltre favorite le attività di recupero che permettono di raggiungere la percentuale fissata dall'Unione Europea al 50% rispetto al rifiuto prodotto. Il piano vuole inoltre dotare la città di Genova di nuovi impianti per conseguire l'autonomia di gestione del residuo organico – biodigestore – e indifferenziato. Per ciascun obiettivo, sono state individuate azioni prioritarie e per rendere il Piano sempre più concreto sono stati determinatii punti di forza, di debolezza, i tempi, le sinergie (con altri programmi/progetti/piani), gli attori e i finanziamenti richiestiper ogni azione elencata.

In particolare il Piano di gestione dei rifiuti di Genova ha approfondito le due azioni pilota riguardanti i rifiuti plastici e i rifiuti organici provenienti dalla ristorazione.

3. Azioni pilota su Genova Plastica

La presenza di materiale plastico nei rifiuti solidi urbani è in aumento. Attualmente rappresenta il 10-12% (ISTAT, 2014) in peso, pari a 3 kg ad abitante. L'Azione pilota sui rifiuti plastici del Comune di Genova "REUSE", ha sviluppato una strategia innovativa di valorizzazione del materiale attraverso un approccio artistico, capace di innescare un forte impatto in termini di sensibilizzazione. Sono state realizzate esposizioni, installazioni e interventi urbani (aprile-ottobre 2015) in tutto il centro storico. Un bando dedicato ad artisti di età tra i 18-35 anni ha permesso di selezionare i progetti vincitori. Le esposizioni e le opere, interamente realizzate con plastica recuperata e riciclata, sono state organizzate intorno a 4 eventi: BASAMENTI "Concorso nazionale per un'opera da collocarsi sui due piedistalli marmorei di Palazzo Ducale", SHOT "Concorso internazionale per la selezione di un progetto *context specific* che reinterpreti e trasformi temporaneamente Sala Dogana attraverso un intervento artistico/creativo", PALAZZO VERDE "Esposizione di oggetti, sculture, progetti, idee.... pensati e/o ottenuti da materiali plastici" e *STREET PLASTIC* per la realizzazione di oggetti capacidi creare un'interazione con il pubblico nelle strade del centro storico.

Dall'autunno 2014, Palazzo Verde (Centro per l'educazione ambientale del Comune di Genova) è stato sede di attività, laboratori didattici per scuole, famiglie e utenza libera. I corsi sono stati finalizzati allo studio e allo sviluppo di azioni di divulgazione e approfondimento delle tematiche correlate al riciclo e alle potenzialità della plastica. Il percorso è stato documentato attraverso la realizzazione di un *webdoc* (integrato a grafiche, testi e collegamenti ipertestuali sulla rigenerazione della plastica da scarto a materiale per la produzione artistica) dando modo di comprendere l'azione e il processo creativo. I numeri dimostrano i risultati positivi dell'azione: 1148 partecipanti ai *workshop*, più di 10.000 visitatori alle mostre e 40 giovani artisti coinvolti.

OBIETTIVI DEL PIANO	AZIONI
OBIETTIVO 1 - Favorire e sviluppare la prevenzione	Azione I : Incentivo alla diffusione del GPP (Acquisti verdi)
	Azione II : Sviluppo della pratica del compostaggio domestico e di comunità
	Azione III : Azioni per la riduzione di specifiche tipologie di rifiuti (es. accordi per riutilizzo di prodotti alimentari) e supporto ad attività e processi produttivi orientati ad una minor produzione di rifiuti da imballaggio dei prodotti
	Azione IV: Iniziative per la diffusione della cultura della prevenzione
OBIETTIVO 2 - Raggiungere l'obiettivo del 65% della raccolta differenziata.	Azione I : Potenziamento raccolta differenziata
	Azione II : Potenziamento isole ecologiche
	Azione III : Azione di sensibilizzzazione sui rifiuti plastici
	Azione IV: Potenziamento Raccolta differenziata Organico
OBIETTIVO 3 - Favorire le attività di recupero, conseguendo gli obiettivi fissati a livello comunitario (50% del rifiuto prodotto al 2020)	Azione I : aumentare complessivamente almeno al 50%, in termini di peso, la preparazione per il riutilizzo/recupero e il riciclaggio dei rifiuti domestici anche grazie incentivi all'acquisto di oggetti provenienti da materiali riciclati/recuperati
OBIETTIVO 4 – Recupero sotto altra forma. Predisposizione di un nuovo impianto a biodigestione.	Azione I: Predisposizione di un impianto a biodigestione
OBIETTIVO 5 - Conseguire l'autonomia di gestione del residuo indifferenziato tramite scenari di impianti	Azione I : Realizzazione di impianti di separazione "secco/umido"
	Azione II : Recupero "frazione secca"
	Azione III : Adeguamento impianto Scarpino

Schema del Piano di Gestione dei rifiuti di Genova: Obiettivi/Azion

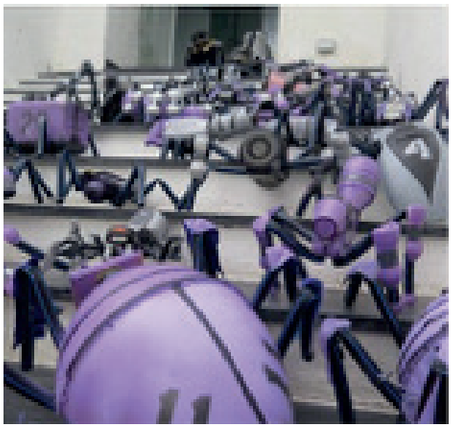
OBIETTIVO 1 - Favorire e sviluppare la prevenzione	**Azione IV: Iniziative per la diffusione della cultura della prevenzione**
Descrizione	Incentivare: - le iniziative e i laboratori per l'educazione ambientale delle associazioni di Palazzo Verde e del Lab Ter Green Point; - la diffusione di materiale informativo; - l'organizzazione di visite presso le strutture gestite da AMIU; - la realizzazione di feste e manifestazioni attente all'ambiente (slowfood, ecofeste, ecc.)
Luogo di intervento	Scuole, associazioni, cittadini,….
Mezzi	Laboratori, seminari, materiale informativo, feste ed eventi
Punti di forza	Presenza di numerose associazioni e di luoghi specifici per l'educazione ambientale
Punti di debolezza	Necessità di fondi per permettere alle scuole di frequentare gratuitamente i corsi do educazione ambientale
Sinergie	con o programmi di prevenzione gestiti dalla regione, (ARPAL/CREA) e dall'AMIU
Finanziamenti	…
Tempi	….

Piano di Gestione dei rifiuti di Genova: esempio di azione

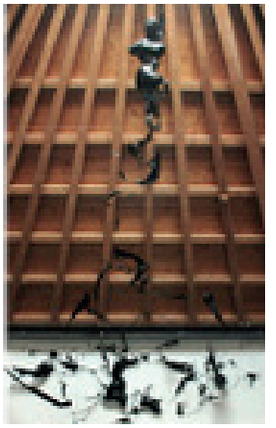




Grafica eventi/mostre REUSE[1]







Opere concorsi STREET PLASTIC, BASAMENTI e PALAZZO VERDE[2]

Ristorazione

La raccolta dell'organico, pur costituendo la frazione quantitativamente più rilevante presente nel rifiuto urbano (26/30%), non ha avuto un adeguato sviluppo in molti comuni italiani. Tale frazione risulta, proprio in virtù della quantità prodotta, quella su cui puntare maggiormente per il raggiungimento dell'obiettivo del 70% di raccolta differenziata previsto dall'UE.

Attualmente la raccolta dell'organico a Genova viene effettuata solo in alcuni quartieri pilota. Grazie al progetto MED-3R è stato possibile estendere questa esperienza a 600 ristoratori in 3 aree (Foce, Pegli e Centro Storico), scelte perché di tipo residenziale e a vocazione turistica, come volano verso altri quartieri. L'organico prodotto dai ristoranti è di maggiore qualità rispetto a quello domestico, per questo la sua raccolta è ancora più importante. I rifiuti organici una volta prelevati sono mandati ai centri di compostaggio. Qui vengono degradati da batteri e ridotti a un materiale inerte che può essere impiegato come concime in agricoltura e nel giardinaggio.

I ristoratori hanno contribuito direttamente all'organizzazione dell'azione pilota, prima attraverso una serie di riunioni tra i rappresentati di categoria, il Comune, l'AMIU e il DICCA-UNIGE e poi attraverso un questionario a un mese dall'inizio della raccolta. Gli esiti del questionario hanno permesso di modificare e migliorare il servizio offerto in base alle problematiche individuate. Dopo un anno di raccolta è stato possibile inviare ai centri di compostaggio circa 50t di rifiuti organici per ogni ristorante coinvolto dimostrando l'efficacia della campagna pilota organizzata.

Note Conclusive

Essendo il Piano di gestione urbana dei rifiuti uno strumento di recente istituzione è necessario che tenga conto degli altri strumenti di pianificazione ancor più se si pensa che i rifiuti sono collegati ad altri temi urbani quali la mobilità, l'energia e il turismo eche la tematica risulta in oggi di primaria importanza a livello urbano. A partire dalle due azioni pilota descritte è necessario che anche altre azioni siano portate avanti e che il Piano possa diventare uno strumento realmente partecipato. Per una corretta ed efficace stesura e messa in pratica del Piano è infine fondamentale prevedere strategie che mirino all'informazione e formazione di tutti i soggetti coinvolti, in particolare della popolazione che rappresenta sicuramente l'attore principale.

1. Estratto da: Piano di Gestione dei Rifiuti del Comune di Genova, 2015
2. Studio FLUIDO

L'acqua e la città



a cura di Rinaldo Grittani, Francesco Rotondo, Antonio Vendola

Italia in viaggio: **le coste pugliesi**

Il viaggio nelle coste pugliesi incomincia attraverso un avvicinamento al paesaggio, prosegue con: una presentazione del Piano Regionale delle Coste recentemente approvato, delle sue principali criticità ed opportunità; un box che presenta i numeri essenziali e significativi , una intervista all'Assessore Regionale al Bilancio e Demanio, Michele Pelillo, inerente questioni e problematiche relative al Piano stesso. Infine, le fotografie che accompagnano la rubrica, scattate da Aldo Grittani, cercano di restituire alcuni "sguardi", sottolineandone la bellezza, ma anche il degrado.

** Fotografie di Rinaldo Grittani*

Rinaldo Grittani

Avvicinarsi al paesaggio plurale delle coste pugliesi

La Puglia è una penisola obliqua, lunga e stretta, inclinata a sud-est. È tanto stretta da potersi sostenere che è ovunque costiera perché il mare, anche quando non si vede, "si sente dappertutto" (Macchia, 1993).
I circa 995 km di costa hanno profondamente influenzato la regione dal punto di vista storico-culturale, socio-economico, paesaggistico-ambientale. La fascia costiera assume quindi un ruolo strategico nell'ambito regionale. Ora come in passato.
Se ci si spostasse lungo la linea di costa lentamente e con sguardo attento, ci si renderebbe conto della grande varietà di morfologie costiere che essa contiene: golfi, baie, montagne, promontori, spiagge sabbiose e ciottolose, ecc. Ma si noterebbe anche l'eterogeneità degli usi antropici del suolo, molti dei quali sopraggiunti nella seconda metà del secolo scorso, che accresce, rispetto al passato[1], la fragilità e la frammentarietà della fascia costiera.
Risultano particolarmente evidenti le trasformazioni realizzatesi tra gli anni '60 e gli anni '80 durante i quali l'interesse per l'uso turistico delle coste ha fatto moltiplicare non solo grandi e piccole strutture ricettive e legate al tempo libero, ma anche una miriade di complessi residenziali e di singole case dedicate alla villeggiatura, abitate solo pochi mesi all'anno. Tali nuovi usi hanno trasformato radicalmente la costa pugliese. La naturalità lungo la costa è ormai residuale, così come lo stanno diventando gli orti, che in alcuni tratti sono così sporadici e spersi tra i fabbricati e gli incolti, da assumere valore più come elemento folkloristico, come testimonianza degli antichi utilizzi di quei territori, che dal punto di vista produttivo.
Sembra efficace la metafora utilizzata da Valeria Mininni che parla della Puglia come di un territorio obliquo non solo perché è inclinato a Oriente ma anche perché, come una tavola inclinata che fa scorrere gli oggetti sferici verso il lato posto in basso, essa fa rotolare ogni cosa verso il mare, col risultato che lungo la costa tutto "si affolla, urtandosi alla ricerca di un posto in prima fila" (Mininni, 2010).
L'attrattiva della costa va purtroppo affiancata all'assenza di un progetto urbano per tale ambito o comunque alla esistenza di progetti "distratti" rispetto ai valori e alle specificità dell'ambito costiero.
Percorrendo la costa lentamente si ha, infatti, la netta sensazione che le trasformazioni presenti non siano il frutto di un piano strategico ben preciso, ma il risultato della disattenzione delle amministrazioni e/o l'esito fortuito dell'intraprendenza dei cittadini e degli attori sociali.
In assenza di piani e di norme in grado di orientare i comportamenti degli abitanti, una pluralità di soggetti hanno agito ed operato sul territorio utilizzandolo nei modi più disparati. Le trasformazioni dello spazio costiero perciò, non hanno avuto risultati omogenei: in alcuni tratti sono state rapide e dirompenti, in altri sono state meno numerose e meno importanti.
In prossimità di Bari ed in particolare nel tratto di costa a nord del capoluogo, per esempio, si assiste ad una sorta di saldatura dei centri urbani: case stagionali per le vacanze si alternano a qualche fabbricato storico, ad insediamenti produttivi realizzati a ridosso del mare, ad edificati ed interventi

eterogenei che sostituiscono del tutto gli usi preesistenti o che ne lasciano tracce più o meno evidenti. In questa zona il concentrarsi degli interventi sul litorale ne ha in alcuni tratti offuscato l'orizzonte (Mininni, 2010). In altri, come nel Gargano o in alcune aree costiere del Salento, gli ecosistemi naturali sembrano aver resistito meglio, nonostante le pressioni del turismo siano tutt'altro che sopite.

Nel territorio costiero garganico del Comune di Serracapriola ci sono per esempio circa 8 km. di costa sabbiosa ancora prevalentemente poco antropizzati.

L'intero promontorio del Gargano è da considerare un'importante isola biologica al cui interno risiede un'ampia diversità di paesaggi. Uliveti, mandorleti e agrumeti, ma anche pinete e foreste scendono dolcemente fino al mare o si tuffano a picco sulla costa sabbiosa o a scogliera. Da ricordare anche le falesie del Gargano[2], coste rocciose con alte rupi che precipitano al mare, la cui inaccessibilità ha in alcuni casi favorito l'insediamento di animali e di piante altrove rari.

Anche altri tratti di costa della Puglia hanno importanti valenze naturalistiche. Per esempio quelli caratterizzati dal sistema dunale che si sviluppa parallelamente alla linea di costa e che ospita popolamenti vegetali di grande valore: ginepri lungo la costa brindisina, macchia mediterranea a Otranto e a Lesina, pinete lungo la costa del tarantino.

Ciò nonostante l'effetto complessivo ed evidente che si ha percorrendo la costa pugliese è che si sia al cospetto di luoghi cresciuti casualmente, frammentati, difficili da capire. "Densificazioni di periferie senza città, processi di deformazione di usi e pratiche nello spazio che non aggiungono nulla nel tempo, ma induriscono i materiali che si lasciano attraversare dal racconto di una villeggiatura al mare trascorsa in una roulotte, ieri, e oggi, la stessa roulotte, incastrata nella casa in pietra per un bisogno di comfort sopravvenuto, in un campeggio tutto pavimentato, una roulotte ormai ferma e senza ruote, una sorta di armadio, un *ready made* involontario. Oppure un desiderio post-rurale in una villa al mare dove si è prima sottratta l'agricoltura e dopo si è impiantato un uliveto diventato giardino" (Mininni, 2010). Trasformazioni che la pianificazione locale non è stata in grado né di indirizzare, né di controllare.

Leggere le coste pugliesi

- Colamonico C., "Gli agglomerati umani lungo la linea di spiaggia", in *La distribuzione della popolazione in Puglia secondo la distanza dal mare*, estratto dal "Bollettino della R. Società Geografica Italiana", 1918.
- Mininni M., 2010, *La costa obliqua. Un atlante per la Puglia*, Donzelli Editore, Roma.
- Martinelli N, "Un territorio in attesa di governo", in Mininni M., 2010, *La costa obliqua. Un atlante per la Puglia*, Donzelli Editore, Roma.
- Macchia G., *Il teatro delle passioni*, Adelphi, Milano, 1993.
- Parco Naturale Regionale Dune Costiere, 2011, *Adesione alla Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette. Strategia e Piano di Azioni*.
- Regione Puglia, 2010, *Schema del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia - Elaborato 1 - Relazione generale*, consultato nel febbraio 2011 sul sito: http://paesaggio.regione.puglia.it.



San Vito (frazione di Polignano a Mare). La torre d'avvistamento e altri segni di antropizzazione lungo la costa



San Vito (frazione di Polignano a Mare). Edifici recenti e storici a ridosso del mare

I primi indizi di una nuova attenzione verso il sistema delle coste

Negli anni settanta e ottanta del secolo scorso il sistema locale della pianificazione (i Piani Regolatori Comunali e i Programmi di fabbricazione) non è stato attento agli equilibri e alla tutela delle coste per cui si sono previste anche grosse espansioni edilizie a ridosso del mare (Martinelli, 2010). Si può probabilmente affermare che le prime norme di tutela, come per esempio la legge 431/1995 (che inserisce 300 metri di spessore come buffer di tutela paesaggistica) intervengono quando "il danno è già fatto".

Negli anni più recenti l'attenzione verso gli ambiti costieri si è accresciuta. Segnali in tal senso sono evidenti ai vari livelli di pianificazione e i primi indizi di questa una nuova stagione urbanistica iniziano in qualche caso ad intravvedersi, anche nei piani che mantengono previsioni espansive a carattere turistico (ad esempio il PUG del Comune di Monopoli) l'obiettivo è sempre più quello di legare lo sviluppo costiero a quello dell'entroterra, alle tradizioni rurali che caratterizzano, come già detto, anche i comuni costieri e che ne rappresentano spesso l'elemento identitario originale nel panorama regionale e nazionale.

Il nuovo Piano Paesaggistico della Regione Puglia, il cui iter di adozione ed approvazione è recentemente stato riavviato, ha predisposto uno specifico progetto territoriale regionale volto alla valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri. Esso, coerentemente con quanto sostenuto dalla Strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere e dallo Schema di Sviluppo Spaziale Europeo, ritiene le aree costiere ambiti fragili dal punto di vista ambientale, che richiedono strategie integrate di sviluppo spaziale, capaci di bilanciare tutela attiva e valorizzazione dei territori, da promuovere con il coinvolgimento delle comunità insediate.

Ma anche alcune scelte effettuate nei Piani territoriali di coordinamento provinciale (quelli delle provincie di Lecce e Foggia) e alcuni recenti Piani Urbanistici Generali Comunali mostrano segnali incoraggianti.

Anche l'operato di alcune Aree Protette va menzionato. Per esempio quello del Parco Regionale delle Dune Costiere[3] che con numerose iniziative e progetti cerca di migliorare la gestione dei suoi habitat e di promuovere sia la sua fascia costiera, lunga circa 6 chilometri, che la parte interna, che ingloba l'area degli ulivi secolari e il corso di alcune lame.

Tra i numerosi progetti realizzati dal Parco si vuole ricordare la Strategia e Piano di Azioni che il Parco delle Dune Costiere ha redatto per aderire alla "Carta Europea per il Turismo Sostenibile"[4], certificazione ricevuta da parte di *Europarc Federation* nell'ottobre 2012. Tale strategia, da attuare nel corso del quinquennio 2012-2017, è stata definita attraverso la sensibilizzazione e il coinvolgimento della comunità locale, che sarà partecipe anche dell'effettiva realizzazione degli interventi. Sono state per esempio previste diverse azioni volte alla tutela dell'ecosistema costiero, alcune delle quali saranno realizzate grazie a protocolli d'intesa tra Parco e operatori turistici, quindi col pieno coinvolgimento dei proprietari dei lidi e dei villaggi turistici, che contribuiranno ad accrescere il livello di sostenibilità ambientale e gli equilibri naturalistici della costa[5].

Nel Parco delle Dune Costiere, come in altri tratti di costa pugliese, sembra quindi che emerga "una tendenza, ancora di natura indiziale, di usi ricreativo-balneari che sembrano stare sul mare «in punta di piedi», attraverso forme miste di balneazione con spiagge libere con servizi che, pur consentendo l'accesso pubblico alla costa, garantiscono i servizi basici delle «spiagge di famiglia»; al contempo, la sperimentazione dell'amovibilità di tali strutture (pedane, passerelle, cabine, strutture di servizio...) migliorano l'accessibilità alla costa con proposte sostenibili dal punto di vista ambientale, consentendo lo smontaggio di molte di tali strutture a fine stagione..." (Martinelli, 2010).

Tali dinamiche sono naturalmente anche il risultato della pianificazione di settore introdotta in Puglia a partire dagli anni 2000. La Delibera di Giunta regionale n. 319/2001 "Criteri di pianificazione dell'uso del demanio marittimo con finalità turistico-ricreative" stabiliva che i comuni costieri dovessero normare l'uso delle proprie aree demaniali marittime attraverso la predisposizione dei Piani comunali delle coste.

Ma un ulteriore ed importante passo in avanti viene effettuato con la lr 17/2006 recante la "Disciplina della tutela e dell'uso della costa" che rivede nella sua interezza l'azione della Regione Puglia in materia di demanio marittimo, che deve conformarsi ai seguenti principi (art. 1, comma 4):

a. salvaguardia, tutela e uso eco-sostenibile dell'ambiente;
b. pianificazione dell'area costiera;
c. accessibilità ai beni del demanio marittimo e al mare territoriale per la loro libera fruizione;
d. semplificazione dell'azione amministrativa;

e. trasparenza delle procedure e partecipazione alla definizione degli indirizzi;
f. integrazione tra i diversi livelli della Pubblica amministrazione, attraverso forme di cooperazione e di concertazione;
g. decentramento amministrativo dei compiti e delle funzioni connesse;
h. sviluppo armonico ed eco - compatibile del turismo balneare.

Tale norma prevede anche che la pianificazione regionale si debba attuare attraverso il Piano regionale delle coste (Prc).

1. Il Colamonico ci ricorda che fino ad un recente passato la Puglia era caratterizzata da soli 21 grandi centri abitati costieri (un centro ogni 13,6 km in Terra di Bari, uno ogni 39 km in Capitanata ed 1 ogni 83 in Terra di Otranto) e che la costa presentava aspetti non dissimili dalle aree interne, con i pascoli e i seminativi che arrivavano in prossimità del mare.
2. Le falesie sono presenti anche in altre aree costiere della Puglia: nel tratto a sud di Bari e nel Salento.
3. Il Parco interessa i territori comunali di Fasano e di Ostuni, entrambi appartenenti alla provincia di Brindisi.
4. La CETS è una certificazione di processo, che intende applicare i principi dello sviluppo sostenibile con il pieno coinvolgimento della comunità locale e degli operatori economici, in primo luogo quelli turistici e definire insieme delle strategie e delle azioni volte ad una corretta tutela, valorizzazione nonché fruizione consapevole delle risorse naturali e paesaggistiche, per le quali sono stati istituiti i Parchi e le Riserve regionali.
5. La gestione degli ambiti costieri rappresenta una questione estremamente complessa in particolar modo nei mesi estivi, soprattutto a luglio e ad agosto, periodo durante il quale una gran quantità di turisti si riversano sulle spiagge, con inevitabili modificazioni agli equilibri ecologici, idraulici e ambientali del sistema costiero.

Piano delle coste della regione Puglia

Antonio Vendola

LUNGHEZZA COSTE
ITALIA 7.456 Km
PUGLIA 974 Km

- 13% delle coste italiane
- 3° posto per lunghezza coste regioni dopo Sardegna e Sicilia
- 1° posto per lunghezza coste regioni dell'Italia peninsulare

TIPOLOGIA COSTA PUGLIESE

- 77 % costa bassa di cui: 34% sabbiosa, 33% rocciosa bassa, 5% tratti antropizzati, 5% altro
- 23% costa alta (falesie) di cui 2% con spiaggia di sabbia al piede

COMUNI PUGLIESI INTERESSATI
68/258 pari al 26% dei comuni della regione

PIANO REGIONALE DELLE COSTE –PUGLIA (PRC-P) – Norme di Riferimento

- Lr 27/1985 e Dgr 9074/1997 (Disciplina del demanio regionale);
- Lr 23.06.2006 n.17 (Disciplina della tutela delle coste)

La legge prevede per la gestione del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale una pianificazione articolata in due livelli:

- Prc (piano regionale delle coste)
- Pcc (piano comunale delle coste)

La legge fissa con precisione le funzioni di Regione (art. 5) e Comuni (art.6), enuncia la creazione del Sid (Sistema informativo del demanio, strumento per fornire servizi web interni ed esterni (al pubblico). Vi è un nutrito articolato riguardante le concessioni, le domande, gli obblighi, revoche, decadenze, sospensioni, sub-ingressi, vigilanza, ecc. e norme transitorie che consentiranno di portare con gradualità la pressione d'uso a livelli più compatibili con le sensibilità territoriali e del paesaggio.
Il riparto delle risorse economiche lascia il 75% degli introiti ai Comuni rivenienti dalle imposte regionali pari al 10% e delle somme introitate dalle sanzioni amministrative al fine di incentivare i Comuni ai dovuti controlli.

TEMPI FORMAZIONE del PIANO DELLE COSTE PUGLIA

- Redazione Prc anno 2008
- Adozione Prc anno 2009
- Fase partecipativa di formazione ha interessato 6050 visitatori, 3400 partecipanti, 1320 registrati con 24 tappe lungo la costa
- Approvazione definitiva 2011

COMPOSIZIONE AMBITI DI STUDIO DEL Prc

- n. 7 Uf (unità fisiografiche)
- n. 23 sub-Uf
- n. 68 Pcc (Piano Comunale delle Coste da redigere)



Uno scorcio della costa di Torre Canne (frazione di Fasano -Brindisi)



Viaggio in Italia: le coste pugliesi

Il Piano Regionale delle Coste della Puglia

Francesco Rotondo

Il Piano Regionale delle Coste (Prc) della Puglia, di cui all'art. 3 della Lr n.17 del 23.06.2006, è stato adottato dalla Giunta Regionale nel luglio 2009 (con la delibera n. 1392 del 28/07/2009) e approvato con Dgr n.2273 del13.10.2011. La Delibera di Giunta Regionale n. 2273 del 13.10.2011 relativa all'approvazione del Piano Regionale delle Coste, è stata ripubblicata nella versione corretta sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 174 del 9/11/2011; dal giorno successivo a tale data, sono decorsi i termini previsti per la presentazione dei Piani Comunali delle Coste (quattro mesi). Secondo l'Art. 4 della Lr 17/2006, ai principi e alle norme del Prc devono essere conformati i Piani comunali delle coste (Pcc). Il Pcc va definito anche in relazione a quanto riportato nelle "istruzioni tecniche per la redazione del Piano Comunale delle Coste", di cui alla determina dirigenziale n.405 del 6.12.2011 del Servizio Demanio e Patrimonio della Regione Puglia e alla successiva determina dirigenziale n.811 del 28.12.2012 del Servizio Demanio e Patrimonio della Regione Puglia.

Obiettivi generali

Il piano si prefigge di "garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative" (art. 1 norme tecniche di attuazione del Prc). In sintesi, il piano cerca di promuovere una relazione positiva tra tutela e sviluppo della costa.

Come si può comprendere dalla lettura della relazione di piano, la redazione del Prc, è stata interpretata, dai redattori[1], come un'opportunità per affrontare in maniera interdisciplinare i molteplici conflitti che si presentano sulle aree costiere e per superare quella frammentazione delle conoscenze e quegli approcci di tipo settoriale che rendono difficile la formulazione di politiche efficaci di gestione della fascia costiera sul piano economico, sociale, paesistico e ambientale.

Nello specifico le attività finalizzate alla redazione del Piano Regionale delle Coste si sono poste i seguenti obiettivi:

- il riordino delle informazioni disponibili e delle conoscenze tecnico-scientifiche che riguardano le dinamiche fisiche in atto sul territorio costiero;
- il quadro conoscitivo dei caratteri ambientali e delle dinamiche urbanistiche e amministrative;
- la definizione delle politiche di fruizione del litorale, evitando di promuovere lo sfruttamento turistico di alcune aree a rischio igienico – sanitario o, al contrario, l'utilizzo per scopi industriali di aree a forte vocazione turistica;
- gli strumenti normativi e regolamentari per garantire la corretta gestione del territorio e il continuo aggiornamento conoscitivo del patrimonio.

Come si può notare, il suo rilievo è duplice, essendo legato sia agli apporti conoscitivi che esso fornisce in modo propedeutico alle scelte, sia all'essere uno strumento che indica strategie e azioni.

Contenuti

Se ci si sofferma sul primo aspetto, quello della conoscenza, non v'è dubbio che i contenuti del Prc accrescono la conoscenza del territorio costiero e, più in particolare, delle dinamiche ambientali (sia geomorfologiche che meteo marine) strettamente legate all'erosione della costa e alla sua tutela.

Sia per lo sviluppo delle attività ricognitive sia di quelle progettuali, il Piano classifica il territorio costiero pugliese in Unità e Sub-Unità Fisiografiche, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari in cui è confinato il trasporto solido dovuto al moto ondoso e alle correnti litoranee. Con riferimento a tali ambiti esso ha condotto un significativo lavoro di monitoraggio che ha permesso di acquisire dati omogenei su tutta la fascia costiera regionale.

Interessante appare la definizione dell'ambito territoriale di studio, ampliato in ragione della possibilità di comprensione dei fenomeni ambientali da analizzare. Infatti, considerata l'eterogeneità con cui si presenta l'intero territorio costiero regionale, non è stato analizzato un ambito di studio costante per tutta la regione, né sono stati utilizzati i confini amministrativi dei comuni costieri. Si è ritenuto più utile definire un ambito di studio a geometria variabile a seconda delle specifiche situazioni in cui si presenta la fascia costiera. Questo, nell'opinione di chi scrive, evita di pensare ai molteplici tratti di costa come elementi lineari all'interno della fascia demaniale o dei trecento metri tutelati prima dalla Galasso (L. 431/1985) e poi dal Codice Urbani (Dlgs. 42/2004), ma permette di considerarli come ambiti integrati tra terra e mare dei quali occorre comprendere gli elementi generatori che ne regolano il funzionamento, indirizzando le attività antropiche in modo tale da esaltarne le peculiarità.

Ciascuna sub-unità fisiografica è stata classificata sulla base di due parametri: la criticità all'erosione e la sensibilità ambientale (quest'ultimo è il risultato della complessa valutazione di molteplici fattori naturali e antropici).

Il livello di criticità all'erosione dei litorali sabbiosi viene definito in funzione di tre indicatori (la tendenza evolutiva storica del litorale, la tendenza evolutiva recente e lo stato di conservazione dei sistemi dunali) sulla cui base si individuano tre livelli di criticità: elevato (C1), medio (C2) e basso (C3).

Anche per la sensibilità ambientale, sulla base di indicatori dello stato fisico della fascia costiera e della valenza ambientale di quest'ultima, sono stati individuati tre livelli: elevato (S1), medio (S2) e basso (S3).

I differenti livelli di criticità all'erosione e di sensibilità ambientale sono stati quindi incrociati, dando origine a nove livelli di classificazione che determinano norme di riferimento per la redazione dei Pcc.

L'incrocio dei differenti livelli di criticità all'erosione e di sensibilità ambientale ha permesso di ottenere 9 distinti gradi di tutela, che costituiscono il riferimento normativo al quale tutti i comuni dovranno riferirsi nella redazione dei Piani Comunali delle Coste.

Quanto appena detto si ricollega al secondo aspetto di rilievo del Prc, quello di costituire uno strumento di pianificazione attraverso il quale la Regione possa coordinare e indirizzare l'attività degli Enti locali, ai quali sono state trasferite funzioni

amministrative in materia di "rilascio di concessioni demaniali marittime".
Il Prc quindi fornisce le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste.
Per esempio il Prc stabilisce che nell'ambito delle aree d'interesse turistico - ricreativo (destinate a Stabilimenti Balneari, a Spiagge Libere con Servizi o a Spiagge libere) "la consistenza delle aree destinate a Stabilimenti Balneari non può complessivamente superare il limite massimo corrispondente al parametro di concedibilità del 40%". (Art. 5.3 - norme tecniche di attuazione del Prc).
La restante consistenza viene perciò tipizzata a Spiagge Libere che "deve essere preferibilmente localizzata e distribuita in maniera tale da realizzare una o più soluzioni di continuità tra i vari tratti di costa affidabili in concessione, al fine di garantire alla libera utenza la comoda e paritaria fruizione dei tratti di costa di pari pregio e bellezza ... In particolare, devono essere individuate ..., negli ambiti demaniali di più facile accesso, principalmente nei centri abitati o a ridosso degli stessi" (Art. 5.3 - norme tecniche di attuazione del Prc).
Il Prc afferma che i comuni dovranno prioritariamente privilegiare il rilascio delle concessioni demaniali (per l'utilizzo turistico – ricreativo) nelle zone che presentano un basso livello di criticità all'erosione e di sensibilità ambientale.

Considerazioni conclusive: rischi e opportunità

Nonostante gli indirizzi del piano regionale appaiano chiari e già molto orientati sulle modalità di disciplina della costa, ai Comuni sono delegate responsabilità non di poco conto dato che i Pcc dovranno esaminare e monitorare la situazione ambientale della costa in modo da prevedere la sua zonizzazione e la precisa localizzazione degli insediamenti balneari e di eventuali approdi turistici, da pianificare i necessari interventi di ripristino della costa, ecc.
Questi ultimi sono quindi gli strumenti operativi che, sulla base delle conoscenze e degli indirizzi regionali, devono approfondire la fase conoscitiva, prevedere "strategie di difesa, di riqualificazione ambientale e di monitoraggio, e prospettare azioni rivolte anche alla soluzione dei problemi indotti dai principali fattori che attualmente concorrono allo squilibrio morfodinamico della fascia costiera, con riferimento all'intera unità fisiografica" (art. 2 norme tecniche di attuazione del Prc).
Il Prc sottolinea che i necessari interventi di recupero e di risanamento costiero vadano realizzati ricorrendo a metodi e a tecniche che minimizzino l'impatto ambientale.
In realtà si ha l'impressione, da una prima analisi del piano[2], che il livello di pianificazione regionale ha operato un'utile e completa fotografia dello stato delle coste pugliesi, fornendo gli strumenti metodologici per aggiornarlo con continuità e coerenza[3], mentre avrebbe potuto fornire più ampi indirizzi progettuali per garantire una più uniforme attuazione delle strategie di piano alla scala regionale. La definizione delle strategie e dei singoli interventi di tutela sono invece interamente demandati ai singoli Pcc, che si teme possano non essere dotati delle risorse finanziarie necessarie a compiere gli indispensabili approfondimenti tecnici. Anche se, va evidenziato, che in sinergia con il Prc lo stesso Ente regionale ha in corso di approvazione il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (Pptr) che proprio sulle azioni di tutela e valorizzazione della costa ha prodotto alcune delle azioni strategiche di maggior rilievo[4], divenendo, a parere di chi scrive, un vero e proprio elemento capace di completare le indicazioni del PRC fornendo le strategie territoriali.
Va inoltre sottolineato che, gli studi del Prc interessano fenomeni che non riguardano i limiti amministrativi dei comuni, ma le Uf Unità Fisiografiche, che generalmente comprendono più comuni. Per questo motivo potrebbe accadere che gli interventi di riqualificazione riguardino più comuni o siano da effettuare interamente in comuni differenti da quello costiero che redige il PCC, con evidenti potenziali conflitti di attuazione e gestione delle relative misure. Pertanto, appare condivisibile l'opinione di chi sostiene che "occorrerebbe mantenere sulla responsabilità regionale lo studio delle problematiche di erosione costiera e l'individuazione ed esecuzione degli interventi di miglioramento, lasciando ai Pcc la pianificazione della gestione demaniale" (Mega, 2009), pur nella condivisione di scelte e modi per la riqualificazione costiera che, come è facilmente intuibile, può avere conseguenze rilevanti su paesaggio e uso turistico[5].
Infine, nelle prime forme di pianificazione comunale in corso di redazione e negli indirizzi attuativi regionali, sembra emergere un approccio nuovamente interessato in misura prevalente alla pianificazione delle aree demaniali, confinato nelle competenze dell'Assessorato regionale che ha meritoriamente promosso il Prc. Questo approccio è poco incline ad utilizzare il Piano Comunale come strumento di pianificazione urbanistica e territoriale oltre che di regolamentazione delle attività balneari, rischiando di



Torre a Mare, centro abitato a sud di Bari. Edifici a ridosso del mare e di una spiaggetta sabbiosa

perdere l'approccio olistico che sembrava caratterizzare il piano regionale. Probabilmente, questo atteggiamento può essere dovuto al timore di far "impantanare" nelle solite lunghe procedure amministrative tipiche dell'urbanistica, anche i Pcc, con la volontà di evitare che i piani comunali delle coste debbano essere soggetti a pareri di molteplici assessorati regionali. Si spera che questa condivisibile volontà di semplificazione amministrativa, in ogni caso, eviti che i Pcc divengano meramente dei "piani spiaggia", cogliendo l'opportunità di utilizzarli come unico strumento di pianificazione territoriale e di disegno urbano. La pianificazione costiera, infatti, può essere ancora un'opportunità di sviluppo economico oltre che di valorizzazione di meravigliosi ambienti naturali, soltanto se si utilizza come un'occasione di rigenerazione dei numerosi insediamenti già presenti, che spesso sarebbero maggiormente redditizi anche per chi li gestisce se fossero completamente demoliti e ricostruiti o dove in conflitto con la struttura naturale, delocalizzati, riconnessi al debole sistema di servizi e infrastrutture[6] che ancora oggi caratterizza le sempre più frequentate coste pugliesi, interpretando la costa come elemento fondante della rete ecologica regionale.

1. L'incarico di redazione del piano è stato affidato dalla Regione Puglia al "Dipartimento di Ingegneria delle Acque e di Chimica" e al "Dipartimento di Architettura ed urbanistica" del Politecnico di Bari, coordinate rispettivamente dai proff. A. Petrillo e F. Selicato.
2. Si tenga conto che all'inizio del 2013 non risulta ancora approvato alcun Pcc in Puglia.
3. Sempre che la regione Puglia riesca a garantire l'aggiornamento dei dati e il monitoraggio costiero.
4. Si veda il La valorizzazione e riquali[6]cazione integrata dei paesaggi costieri tra i progetti tra i cinque progetti territoriali per il paesaggio della regione in Regione Puglia, 2010
5. In Puglia, gli interventi di ingegneria idraulica tradizionale, con molteplici pennelli in cls., effettuati sulla costa garganica di Margherita di Savoia hanno avuto negativamente influenzato le possibilità di fruizione e il valore paesaggistico dell'area.
6. Da rafforzare quanto più possibile anche con il contributo dei privati



Torre a Mare, centro abitato a sud di Bari. L'abbandono della costa rocciosa



Viaggio in Italia: le coste pugliesi

Intervista all'Assessore regionale al Demanio e Patrimonio Michele Pelillo

UI. Una volta approvato il Piano Coste Regionale cosa cambia in termini sostanziali ai fini della gestione dei litorali pugliesi rispetto alla situazione attuale?

AP. L'attività dell'Ente titolare delle funzioni di gestione del demanio marittimo avverrà sulla base delle scelte attuate nell'ambito del processo di pianificazione costiera (regionale e comunale).

UI. Nonostante i Comuni vengono responsabilizzati assegnando loro il 75% degli introiti spettanti agli Enti locali, vi possono ancora essere timori che i Comuni (costieri) possano non essere in grado di adempiere efficacemente ai compiti ad essi delegati? Attività come l'elaborazione del "Piano coste comunale", la gestione delle concessioni e dell'attività di vigilanza, la realizzazione di progetti e di interventi per la messa in sicurezza delle spiagge, possono rivelarsi eccessivamente pesanti per i comuni interessati o per alcuni tra questi? La Regione ha pensato a modalità di sostegno ai Comuni per lo svolgimento di queste attività?

AP. I compiti inerenti le funzioni amministrative di natura "gestoria" e quelli di vigilanza sono operativi da tempo, in quanto sono stati già aggetto di conferimento ai sensi rispettivamente dell'art. 6 e dell'art. 15 della Lr 17/2006, per cui l'unico onere aggiuntivo per l'effetto dell'approvazione del Piano Comunale a carico dei Comuni concerne l'eventuale rilascio di nuove concessioni - con procedura di evidenza pubblica disciplinata dalla legge statale (in corso di predisposizione).

La consistenza di tale onere aggiuntivo dipende della capienza nell'ambito della costa utile e fruibile per la balneazione, dovendosi rispettare la previsione di cui all'art. 16, comma 4 della Lr 17/2006 (secondo cui almeno il 60% della costa utile per la balneazione è riservata a uso pubblico e alla libera balne-

azione), e della proroga ex lege statale delle vigenti concessioni demaniali.
In ogni caso nessuna possibilità sostanziale di incremento finanziario può essere prospettata prima dell'attuazione del c.d. federalismo demaniale, in quanto gli introiti delle concessioni attualmente sono incamerati direttamente dall'Erario.
Per quanto attiene alla materia della messa in sicurezza delle spiagge e ai relativi progetti e interventi per le finalità di mitigazione del rischio e di tutela della pubblica incolumità, gli stessi non trovano spazio giuridico alcuno nell'ambito dello strumento di pianificazione comunale (Pcc) ex art. 4 della legge regionale n.17/2006, il quale si conforma unicamente
alle norme e ai principi del vigente Piano Regionale delle Coste, che disciplina "le attività e gli interventi sul demanio marittimo e sulle zone del mare territoriale, per garantirne la valorizzazione e la conservazione dell'integrità fisica e patrimoniale".
La messa in sicurezza delle spiagge è finanziata dallo Stato nell'ambito dei fondi per la difesa del suolo; la relativa programmazione compete alle strutture regionali afferenti all'Assessorato Opere pubbliche e Protezione Civile - Lavori Pubblici, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Risorse Naturali, Tutela delle acque.
I contenuti del Piano Comunale delle Coste riguardano invece gli interventi per la conservazione e valorizzazione delle spiagge, ossia gli "interventi di recupero e risanamento costiero finalizzati al contenimento e alla riduzione della criticità all'erosione dei litorali sabbiosi e della sensibilità ambientale della costa per:

- la ricostituzione delle spiagge, anche attraverso ripascimenti artificiali;
- la rinaturalizzazione della fascia costiera con interventi di tutela e ricostituzione della duna litoranea;
- la ricarica e il riordino delle opere di difesa esistenti;
- il ripristino di assetti costieri al fine di avere una maggiore naturalità, anche con rimozione di opere di urbanizzazione esistenti" (cfr. art. 7 delle Norme Tecniche di Attuazione del Prc).

UI. Il Prc parte dalla fotografia puntuale del litorale pugliese. La situazione delle coste è però l'esito di processi che evolvono nel corso del tempo, sono dinamici. Gli aspetti legati al monitoraggio sono quindi essenziali. Vi possono essere timori rispetto alla realizzazione dell'attività di monitoraggio, alla luce del fatto che i compiti sono ripartiti tra più enti (regione, comuni, ecc.). Come si pensa di rendere il monitoraggio un'attività continua individuando responsabilità univocamente determinate?
AP. Il Piano Regionale delle Coste è concepito a carattere dinamico, e il monitoraggio ivi previsto è strumentale al perseguimento di tale finalità.
Per garantire gli obiettivi di valorizzazione e conservazione fisica, paesaggistica e patrimoniale della costa è infatti previsto che al monitoraggio a scala regionale si affianchi il monitoraggio "locale" da implementare attraverso i Piani Comunali, e che detto monitoraggio locale, attraverso una procedura coordinata possa concorrere alla riclassificazione dei livelli di criticità all'erosione o ad avvalorare a livello locale la classificazione effettuata su base regionale (cfr. art.7 delle Nta del Prc).
A scala regionale il monitoraggio è già assicurato con continuità attraverso la periodica acquisizione ed elaborazione dei dati relativi all'andamento della linea di costa, desunti principalmente da ortofoto ad altissima risoluzione da coperture aeree.
Il Piano Comunale delle Coste è anche è lo strumento di monitoraggio "puntuale e continuo" del territorio costiero, e le strategie di monitoraggio ivi implementate devono concorrere alla "soluzione dei problemi indotti dai principali fattori che attualmente concorrono allo squilibrio morfodinamico della fascia costiera, con riferimento all'intera unità fisiografica".

UI. Con la nuova norma la Regione si è "riappropriata" dei propri compiti di programmazione e fornisce ai singoli Comuni costieri tutto il necessario patrimonio di conoscenza del territorio, per una corretta pianificazione del territorio. Intravede ulteriori possibili questioni da determinare nell'assetto di competenze regione / comuni definito nel Prc?
AP. L'attuale assetto di competenze regione / comuni in materia di pianificazione del demanio marittimo appare adeguato in virtù del principio di sussidiarietà sancito dall'art. 118 della Costituzione, che, nel prevedere un'attribuzione preferenziale delle funzioni amministrative ai comuni, sancisce il principio per il quale le attività amministrative devono essere svolte preferibilmente dall'ente territoriale più prossimo ai cittadini, e quindi il comune, per tutto ciò che non richiede un esercizio unitario.

UI. Alla luce delle risultanze del Prc si evidenzia la necessità di apportare modifiche integrative/migliorative all'assetto della Lr 17/2006 affinché i contenuti, i principi, gli obiettivi, ecc. vengano resi più coerenti con le maggiori "sensibilità" della costa Pugliese, ad esempio favorendo i Pcc redatti non dai singoli Comuni ma da tutti i Comuni appartenenti alla stessa Unità Fisiografica o ad una loro sub-unità?
AP. È auspicabile una redazione "concertata" nei casi (invero limitati) in cui si debbano prospettare interventi di recupero e risanamento costiero che coinvolgano sub-unità fisiografiche (tratti di costa entro i quali le dinamiche del trasporto solido dei sedimenti sono confinate) che intercettino i confini amministrativi di comuni adiacenti, ma questo concerne una casistica particolare nell'ambito delle scelte da operare limitatamente alle previsioni di cui all'art. 7 delle Nta del Prc (Interventi di recupero e risanamento costiero), mentre più in generale e in ogni caso per tutte le altre scelte di pianificazione che andranno a costituire il progetto di piano, la scala comunale appare indubbiamente la più adeguata.

06.

a cura di Francesca Calace

Infrastrutture verdi e blu

L'uso del concetto di infrastruttura verde trova applicazione crescente - nei documenti UE come nelle sperimentazioni e realizzazioni - per la sua capacità di coniugare gli aspetti ecosistemici, propri delle reti ecologiche, con una molteplicità di attività afferenti la sfera antropica: agricoltura, forestazione, loisir, mobilità sostenibile, cura del paesaggio aperto e di quello urbano. L'infrastruttura verde appare quindi strumento progettuale versatile e adattabile ai contesti antropizzati, che consente da un lato di quantificare i benefici delle operazioni di greening, dall'altro di esaltare e mettere a sistema il contributo di tutte le tipologie di intervento - anche quelle apparentemente meno significative dal punto di vista ambientale - nei processi di riqualificazione urbana e di rafforzamento della città pubblica.

Dopo il servizio su UI 232 *Le infrastrutture verdi nella costruzione della eco-city*, in questo servizio si propone di riflettere nuovamente su un tema che acquista centralità crescente, nelle politiche europee, nelle ricerche e nelle sperimentazioni applicative, in talune esperienze di pianificazione e gestione territoriale: le infrastrutture verdi - e blu, nel caso degli ecosistemi acquatici - come strumenti utili a migliorare sensibilmente la qualità dei territori, sotto molteplici punti di vista.

Nell'agenda europea il tema è esplicitamente presente dal 2011, ovvero da quando, nell'ambito della strategia UE sulla biodiversità, la Commissione europea si impegnava a sviluppare una strategia per le infrastrutture verdi. Da qui la recente Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni: *Infrastrutture verdi - Rafforzare il capitale naturale in Europa* (maggio 2013).

"Le infrastrutture verdi sono uno strumento di comprovata efficacia per ottenere benefici ecologici, economici e sociali ricorrendo a soluzioni "naturali". Ciò ci aiuta a capire il valore dei benefici che la natura offre alla società umana e a mobilitare gli investimenti necessari per sostenerli e consolidarli. Questo approccio spesso consente inoltre di abbandonare la realizzazione di infrastrutture costose a favore di soluzioni più economiche e più durature che si basano sulla natura e che in molti casi creano opportunità di lavoro a livello locale. [...] Rispetto alle infrastrutture tradizionali (dette anche infrastrutture grigie), concepite con un unico scopo, le infrastrutture verdi presentano molteplici vantaggi. Non si tratta di una soluzione che limita lo sviluppo territoriale, ma che favorisce le soluzioni basate sulla natura se costituiscono l'opzione migliore. A volte può rappresentare un'alternativa o una componente complementare rispetto alle tradizionali soluzioni "grigie".

Nella Comunicazione si sottolinea come le infrastrutture verdi comportino vantaggi non soltanto diretti, ovvero nel campo dei servizi ecosistemici che esse forniscono, ma anche nei campi fisico, psicologico, sociale ed economico: la loro presenza è a beneficio della salute, del rafforzamento del senso di comunità, contrasta l'esclusione sociale, educa alla salute, aumenta il valore percepito dei beni che si producono localmente... La loro diffusione può contribuire alla riduzione dell'impronta ecologica del carbonio e dell'approvvigionamento energetico, allo sviluppo dei corridoi di trasporto verdi, attenuando le emissioni di carbonio in maniera sostenibile. In sinergia con la direttiva sul rendimento energetico nell'edilizia, può ridurre il valore elevato di emissioni di gas a effetto serra, in quanto consente di risparmiare energia per il riscaldamento e il raffreddamento.

Il Documento giunge a proporre strumenti finanziari a sostegno dei progetti incentrati sulle infrastrutture verdi e a delineare progetti di infrastrutture verdi a livello di UE, alternativi e complementari a quelli che hanno caratterizzato la programmazione precedente (progetti TEN-G - *green*, in luogo della stagione dei TEN-T - *transport*), come modello da seguire a livello nazionale, regionale e locale.

I contributi raccolti sono soprattutto mirati alle esperienze, con una particolare attenzione al tema della gestione sostenibile delle acque. Due aspetti emergono con evidenza.

Anzitutto l'affinamento delle metodologie e delle tecniche che consentono di pianificare, simulare e misurare gli effetti di interventi di *greening* nei contesti spaziali, in termini di incidenza sulla temperatura e sulle condizioni climatiche, riduzione e rallentamento del rilascio dei volumi di deflusso delle acque piovane e diminuzione dei sovraccarichi nelle reti fognarie, protezione contro i rischi naturali, gestione sostenibile della risorsa idrica; ciò ovviamente consente di programmare e dimensionare gli interventi in funzione delle risorse e degli obiettivi assunti. In secondo luogo, pur partendo da diversi approcci, emerge come tratto comune a tali esperienze la molteplicità delle funzioni dell'infrastruttura verde: non solo in riferimento agli aspetti più propriamente ambientali già citati, ma soprattutto come veri e propri strumenti per il progetto. Infatti, sia che si tratti di micro interventi alla scala del quartiere, sia di grandi operazioni estese all'intera realtà urbana o territoriale, alle questioni gestionali è sempre affiancato un progetto spaziale, che giunge a connotare fortemente l'intervento urbanistico. Non solo, questo progetto assume nella totalità dei casi un ruolo di riordino e di matrice della riqualificazione urbana, di rafforzamento della città pubblica, di perseguimento di una qualità che, sempre più inevitabilmente, passa per l'ambiente.

Andrea Filpa, Valeria Pellegrini

Le potenzialità della *green infrastructure* per l'adattamento urbano ai cambiamenti climatici

Le città sono come noto fortemente esposte agli impatti derivanti dai cambiamenti climatici, e di conseguenza le politiche di adattamento climatico degli insediamenti stanno progressivamente entrando nella *agenda urbana* di molte città europee. Le città del nord Europa, in particolare, sono state tra le prime a sviluppare gli stimoli offerti da un insieme consistente di ricerche in materia promosse dalla UE e ad avviare – secondo una prassi ampiamente sperimentata dall'ICLEI – un'intensa condivisione di esperienze, approcci, metodologie. Allo stato attuale il *forum* più rappresentativo è quello avviato dalla *European Climate Adaptation Platform* realizzata dalla EEA.

Un esame delle pratiche di adattamento urbano più recenti delinea una diffusa propensione ad associare le necessità di intervento a lungo termine (in molti casi si adottano orizzonti di riferimento dell'ordine dei cinquanta anni) con la opportunità di selezionare azioni di adattamento suscettibili anche di migliorare in tempi brevi la qualità di vita delle comunità insediate (si tratta delle cosiddette azioni *no regret*; TCPA, 2007).

Questa doppia prospettiva dell'adattamento orienta in sostanza verso approcci improntati sulla multifunzionalità e flessibilità, capaci sia di garantire benefici utili nel rispondere agli impatti climatici, sia di generare miglioramenti duraturi che – anche attraverso il coinvolgimento dei cittadini - possono incrementare la resilienza urbana adattandosi nel tempo all'evoluzione degli impatti stessi.

Si tratta di una logica ben rappresentata nel Climate Adaptation Plan di Copenaghen - dove si afferma che *"The aim of the climate adaptation plan is to protect the city, its citizens, the business community and the city's many assets. But the plan is also a development plan, focused on opportunities (...).In this connection we will work in particular on the use of blue and green elements in the urban space, which will make Copenhagen an even more attractive city"* – e si riscontra che un numero crescente di città sceglie di approfondire in chiave di adattamento le potenzialità dei *green approaches* (come la forestazione urbana) attenuando il ricorso *hard infrastructures* quali il potenziamento delle difese arginali o del sistema fognante.

In termini di resilienza alcune città vengono definite *ecologicamente ricche* (P. Gabellini, 2012) ma la frammentazione del verde in *patches* di estensioni ridotte all'interno del costruito ne limita fortemente le potenzialità. Una strategia fondata sulla riconnessione di spazi aperti, verdi e blu in un network può di converso determinare una serie di miglioramenti per la qualità della vita e della salute degli abitanti attraverso il mantenimento dell'equilibrio termico, l'incremento del raffrescamento e il controllo del flusso delle acque.

I *green approaches* consentono inoltre una stretta correlazione tra le pratiche di adattamento ed i rispettivi contesti. Gli studi più recenti concordano infatti nell'affermare che una risposta appropriata agli impatti climatici deve ricercarsi a scale diverse, da quella regionale a quella metropolitana o comunale, spingendosi sino alla dimensione del quartiere e del singolo edificio; la considerazione delle relazioni tra i diversi livelli diviene di conseguenza un tema centrale nella messa a punto delle strategie di adattamento.

Il concetto di rete ecologica, fin dalla sua originaria adozione come strumento per la tutela della biodiversità urbana, si è fondato sull'organizzazione di una infrastruttura naturale concepita a diverse scale per connettere ambiti territoriali a naturalità differente all'interno dei paesaggi antropizzati; è quindi facilmente comprensibile la sua fisiologica evoluzione nella dimensione climatica, e

dunque la crescente considerazione della *green infrastructure* per l'adattamento della città consolidata. Le sue applicazioni spaziano infatti dal singolo edificio (tetti o pareti verdi, orientamento) al livello di lotto o quartiere attraverso la considerazione degli spazi vuoti tra gli edifici e dei filari di alberi in termini di ombreggiamento, raffrescamento e contenimento delle acque, fino ad arrivare al livello comunale considerando gli usi del suolo e le grandi estensioni di verde proprie dei margini periurbane e del territorio.

L'implementazione di ogni livello consente di avere benefici cumulabili; la rete verde può essere strutturata, quindi, per l'esistente o per le nuove edificazioni attraverso macro interventi su vasta scala e definiti nei piani generali oppure attraverso micro interventi partendo da progetti settoriali.

Due esperienze risultano particolarmente significative per comprendere le potenzialità dei *green approaches* per l'adattamento climatico.

Il *progetto pilota Klimakvarter* è parte del piano di adattamento di Copenaghen, che nel suo complesso intende dare risposte a tre principali tipologie di impatto: l'aumento del livello di precipitazioni, l'innalzamento del livello del mare e le ondate di calore.

L'adattamento viene inteso come una misura continuativa e variabile in base al mutare delle necessità, che utilizza soluzioni flessibili in grado di incrementare la qualità della vita e di generare positivi risvolti economici; queste esternalità sono considerate riferimenti essenziali per la selezione di priorità delle soluzioni da adottare.

Sulla base di queste considerazioni il piano adotta il *green approach* e propone un progetto per lo sviluppo di misure verdi e blu da coordinare con il progetto dell'implementazione del sistema di raccolta delle acque oltre ad una strategia per nuove piantumazioni nelle aree verdi e nei parchi.

Per questo progetto pilota è stato scelto il quartiere St. Kjeld, poiché considerato il più esposto agli impatti derivanti dal mutamento del regime delle piogge, con conseguenti allagamenti dovuti alla insufficienza dell'attuale infrastruttura fognaria.

Il potenziamento dell'infrastruttura, giudicato troppo costoso, eccessivamente lungo da realizzare e dai risultati di dubbia efficacia, viene tralasciato a favore dell'applicazione delle *green solution* a livello locale, in particolare con la riprogettazione dei sedimi stradali e con l'introduzione di spazi verdi che contribuiscano al rinnovamento della qualità urbana e contemporaneamente dirigano le acque lontano dalle residenze.

Questa riprogettazione ha coinvolto in maniera consistente la superficie stradale, comportando la conversione in spazi verdi del 20% della superficie asfaltata, puntando all'obiettivo di trattenere nel sottosuolo il 30% delle acque piovane; la riduzione della superficie stradale è stata valutata in base agli standard correnti senza condizionare o limitare il traffico esistente. Le nuove aree verdi sono concepite come *greener streets* utili per equilibrare il deflusso delle acque ed arricchire lo spazio urbano; attraverso valutazioni in situ di elementi del contesto come ombreggiamento, coperture del suolo, orientamenti è stato considerato anche lo spostamento dei parcheggi in zone di ombra favorendo la esposizione degli alberi e un uso maggiore dello spazio soleggiato. L'intersezione tra Bryggervangen e Landskronagade è ad esempio riprogettata spostando i parcheggi nella zona di ombra per lasciare spazio ad una *green stream* che seguendo le linee delle strade principali del quartiere le renda capaci di canalizzare l'acqua lontano dalle residenze. Il disegno del verde si allarga presso intersezioni o luoghi più significativi per definire zone di intrattenimento.

Iniziative caratterizzate da un ampio ricorso alla *green infrastructure* sono contenute nelle *Adaptation strategies for climate changes in urban environment* (ASCCUE) elaborate dall'Università di Manchester; si tratta di un progetto di durata triennale (dal 2003 al 2006) rivolto allo studio degli impatti climatici e alla individuazione di azioni di adattamento appropriate sia attraverso la pianificazione che attraverso il design urbano. L'obiettivo di ASCCUE è la comprensione degli impatti in ambito urbano attraverso lo studio della *building integrity*, *human confort*, *urban greenspace*, e di come questi tre elementi possano contribuire all'adattamento della città.

Partendo dalla premessa che in una condizione climatica in continuo cambiamento le potenzialità di equilibrio termico del verde urbano all'interno del tessuto urbanizzato assumono un'importanza sempre maggiore, uno degli aspetti più importanti di questo studio è l'approfondimento delle loro potenzialità nell'attenuare gli effetti delle alte temperature.

Oggetto dello studio è la conurbazione di Manchester, scelta perché la sua estensione ricomprende diverse tipologie di paesaggio urbano, una vasta gamma di usi e coperture del suolo, di morfologie e tessuti urbani, di paesaggio periurbano e rurale. Il sistema urbano è rappresentato in unità spaziali attraverso la definizione delle *Urban Morphology Types* individuate dallo studio di immagini aeree ortorettificate così da definire in unità più piccole uso del suolo, vegetazione, infrastruttura e dati della popolazione. Questa suddivisione è la base per uno studio delle coperture del suolo e definire le superfici vegetate e evapotraspiranti per ogni unità così da avere una percentuale del verde all'interno dei diversi tipi di costruito.

Da questa prima analisi si passa alla definizione di due modelli per quantificare gli effetti del verde sulle zone circostanti: il modello *energy exchange* basato sulla temperatura di superficie e il modello *surface runoff* fondato sui dati relativi alle precipitazioni. Questi modelli diventano strumenti per simulare le future condizioni climatiche in base, rispettivamente, alla scelta della conservazione del verde attuale, riduzione o aumento.

Gli scenari confermano che le cosiddette funzioni ecosistemiche acquistano un ruolo ancora più critico nell'ottica dei cambiamenti climatici. Si delinea, quindi, la necessità di ripensare la *green infrastructure* nel tessuto urbano come una delle opportunità migliori per coniugare adattamento e qualità urbana, sia attraverso i micro interventi programmati dal progetto pilota a Copenaghen sia attraverso un disegno esteso all'intera realtà urbana come ipotizzato negli scenari di Manchester.

Riferimenti

- Town and country planning association (TCPA) "Climate change adaptation by design", 2007
- Gill, S.E. "Adapting cities for climate change: the role of the green infrastructure", 2006
- ASCCUE project - http://www.sed.manchester.ac.uk/research/cure/research/asccue/
- PRG – Rete ecologica (REP) http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg-vigente-4.html
- http://earthobservatory.nasa.gov/Features/MeasuringVegetation/measuring_vegetation_2.php
- Green and blue space adaptation for urban area and ecotown (Grabs) http://www.grabs-eu.org/casestudies.php
- http://climate-adapt.eea.europa.eu/

Raffaele Lafortezza, Giuseppe Colangelo, Elena Gioscia, Giovanni Sanesi

Infrastrutture verdi ed ecologia del paesaggio: un caso applicativo

Un ruolo importante nello sviluppo del concetto d'infrastruttura verde è svolto dai modelli quantitativi di analisi del paesaggio con cui è possibile comprendere tutta una serie di aspetti connessi con le strutture e i processi ecologici a scala vasta (*landscape scale*). La maggior parte di questi modelli si basa sull'impiego di tecnologie informatiche avanzate e sul contributo scientifico dell'ecologia del paesaggio (*landscape ecology*).Dal punto di vista dell'ecologia del paesaggio, l'infrastruttura verde rappresenta una particolare configurazione di elementi territoriali e corridoi ecologici che per forma, dimensione, tipo di vegetazione e connettività si differenziano dalla matrice circostante e sono in grado di favorire la permanenza e lo spostamento di specie animali in un dato paesaggio. L'infrastruttura verde è da intendersi come strumento interpretativo della realtà territoriale, come modello concettuale di riferimento nello studio del rapporto tra strutture paesistiche e processi ecologici. Un elemento rilevante per l'applicazione del concetto d'infrastruttura verde è la scala di riferimento intesa come il livello di dettaglio con il quale un determinato fenomeno o processo ecologico è analizzato e compreso in termini quantitativi (e.g., dimensione con la quale un organismo interagisce con il territorio). L'infrastruttura verde, infatti, è un sistema gerarchico e multi-scalare poiché si compone di sottosistemi connessi tra loro secondo un gradiente di scala: da quella locale a quella più ampia dell'area vasta.

Sulla base di questi concetti, in questo contributo si discutono le principali funzioni ecologiche attribuite alle infrastrutture verdi e si presentano i risultati di un caso applicativo finalizzato alla pianificazione di infrastrutture verdi in una porzione meridionale della Puglia.

Funzioni delle infrastrutture verdi

Molte specie, sia animali che vegetali, non presentano una distribuzione continua ma possono essere viste come un insieme di popolazioni locali che occupano porzioni di habitat circondati da una matrice territoriale "antropizzata". Ciascuna di queste popolazioni locali, caratterizzate da un continuo flusso di individui e da un equilibrio dinamico tra nascite ed estinzioni, prende il nome di "metapopolazione". La necessità di mantenere inalterato il flusso di individui tra metapopolazioni disperse entro porzioni di habitat idoneo è alla base del concetto di "connettività ecologica" e del conseguente sviluppo del modello concettuale di "infrastruttura verde".

Il termine connettività è stato definito come il grado con cui la matrice territoriale facilita o impedisce lo scambio di individui di una specie tra *patch* di *habitat* idoneo alla scala di paesaggio (Forman, 1995). La connettività ecologica è determinata, pertanto, sia da una componente strutturale dovuta alla disposizione spaziale dei differenti tipi di habitat nel paesaggio (e.g., continuità di habitat idoneo alla specie; distanze da attraversare, caratteristiche di permeabilità della matrice), sia da una componente funzionale data dalla risposta comportamentale degli individui all'ambiente (e.g., scala alla quale la specie percepisce e si muove nel paesaggio, grado di specializzazione, tolleranza al disturbo umano, ecc.). Ne consegue che due specie animali, pur vivendo nello stesso paesaggio, possono mostrare una differente risposta comportamentale e, quindi, diversi livelli di percezione della connettività ecologica (Ahern 1991; Baker 1992). Il concetto di infrastruttura verde assume, quindi, significato solo se rapportato ad uno o più particolari *taxa* e ad un preciso contesto spazio-temporale (Collinge 1996).

Caso applicativo

Il presente caso applicativo è stato sviluppato nell'ambito del progetto di redazione del Documento Programmatico Preliminare (Dpp) dei Comuni di Otranto e Giurdignano (Provincia di Lecce). L'obiettivo primario dello studio è stato quello di fornire linee guida per la pianificazione di un'infrastruttura verde intercomunale in grado di ottemperare a molteplici funzioni e servizi ecosistemici. Tale obiettivo è stato perseguito mediante lo sviluppo di un modello di analisi quantitativo "spazialmente-esplicito" in grado di simulare lo spostamento nel territorio di specie animali cosiddette *target*. I criteri utilizzati per la scelta delle specie *target* sono stati i seguenti: (1) criterio di sensibilità ecologica al processo di frammentazione; (2) criterio di rarità della specie (iscritte nelle liste rosse nazionali). Nel primo caso la scelta è ricaduta su due specie di mammiferi, il tasso (*Meles meles L.*) e il riccio comune (*Erinaceus europeus L.*) che, in relazione alle esigenze ecologiche e all'ampiezza di nicchia, possono mostrare una vulnerabilità intrinseca alla frammentazione ambientale. Nel secondo caso, la scelta è stata basata sulla lista delle specie elencate nella direttiva 79/409/CEE e 92/43/CEE da cui sono state scelte le seguenti specie: cervone (*Elaphe quatorlineata Lac.*) e tartaruga di terra (T*estudo hermanni G.*). La prima fase per la definizione dell'infrastruttura verde ha previsto l'attribuzione di un indice di similarità (SIM) a ciascuna classe di uso del suolo riportata in Tabella 1.

Questo indice esprime, in modo sintetico, il grado di similitudine delle diverse classi rispetto all'habitat ottimale della specie prendendo in considerazione parametri, quali: (1) presenza di vegetazione naturale; (2) tipologia e struttura della vegetazione; (3) idoneità a favorire la dispersione delle specie target in relazione alla disponibilità di habitat. L'indice di similarità è stato assegnato con giudizio esperto in modo da essere compreso tra "0" (nessuna similarità) ed "1" (massima similarità).

Dalla matrice di similarità si è quindi passati alla matrice di permeabilità ecologica che rappresenta l'attitudine di ogni classe di uso del suolo ad essere attraversata da una o più specie target. Il valore numerico di questa variabile (COST) è stato calcolato applicando la seguente formula:

$$COST = 1 - SIM \qquad [1]$$

Tabella 1
Attribuzione indice di similarità per le quattro specie in esame. Le classi di uso del suolo ritenute idonee per le quattro specie target considerate sono: "boschi di latifoglie, di conifere e misti"; "prati alberati e pascoli alberati"; "aree a pascolo naturale e praterie, cespuglieti ed arbusteti"; "aree a vegetazione sclerofilla"; "aree a ricolonizzazione naturale e/o artificiale"

				Coefficiente di similarità			
Classe	**Uso del suolo**	**Superficie (ha)**	**%**	**Meles meles**	**Erinaceus europaeus**	**Testudo hermanni**	**Elaphe quatuorlineata**
111	Tessuto residenziale continuo, denso più recente e basso	2936,7	4,18	0,0	0,0	0,0	0,0
112	Tessuto residenziale sparso	2167,1	3,08	0,2	0,3	0,0	0,0
121	Insediamenti industriali, commerciali e agricoli	797,5	1,14	0,0	0,0	0,0	0,0
122	Reti stradali, spazi accessori e reti ferroviarie	1111,5	1,58	0,0	0,0	0,0	0,0
123	Aree portuali	9,8	0,01	0,0	0,0	0,0	0,0
124	Aeroporti	17,4	0,02	0,0	0,0	0,0	0,0
131	Aree estrattive	114,9	0,16	0,0	0,0	0,0	0,0
132	Discariche e depositi	15,3	0,02	0,0	0,0	0,0	0,0
133	Suoli rimaneggiati e artefatti	274,9	0,39	0,0	0,0	0,0	0,0
141	Aree verdi urbane	33,0	0,05	0,0	0,0	0,0	0,0
142	Aree sportive, campeggi e strutture turistiche	348,1	0,50	0,2	0,3	0,0	0,2
143	Cimiteri	50,7	0,07	0,0	0,0	0,0	0,0
211	Seminativi semplici in aree non irrigue	17546,1	24,98	0,5	0,5	0,2	0,5
212	Seminativi semplici in aree irrigue	3,6	0,01	0,5	0,5	0,2	0,5
221	Vigneti	311,0	0,44	0,4	0,2	0,2	0,6
222	Frutteti e frutti minori	308,7	0,44	0,3	0,2	0,2	0,6
223	Uliveti	33770,5	48,07	0,3	0,2	0,1	0,4
231	Superfici a copertura erbacea densa	380,5	0,54	0,3	0,5	0,5	0,7
241	Colture temporanee associate a colture permanenti	671,2	0,96	0,3	0,5	0,3	0,2
242	Sistemi colturali e particellari complessi	269,5	0,38	0,2	0,4	0,2	0,2
243	Aree occupate da colture agrarie con presenza di spazi naturali	212,7	0,30	0,4	0,5	0,4	0,2
311	Boschi di latifoglie	508,7	0,72	0,8	0,4	0,6	0,5
312	Boschi di conifere	1090,8	1,55	0,6	0,4	0,6	0,5
313	Boschi misti di conifere e latifoglie	81,6	0,12	0,8	0,4	0,6	0,5
314	Prati alberati, pascoli alberati	132,8	0,19	0,7	0,7	0,8	1,0
321	Aree a pascolo naturale, praterie, incolti	4200,9	5,98	0,8	0,8	0,8	0,8
322	Cespuglieti e arbusteti	398,9	0,57	0,8	1,0	0,9	1,0
323	Aree a vegetazione sclerofilla	1382,2	1,97	1,0	0,8	1,0	1,0
324	Aree a ricolonizzazione naturale e/o artificiale	71,0	0,10	0,5	0,7	0,8	0,5
331	Spiagge, dune e sabbie	43,5	0,06	0,2	0,3	0,9	0,2
332	Rocce nude, falesie e affioramenti	167,4	0,24	0,0	0,0	0,0	0,1
333	Aree con vegetazione rada	278,3	0,40	0,4	0,6	0,5	1,0
334	Aree interessate da incendi o altri eventi dannosi	26,6	0,04	0,5	0,5	0,5	0,3
411	Paludi interne	2,2	0,00	0,0	0,0	0,2	0,0
421	Paludi salmastre	167,6	0,24	0,0	0,0	0,2	0,0
511	Canali e idrovie	14,1	0,02	0,0	0,0	0,0	0,0
512	Bacini per scopi irrigui e non	7,2	0,01	0,0	0,0	0,0	0,0
521	Lagune, laghi e stagni costieri	329,0	0,47	0,0	0,0	0,0	0,0
522	Estuari	0,3	0,00	0,0	0,0	0,0	0,0
		70253,5	**100,00**				

Ad esempio, nel caso del riccio comune, considerando come habitat ottimale la classe "cespuglieti e arbusteti" (Tab.1), l'indice di similarità (SIM) assegnato all'uso del suolo "colture temporanee associate a colture permanenti" è stato pari a 0,5 poiché si tratta di ecosistemi agrari che non costituiscono barriere allo spostamento dell'animale (COST=0,5). Valori dell'indice SIM più alti sono stati assegnati a "prati e pascoli alberati", habitat dove il riccio può trovare nutrimento (e.g., lombrichi e piccoli rettili), mentre indici più bassi sono stati assegnati ad "aree sportive, campeggi e strutture turistiche". Sulla base della matrice di permeabilità ecologica è stata riclassificata la carta d'uso del suolo tenendo conto dei pesi assegnati ad ogni classe.

La seconda fase per la definizione della infrastruttura verde ha previsto l'applicazione di due modelli: (1) *Cost-Surface*; (2) *Least-Cost Path*. Il *Cost-Surface* è un classico modello "spazialmente esplicito", che tiene conto dell'arrangiamento spaziale delle *patch* e delle caratteristiche della matrice paesistica circostante. Il modello richiede *layer* in formato *grid*: (1) *source-grid* - definisce gli habitat primari o habitat sorgenti (es. porzioni di habitat potenzialmente idonei alla sopravvivenza della specie); (2) *cost-grid* – definisce il

valore dell'indice di COST per ogni porzione territoriale (cella) oggetto di analisi. A partire dai due dati di input, l'algoritmo calcola per ciascuna cella il "costo" minimo necessario per raggiungere un dato habitat, partendo da una singola cella sorgente o da un set di celle sorgenti. Il risultato della modellazione *Cost-Surface* è un *grid* di costo cumulativo: per ciascun movimento, orizzontale o verticale, dalla cella Ai alla cella Ai+1, il costo cumulativo $CC(A_{i+1})$ è calcolato come segue:

$$CC(A_{i+1}) = C(A_i) + \left[\frac{C(A_i)+C(A_{i+1})}{2}\right] * d \qquad [2]$$

dove: $C(A_i)$ è il costo per raggiungere la cella A_i; d è la dimensione della cella. Nel caso di spostamenti in direzione diagonale, il costo viene moltiplicato un coefficiente correttivo per compensare la maggiore distanza:

$$CC(A_{i+1}) = C(A_i) + \frac{\sqrt{2} * [C(A_i)+C(A_{i+1})]}{2} * d \qquad [3]$$

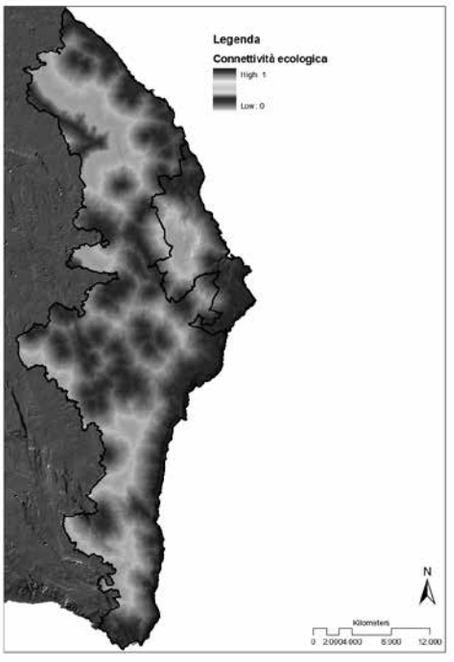
Si è quindi prodotto un nuovo strato informativo in formato grid (5 x 5 m) denominato "Carta della Connettività Ecologica Potenziale".

Il *Least-Cost Path* è un modello complementare al precedente ed ha la finalità di individuare il percorso di "minimo costo" tra una cella di partenza (i.e., habitat primario) ed una cella di destinazione (i.e., habitat secondario) in modo da simulare le scelte di habitat effettuate dalle specie animali target durante i loro spostamenti nel paesaggio. Tale modello si basa sui dati di output del modello *Cost-Surface*. In particolare, il modello *Least-Cost Path* utilizza come base di partenza la carta della connettività ecologica e gli habitat secondari. A partire da questi due strati informativi, il modello determina uno o più percorsi con il "minor costo" (ottimali) per connettere un'area sorgente con le aree di destinazione presenti nelle immediate vicinanze. Il risultato è una maglia di connessioni (nodi-*link*) che può essere intesa come una carta della infrastruttura verde potenziale.

L'applicazione di tali modelli al caso di studio ha previsto la suddivisione degli habitat ottimali in due sottocategorie in funzione della loro superficie: "habitat primari" e "habitat secondari". A tal fine, è stata esaminata la curva di distribuzione delle aree di habitat ottimale (N=2817; media=2.48 ha; std.=11.14) ed è stata calcolata una soglia pari al 95% del percentile (=8 ha). Tutti gli habitat ottimali di superficie superiore agli 8 ha. sono stati classificati come "primari" (N=141), mentre i restanti habitat sono stati classificati come "secondari" (N=2676). Quest'ultimi pur avendo delle caratteristiche strutturali (es. tipologia vegetazionale) idonee ad ospitare le specie *target*, si caratterizzano per un'estensione limitata e per questo non sufficiente a garantire una adeguata protezione e/o nutrimento. Si tratta di aree denominate in letteratura come *stepping-stones* o nodi secondari dell'infrastruttura verde. Di contro, negli habitat primari le specie *target* hanno la possibilità di svolgere tutte le loro funzioni vitali (i.e., nutrirsi, riprodursi) senza impedimento, riducendo al minimo i disturbi provenienti dalle aree limitrofe.

Conclusioni

Gli Enti pubblici incaricati della pianificazione e del governo del territorio sono sempre più interessati a temi della conservazione della biodiversità e del mantenimento dei servizi ecosistemici in rapporto alle attuali strategie di pianificazione e gestione del territorio. Nuovi approcci e metodi di analisi sono necessari al fine di comprendere il complesso rapporto di interdipendenza tra gli ecosistemi e per pianificare infrastrutture verdi in grado di garantire il perdurare nello spazio (dalla scala locale a quella vasta) e nel tempo (dalla situazione attuale a quella futura) dei principali servizi ecosistemici (Costanza et al., 1997; Goldman et al., 2008; MEA, 2005). In particolare, la connessione tra gli habitat è un elemento essenziale da investigare per comprendere il funzionamento delle infrastrutture verdi alle diverse scale. Nel caso delle infrastrutture verdi, ad esempio, il mantenimento di funzioni ecologiche legate alla biodiversità richiede una serie di informazioni riguardanti le specie animali target presenti in un determinato territorio e l'analisi dei loro spostamenti ed abitudini in termini di habitat. Queste informazioni devono essere inoltre rapportate alle modalità di gestione del territorio al fine di comprendere gli effetti dell'azione dell'uomo sui servizi ecosistemici. In tale direzione, assume una importanza strategica la disponibilità di modelli di analisi in grado di supportare il processo decisionale nel contesto territoriale di intervento. Questi modelli, opportunamente combinati, possono generare nuove conoscenze sullo stato degli ecosistemi e sulla connettività degli stessi a livello di infrastruttura verde. Ad esempio, queste informazioni possono essere utilizzate per indirizzare le scelte progettuali di nuove infrastrutture viarie attraverso la predisposizione di elementi di connettività ecologica e misure di mitigazione e/o compensazione (e.g., sovrappassi/sottopassi di viabilità esistente; ripristini di aree degradate, ecc.).



Carta della Connettività Ecologica potenziale (Area vasta)



Carta della Infrastruttura Verde potenziale (Area vasta)

Riferimenti

- Ahern, J. 1991. *Planning for an extensive open space system: linking landscape structure and function.* Landscape and Urban Planning 21: 131-145.
- Baker, W.L. 1992. *The landscape ecology of large disturbances in the design and management of nature reserves.* Landscape Ecology 3:181-194.
- Collinge, S.K. 1996. *Ecological consequences of habitat fragmentation: implication for landscape architecture and planning.* Landscape and Urban Planning 36: 59-77.
- Corry R.C. e Lafortezza R., 2007. *Sensitivity of landscape measurements to changing grain size for fine-scale design and management.* Landscape and Ecological Engineering 3 (1), 47-53
- Costanza R., d'Arge R., de Groot R., et al. 1997. *The value of the world's ecosystem*
- Forman, R.T.T., 1995. *Land mosaic: the ecology of landscapes and regions.* Cambridge University Press, 632 pp.
- Goldman R.L., Tallis, H., Kareiva P., Daily G.C., 2008. *Field evidence that ecosystem service projects support biodiversity and diversify options.* Proceedings of the National Academy of Sciences, 105 (27): 9445-9448
- Lafortezza R., Coomes D.A., Kapos V., Ewers R. M., 2010. *Assessing the impacts of fragmentation on plant communities in New Zealand: scaling from survey plots to landscapes.* Global Ecology and Biogeography 19(5): 741-754.
- Lafortezza R., Davies C., Sanesi G., Konijnendijk C.C., 2013a. Green Infrastructure as a tool to support spatial planning in European urban regions. iForest - Biogeosciences and Forestry 6: 102-108.
- Millennium Ecosystem Assessment, 2005, Millennium Ecosystem Assessment: Ecosystems and Human Well-being: Biodiversity Synthesis.

Francesco Domenico Moccia

Un'ossatura idrica per un sistema di drenaggio sostenibile nell'area orientale di Napoli

Nella pianificazione dell'area orientale di Napoli un tema emergente fu quello del fiume Sebeto, un corso d'acqua di cui si erano perse le tracce facendogli assumere un valore mitico nell'immaginario cittadino. All'argomento si appassionarono, prima di tutti, gli storici che si misero alla ricerca del fiume nei documenti ed avviarono dibattiti controversi che si spingevano fino a metterne addirittura in dubbio la sua reale esistenza. Gli urbanisti seguivano queste dispute attratti dalla loro missione conservativa rafforzata dalla condizione post-industriale nella quale la città si andava addentrandosi. Nell'antica capitale del Mezzogiorno, vittima di un inarrestabile declino, i nostalgici della gloria borbonica non mancano, né i cultori della bellezza dell'antica capitale di cui non si capisce perché abbia dovuto pagare un prezzo tanto alto all'industrializzazione quando non assicura più il promesso (e, per la verità a suo tempo mantenuto) benessere di massa.

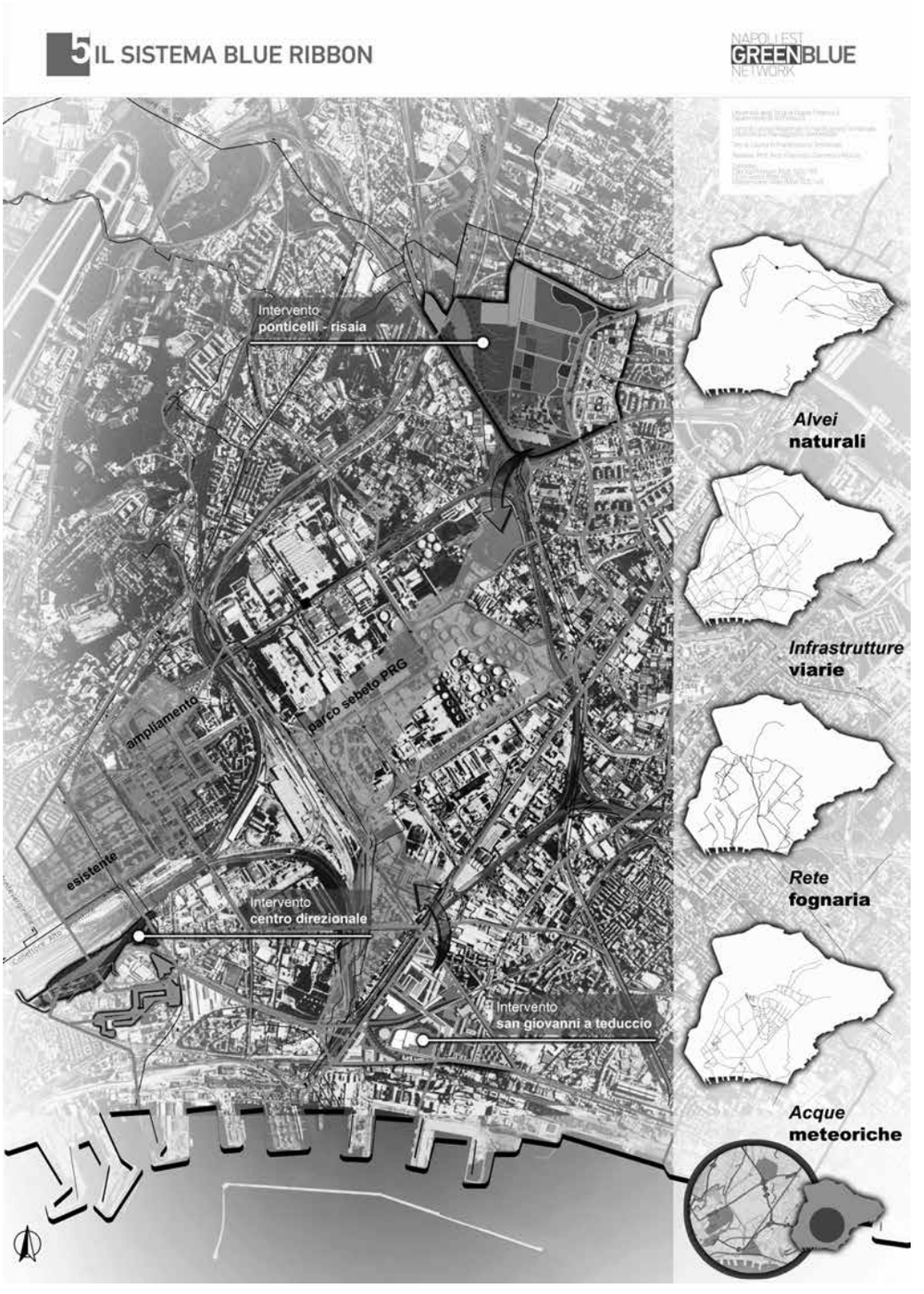
Lo studio commissionato dal Comune a Giacomo Rasulo del C.U.G.Ri si sviluppò in questa cornice ed approdò alla riesumazione del Sebeto nel piano con la coraggiosa affermazione di un suo tracciato da ripristinare nel contesto paesaggistico del nuovo parco orientale, nel cuore dell'attuale deposito di carburanti la cui delocalizzazione per motivi di sicurezza ancora non riesce a trovare il punto d'incontro delle numerose autorità da cui dipende tale decisione, nonostante la disponibilità di una parte delle aziende lì localizzate. Lo schema è stato ripreso da Carlo Gasparrini quando ha sviluppato gli studi per il piano attuativo di quel settore, ma dovendosi limitare al suo ambito non ha potuto trovare di meglio, per alimentare un fiume che era una rievocazione storica, di utilizzare le acque in uscita del vicino depuratore.

Il nuovo paradigma di gestione sostenibile delle acque meteoriche ha consentito di riconcettualizzare tutto il tema ed inquadrarlo in un sistema integrato finalizzato al miglioramento della qualità ambientale attraverso il rispristino del ciclo dell'acqua secondo modalità che imitano la natura. In questa direzione si è sviluppata prima una ricerca multidisciplinare per ricostruire il reale funzionamento del regime idrico. Il primo passo è stato quello di definire il bacino idrografico per avere l'unità compiuta entro la quale avviene il dilavamento superficiale delle acque meteoriche e tracciare al suo interno il sistema idrico nella sua completezza fino agli sbocchi a mare. Su queste conoscenze si sono innestate più di una proposta di riassetto elaborate con tesi di laurea seguite da vari componenti pianificatori del gruppo di ricerca.

La fase di ricerca ha messo in evidenza che nell'area orientale di Napoli esiste una particolarità che mette in crisi quella semplificazione che guida spesso l'urbanistica con principi elementari e universali, quali la regola di fondare il miglioramento ambientale sull'incremento della permeabilità del suolo. Infatti la speciale conformazione geologica con terreni alluvionali e provenienti dalle eruzioni ha fatto sì che venisse a mancare lo strato impermeabile tra falda profonda e superficiale, con un affioramento di entrambe ad altezze relativamente elevate. Con la notevole riduzione degli emungimenti degli ultimi decenni si registra un notevole innalzamento della piezometrica e fenomeni di emersione dell'acqua di falda, una tendenza a ripristinare lo stato di palude a suo tempo bonificato per utilizzare l'area prima a scopi agricoli e poi industriali.

In queste condizioni la permeabilità non è una soluzione e ci si trova di fronte all'alternativa di un ripristino delle condizioni "naturali" accettando e rendendo compatibile le aree umide con il contesto urbano o, al contrario, reintrodurre gli emungimenti per

ridurre l'afflusso in falda.
La riorganizzazione del sistema idrico superficiale è facilitato dal processo di riconversione che riguarda vaste aree industriali dismesse per le quali abbiamo diverse fasi di progettazione ed attuazione di piani attuativi per la maggior parte non giunti ancora all'inizio dei lavori di trasformazione. La proposta riesce ad essere efficace nella misura in cui sa inserirsi opportunamente nella fase amministrativa e proporre le modifiche al piano compatibile con quell'iter. Lo studio fatto in proposito accerta come sarebbe possibile la realizzazione di una completa infrastruttura verde in tutta l'area orientale.
Un'altra importante fonte di informazioni è data dalla ricostruzione storica, affrontata con un metodo che si propone di ricostruire le successive alterazioni del sistema idrografico naturale. Nel caso specifico queste hanno avute due fasi: quella della bonifica con la realizzazione del sistema dei canali artificiali e quella dell'urbanizzazione, in cui l'impatto principale è stato esercitato dalle ferrovie (realizzate tutte in rilevato comportante la deviazione dei corsi d'acqua) e dal sistema di fognature in cui sono stati tombati i canali. Così attualmente la zona si presenta nettamente divisa tra un'area con canali a vista ed un'altra in cui l'acqua scompare nel sottosuolo all'interno delle fognature.
Il sistema sostenibile di drenaggio urbano si compone di un'ossatura principale e di sistemi locali affluenti in essa. Infatti, sebbene ogni parte si propone efficienza idrica autonoma, si ottiene un incremento di resilienza se l'osmosi nel contesto infrastrutturale consente di temperare carenze ed eccedenze. Questo comporta due livelli di progettazione urbanistica, la prima alla scala del bacino idrografico e la seconda alla scala del quartiere o di unità urbanistica. Entrambe debbono trovare il modo di conciliare l'andamento naturale con l'organizzazione urbanistica.
In questo articolo ci limitiamo alle principali problematiche del primo livello di pianificazione, dando per acquisito il quadro generale delle convenienze di operare con un sistema di drenaggio sostenibile, la sua filosofia e le tecniche che vengono adoperate per attuarlo.
Una prima osservazione rilevante emersa nel corso dei lavori qui presentati riguarda la cultura locale del paesaggio. Nella memoria delle comunità locali rivi e canali successivamente alterati o del tutto cancellati erano ritenuto elementi identitari del paesaggio e legati a consuetudini e rituali. Perciò il loro ripristino assume, insieme al miglioramento ecologico anche un valore paesaggistico dal punto di vista degli abitanti. Questo tema è merso in rapporto a via Argine, una strada che richiama l'acqua nel suo stesso toponimo.
Una seconda osservazione attiene alla necessità che la riorganizzazione idrologica comporta anche una riorganizzazione urbanistica. Ogni volta che si presentano le condizioni favorevoli si può operare per una riduzione della dispersione insediativa, per la concentrazione delle polarità e lo sviluppo della loro multifunzionalità, per la qualificazione dello spazio pubblico. Nell'area di più probabile pericolo di impaludamento, nel tempo lungo, e di allagamenti, nel tempo breve, sono risultati esposti al rischio insediamenti di case sparse per la cui messa in sicurezza si rende necessario il trasferimento, occasione di concentrazione urbanistica se questo avviene in aree urbanizzate con tecniche di *infilling* e densificazione.
Una terza osservazione riguarda l'ingiusta stigmatizzazione delle zone umide in con-



testi urbani. Abbiamo constatato che nelle due zone in cui esistono previsioni per una tale formazione le stesse possono costituire isole di biodiversità nel cuore dell'abitato a cui fornire essenziali servizi ecosistemici. Esse costituiscono anche motivo di creativo progetto urbano per la realizzazione di spazi pubblici di qualità.

Infatti, quarta osservazione, la rete blu va sempre legata a quella verde per ottenere gli scopi a cui si è appena accennato. Allo stesso tempo non bisogna trascurare il problema della depurazione considerato che sul suolo urbano si trovano sparsi numerosi inquinanti provenienti prioritariamente dalla circolazione degli autoveicoli così come sul suolo agricolo quelli provenienti dai sistemi di coltivazione "industriale" come i concimi chimici. La vegetazione avrà, quindi anche funzione fitodepurantiva e a questo scopo saranno scelte le essenze.

Alessandro Sgobbo

Il parco delle paludi di Napoli

L'imminente istituzione delle Città Metropolitane costituisce un'occasione per ripensare l'approccio degli Enti territoriali sovracomunali al tema dell'infrastrutturazione del territorio.

Esaminando la condizione meridionale appare alquanto evidente che tale compito sia stato affrontato prevalentemente in termini di reti di trasporto e di grandi servizi puntuali di livello superiore. Ben diverso è stato l'interesse al sistema delle infrastrutture quale snodo centrale per la trasformazione in chiave ecologica degli insediamenti urbani (Moccia 2010), perlopiù limitato ad enunciazioni di principio estrinsecatesi in previsioni strategiche della pianificazione territoriale regionale e provinciale con scarsa capacità di conversione in azioni concrete di trasformazione[1].

La Città Metropolitana trova un'evidente ragion d'essere nell'evoluzione storica degli insediamenti urbani che, da una configurazione tradizionale di città murata si sono rapidamente trasformati raggiungendo l'assetto odierno di città diffusa, sviluppata senza soluzioni di continuità in un susseguirsi di centro, periferia, poli storici e quartieri dormitorio (Petrillo 2009; Deodato 2013). Numerose esperienze di pianificazione territoriale affrontano il tema prevalentemente in termini di conservazione identitaria delle comunità locali con un approccio perlopiù basato sulla delimitazione di aree agricole periurbane finalizzate ad evitare la saldatura dei diversi centri (Kipar 1994). Tale approccio, tuttavia, appare superato dagli eventi laddove, ad esempio nel napoletano, l'assenza di soluzione di continuità nell'urbanizzazione del territorio costituisce un dato di fatto ampiamente consolidato[2].

L'istituzione di una Città Metropolitana può rappresentare il momento in cui prendere atto dell'intervenuto salto di scala di alcuni insediamenti, in una nuova visione della Città dove, azzardando una trasposizione dei modelli consueti, il capoluogo corrisponde al centro urbano, i comuni periferici ai quartieri, il sistema infrastrutturale territoriale all'insieme delle reti ed attrezzature indispensabili al funzionamento della metropoli. All'assetto di organizzazione complessa a legami deboli (Weick 1976) si sostituisce un ente locale con struttura gerarchizzata facente capo al Sindaco metropolitano.

In attesa che il quadro legislativo maturi verso tale soluzione alcuni comuni già cominciano a programmare interventi in un'ottica di attrezzature di livello metropolitano. E' il caso, ad esempio, del Piano in corso di redazione per un territorio[3] che, oggi frontiera della periferia napoletana, nel futuro assetto istituzionale si configurerebbe quale quartiere semicentrale della Città Metropolitana.

L'evoluzione storica della zona è legata alle alterne vicende che hanno segnato i tentativi di bonifica. Particolarmente fertile in relazione alla copiosa presenza di acqua e dei nutrienti trasportati dal dilavamento delle pendici del Vulcano risultava, nel contempo, malsana esponendo i pochi contadini che l'abitavano al concreto rischio della malaria.

Il primo tentativo di bonifica documentato risale a Carlo I d'Angiò (XIII secolo). Nel XV secolo, Alfonso I d'Aragona distribuì le terre tra i contadini e vi si sviluppò un'intensa attività orticola osteggiata, tuttavia, dalle difficoltà insediative connesse con l'endemica malaria (Buccaro, De Seta 2009). Fu con gli spagnoli, Pedro da Toledo prima ed il Conte Lemos poi, che la bonifica dell'area nord della capitale ebbe un vero impulso dando il via alla realizzazione dei Regi Lagni e del Collettore di San Sossio. L'autonomia amministrativa è raggiunta nell'aprile del 1953; all'epoca la popolazione comunale era di poco superiore ai 4.000 abitanti e l'edificato

costituito da una striscia di abitazioni modeste in contiguità alla viabilità storica. Le costruzioni, fatta eccezione per le circa 15 masserie, erano perlopiù piccole abitazioni rurali di massimo due livelli e che, alle spalle, davano accesso ad un'area ortiva utilizzata per il fabbisogno della famiglia (Franciosa 1955, pp. 195-200).

A partire dagli anni '70 e, soprattutto dopo il terremoto dell'80, il territorio subisce una profondissima modificazione. Alla periferia di Napoli sorgono estesi quartieri popolari che, in breve tempo, si trasformano in getti degradati con ampie aree per servizi rimasti perlopiù sulla carta o incompiuti. Nello stesso tempo, nelle zone centrali, si registra un repentino innalzamento dei valori immobiliari che, ben presto, diventano incompatibili con le disponibilità della classe media. Tale parte della popolazione, tuttavia, non trovando adeguata collocazione nella degradata periferia preferisce spostarsi in quelle realtà semi agricole in cui il dispiacere per il forzoso abbandono della città veniva compensato con l'accesso a tipologie edilizie più soddisfacenti e tra queste, in primis, la villetta suburbana. Il processo di urbanizzazione che ne consegue è basato su uno sfruttamento intensivo del territorio in termini di superficie fondiaria ma con densità edilizie che si mantengono basse. L'espansione dell'area urbana avviene in modo tumultuoso e, in meno di 15 anni, la popolazione è quadruplicata.

A farne le spese sono quegli elementi più fragili del territorio, quali i numerosi canali di bonifica, di cui si è persa la percezione dell'importanza per la sopravvivenza dell'insediamento. Questi sono oggetto di azioni scellerate che vanno dalla deviazione del percorso, finalizzata a soddisfare contingenti esigenze di lottizzazione, alla completa copertura.

L'approccio proposto dal redigendo Piano comunale è nell'inversione di tale tendenza. Oltre a ridare luce, ove possibile, ai tratti interrati, è prevista una notevole estensione della rete dei canali esistenti. Ciò avviene prolungando alcuni alvei, ovvero realizzandone di nuovi, nell'ambito di un insieme di interventi locali coordinati alla costruzione di un'unica grande infrastruttura/attrezzatura multiscalare, multifunzionale ed interattiva che percorre per diversi chilometri il comune, da sud a nord e ripiegando poi verso ovest lungo i confini con Casalnuovo e Casoria. Elementi essenziali del Parco delle paludi di Napoli sono gli orti urbani, le grandi masserie e le molteplici aree tematiche che si susseguono lungo il filo conduttore dei ritrovati canali. Gli orti, sviluppati laddove più forte si riscontrava l'ingiustificata ed insostenibile attesa per l'urbanizzazione del suolo, costituiscono un'occasione di riqualificazione identitaria di un territorio che, in gran parte, ha perso ogni traccia di riconoscibilità (Mangoni, Sgobbo 2013). Svolgono, inoltre, l'importante funzione di garantire alla superficie un intenso uso agricolo che ne migliora notevolmente le qualità di assorbenza ed evapotraspirazione. Le aree tematiche sono molteplici ed assolvono in vario modo all'esigenza di relazione tra cittadini e verde pubblico. Si va dal parco attrezzato per cinofili alle aree picnic, dagli spazi ludodidattici integrati al sistema scolastico locale e territoriale al lago che si è immaginato sostituire la semplice funzione di laminazione della Vasca Carbone integrando la presenza di uno specchio d'acqua permanente e di un sistema di attrezzature ristorative e sportive. Le masserie lambite dal parco sono tre ed assumono la funzione di porte simboliche di accesso all'infrastruttura concentrando sia funzioni di carattere amministrativo e di supporto che cangianti musei virtuali in cui, con un limitato allestimento permanente, si realizzano molteplici rappresentazioni rivolte alla popolazione locale più che ad improbabili turisti. I canali, nuovi e vecchi, ritrovati e rinaturalizzati sono la costante di questo eterogeneo complesso. Si offrono a molteplici usi e, oltre alla primaria funzione di contenimento del livello delle falde, diventano swales della rete stradale, regolatori microclimatici dei nuovi quartieri, riserva idrica per l'attività orticola e, soprattutto, efficiente corridoio ecologico tra i molteplici spazi naturali e le aree verdi antropizzate. Svolgono, inoltre, la funzione di diffusa rete di scambio per gli impianti di climatizzazione sia pubblici che privati. Ciò, grazie ad un livello di temperatura che, in ogni stagione, risulta sensibilmente più prossimo ai valori di progetto degli ambienti residenziali e lavorativi rispetto all'aria, consentendo di perseguire con efficacia l'obbiettivo di disincentivare l'antiecologico uso del gas per gli impianti di riscaldamento in favore delle pompe di calore elettriche del tipo acqua-acqua (Moccia, Sgobbo 2012).

1. Costituisce un'eccezione la proposta di PTCP di Napoli del 2008 in cui il sistema delle reti ecologiche è affrontato in termini di atti cogenti da attuare mediante azioni coordinate di comuni ed autorità provinciale.
2. Muovendosi all'interno di alcuni territori, nolano, giuglianese, area nord di Napoli, la domanda che, sempre più spesso, si è costretti a porre è "in quale comune siamo?". In questo senso il progetto del PTCP di Napoli, con non comune lungimiranza, ha proposto un assetto policentrico basato sul consolidamento di cinque nuovi poli urbani coincidenti con altrettante aree in cui ragionare in termini di conservazione dell'identità autonoma dei molteplici comuni ivi presenti sarebbe apparso anacronistico.
3. Ci si riferisce al Comune di Volla il cui strumento urbanistico generale è in corso di redazione con il supporto scientifico del Dipartimento di Architettura dell'Università Federico II di Napoli

Riferimenti

- Buccaro A., De Seta C. 2009, *I centri storici della provincia di Napoli: struttura, forma, identità urbana*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Deodato C. 2013, *Le città metropolitane: storia, ordinamento, prospettive*, Federalismi.it, n.5/2013, Roma: pp. 2 - 4.
- Franciosa L. 1955, *Gli orti dei Paduli e della Volla presso Napoli*, Rivista Geografica Italiana sett. 1955, Firenze.
- Kipar A. 1994, "La produzione di valori ambientali nelle aree periurbane: verde agricolo, verde naturale, verde attrezzato, in Boscacci F., Camagni R. (a cura di) *Tra città e campagna: periurbanizzazione e politiche territoriali*, Il Mulino, Bologna: pp. 395 - 406.
- Mangoni di S. Stefano F., Sgobbo A. 2013, *Pianificare per lo sviluppo. Un nuovo insediamento ai margini della metropoli*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli: pp. 247 - 271.
- Moccia F.D. 2010, "Infrastruttura Verde", *Urbanistica Informazioni* a. XXXVIII, n.232, INU Edizioni, Roma: pp. 28 - 29.
- Moccia F.D., Sgobbo A. 2012, "Pertnership pubblico-privato, infrastrutture ed ecologia", *Planum. The Journal of Urbanism* n.25 vol. 2/2012, p. 1-7
- Petrillo A. 2009, "Storicizzare lo sprawl?", in Nuvolati G., Piselli F. (a cura di) *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*, Franco Angeli, Milano: pp. 21 - 35.
- Weick K. 1976, "Educational Organizations as Loosely Coupled Systems" *Administrative Science Quarterly*, n.21/1976, Sage, Thousand Oaks, USA: pp. 1 - 9.

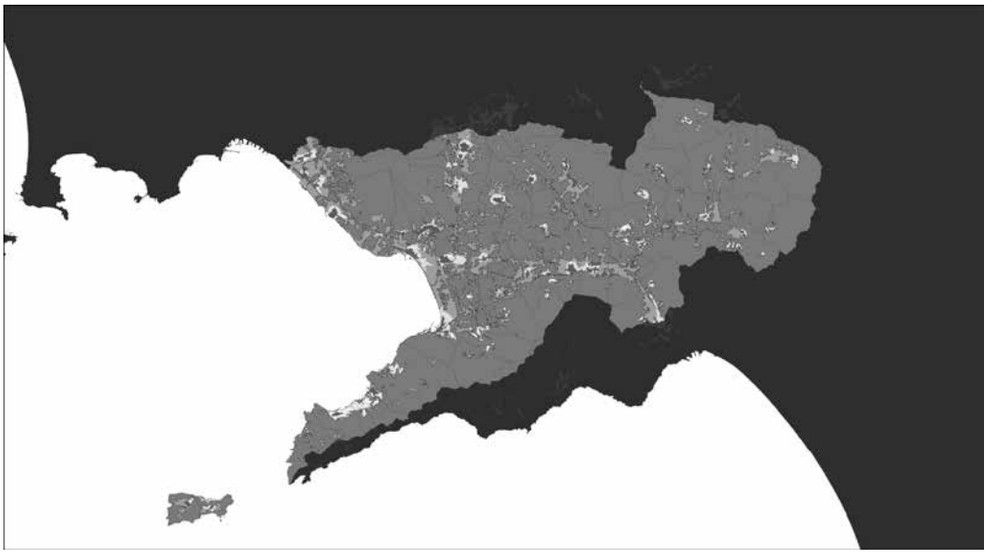
Giuseppe Servillo

Strumenti di gestione sostenibile delle acque piovane. Il bacino del Sarno

Le green infrastructure si qualificano come strumenti utili a migliorare sensibilmente la qualità dei territori non solo in termini ecologici ma anche in prospettiva della riduzione dei rischi naturali. Per comprendere i benefici, in termini numerici, è stata condotta una ricerca con l'utilizzo di infrastrutture verdi nel territorio afferente al bacino del Sarno in Campania. La finalità dell'indagine è stata quella di ridurre il pericolo di inondazione negli ambienti urbanizzati, proponendo un modello di sviluppo sinergico del territorio, che catalizzi i risultati della gestione sostenibile delle acque e promuova la sostenibilità nei rapporti città-natura.

Lo studio presuppone che l'accrescere degli eventi calamitosi naturali condizionati da una crescente instabilità climatica, mette alla prova gli stati di fragilità strutturale dell'assetto idrogeologico di numerose parti del nostro territorio nazionale, con una conseguenziale condizione di precarietà degli assetti insediativi e degli ultimi processi di urbanizzazione affrettati, il più delle volte non regolamentati. Con l'accrescere dei suoli urbanizzati nel territorio de quo, (dal anno 1960 al 2004 - aumento della superficie urbanizzata pari a 9.117 ettari), si estende la superficie impermeabilizzata. Ciò riduce l'assorbimento di pioggia nel suolo, in casi estremi lo ostacola completamente. Gli effetti sono: 1) riduzione del tasso di infiltrazione idrica, 2) minor tempo per l'infiltrazione sui pendii aumentando lo scorrimento superficiale, 3) una minore evapo-traspirazione che raffredda l'aria nelle zone edificate. Ma vi è di più: l'impermeabilizzazione del suolo nelle aree edificate riduce la capacità di immagazzinare acqua, aumentando il rischio di alluvione e i danni da inondazione.

A tal proposito, la progettazione urbana protesa al concetto di infrastruttura verde può aiutare a ridurre questi effetti nelle aree urbane adattandosi ai cambiamenti climatici e riducendo il fabbisogno energetico di aria condizionata, nonché a conservare o ad aumentare il potenziale di infiltrazione del terreno. Inoltre, può ridurre lo scorrimento di acqua superficiale e il carico sui sistemi di canalizzazione idrica.



Evoluzione dell'urbanizzato nel bacino del Sarno dal 1876 al 2004.

Lo studio ha calcolato i possibili effetti benefici che produrrebbero i tetti verdi, le cisterne di raccolta/utilizzo puntuale dell'acqua piovana, le pavimentazioni permeabili e le trincee drenanti nel sistema per la gestione delle acque meteoriche. Sono state computate, in ambiente GIS, le potenziali superfici impermeabili che si potrebbero convertire in permeabili. Nel dettaglio sono stati analizzati 114.800 tetti ricadenti nel perimetro dell'urbanizzato (urbanizzato del Ptr Campania). Dallo studio è emerso che il 34,6% delle coperture esistenti si prestano a tale intervento. In totale sono 39.728 coperture idonee alla progettazione di tetti verdi. In particolare, alcuni comuni del napoletano potrebbero trasformare più del 50% delle loro coperture. I tetti verdi assorbono ed eliminano, tramite successivi processi di evapotraspirazione, la frazione iniziale delle precipitazioni, riducendo il picco massimo dei deflussi nella rete di drenaggio. Come benefici addizionali, i tetti verdi contribuiscono a ridurre l'effetto di isola di calore, aumentano l'isolamento termico e acustico degli edifici.

In seguito, sono state individuate ulteriori superfici impermeabili che si potrebbero convertire in permeabili, quali aree di parcheggio e piazzali di deposito merci non inquinati. Anche questa soluzione è mirata alla riduzione dei volumi di acque meteoriche, in aree urbane o fortemente antropizzate, tramite il passaggio delle acque attraverso le porosità della superficie. In totale sono stati individuate 1.067 aree di parcheggio e 306 piazzali di deposito merci non inquinanti. Sommando le superfici a parcheggio con quelle per deposito merci non inquinanti, si potrebbero ri-permeabilizzare ben 299 ettari. Nel dettaglio, il comune di Fisciano (SA) potrebbe permeabilizzare ben 8,89 ettari a parcheggio; invece il comune di Angri (SA) potrebbe trasformare 11,30 ettari ad uso di deposito merci. Il comune di Torre Annunziata (NA) , da questa analisi, risulta il territorio con maggior superfici impermeabili totale da poter mutare in permeabili. (14,11 ettari).

Lo studio ha poi individuato le strade urbane con sezione stradale superiore a dieci metri, ovvero infrastrutture viarie che consentono l'installazione di trincee drenanti negli ambienti urbani. Le trincee drenanti sono strut-

ture allungate con profondità che possono raggiungere anche i 10-12 m e larghezze di poco inferiori o superiori al metro (0.80 - 1.20). Questa infrastruttura verde riduce le acque meteoriche e le immagazzina nel volume disponibile tra le rocce di riempimento. Il volume immagazzinato è successivamente infiltrato nel suolo sottostante. In totale, si ipotizza di realizzare 167 km di trincee drenanti, andando ad influenzare il deflusso superficiale per circa 870 ettari.

A seguire, sono state localizzate 32.390 cisterne per la raccolta d'acqua piovana da installare nelle aree di pertinenza degli edifici, al fine di accumulare e riutilizzare l'acqua piovana.

E' stata eseguita la stima del possibile deflusso superficiale in ambiente urbano, a seguito di queste soluzioni, poi, è stato comparato il deflusso a quello dello stato di fatto. Il computo sul possibile deflusso superficiale è stato svolto utilizzando i coefficienti di deflusso tratti dalla letteratura di settore. I vari coefficienti di deflusso sono stati attribuiti in virtù della superficie oggetto di calcolo, cui è stata anche applicata la precipitazione massima giornaliera presa a riferimento per lo studio (precipitazione massima giornaliera registrata nell'anno 2011 dalla stazione pluviometrica di Capri. [86.9 mm]). L'indagine ha manifestato una riduzione del 22,2 % del deflusso piovano massimo giornaliero in ambiente urbano ovvero una riduzione di 1.409.140 metri cubi di acqua piovana. In diciotto comuni su sessanta, ricadenti nel bacino del Sarno, si avrebbe una riduzione del deflusso piovano superiore al 25%. Tale ricerca ha colto il valore aggiunto del concetto di infrastruttura verde, in quanto mette in risalto il carattere multifunzionale cui essa assolve: purificazione delle acque, mitigazione dei fenomeni alluvionali e l'elevato innalzamento della qualità del paesaggio urbano.

In definitiva, come s'è potuto comprendere lo sviluppo "verde" cagionerebbe una serie di benefici, tra cui: 1) riduzione e lento rilascio dei volumi di deflusso delle acque piovane e diminuzione dei sovraccarichi nelle reti fognarie, 2) aumento di spazi ricreativi, 3) miglioramento della biodiversità e della qualità del paesaggio, 4) protezione contro i rischi naturali.

Anna Mesolella

Strategie di valorizzazione dell'infrastruttura del fiume Sarno

La città di Scafati è situata nella zona centrale della valle del fiume Sarno e questa localizzazione all'interno del più ampio bacino imbrifero del Sarno ha condizionato tanto le sue origini e il suo sviluppo storico-insediativo e infrastrutturale, quanto l'evoluzione pedologica del suolo.

Il Sarno caratterizza il paesaggio in modo variegato con un percorso tortuoso e una vegetazione naturale costituita da formazioni ripariali a vari stadi di conservazione e naturalità. Presenta un valore medio per composizione floristica, per complessità e pregio delle associazioni fitosociologiche e per presenza di biodiversità, ma si connota comunque come paesaggio tipico e come elemento di discontinuità rispetto alla pianura alluvionale circostante. In alcuni tratti il fiume è arginato e presenta una pendenza molto bassa, in altri è incassato tra alte sponde. Nel centro abitato esso costituisce un elemento di frattura tra parti diverse della città e, tuttavia, nel nucleo di più antico impianto diventa anche una potenziale componente qualificante nella percezione del paesaggio urbano. Nel tratto terminale il fiume corre nel territorio rurale aperto dapprima tra argini in terra e poi tra mura di calcestruzzo.

L'intera superficie comunale è servita dal Consorzio di Bonifica Agro Sarnese Nocerino che, attraverso una rete esistente di canali di scolo, nei periodi estivi di carenza idrica assolve in parte la funzione di distribuire per irrigazione le acque superficiali. Il sistema di irrigazione si basa sull'acqua derivata dal fiume e su quella ricavata dai numerosi pozzi artesiani dell'area e da una fitta rete di pozzi privati, autorizzati e non, i quali comportano il rischio di mettere in comunicazione falde situate a diversa profondità e quindi caratterizzate da differenti indici di qualità irrigua e di innescare circolazioni sotterranee incontrollabili che in alcuni casi richiamano acqua da zone limitrofe compromettendo la qualità delle acque artesiane più profonde. Le condizioni idrografiche degli alvei risultano in uno stato non ottimale di manutenzione, alzando nei mesi invernali la soglia del rischio idraulico. La presenza di attività umane che insistono, fin sul ciglio delle sponde, con fabbricati destinati a vari usi, residenziali e non, con reflui di scarichi urbani, industriali e acque di drenaggio e scolo dei suoli agrari contribuisce a determinare un elevato stato di degrado ambientale con forte riduzione degli habitat idonei ad accogliere specie faunistiche tipiche dell'ecosistema fluviale.

Nel processo di partecipazione attivato per la redazione del piano urbanistico comunale, approvato con delibera di G.C. n. 70 del 9.03.2011, è emerso quanto il sistema fluviale descritto sia percepito dalla comunità locale non tanto come componente strutturale del paesaggio, come fonte di una risorsa naturale preziosa per la vita e l'economia locale o come strumento di mitigazione degli impatti dei cambiamenti climatici, quanto da un lato come luogo dello "scarto" e della marginalità e dall'altro come un fattore di penalizzazione per le aspirazioni di sviluppo urbano condizionate dai limiti imposti dal Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico - Psai adottato dal Comitato Istituzionale dell'A.B. con delibera n. 4 del 28.07.2011. L'ambito fluviale individuato dal Puc nel territorio di Scafati rientra, inoltre, nel più ampio Parco Regionale del Fiume Sarno istituito nel giugno del 2003. Per tale Parco vi è un Programma Integrato (Pi), approvato con decreto n. 1791 del 30.09.2004, che propone la valorizzazione ambientale del percorso fluviale, del patrimonio storico, culturale, archeologico del territorio ma che nei fatti non ha avuto una concreta implementazione.

Il Puc, pur partendo dalla situazione di criticità ambientale descritta, ha provato a





reinterpretare il sistema fluviale come area naturale di elevato valore ambientale da conservare perché fornisce superfici permeabili, è elemento di riduzione dell'effetto isola di calore, consente il miglioramento del microclima, la riduzione di CO_2 e di polveri sottili e la conservazione della biodiversità e, nello stesso tempo, ha riprogettato il sistema fluviale come opportunità per una trasformazione ecologicamente compatibile, facendolo rientrare in cicli virtuosi di rigenerazione, di riuso, di rifunzionalizzazione, di mitigazione degli impatti e in un sistema di calibrate convenienze economiche.

Il piano, che è articolato in una componente strutturale ed una componente programmatico-operativa, è stato preceduto da un documento di strategie, approvato in Consiglio con una delibera del maggio 2009, nella quale sono stati individuati, sulla base di un confronto di scenari attuali e di prospettiva per l'intera città e per parti di essa, tre obiettivi strategici di piano: la riorganizzazione insediativa attraverso un riequilibrio policentrico tra varie parti di città ritenute strategiche, la valorizzazione del sistema fluviale del Sarno come potenziale infrastruttura blu e la creazione di opportunità di sviluppo diversificate, compatibili e diffuse.

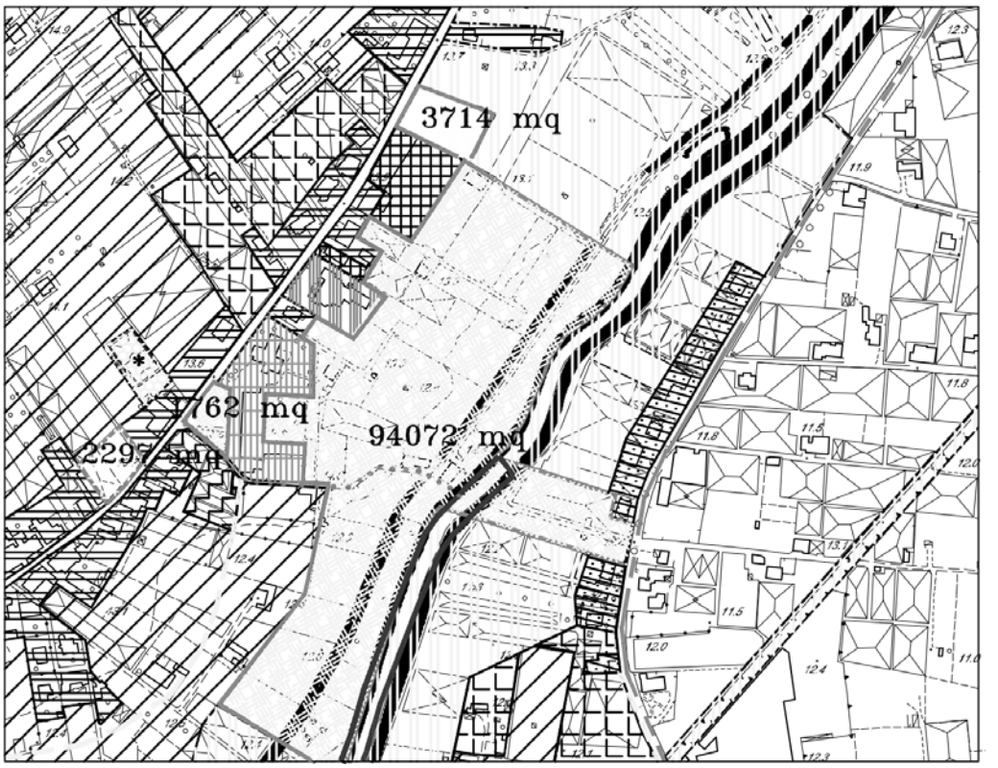
Il sistema fluviale rientra nelle Nta del piano tra gli ambiti di territorio di particolare interesse paesaggistico ed è stato inteso come elemento ambientale primario strutturante del paesaggio naturale e nello stesso tempo come occasione per mettere a sistema, valorizzandole, un insieme di aree, spazi, edifici, talvolta di pregio storico artistico, dislocati lungo il suo percorso. Per esso si prevede un insieme di interventi integrati di:

- recupero dell'ecosistema fluviale attraverso l'incremento della qualità delle acque dei corpi idrici per salvaguardare flora e fauna acquatica attraverso la verifica dell'adeguatezza e l'eventuale integrazione dell'impiantistica di depurazione e il controllo degli scarichi derivanti dall'uso di pesticidi e fertilizzanti nelle aree agricole contermini;
- restauro e ricostruzione degli ambienti perifluviali, con eventuale individuazione di aree di divagazione del fiume ed aree di elevata capacità autodepurativa delle acque di superficie e di falda;
- salvaguardia e valorizzazione delle attività agricole al margine delle aste fluvia-

li con forme di incentivazione per una riconversione biologica delle colture;
- miglioramento della fruibilità sociale e dell'accessibilità delle sponde del fiume anche attraverso la realizzazione di aree attrezzate per il tempo libero e lo sport e la realizzazione di chioschi e attrezzature smontabili per la ristorazione. La gestione di tali attività sarà concessa, mediante apposita convenzione, a soggetti privati o misti pubblico/privati con l'obbligo di gestire la manutenzione di quote proporzionali delle aree attrezzate;
- recupero dei percorsi pedonali e carrabili esistenti di accesso alle aree del parco e dell'area di verde urbano tra il quartiere "Mulini" e il fiume.

Inoltre è stata prevista la rifunzionalizzazione di alcuni edifici dislocati lungo il fiume attraverso:
- il recupero e la trasformazione dell'area di un ex polverificio borbonico in attrezzatura di tipo culturale con tutela dell'edificio storico;
- la dismissione e la delocalizzazione delle attività industriali agroalimentari situate ai margini di un insediamento di edilizia economica e popolare ("Mariconda") prossimo al fiume, con riutilizzazione come area verde a parco e per lo sport e come attrezzatura privata di interesse collettivo in funzione di una riqualificazione dell'intero insediamento;
- il recupero di un'area per il deposito dei fanghi situata nei pressi dell'alveo da valorizzare come area di verde urbano;
- il restauro e la destinazione a Museo della storia del quartiere "Mulini" dell'unico mulino ancora esistente situato lungo il fiume Sarno con la realizzazione di un attraversamento pedonale smontabile di collegamento con uno degli ingressi della Villa Comunale;
- il recupero e il riutilizzo come sede di attrezzatura collettiva della casa del custode delle chiuse;
- la creazione del Parco pubblico della Badia di Realvalle con un attraversamento fluviale e una pista ciclabile connessa da un lato con il nucleo storico periferico di S. Pietro e dall'altro con la chiesa di Santa Maria dei Bagni e la piazza antistante.

Il sistema fluviale è stato, dunque, ripensato in primo luogo come contesto paesaggistico del centro storico, costituito dai quartieri denominati "Vetrai" e "Mulini", e come elemento qualificante di tali insediamenti storici con cui permangono e sono da salvaguardare le relazioni visive e funzionali, in coerenza con quanto stabilito dalle Linee guida per il Paesaggio in Campania approvate con L.r. n. 13 del 13.10.2008. In secondo luogo esso rappresenta una sorta di "spina di verde ed acqua", un elemento di rigenerazione ecologica diffusa e di continuità visivo-percettiva nella riorganizzazione policentrica del sistema urbano cittadino. Infine esso viene reinterpretato come una infrastruttura blu con un progetto urbanistico che utilizza spazi, luoghi e percorsi in parte già esistenti, riqualificandoli e rifunzionalizzandoli, e in parte di nuova previsione, con il fine di promuovere contemporaneamente la difesa idrogeologica del territorio e nuove opportunità di utilizzo per il benessere delle comunità locali, affinché il sistema fluviale possa essere percepito dalla popolazione come una risorsa comune più che come un limite sulla base di una più sostenibile idea di sviluppo urbano.



Stralcio del Puc di Scafati con il Parco della Badia di Realvalle lungo il Fiume Sarno.

Emanuela Coppola, Giuseppe Bruno

Le acque termo-minerali di Calda e la proposta per un Parco integrato

La moderna stazione termale alberghiera la Calda[1] di Latronico (PZ), aperta il 1° agosto 1993, rappresenta un elemento significativo del contesto orografico ed ecologico ambientale, non solo del comune di Latronico ma dell'intero territorio dell'area a Sud della Basilicata. Tant'è che l'intera area viene identificata quale comprensorio ecologico-termale: Pollino, Sirino, Maratea, Terme La Calda di Latronico.

Le componenti principali di questo potenziale parco, che allo stato attuale non sono adeguatamente integrate tra di loro, sono - da sud verso nord - le seguenti:

- il sistema fluviale del Sinni (corridoio ecologico regionale, in tale tratto collocato ad una quota di circa 605 mt slm), che rimane una potenzialità ambientale inespressa e sotto-utilizzata. Attualmente non esiste nessun progetto di valorizzazione di questo e tanto meno una strategia per relazionarlo con i principali attrattori presenti nell'area limitrofa, anche se questo è in contatto diretto con il complesso termale, distando meno di 300 mt da quest'ultimo;
- l'area della pista ciclabile adiacente al fiume Sinni, ad una quota di circa 604 mt slm, un percorso a spirale realizzato "infelicemente" intorno al 2005 in una conca (che puntualmente nei periodi invernali è soggetta ad allagamenti) ma che può essere a tutti gli effetti trasformata, proprio per la sua particolare conformazione geomorfologica, in uno specchio d'acqua artificiale da utilizzarsi sia per la pesca sportiva sia come luogo di stanziamento e/o di raccolta per gli uccelli acquatici;
- il parco sportivo, di circa 3 ettari, con un polmone verde che occupa quasi un terzo dell'intera superficie, e comprende una piscina coperta, una piscina scoperta, un campo di calcetto, un campo di tennis, una pista di pattinaggio, un locale discoteca attualmente utilizzato come palestra e un adeguato sistema per la mobilità e la sosta; il tutto coronato da muri e muretti realizzati in travertino locale molto poroso e visivamente simile al tufo giallo napoletano. Le attuali politiche di gestione non ne hanno ancora valorizzato la sua potenzialità complessiva; tra l'altro, tale complesso risulta irragionevolmente ancora poco integrato alle funzioni del contiguo parco termale;
- il parco termale, di circa 6,5 ettari di superficie, che ospita la stazione termale vera e propria (edificio delle cure e edifici aministrativi), percorsi natura (palestra verde), ampi parcheggi per i visitatori, un curatissimo parco verde di circa 4,5 ettari e, da qualche anno, l'istallazione artistica permanente di Anish Kapoor "Cinema di Terra" (realizzata nell'ambito del progetto ArtePollino) collocata in un contesto paesaggistico di rara suggestione. Le politiche di valorizzazione di questo parco si sono limitate a non considerare questo come una grande risorsa ambientale; agli inizi degli anni novanta qui sono state impiantate circa 10000 piante (moltissime specie di sempreverdi, piante igrofile, specie arborate e arbustive autoctone – acace, castagni, carpino, betulle, ecc) che ne fanno attualmente un parco dalle potenzialità enormi ma che nella quotidianità della comunità territoriale non sembra ancora essere percepito come tale (ad esempio si pensi solo alla possibilità di trasformarlo anche in un parco botanico e didattico per promuovere azioni di sensibilizzazione all'educazione ambientale per la collettività);
- le aree alberghiere, ubicate tra i 650 e i 670 mt slm (Hotel dei Congressi, Hotel delle Querce, Hotel Sinni e Hotel Monte Alpi, per un totale di circa 202 posti letto[2]), complessivamente dotate di un campo da tennis, di una piscina scoperta e di un campo di bocce e tutte immerse nel verde, localizzate a nord e nord-ovest del parco termale a supporto di quest'ultimo.

Nell'ambito di una maggiore consapevo-



Installazione di Anish Kapoor Earth Cinema nel Parco delle Terme



Fontana nei pressi del Parco delle sorgenti

lezza verso le politiche che guardano con lungimiranza alla conservazione dei patrimoni agricoli residuali, una particolare attenzione assume in questo caso l'area connettiva tra il parco termale e gli stessi alberghi, caratterizzata da una tessitura frammentata di piccoli appezzamenti agricoli (tra l'altro interessati da importanti acque di ruscellamento permanenti) che possono essere ulteriormente valorizzati in un fattibile progetto di orti urbani, orti didattici e orti sociali;

- le aree di verde attrezzato (nei pressi del bivio di Calda), realizzate negli anni novanta, che hanno integrato, dove è stato possibile, anche resti di reti infrastrutturali di tipo energetico che appartenevano alle centrali idroelettriche dismesse all'inizio degli anni settanta (canali, vasche di accumulo, ecc..). In una di queste aree trova collocazione una fontana a più vaschette (una tempo qui era collocata la vasca di accumulo della centrale idroelettrica SAEL 2° salto), mentre l'altra area - più ampia – è collegata alla precedente attraverso un canale sospeso (ex-tratto della condotta che portava l'acqua alla vasca di accumulo della Centrale 2°salto) viene utilizzata oltre che come spazio verde attrezzato, anche come spazio per ospitare eventi estivi;
- i percorsi d'acqua, che caratterizzano il nucleo residenziale di Calda: uno di questi è a vista - chiamato *acquario* di Calda - ha andamento nord-sud e lambisce una delle strade principali dell'abitato. Su questo si concentrano i caratteristici attraversamenti pedonali est-ovest per l'accesso alle abitazioni; l'altro è un canale tombato posto ad est dell'abitato che partendo da nord – dal parco delle sorgenti - si congiunge a sud con il corso d'acqua Fosso Zappitelle per giungere poi al Fiume Sinni. E su quest'ultimo che una progettazione mirata alla realizzazione di una green infrastructure può puntare a creare quelle necessarie interconnessioni che attualmente mancano tra le componenti che stiamo sinteticamente descrivendo;
- il parco delle sorgenti (a quota 740 mt slm), di circa 4.500 mq, dove circa la metà dell'area è caratterizzata da spazi di verde attrezzato, ospita al suo interno il museo del termilismo (ex- stabilimento termale) di recente apertura, le strutture di protezione delle sorgenti termo-minerali e una serie di percorsi interni a forte valenza panoramica;
- il parco archeologico delle grotte preistoriche, a sud-est del parco delle sorgenti, a circa 50 mt da quest'ultimo, ad un'altitudine di circa 747 mt slm. Le cinque grotte costituiscono una testimonianza importante per lo studio della preistoria dell'Italia Meridionale, in particolare del periodo compreso tra il Mesolitico (8000 a. C.) e l'Età del Bronzo (1300 a. C.). Gli scavi moderni, pur non escludendo del tutto il carattere sacrale ipotizzato dall'archeologo Rellini nel 1916, in riferimento al culto delle acque salutari, hanno rilevato come le grotte siano state frequentate come abitazioni. Anche in questo caso una mancata interconnessione con le altre componenti, oltre che una inadeguata politica di promozione culturale, non ha permesso che questo importante attrattore potesse diventare una leva per un reale turismo culturale.

Tutte queste funzioni e/o componenti appena descritte, allo stato attuale, non risultano interrelate tra di loro: sembrano frammenti di un disegno incompleto dove la funzione – almeno per alcuni di questi - sembra ignorata o quantomeno non più considerata come servizio per la comunità che, di fatto, non sembra utilizzarla come tale. Un esempio in tal senso è rappresentato dal Parco delle Sorgenti che, nell'immaginario del visitatore, dovrebbe essere considerato il fulcro attrattivo di maggior valore ma che nella realtà dei fatti è caratterizzato da degrado e scarsa manutenzione.

L'attuale Piano Regolatore vigente (approvato nel 2003) prefigura un ampliamento importante della zona turistico-ricettiva a supporto del parco termale, tale scelta viene in parte confermata dal redigendo Regolamento Urbanistico (Ru), che però sottolinea la necessità di riammagliare e connettere attraverso sia il rafforzamento di aste e di percorsi esistenti che di nuovi percorsi ciclo- pedonali tutte le componenti che costituiscono di fatto il Parco Integrato di Calda. Uno dei percorsi che nel redigendo Ru assume valore di greenway è quello che valorizza il segno del canale tombato che permette di fatto di congiungere il Parco delle Terme con il Parco delle Sorgenti.

Lo scorso anno, nell'ambito del Programma EPOS (Programma strategico 2010-2013 per l'Educazione e la Promozione della Sostenibilità ambientale) è stato progettato e realizzato[3] un sentiero natura sulle acque termominerali di Calda.

Il sentiero natura è stato costruito con l'obiettivo di favorire il contatto diretto tra uomo e ambiente, attraverso la conoscenza di piante, animali, storia del luogo, fenomeni biologici, geologici, culturali e delle interazioni tra ecosistemi. L'itinerario collega il Monte Alpi al Fiume Sinni, passando per le sorgenti e le grotte di Calda e per l'opera di Anish Kapoor.

Questa operazione, tra l'altro, ha permesso anche di richiamare alla memoria collettiva e territoriale importanti impianti idroelettrici presenti una volta in questa località: due centrali idroelettriche e alcuni mulini. In tal senso sarebbe auspicabile ripensare al ruolo che ancora oggi potrebbero avere queste acque per un loro ri-utilizzo ai fini energetici.

1. Il complesso basa il suo successo sul valore terapeutico delle acque bicarbonato-solfato calcica e bicarbonato calcica solfurea, le cui proprietà vengono apprezzate dalle migliaia di visitatori che ogni anno vi soggiornano.
2. Attualmente quasi tutte in disuso, in attesa di necessari e improrogabili lavori di manutenzione straordinaria oltre che per quelli di adeguamento sismico.
3. Promotori: CEAS Il Cielo di Indra, Ambrosia Società Cooperativa Sociale, Associazione Culturale, ArtePollino, Comune di Latronico. Partner: Liceo Scientifico " De Lorenzo" di Latronico, Terme Lucane s.r.l. Protagonisti: studenti del Liceo Scientifico.

Riferimenti

- http://www.termelucane.it/

Rocco Lafratta

I Contratti di Fiume e di Lago

A dicembre si sono tenuti due convegni sui Contratti di Fiume (CdF): il primo, il 9 a Firenze che ha visto l'incontro per l'VIII Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume, e il secondo, tenutosi a Napoli il 18, stimolato dalla promulgazione della Delibera di Giunta regionale n. 452 del 22.10.2013 sui Contratti di Fiume e di Lago. A tale ultimo convegno hanno partecipato le Regioni in cui è consolidato l'uso dei c.d. Contratti di Fiume (Lombardia e Piemonte) e quelle meridionali, ove si sta tentando di far partire questo strumento di pianificazione e programmazione partecipata. Era presente anche il Ministero per l'Ambiente (MATTM) con il quale le Regioni stanno cercando il riconoscimento legislativo in sede nazionale. La Regione Campania è l'ultima, in ordine temporale, ad aver preso atto ed aderito, con la delibera, alla Carta Nazionale dei Contratti di Fiume. Nella delibera si è individuato, nei Contratti di Fiume e di Lago un valido stumento di pianificazione e programzaione partecipata in ambito di bacino idrografico, con la "promozione dei Contratti di Fiume e di Lago e alla diffusione della Carta Nazionale dei Contratti di Fiume, di dover porre in essere un'attività di sensibilizzazione e promozione, ... coinvolgendo enti territoriali, associazioni di categoria e tutti gli altri soggetti presenti sul territorio al fine di implementare l'utilizzo dello strumento dei contratti di fiume e di lago".

I Contratti: come e perchè

Inizialmente, in Italia, si era cominciato a parlare solo di Contratto di Fiume, poi si è visto che il Contratto è di fatto applicabile anche ad altre porzioni di territorio quali il Lago, ma anche la Costa, o la Falda, ecc. e più in generale al Paesaggio e all'Ambiente, che di fatto possono comprendere alcuni e/o tutti gli ambiti territoriali prima detti.

Come riconoscere un Contratto di Fiume o altro Contratto e come attivarlo? In attesa della definizione delle Linee Guida nazionali (per ora solo la Regione Piemonte ha prodotto le Linee guida) i Cdf devono ispirarsi alla Carta Nazionale dei Cdf, che fissa obiettivi e principi, e le Regioni devono dare un riconoscimento a scala regionale e deve essere inserito un riferimento specifico nella pianificazione regionale e provinciale (Piano di tutela delle acque, Piano Territoriale regionale, Piano paesaggistico regionale, Piani Territoriali di Coordinamento provinciali), nonchè nella pianificazione del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale e, per avere un riferimento per la loro attuazione, anche nella pianificazione comunale.

I soggetti promotori di un Cdf possono essere Enti pubblici quali Province, Regioni, Enti parco, Autorità di bacino e/o di distretto, Università, GAL, Consorzi idrici e di Bonifica, Associazioni di Comuni, Associazioni ambientaliste e non, cittadini, ecc., con un cabina di regia in cui va individuato l'ente che deve fungere da coordinatore (fino ad oggi l'ente per eccellenza era la Provincia), a cui faranno riferimento tutti i portatori di interesse.

Il Contratto di Fiume o di Lago rappresenta il punto di arrivo di un percorso di programmazione e pianificazione negoziata per la riqualificazione di un corso d'acqua ovvero del suo bacino idrografico o di sottobacino, di un lago, di una costa, ecc. Attraverso lo sviluppo di un sistema di supporto alle decisioni e di un processo partecipato, il percorso del Contratto definisce delle linee di azione condivise per una gestione ecosostenibile di un corso d'acqua, di un lago, ecc. Può attuarsi come accordo volontario tra tutti i soggetti che ritengono importante riqualificare i fiumi e i territori a questi

connessi e che ne hanno competenza politica, amministrativa, gestionale o di altro utilizzo. Può anche concludersi con un atto amministrativo tra quelli previsti dalla normativa, quale un Accordo di Programma o altro strumento attuativo di piani territoriali o di settore.
Il Contratto è accompagnato dal Piano di Azione, anch'esso condiviso, che rappresenta tutte le Azioni che si vogliono intraprendere per arrivare a soddisfare gli obiettivi del Contratto.
L'obiettivo primario resta il miglioramento dello stato ecologico complessivo del corso d'acqua, del lago, ecc.. Fanno parte degli altri obiettivi la mitigazione della pericolosità e di conseguenza del rischio (per un fiume è riferito alla idraulica fluviale), dell'uso e della valorizzazione della risorsa idrica, delle attività di fruizione e di gestione.
Occorre gestire a priori, in fase di pianificazione e programmazione, tutte quelle attività che normalmente possono creare contrasti tra gli ecosistemi fluviali, lacuali, di costa, ecc. e le attività di sfruttamento delle risorse, di uso e di gestione, considerando anche le attività ludico-sportive connesse con gli ambienti.
Si è potuto constatare, con l'esperienza delle altre Regioni, che la firma di un Contratto si raggiunge dopo un periodo variabile da un minimo di un anno fino a due e più, proprio per la complessità di dare spazio a tutti i portatori di interesse (stakeholders), per i raggiungimento di una piena condivisione e per la redazione del Piano di Azione, che deve comunque fare riferimento alle direttive europee, alle leggi nazionali e regionali.

La legislazione di riferimento

Per il Contratto di Fiume occorre tenere in considerazione la Direttiva acque (2000/60/CE), che prevede il raggiungimento dello stato di "buono" per i fiumi entro fine 2015; la Direttiva alluvioni (2007/60/CE), che richiede per i fiumi una qualità idromorfologica con spazio per i fiumi per poter esondare; il D. Lgs. 152/06 e s.m.e i. che ha recepito la 2000/60; la Direttiva nitrati (91/676/CEE); Direttiva acque di balneazione (2006/7/CE); la Direttiva Habitat (92/43/CEE) e Direttiva Uccelli (79/409/CEE), che hanno determinato l'istituzione dei Siti di interesse comunitario (SIC) e le Zone di protezione speciale (ZPS), con i loro Piani di gestione; la Direttiva trattamento acque reflue urbane (ultima 98/15/CE) e la Direttiva protezione acque sotterranee (2006/118/CE). Inoltre va considerata la legge sul paesaggio D. Lgs 42/2006 e s.m.e i.
La maggior parte di queste direttive europee sono più specifiche per i bacini idrografci e per le acque superficiali e sotterranee, e sanciscono il valore dei bacini idrografici con i loro fiumi e con i relativi ecosistemi che si instaurano e apportano un valore, non monetizzabile, ai territori attraverso i servizi ecosistemici.

Gli obiettivi di un Contratto

Generalmente nella pianificazione e nella programmazione si cerca di far prevalere gli obiettivi primari quali rischio idraulico e idrogeologico, rischio esondazione, erosione e sovralluvionamenti, frane, sfruttamento della risorsa acqua, produzione di energia idroelettrica, ecc., tutti antropici, a danno degli obiettivi ambientali (riduzione del consumo di suolo, difesa e ampliamenti degli ecosistemi e aumento della biodiversità, incremento e gestione delle aree protette, la riqualificazione fluviale e ambientale, valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio, ecc.).
Questi obiettivi generano contrasti tra i vari portatori di interesse.
Un consorzio idrico capta acqua per uso potabile dalle sorgenti di un fiume, impoverendo il deflusso idrico superficiale, talora ben al di sotto del Deflusso Minimo Vitale (DMV). Tale deflusso è indispensabile al corso d'acqua per garantire gli ambienti ecosistemici e la biodiversità, a rischio anche per l'incremento dei deflussi inquinanti provenienti da scarichi abusivi e non, civili e industriali (inquinamento puntuale) e dalla lisciviazione dai terreni coltivati degli eccessi di uso deii fertilizzanti, anticrittogamici, antiparassitari, diserbanti (inquinamento diffuso).
La costruzione di una diga garantisce a monte un accumulo di acqua per gli scopi irrigui, la produzione di energia elettrica con le centrali, ma funge anche da trappola per i sedimenti e interrompe la continuità ecosistemica e idromorfologica del fiume, ma partecipa anche alla creazione di un'area umida, estesa al bacino di monte, dove si crea un ambiente ad alta biodiversità, diverso dal preesistente in quanto comunque di origine antropica. A valle si avranno inoltre conseguenze negative per il mancato apporto di acqua e sedimenti alla parte bassa del fiume con gravi ripercussioni per erosioni incontrollate in alveo e alla foce, con una forte incidenza sulla linea di costa (erosioni costiere con arretramenti anche notevoli).
Con la pianificazione e la programmazione in ambito del Cdf si ha un radicale cambiamento di approccio all'intero bacino e/o sottobacino, che vanno a prevedere tutti i possibili obiettivi, dalla mitigazione del rischio alla valorizzazione del patrimonio fluviale. Si comincia ad avere una visione complessiva delle problematiche legate ad una determinata asta fluviale ed il suo bacino e un radicale passaggio dalle politiche emergenziali, collocate "a valle" con interventi non pianificati e dove c'è emergenza (ad es zone alluvionate), alle politiche di prevenzione, "a monte". in zone alluvionabili dove si prevede la delocalizzazione degli edifici, per lasciare spazio al fiume, e che automaticamente si va a mitigare il rischio anche a valle.
Il Piano di Azione di un Cdf investe l'intero bacino o sottobacino, con la peculiarità di realizzare il passaggio da un Piano stralcio, monotematico (rischio idraulico ovvero frana), delle Autorità di Bacino ai Piani di Bacino-sottobacino dell'intero sistema fluviale, decisamente diverso dalle politiche fin ora attuate.
Un aspetto molto importante è la divulgazione e la promozione dei Cdf, ma occorre allocare anche delle risorse finanziarie per poterli attuare, fino alla fase della firma del Contratto e stesura del Piano di Azione condiviso. Questo non è statico ma evolve con l'evoluzione delle conoscenze e delle nuove priorità che possono nascere in seguito.
La partecipazione e la condivisione rafforzano il ruolo del pubblico interessato in tutte le fasi della procedura. Una buona governance necessita di momenti di dialogo tra i soggetti interessati e di una procedura chiara e trasparente, rafforzando il sostegno alle decisioni adottate e riducendo il numero e i costi dei contenziosi legali che si riscontrano quando manca un'effettiva condivisione sia in fase di programmazione che di pianificazione che in fase esecutiva dei progetti.
Nella impossibilità di attuare un Pon (Piano operativo nazionale), in alternativa abbiamo forme di finanziamento locali delle

Regioni tra cui il Por (Piano operativo regionale) e il Psr (Piano di sviluppo rurale). Migliore sembra essere la situazione relativa al Psr 2014-2020, con particolare riferimento alle relazioni instaurate tra le politiche distrettuali e le politiche agricole, in risposta a quelle che sono gli indirizzi comunitari in materia di integrazione tra agricoltura e governance delle acque a scala idrografica.

Francesca Calace, Carlo Angelastro

L'infrastruttura verde come matrice progettuale

Sebbene il ricorso a figure potentemente evocative delle strategie in campo ambientale rappresenti una costante nella pianificazione, l'introduzione di queste strategie all'interno degli apparati normativi dell'urbanistica praticata, tradizionalmente povera di leve dirette in questo campo, rappresenta tuttora una campo di sperimentazione; l'esperienza della proposta di Piano Urbanistico Generale di Francavilla Fontana, ancorché non conclusa, ha consentito di sondare quale possa essere il contributo del piano alla realizzazione di una *infrastruttura verde*, intesa come strumento di riqualificazione ambientale del territorio.

L'analisi ambientale del territorio[1] - sito nella piana brindisina, lambito dalle estreme propaggini della murgia barese - ha evidenziato come il prevalere quasi esclusivo dell'attività agricola e di una notevole edificazione diffusa siano all'origine del progressivo degrado delle risorse naturali e dell'impoverimento della diversità biologica e paesistica. L'infrastruttura verde è stata costruita con il duplice intento da un lato di ribilanciare presenza antropica e compagine naturale e dall'altro di utilizzare le strategie ambientali come strumenti per perseguire la qualità urbana e territoriale. Il progetto ha posto in evidenza principalmente due questioni, ambedue legate alle specificità del contesto, ma allo stesso tempo sintomatiche delle difficoltà e delle sfide della pianificazione sul tema.

Anzitutto la riqualificazione ambientale dei contesti rurali fortemente antropizzati: nella definizione delle connessioni ecologiche, le condizioni di contesto e l'assenza di grandi serbatoi di naturalità hanno fatto propendere per soluzioni progettuali basate prevalentemente su azioni diffuse, mira-



Il progetto di infrastruttura verde per Francavilla Fontana: il Canale Reale come *infrastruttura blu*

Riferimenti

- Lafratta R. (2010), "Riqualificazione fluviale e mantenimento della biodiversità: il Contratto di Fiume" in *Quaderni del medio Garigliano* - Progetto Laboratorio Ambientale
- Magnaghi A. (2008), "I Contratti di Fiume: una lunga marcia verso nuove forme di Pianificazione territoriale" in *Notiziario dell'Archivio Osvaldo Piacentini - All'insegna della Sostenibilità*, Aprile
- Nardini A. (2005), "Decidere l'ambiente con l'approccio partecipato", *Collezione CIRF*, ottobre, Mazzanti Editore
- Regione Lombardia - ERSAF - Contratti di fiume - http://www.contrattidifiume.it/
- Tavolo dei Contratti di Fiume - http://nuke.a21fiumi.eu/

te a innalzare il gradiente di naturalità di un territorio agricolo caratterizzato da una notevole dispersione insediativa. Sono state quindi previste una molteplicità di azioni, di cui alcune direttamente ricomprese nelle norme del Pug, altre descritte nelle *Linee guida per la qualità territoriale e urbana*, allegato delle Nta del Pug con valore di direttiva nei confronti sia della parte programmatica che di tutti gli atti di programmazione, pianificazione e progettazione, compresi gli interventi del Piano di Sviluppo Rurale. Oltre ai tradizionali interventi di gestione e di riqualificazione degli habitat esistenti e di costruzione di nuovi habitat (realizzazione di isole biotiche, filari arborei stradali, siepi campestri, fasce tampone vegetate, recupero di cave abbandonate), un approfondimento particolare merita la strategia per la riqualificazione dell'insediato sparso esistente: gli interventi, mirati alla riqualificazione della componente della ruralità nelle aree oggetto di interventi insediativi diffusi e all'alleggerimento della pressione insediativa nei contesti rurali, sono basati sul principio che qualsiasi intervento di trasformazione consentito dal piano debba contestualmente contribuire a migliorare complessivamente le prestazioni ambientali e paesaggistiche del contesto. Le misure condizionali per la trasformabilità - anche i soli interventi manutentivi - dell'edilizia esistente, consistono:

- nella riqualificazione dei suoli, attraverso la riduzione delle superfici impermeabili e la destinazione di parti delle superfici fondiarie a interventi di rinaturalizzazione, da realizzarsi preferibilmente in prossimità degli elementi esistenti della infrastruttura verde, attraverso la piantumazione dei suoli con essenze tipiche del luogo, per realizzare isole biotiche, fasce tampone vegetate, filari di alberi;
- nel rinverdimento delle recinzioni, eliminando le recinzioni in laterizi e realizzandone con muri a secco e reti metalliche, cui associare piantumazioni di rampicanti rustiche o alberi e arbusti in filari con essenze tipiche del luogo e non idroesigenti;
- nella gestione sostenibile del ciclo delle acque, attraverso il recupero delle acque piovane per fini irrigui, l'adeguamento impiantistico degli immobili e la gestione dei reflui attraverso impianti di depurazione con vasche di lagunaggio per l'affinamento delle acque, finalizzata alla subirrigazione;
- in incentivi alla rifusione fondiaria fino al raggiungimento della dimensione del lotto minimo previsto dal PUG nei Contesti rurali, con delocalizzazione degli edifici in area urbana e conseguente recupero ambientale delle aree oggetto di demolizione e significativa riduzione delle superfici impermeabili e ripristino delle superfici a verde agricolo o per interventi di rinaturalizzazione. Gli interventi prevedono gli incentivi previsti dalla disciplina regionale sulla rigenerazione (Lr 21/08 e s.m.i).

Il secondo aspetto riguarda la complessità - e i limiti, per un piano - della riqualificazione come *infrastruttura blu* dell'unica asta idrica organizzata a regime perenne presente nel territorio salentino. Il Canale Reale, già indicato nel nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale come corridoio ecologico multifunzionale di connessione tra costa ed entroterra[2], raccoglie alle sue origini l'acqua di una grossa polla sorgiva, prosegue il suo percorso lambendo vari centri abitati e dopo circa 40 km sfocia in mare nell'area protetta di Torre Guaceto. Dunque, per le sue caratteristiche e la posizione geografica, il Canale avrebbe un ruolo di primo piano nella costituzione della strategia descritta; ma tuttavia, in quanto recettore di numerosi scarichi anche non regolamentati e compromesso nella sua relazione con l'intorno da argini cementizi, versa attualmente in un notevole stato di degrado ambientale, al punto da essere percepito dalle comunità come un detrattore piuttosto che come una risorsa per il territorio.

Date le condizioni attuali, il PUG propone





Il progetto di infrastruttura verde per Francavilla Fontana

un processo di definizione progressiva della formazione di un parco, contestualmente al coinvolgimento degli enti territoriali competenti la gestione del territorio e del ciclo delle acque[3]; la numerosità dei soggetti coinvolti e la complessità delle competenze inerenti la gestione delle acque rendono più che mai necessaria una regia unitaria per la programmazione degli interventi: il modello dei *Contratti di fiume*, che attualmente pare il più idoneo a perseguire tali strategie, andrebbe fortemente orientato al coinvolgimento degli operatori agricoli e dell'intera "comunità del fiume", da rendere consapevole della fragilità dell'ecosistema idrico e del valore aggiunto che deriverebbe da politiche sinergiche di riqualificazione ambientale e paesaggistica. Senza contare che il risanamento ambientale del Canale Reale è stato inteso nel PUG non solo come intervento necessario per ripristinare gli equilibri ambientali di un ampio territorio, ma anche come precondizione per gli interventi progettuali mirati alla riqualificazione del margine nord del centro urbano.

Come è evidente, non tutti gli interventi previsti per la realizzazione della *infrastruttura verde* possono essere riassorbiti da norme urbanistiche, e molti di questi sono affidati alle volontà e ai tempi dei singoli interventi; inoltre, la dimensione territoriale delle questioni ambientali implica la necessità di un approccio non localistico, cui le politiche urbanistiche possono di certo contribuire senza comunque essere decisive. Purtuttavia il piano rappresenta ancora un potente veicolo di idee e di valori, dal forte impatto per la comunità; quindi utilizzare l'infrastruttura verde come matrice del progetto di territorio rappresenta una strada obbligata, non solo per avviare comportamenti tesi a una riqualificazione ambientale diffusa e durevole, ma anche per rendere consapevole ciascun comune del ruolo del proprio territorio nella strategia di rete e responsabilizzarlo verso una comunità più vasta.

1. L'analisi è stata condotta dal GreenLab del DSPV dell'Università di Bari.
2. Il PPTR definisce, tra i propri progetti strategici, la Rete Ecologica Regionale, connotata come polivalente, ovvero costituita dalla integrazione della Rete ecologica propriamente detta (Rete per la Biodiversità) con altri contenuti del Piano legati alle attività antropiche in grado di svolgere funzioni ecosistemiche significative, legate alle attività agricole, alla fruizione del patrimonio e del paesaggio ecc
3. Soggetti da coinvolgere sono, oltre l'Acquedotto Pugliese per la gestione dei depuratori, la Regione Puglia, i Comuni, il Consorzio di Gestione dell'area protetta di Torre Guaceto, il Consorzio di Bonifica dell'Arneo, l'Autorità di Bacino della Puglia, l'Area Vasta Brindisina, la Provincia di Brindisi.

87

Rassegna urbanistica

La Rassegna urbanistica ci presenta esperienze di governo del territorio di area vasta, evidenziando ancora una volta lo stretto rapporto tra ambiente (il bacino fluviale del Tevere) e territorio, anche nella sua accezione socio economica e progettuale. L'attenzione ai temi ambientali si trova anche nell'approccio energetico (parchi eolici) e nella gestione dei rifiuti.

I Piani nelle diverse declinazioni date dalle leggi regionali: regolatori (Pagani –SA) e Piani Strutturali (Varese) caratterizzano il dibattito e il governo del territorio alla scala locale.

Giuseppe Maria Amendola

L'esperienza di coesione territoriale del Consorzio Tiberina

Progettare su un fiume è una vera e propria sfida, soprattutto se si tratta di un fiume – come il Tevere – che ha improntato la storia del Mediterraneo, dell'Europa e del Mondo: non solo corso d'acqua, non solo toponimo riconoscibile da gente di ogni dove, ma simbolo di coesione e civiltà. Già solo salvaguardarne l'*habitat* significa fare un percorso a ritroso, per tener conto di tutti gli effetti che da monte si risentono a valle: in questo senso un fiume, ancor più dei mari, ispira un forte senso di solidarietà ecologica, il pensiero che ogni azione sull'ambiente incide non solo su noi stessi, ma anche su altre comunità. E dunque, per parlare di inquinamento, azioni su sedimenti e suoli, diffusione di flora e fauna, e via dicendo, occorre pensare non solo al corso principale del fiume, ma anche al reticolo degli affluenti, fino a comprendere l'intero Bacino idrografico, nel nostro caso "le terre e le acque del Tevere", seguendo lo spartiacque e toccando via via le sorgenti di altri fiumi, anche importanti, come Paglia, Nera, Aniene, Chiascio, Turano, etc.

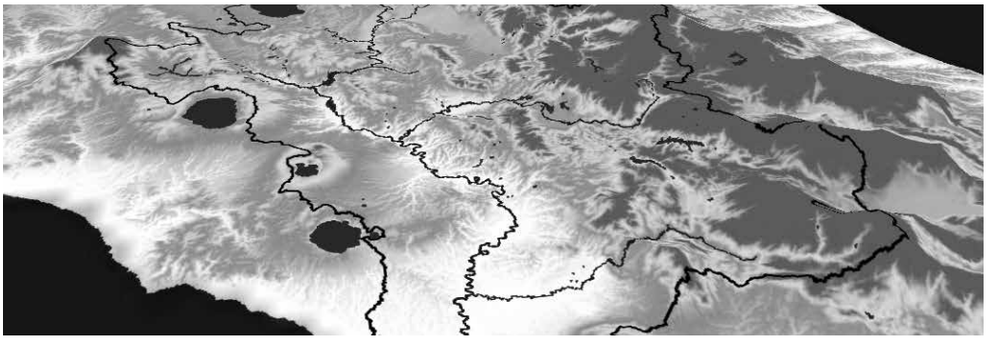
Il Tevere è per certi versi unico al mondo. Considerando le influenze dirette (per esempio modifica del corso a monte prodotto dalle dighe, speci alloctone introdotte nelle città, etc) e soprattutto indirette: evidente l'influenza di Roma in tutto il territorio a monte nel Bacino idrografico, attraverso la stratificazione di interventi nei millenni (la captazione di fonti, fin dall'epoca dei Romani, ma anche le tante vestigia archeologiche). Il fiume, così, viene ad improntare un territorio assai vasto e gli effetti eco-sistemici interagiscono con fattori legati a storia, natura, cultura, tecnologia, infrastrutturazione, a loro volta strettamente correlate.

A sua volta, il Bacino del Tevere – o regione Tiberina – è un sottoinsieme di una parte d'Italia (la così detta "Italia di Mezzo") sulle cui caratteristiche, identità e vocazioni si è molto discusso ai fini di uno sviluppo sostenibile coeso, per mettere a frutto capitale sociale e infrastrutture, e dunque può prestarsi a un esperimento innovativo di coesione territoriale, sussidiarietà e cooperazione in un periodo di crisi in cui nessuno degli "attori" (Stato, Regioni, Enti Locali, Università, Enti di Ricerca, Associazioni, Imprese, Sindacati, etc) è in grado di giungere a soluzioni autonome. Dell'Italia di Mezzo è uno spaccato particolarmente significativo, esempio di regione policentrica con fortissimi elementi (integrabili) sia di tradizione sia di innovazione, che può alimentare il proprio sviluppo endogeno attuando politiche sinergiche fra metropoli, aree urbane, centri minori, ambienti rurali, montagna, in cui la coesistenza di "aree forti" e "aree (relativamente) deboli" può far prefigurare una stretta cooperazione per risultati complessivi di crescita mutuamente soddisfacenti: per i citati motivi storico-geografici, la Tiberina ha una proiezione euro-mediterranea all'apertura e al dialogo e può costituire anche catalizzatore di crescita sostenibile in una proiezione interregionale, nazionale ed euro-mediterranea.

Progettare, dunque: su una taglia adatta per un'"agenda strategica" unitaria, che abbia una sufficiente dimensione critica (da giustificare approfondimenti e investimenti) e allo stesso tempo non sia dispersiva, per salvaguardare



Il marchio registarto della Regione Tiberina



Il bacino del Tevere

e far crescere sostenibilmente il territorio nell'insieme, pur tenendo conto delle diverse specificità subregionali. Stiamo parlando di circa 17.375 kmq, dalla Valtiberina Toscana e Umbra a Roma, dalla Tuscia alla Sabina, dai Monti Sibillini al Monte Amiata, dai Castelli Romani al Lago Trasimeno, dall'Appennino Abruzzese alla Val di Chiana, dall'Agro Romano all'Appennino Umbro-Marchigiano, in tutto o in parte, per le zone tributarie affacciate verso il Tevere, costituenti un impluvio idrografico solcato dai fondovalle e contornato da una linea spartiacque che da quote ora montane ora di collina digrada verso il Mar Tirreno.

Il modello di sviluppo basato sulla sussidiarieta'

Il Tevere e il suo Bacino – oltre che per le eccezionali caratteristiche riconducibili a storia, natura, culture, turismo, viver sano – possono costituire fattore simbolico, di richiamo e di aggregazione attorno a cui costruire ad esempio "marchi geografici collettivi", e comunque elementi forti di marketing territoriale (soprattutto culturali, agro-bio-alimentari, della *new-soft-green economy*), con prevedibile grandissimo vantaggio soprattutto per i micro-piccoli-medi produttori di beni e servizi delle diverse aree incluse, le quali spesso – pur caratterizzandosi per una grande qualità delle produzioni locali stesse – non hanno "nomi" conosciuti e riconoscibili in Italia e all'Estero. Difatti, nel suo insieme la Tiberina è "territorio", cioè una realtà sia naturale sia storico-geografica sia socio-economica e non semplicemente una costruzione amministrativa, ed è suscettibile di una trattazione allo stesso tempo unitaria e per sottoinsiemi, ma sempre nell'ambito di una "visione" coerente legata alla qualità socio-ambientale, con piani di valorizzazione e attrazione di investimenti e risorse facilmente raccordabili per un risultato complessivo ottimizzato, nel rispetto delle autonomie di gestione, dando al settore pubblico un ruolo forte di catalizzatore e facilitatore.

Già a fini di difesa del suolo e del sottosuolo, risanamento delle acque, fruizione e gestione del patrimonio idrico e tutela degli aspetti ambientali – nell'ambito dell'ecosistema idrografico – la regione Tiberina è trattata unitariamente – indipendentemente dalle suddivisioni amministrative – dalla competente Autorità di Bacino statale (A.B. del fiume Tevere), che ha compiti di pianificazione e programmazione per il territorio di competenza e il cui Comitato Istituzionale comprende la rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, di quattro Ministeri, delle sei Regioni interessate (Abruzzo, Emilia Romagna, Lazio, Marche, Toscana, Umbria).

Data l'azione di salvaguardia ambientale come *conditio sine qua non* per qualunque progetto di sviluppo sostenibile, questo territorio è attualmente oggetto di un avanzato esperimento di coesione territoriale, attraverso una coalizione trasversale pubblico-privata quale il "Consorzio Tiberina – Agenzia di sviluppo per la valorizzazione integrale e coordinata del Bacino del Tevere", entro cui si attua il metodo del confronto fra soggetti interni al territorio ed esterni a esso, interagendo in orizzontale (fra Comuni, sistemi di imprese, cittadini organizzati, etc) e in verticale (fra livelli di governo del territorio), nell'ambito di Soggetti consorziati e non. Il Consorzio Tiberina è stato costituito nel Gennaio 2010; ha sede a Roma e sedi secondarie nel territorio del bacino idrografico del Tevere. È Soggetto senza finalità di lucro. Ad oggi comprende 62 Consorziati, fra cui 7 dalle Università (interi Atenei o "centri di costo/spesa"), 1 Fondazione, 20 dagli Enti Locali delle 6 Regioni del Bacino del Tevere (Province e Comuni), Associazioni e Onlus a carattere internazionale e nazionale, Imprenditori, Associazioni di Imprese, Media, altri Enti e Associazioni dalle aree del Bacino del Tevere.

Con diversi Soggetti il Consorzio ha stipulato protocolli e convenzioni legati a ricerca, comunicazione, *co-marketing*, etc, come con Roma Capitale, Banca Impresa Lazio, APT Umbria, UNI – Ente Nazionale Italiano di Unificazione, Istituto di Ricerca sulle Attività Terziarie del C.N.R. ed altri. Ha ottenuto sei Alti Patronati del Presidente della Repubblica e numerosi Patrocini. È stato ammesso a Socio Onorario dell'Associazione Internazionale *Iter Vitis – Itinéraire Culturel du Conseil de l'Europe*. Nel Maggio 2011 ha organizzato per l'UNI la riunione plenaria e i tavoli di lavoro del Comitato Tecnico ISO/TC 228 "*Tourism and related services*" della *International Standards Organization* con delegati da tutto il mondo, e promuove correntemente interscambi nell'ambito di partenariati dell'UE; molti progetti del Consorzio sono stati inseriti in iniziative promosse dalla Commissione Nazionale Italiana dell'UNESCO.

È apparso da subito chiaro, fin dalla precedente costituzione dell'Associazione "Amici del Tevere" (vero e proprio motore culturale del Consorzio) nel Marzo 2008, che numerosi aspetti della regione Tiberina sarebbero stati meglio affrontabili in maniera non rigidamente legata a confini amministrativi (interazioni fra luoghi di produzione e luoghi di consumo, interazioni fra luoghi di residenza e luoghi di lavoro, legami antropologico-culturali fra grandi città e luoghi di origine o provenienza delle famiglie, etc). È stato avviato un importante processo partecipativo sui temi su citati, e l'approccio è diventato ormai un "caso di scuola"; l'analisi di contesto del territorio, con i fattori di sviluppo da promuovere e le disomogeneità da colmare, è a uno stadio avanzato, grazie anche a tre

Rapporti Annuali cui hanno contribuito, nella prospettiva di apertura e interscambio (nonché di interesse nazionale del progetto), anche molti Soggetti non consorziati.

Ci si muove in pratica fra sussidiarietà verticale e sussidiarietà orizzontale, con riferimento all'art.118 della Costituzione:

- nel caso della prima, in sede di applicazione locale dell'annoso dibattito legato ai commi 1 e 2, lì dove si enuncia che «Le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza. I Comuni, le Province e le Città metropolitane sono titolari di funzioni amministrative proprie e di quelle conferite con legge statale o regionale, secondo le rispettive competenze»;
- nel caso della seconda, si opera direttamente in linea col comma 4 del citato articolo della Costituzione, lì dove si enuncia che «Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà».

L'azione sviluppata, fra l'altro, risulta assolutamente in linea con i dettami dell'Unione Europea per una rinnovata Programmazione nei prossimi anni, più vicina alle esigenze dei territori, sempre più slegata dalla logica – a volte clientelare – dell'erogazione "a pioggia" dalle istituzioni centrali alla periferia (i cui esiti non sono necessariamente legati all'entità delle somme impiegate, spesso sbandierate come panacea ai problemi dello sviluppo) e tesa viceversa a incentivare la costruzione di progetti locali coerenti e mirati, per giungere a effettivi investimenti territoriali integrati.

Si ha dunque l'occasione di testare concretamente l'applicazione di criteri legati a parole-chiave quali: sostenibilità (intesa anche come durevolezza degli interventi) – innovazione – integrazione dei saperi e interdisciplinarità – mettersi in rete, fare sistema e cooperare – apertura verso l'esterno – approccio contemporaneamente dall'alto e dal basso – condivisione e partecipazione – coalizioni trasversali – cura del territorio – qualità del lavoro e della vita durature – nuovo approccio per lo sviluppo – crescita e valorizzazione del capitale sociale – impiego ottimale delle risorse disponibili – *organization review* – onestà intellettuale.



Il Tevere ad Anghiari (AR)



Il Tevere a Nazzano (RM)



Bettona (PG), tipico borgo della regione Tiberina

Le azioni progettuali

Nella prospettiva progettuale costruita potrebbero ottenere il massimo valore aggiunto – in una visione sistemica – alcune linee d'intervento quali, a titolo esemplificativo:

a. Integrare in ottica di coesione situazioni variamente differenziate, fra *habitat* urbani e *habitat* rurali, quanto a:
   - aree di eccellenza, ben valorizzate, che possono fare da traino per le altre;
   - aree dotate di potenziale, che risulta oggi da scoprire/riscoprire/rivalorizzare;
   - fasce di territorio da recuperare e inserire in un sistema virtuoso, soprattutto in periferie e aree immediatamente extraurbane a perdita di vocazione economico-produttiva.

b. Rete turistica per Italia ed Estero e micro-turistica per gli abitanti dei Capoluoghi. Costruzione, collocazione e promo-commercializzazione del prodotto turistico della regione Tiberina. Sviluppo di servizi multimediali di informazione e promozione per una comunicazione integrata.

c. Recupero (anche edilizio) di borghi e risorse abbandonate nei piccoli Centri. Per esempio, incentivazione alla ristrutturazione destinata a "ripopolamento" (problema sociale di Comuni o Frazioni che si svuotano) o ad utilizzazione economica ("albergo diffuso", etc). Connessi indirizzi e interventi per tele-lavoro, lavoro giovanile, microimprenditorialità diffusa, etc.



Simulazioni di progetti a Roma

d. Intermodalità sostenibile: integrazione fra piste ciclabili, sentieri, itinerari vari, tratti navigabili di fiumi, recupero o rivalorizzazione di ferrovie locali, etc, secondo modelli tipici di grandi fiumi europei come Danubio, Reno, Rodano, etc, attraverso interventi da progettare basati soprattutto sulla "ricucitura" di opere sparse già realizzate sul territorio, mirati e ad altissimo valore aggiunto.
e. Manutenzione del territorio. Recupero di immobili quali case cantoniere, stazioni abbandonate, etc, per utilizzazioni in rete nel progetto complessivo. Interventi di riqualificazione su immobili di pregio storico-documentario.
f. Recupero, re-infrastrutturazione o ridestinazione (p.es. tramite agricoltura cooperativa) di suoli in aree degradate. Tecnologie sostenibili e reti di servizi per l'accessibilità. Integrazione delle reti ecologiche e della offerta di naturalità in stretto rapporto con le filiere della agricoltura biologica, delle tipicità, delle produzioni così dette "a chilometro zero" o "di prossimità" e dei servizi agro-ambientali multifunzionali (manutenzione, educazione, fruizione, accoglienza).
g. Formazione e supporto all'impresa su: valorizzazione del patrimonio immateriale, attività culturali e micromuseali, artigianato, prodotti tipici, enogastronomia, attività ricreative (escursionismo, sport all'aria aperta, etc), ecoturismo, etc.
h. Sviluppo di una rete di cooperazione tra università, ricerca e impresa, al fine di favorire il trasferimento d'innovazione, in particolare nei campi delle ICT, delle tecnologie per le *smart city*, della *new-soft-green economy* in generale, delle infrastrutturazioni strategiche per lo sviluppo del territorio.
i. Progetti di nuova creatività, soprattutto in ambito urbano, mirando a usi anche minimalisti delle sponde.

È di questi giorni la formulazione di una serie di "progetti integrati" in diversi settori, ivi compreso uno per le Scuole della Regione Lazio (ma con prospettiva interregionale...) e uno sottoposto all'UE per il "restauro" del Tevere dal punto di vista ecologico-chimico attraverso tecniche di innovazione sociale e servizi web, per riportare il fiume ad un *good chemical status* in linea con la *Water Framework Directive*. Ci si raccorda inoltre con altri territori, come nel recente "progetto Via Clodia", rivolto al più ampio sistema Tiberina-Tuscia-Maremma.

88

a cura di Franca Balletti, Silvia Soppa

Rischio idraulico e difesa del territorio in Liguria

Secondo evidenze scientifiche (EEA, 2012) nei prossimi decenni l'Europa dovrà far fronte ad impatti dovuti a cambiamenti climatici negativi, i quali, combinandosi agli effetti delle pressioni antropiche sulle risorse naturali, trasformeranno la regione del Mediterraneo in una delle aree più vulnerabili d'Europa. Significativamente preoccupanti saranno le alterazioni del regime idrogeologico ed il conseguente aumento del rischio di frane, smottamenti, crolli, alluvioni improvvise. Senza azioni efficaci e pianificate di mitigazione l'entità delle conseguenze sarà tale da rendere l'adattamento più costoso ed anche, in certi casi, inefficace. Ed allora i progetti si devono adeguare all'evolversi delle condizioni esterne integrando tre azioni tra loro complementari: approcci gestionali, giuridici e politici, approcci basati sugli ecosistemi, soluzioni tecnologiche e ingegneristiche.

L'esigenza di avviare politiche strutturali per affrontare i problemi che derivano dalle condizioni di rischio idrogeologico che interessano una parte consistente del territorio italiano, e di quello ligure in particolare, impone di esplorare forme di piano, progetto e gestione innovativi, che richiedono un approccio integrato e multisettoriale. E' per questo motivo che in questo servizio si è focalizzata l'attenzione su quali strumenti possano essere utilizzati, non solo per gestire l'emergenza, ma soprattutto per impostare politiche alternative, di adattamento e di mitigazione. Ne sono emersi alcuni interessanti aspetti.

- L'importanza di attivare politiche e progettualità che vengano attuate sul "bacino imbrifero" di ogni singolo torrente o fiume significativo, volte a superare "soluzioni tampone" che spesso vengono privilegiate . Si tratta di fare un salto culturale che permette di abbandonare, da un lato, la concezione incentrata sul rincorrere le emergenze e, dall'altro lato, l'illusorio obiettivo di "messa in sicurezza", passando ad una politica attiva di "convivere con il rischio", che consentirebbe di ottenere risparmi rilevanti nei costi d'intervento, un miglioramento dell'impatto ecologico sul corso d'acqua, conseguente alla riduzione delle opere idrauliche previste, e una minimizzazione del rischio derivante dall'insieme degli eventi relativi alle criticità idrogeologiche. Ciò porta a considerare il territorio nel suo insieme, la parte urbanizzata dove i danni sono maggiormente percepiti, ma anche la componente non urbanizzata, elemento fondamentale di storici equilibri ormai entrati in crisi a causa del venir meno delle attività e degli abitanti che ne garantivano il presidio.
- La necessità di incidere sull'assetto urbanistico esistente, mettendo in gioco sia la disponibilità a ripensare scelte pregresse che hanno regolato le trasformazioni secondo orientamenti non più condivisibili rispetto ai temi della sostenibilità, sia il riconoscimento della strategicità di alcuni interventi di riqualificazione del sistema urbano che rivestono un valore di interesse pubblico prioritario perché riguardano attività di difesa dell'incolumità pubblica e che, di conseguenza, non potranno essere esclusivamente ricondotti alla sfera di interessi del proprietario.
- L'importanza della negoziazione al fine di avviare processi continui perla maturazione di progettualità, risorse e consapevolezze, a mano a mano adattabili tra Amministrazioni pubbliche e soggetti privati che si sostanziano in accordi multisettoriali caratterizzati dalla volontarietà e dalla flessibilità, facendo propri i principi comunitari di partecipazione democratica alle decisioni che costituiscono l'asse portante del Trattato di Lisbona. L'adattamento ai cambiamenti climatici è una sfida che coinvolge, infatti, non solo i governi centrali, ma soprattutto le amministrazioni locali ed un elevato numero di *stakeholder* sia del settore pubblico che privato.

1. In questa prospettiva è utile ricordare che, oltre al *Contratto di Fiume*, ormai oggetto di sperimentazioni diffuse, si sta avviando la prima esperienza italiana di *Contratto di Falda* dell'Alta Pianura Vicentina, un'importante azione di progetto, che mette in atto una strategia partecipata e collaborativa per la gestione sostenibile del patrimonio idrico sotterraneo che caratterizza l'ambito territoriale. Rif. http://www.lifeaquor.org/it/notizie/al_via_il_contratto_di_falda

Andrea Pasetti

Assetto del territorio e problematiche idrogeologiche nell'area metropolitana genovese

L'aumento della frequenza e dell'intensità di eventi metereologici "estremi" che interessano il nostro Paese, provocando pesanti conseguenze ai territori colpiti e rendendo evidente la fragilità del modello di sviluppo urbano con il quale sono state costruite le nostre città, non solo ha motivato la produzione di provvedimenti speciali, il più recente dei quali è il programma governativo #italiasicura[1], con il quale sono state rese disponibili risorse economiche pari a circa 2.190 milioni di euro per realizzare interventi contro il dissesto, ma sta determinando anche un ripensamento nella definizione delle politiche per il territorio: a fronte delle nuove esigenze di sicurezza per i cittadini e per le attività economiche e di garanzia della fruibilità delle strutture urbane e dei sistemi infrastrutturali stanno infatti emergendo nuove priorità nella predisposizione degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

L'assetto fisico del territorio è un tema che non riguarda solo geologi ed esperti ambientali, ma che sta sempre più interessando i pianificatori territoriali e gli urbanisti. A fronte dei pressanti richiami alla concretezza delle condizioni fisiche del territorio sembrano emergere una diversa attenzione nella formazione dei quadri legislativi generali sulla pianificazione del territorio, sia nazionali che regionali, e soprattutto la consapevolezza che occorre un profondo rinnovamento dell'approccio ai temi dell'assetto del territorio.

Nell'immediato, anche ai fini dell'attuazione delle misure di #italiasicura, il tema prevalente riguarda la definizione di programmi di intervento per la "messa in sicurezza" delle ampie aree coinvolte o che possono essere coinvolte da alluvioni e dissesti idrogeologici[2], in modo coerente con gli obiettivi dei Piani urbanistici.

La stima delle aree esposte ad alta criticità idrogeologica raggiunge a livello nazionale la quota del 9,8%[3]. Nel 2014 l'Italia è stata interessata da numerosi eventi di frana e inondazione che hanno provocato vittime (morti, feriti, sfollati) tra la popolazione. Solo in Liguria sono state 71 le località colpite e cinque le persone decedute a causa di eventi geo-idrologici[4].

Nel corso del 2014, a partire dal 25 e 26 dicembre 2013 e fino ad oggi, nell'area genovese sono stati promulgati 10 stati di allerta 2, che costituisce il massimo grado per gli eventi meteo. Considerando solo le prime due settimane di novembre 2014 la quantità di pioggia caduta complessivamente a Genova è risultata pari a 800 mm quando la media annua è di circa 1.100 mm.

Da questi pochi dati sommari, che possono essere facilmente integrati attingendo ai *data base* dei sistemi informativi e dei *network* che hanno ampiamento trattato e divulgato la questione, emerge prima di tutto, agli occhi di chi si occupa di pianificazione territoriale, la distanza tra le previsioni dei piani urbanistici e la realtà dei fenomeni che travolgono senza pietà aree insediate e naturali, infrastrutture e parchi naturali, lasciando ovunque fango, sconforto e paura.

Occorre dunque ripensare al modo con il quale la maggior parte dei piani urbanistici (salvo lodevoli eccezioni) sembrano aver fino ad ora interpretato le indicazioni dei piani di bacino: questi vengono visti soprattutto come "vincolo" all'edificazione e non, come sarebbe auspicabile, come strumento di conoscenza "profonda" delle caratteristiche fisiche del territorio, dalla quale far emergere un disegno progettuale consapevole degli elementi di forza e di debolezza che lo contraddistinguono.

Certo, nei piani regolatori e nelle loro più recenti evoluzioni l'analisi dei caratteri fondativi, compresa la "relazione geologica", costituisce un contenuto obbligatorio; nei PTC provinciali erano previste "linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque"[5].

Resta però la sensazione di una netta separazione di saperi e di competenze che si accompagna, spesso, ad una separazione di strutture anche all'interno di una stessa Amministrazione pubblica. L'assetto del territorio diventa occasione di contrapposizione piuttosto che di collaborazione, come sarebbe auspicabile e necessario a fronte dei problemi della fragilità dei nostri territori, come sopra accennato.

Un'ulteriore considerazione riguarda l'attuazione della "direttiva alluvioni"[6], una direttiva europea che impone agli Stati membri di adeguare i propri strumenti di previsione del rischio di alluvione secondo una visione olistica che comprende oltre alla definizione delle fasce fluviali caratterizzate da diversi livelli di rischio di esondazione, anche scenari di cambiamento climatico, rischi di inquinamento, priorità di intervento in relazione alla "domanda di sicurezza" ed alle azioni di prevenzione.

A seguito di un percorso avviato in Italia nel 2011 per la revisione dei Piani per l'Assetto Idrogeologico, il 2015 è un anno cruciale per l'allineamento della disciplina nazionale con quella europea, attraverso la redazione di aggiornamenti dei Piani di Bacino che tengano conto delle misure strutturali e non strutturali finalizzate alle azioni di prevenzione, protezione e preparazione. Tali aggiornamenti assumono la veste delle attività di riesame, in coordinamento con quelle previste dalla Direttiva Acque.

La novità dell'approccio europeo nel nostro panorama domestico riguarda la complementarietà di misure strutturali, cioè la realizzazione di opere di difesa quali argini, scolmatori, sistemazioni idrauliche, drenaggi da versanti in frana, ecc., che vengono da noi considerate quali unici interventi risolutivi delle problematiche del rischio (salvo il problema non secondario delle ingentissime risorse che occorrerebbe mobilitare a questi scopi) e di misure non strutturali, che dovrebbero "regolamentare l'uso del territorio quale azione di prevenzione per non incrementare il rischio e gli interventi di protezione per la riduzione del rischio esistente"[7].

Appare chiaro quindi l'interesse comune dei pianificatori territoriali e degli esperti della difesa del suolo ad attivare un dialogo fruttuoso, senza reciproche delegittimazioni, allo scopo di individuare le priorità e le misure di regolamentazione dell'uso del suolo ai fini della sicurezza dai rischi idrogeologici, che siano effettivamente correlate alla disciplina generale relativa all'assetto urbanistico ed infrastrutturale del territorio.

L'attualità e l'urgenza di tale dialogo costituiscono fattori di riflessione e di dibattito nell'attuale fase di riassetto delle Autonomie Locali avviato con la legge 56/2014, la cosiddetta legge Del Rio, riguardo alla ripartizione delle funzioni di pianificazione e ambiente tra Regioni, Province e Città metropolitane.

Per quanto riguarda l' area metropolitana genovese, nella quale i fenomeni di dissesto che hanno pesantemente colpito l'intera zona nell'autunno 2014 hanno in qualche modo condizionato anche il dibattito politico nella fase costitutiva della Città metropolitana, la necessità di una visione integrata delle problematiche idrogeologiche e delle linee generali dell'assetto del territorio è oggetto di attenta analisi nell'impostazione del Piano Territoriale Generale che in questo periodo è in fase di avvio.

In questo contesto può essere utile citare due situazioni locali che sollevano problematiche di interesse generale.

La prima riguarda la realizzazione di opere di difesa idraulica del torrente Entella, ripetutamente esondato dal proprio alveo negli ultimi anni ed anche nel 2014, interessando aree densamente urbanizzate dei Comuni di Chiavari, Lavagna, Cogorno, Carasco. Per affrontare le criticità del corso d'acqua, le possibili soluzioni sono state definite da tempo dal Piano di Bacino, e prevedono la realizzazione di opere di difesa idraulica in successive fasi di intervento. L'iter progettuale di tali opere, durato quasi dieci anni, è stato particolarmente travagliato ed ha spesso collocato su posizioni contrapposte Regione, Provincia di Genova e Comuni interessati perché la collocazione delle opere di arginatura determina di fatto vantaggi e svantaggi sulle potenzialità d'uso di aree oggi inedificabili perché soggette ai rischi di inondazione, con possibili squilibri di questo bilancio a scala comprensoriale.

Inoltre una parte degli oneri economici per le opere di difesa del suolo deriva da interventi di ammodernamento della viabilità, legati anche all'accesso ad un casello autostradale, rendendo particolarmente complicato il mantenimento dei caratteri naturalistici dell'ambito fluviale.

Proprio quando ormai il procedimento di Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto si è concluso nel 2014 con il soddisfacimento dei requisiti ambientali e l'accoglimento di numerose richieste comunali, il Consiglio comunale di Lavagna, eletto nel maggio 2014 e subentrato quindi alla precedente Amministrazione, ha espresso la propria contrarietà alla realizzazione delle opere.

Senza voler esprimere valutazioni sui motivi e sul merito delle questioni sollevate, ma soltanto come segnale dell'emergere di nuove esigenze, si cita quanto dichiarato dal Sindaco di Lavagna[8] nel dicembre 2014 con una nota inviata a tutti gli Enti interessati – primo fra tutti, la Città metropolitana di Genova " ... l'intervento ... è una scelta del passato. ... Si deve volgere ad un profondo cambiamento nelle nostre scale di valori, superando l'orientamento "a comparti stagni". ... l'Entella è una opportunità di rilancio del territorio e come tale deve essere valorizzata e non racchiusa tra muri ...".

In tali parole appare degno di nota il richiamo ai valori di sistema ai quali ogni intervento di scala territoriale deve obbligatoriamente rapportarsi, senza limitarsi a sole valutazioni ingegneristiche, pure ovviamente necessarie, ma manifestando la propria coerenza con un progetto complessivo di sviluppo sostenibile.

La seconda citazione riguarda un documento elaborato nell'ambito del lavoro compiuto dai Gruppi tematici costituiti dal Consiglio metropolitano di Genova, incaricati di formulare proposte per lo Statuto dell'Ente.

Il Gruppo tematico: Ambiente, Politiche energetiche, Ambiti naturali, Parchi e aree protette, Piani di bacino, Servizi a rete, Protezione civile[9] ha prodotto un documento con il titolo: "Politiche per la difesa del suolo dell'area metropolitana", nel quale si tratteggiano le principali questioni che il nuovo Ente deve affrontare e che devono quindi essere considerate ai fini dei compiti statutari.

In particolare si osserva che: "... la messa in sicurezza del territorio richiede imponenti opere e risorse ad oggi solo in piccola parte disponibili, e si è costretti quindi ad impiegare risorse per riparare danni anziché per prevenirli. L'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria attuata dalla Provincia e dalla Regione con gli scarsi mezzi a disposizione, a fronte delle esigenze che investono l'intero territorio, ha certamente attutito gli effetti delle calamità naturali ma nulla può per la risoluzione delle criticità più rilevanti. A fronte di tale situazione, a tutti nota, occorre comprendere come la Città metropolitana, subentrando alla Provincia di Genova ed assumendone le funzioni relative alla difesa del suolo, possa promuovere nuove azioni per ottenere una maggiore resilienza del territorio ed un progressivo avvicinamento agli obiettivi dei Piani di Bacino."

In conclusione si ritiene che possano essere avanzate le seguenti proposte da comprendersi tra le linee guida della prossima pianificazione territoriale di livello metropolitano:

- Occorre garantire che la pianificazione di bacino, nella nuova impostazione conforme alla direttiva alluvioni, risulti integrata e non contrapposta con la pianificazione territoriale;
- Risulta necessario rivedere le norme regionali (leggi, regolamenti, direttive, ...) in materia di difesa del suolo, avendo come obiettivo l'integrazione a scala di distretto idrografico sovraregionale, l'unificazione in testi unici e la semplificazione;
- Deve essere perseguito un maggiore coinvolgimento degli attori privati: ad esempio si potrebbe estendere la possibilità (già sperimentata in alcuni Comuni) di utilizzare gli oneri di urbanizzazione per interventi di risanamento idrogeologico;
- Nel Piano Territoriale metropolitano devono essere previste misure per incentivare l'autoprotezione (incentivi volumetrici per delocalizzazione da aree a rischio, ecc.) e per realizzare interventi di mitigazione degli effetti (corridoi verdi-blu, ecc.).

1. #italiasicura - http://italiasicura.governo.it/site/home.html
2. Per quanto riguarda gli ultimi eventi del 2014 in Liguria, la Giunta Regionale con deliberazione n.59 del 28/01/2015 ha approvato la mappatura delle aree interessate da inondazioni, reperibile al seguente indirizzo: http://www.ambienteinliguria.it/ difesa del suolo e pianificazione di bacino-alluvione autunno 2014-misure di salvaguardia.
3. Dati del Ministero dell'Ambiente pubblicati sul sito http://italiasicura.governo.it/site/home/dissesto.html
4. http://polaris.irpi.cnr.it/2014-un-anno-di-eventi-geo-idrologici/
5. D. Lgs 267/2000 articolo 20, comma 2, lettera c.
6. La Direttiva Comunitaria 2007/60/CE
7. Cfr. http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/biblioteca/ds_direttiva_alluvioni.pdf
8. Giuseppe Sanguineti, eletto nel maggio 2014
9. Il coordinatore del Gruppo è stato il Consigliere Enrico Pignone

Pietro Maifredi

Alluvioni a Genova. Il punto di vista di un geologo non allineato

Più di dieci lustri passati a "scarpinare" sul territorio ligure a studiare frane ed alluvioni, mi hanno fatto imparare che cosa succede quando piove insistentemente e vorrei provare a sfatare alcune ricorrenti "leggende metropolitane" che emergono sui media tutte le volte che si ha un disastro e parte la ricerca automatica di un colpevole.

Prima leggenda: è la cementificazione selvaggia che genera le alluvioni.

In una Liguria nella quale solo una modestissima percentuale del territorio è urbanizzata ed è la regione italiana più coperta da boschi col 62,6% seguita dal trentino con il 60% (fonte MIPAAF) e con boschi in lenta ma costante crescita per l'abbandono delle colture, dare sempre la colpa al cemento è molto semplificativo.

Seconda leggenda: i grandi lavori saneranno la situazione.

Per Genova si fa sempre riferimento al rifacimento della copertura del Bisagno, al suo scolmatore e a quello del Fereggiano, come se fossero la panacea universale. Sorvolerò sul fatto che gli stessi Uffici che hanno bloccato lo scolmatore del Fereggiano e costretto a demolire una costosissima TBM, (detta "talpa"), ora sono diventati sostenitori della ripresa dello scavo e sorvolo anche sul fatto che uno scolmatore del Bisagno sarebbe migliorativo, ma a costi esagerati per una struttura che lavora tre ore ogni 20 anni, secondo la statistica, e sarebbe pronto tra non meno di 15 anni. Da sempre sostengo che se lo scolmatore si dovesse fare varrebbe la pena di realizzare un traforo autostradale da usare in *time sharing* con il Bisagno. Ma, soprattutto, analizziamo le aree che finiscono regolarmente sott'acqua: ho visto quattro volte allagare Molassana, Staglieno, Borgo Incrociati e la zona a monte e a valle di Brignole da Terralba alla Foce e corso Torino. Queste zone hanno una quota che è da due a tre metri sotto il livello della massima piena del Bisagno: l'opera di rifacimento della copertura non cambierà quasi nulla di questo stato di cose e queste zone, dalle quali non esce l'acqua che vi arriva dalle colline circostanti, continueranno ad essere allagate. La gente lo deve sapere e togliersi di lì, spostando l'attività ai piani più alti o accettare di finire sott'acqua alla prossima pioggia intensa. Per Borgo incrociati, Piazza della Vittoria e Corso Torino esistono anche soluzioni meno drastiche e cioè si possono creare grandi canali/condotte paralleli al Bisagno che portino l'acqua direttamente in mare, ed è l'unica soluzione possibile, senza la quale queste zone finiranno sempre sott'acqua. E qui devo ricordare un assessore del Comune di Genova, che, una ventina di anni fa, aveva iniziato un'opera meritoria, con una gigantesca tubazione sotto i giardini di piazza Verdi, operazione subito stoppata dalla Soprintendenza, così dissero i giornali, perché avrebbe dovuto attraversare le "fronti basse".

Terza leggenda: le previsioni erano sbagliate.

In natura non esistono le alluvioni (da chiamare più correttamente esondazioni) intese come fenomeno catastrofico: esistono solo le piene dei corsi d'acqua e le esondazioni conseguenti, tutti fenomeni assolutamente naturali e normali, che sono quelli che hanno generato le nostre valli e le nostre pianure dove si depositano i terreni "alluvionali" quando le acque si calmano. Le nostre montagne hanno la forma che conosciamo perché le acque correnti le erodono e trasportano a valle i detriti che si depositano in pianura e poi, a fine corsa, in mare; le acque di infiltrazione sono una delle cause principali che generano le frane che scolpiscono le forme delle nostre montagne e delle nostre valli. In una natura selvaggia è la normale evoluzione del paesaggio. Ma se in questo contesto vogliamo inserire strade, ferrovie, città o insediamenti di qualsiasi genere, dobbiamo fare i conti con gli eventi naturali estremi per cercare di sopravvivere senza troppi danni. E sottolineo "eventi naturali estremi", perché le forme del paesaggio sono quelle che si stabilizzano dopo eventi pluviometrici molto intensi, con tempi di ritorno secolari o millenari, aiutati magari, da fenomeni sismici e microsismici di varia intensità.

Dove ed il quando si avrà un'esondazione rovinosa? Dove si avrà un rischio di esondazione è un fatto che si può prevedere con precisione se si conosce la storia pluviometrica di un sito e la sua morfologia. Molto più complesso è il tema della previsione delle frane delle quali per ora non ci occuperemo. Per quanto riguarda l'individuazione delle aree a rischio, si è fatto un grande passo avanti nelle conoscenze con la realizzazione dei Piani di Bacino e con i moderni mezzi di lettura del territorio, ma occorre avere ben presente che si tratta di informazioni a scala di bacino, con un dettaglio che è ancora molto da migliorare. Già così, però si hanno molte cosiddette "zone rosse", che sono aree notoriamente finite sott'acqua nelle precedenti alluvioni o comunque ad alto rischio. Questo significa che, se tra un evento e l'altro non si fa qualcosa per controllare le portate di piena, queste zone rosse verranno inevitabilmente allagate. Il fatto è che, contrariamente a quanto viene detto e ripetuto nei telegiornali, mentre per i corsi d'acqua con un grande bacino si possono fare previsioni abbastanza in anticipo, nei corsi d'acqua brevi non c'è il tempo per prevedere il reale verificarsi della piena: si potrà solo dare un preallarme. Si può solo sapere dove siamo a rischio, ma non se e quando si avrà l'esondazione. E mi spiego meglio: supponiamo che i meteorologi e la Protezione civile diano lo stato di allerta. Se parliamo del Po, del Tevere o dell'Arno occorre che piova ininterrottamente per molte ore su tutto il bacino perché si formi un'onda di piena che scenderà, in tempi prevedibili con buon anticipo, lungo la valle. Se la piena è una piena millenaria, i guai sono quasi inevitabili, pur con grandi opere di laminazione a monte o realizzando scolmatori, però si limitano dra-

sticamente le vittime. Ma per i piccoli bacini, sinché non inizia a piovere, e soprattutto non continua a piovere si può solo diramare un'allerta, ma basta un tempo breve perché l'acqua si accumuli ed il ruscellamento si concentri ad un punto tale da generare un'onda di piena. Questo tempo è tanto minore quanto più piccolo è il bacino imbrifero. In parole povere, se posso prevedere con giorni di anticipo la piena del Po a breve distanza dalla foce avrò meno di mezz'ora per il Bisagno e da 10 a 15 minuti per prevedere il verificarsi o meno di una piena sul torrente Fereggiano. E' una questione fondamentale della quale occorre convincersi: sui bacini piccoli non c'è il tempo per avvertire e correre ai ripari, si può solo dire "statevi accorti"! Si sa solo che è una giornata a rischio: in un attimo si passa da un "falso allarme" al disastro. O ognuno sa esattamente quello che deve fare e sa come evitare di finire sott'acqua o, in caso contrario, non esiste materialmente il tempo di preavvisare che per davvero sta per succedere il finimondo. Quindi l'unica soluzione per chi sta in una zona a rischio in un piccolo bacino è quella di sapere esattamente come prepararsi per tempo (spostare la macchina, salire al primo piano, accogliere i vicini più sfortunati ecc.) e sperare sempre che si tratti di un falso allarme. Forse le "prove di alluvione" potrebbero essere una soluzione: l'esempio più drammatico l'ho visto quando sul Fereggiano che già era costato un'esagerazione di vittime è passata la voce "arriva un'altra onda" ed ho ancora negli occhi le riprese con la folla disperata che correva....verso valle!

Una leggenda vera: ai vecchi tempi si rischiava di meno, ovvero si può fare molto con poco per mitigare i rischi.

Si può sopravvivere sia in pianura che in collina, ma occorre lavorare in parallelo alle opere megagalattiche che impiegano decenni per essere pronte e che risolvono solo parzialmente i problemi. E' verissimo che i nostri "vecchi" rischiavano di meno: ma ogni volta che pioveva uscivano con in testa un sacco di juta ed in spalla un "bagaggio", (zappa a tre denti), e guardavano dove andava l'acqua. Se usciva dalla retta via, due colpi secchi e la si deviava nel posto giusto.

Le frane c'erano ma erano molto meno frequenti proprio grazie all'accurato e puntuale governo delle acque e la gente non aspettava l'annuncio alla radio per togliersi dalle zone a rischio. Uno dei punti più pericolosi, allora come ora, erano le strade e mulattiere che formavano canali di gronda lungo i versanti: l'acqua concentrata può deviare in un punto qualsiasi generando spaventose frane. Compito dell'omino con la zappa era quello di far sì che l'acqua si dividesse sempre in mille rivoli e si scaricasse nei torrenti e non sui versanti terrazzati. Il contadino è poi stato sostituito dalle "comandate", lavori obbligati di manutenzione, ed infine dallo "stradino" comunale-provinciale che, a piedi, faceva lo stesso lavoro, salvando il territorio. Queste figure ora non esistono più, ma bisognerebbe ricrearle, ovviamente con attrezzature moderne. I tombini di attraversamento erano costruiti con la stessa pendenza del torrente che coprivano ed erano quindi "autopulenti" perché l'acqua non rallentava.

Negli ultimi decenni il tombino è un tubo con pendenza non superiore al cinque per mille, posato sotto la strada. Non occorre la sfera di cristallo per prevedere con certezza che se esiste un minimo di trasporto solido sul torrente, tutti i tombini si intaseranno scaricando l'acqua sulla strada e da questa sul versante che franerà sulle case, come succede regolarmente.

Conclusioni

Ben vengano anche le grandi opere, ma è molto più utile e indispensabile la piccola e diuturna manutenzione; oltre a sostituire pian piano i tombini sbagliati con altri giusti, oltre a sostituire le normali caditoie con le bocche di lupo (a Genova si è fortunatamente già iniziato) oltre a delocalizzare i negozi a rischio, una soluzione indolore e realizzabile progressivamente è quella dei piccoli bacini di laminazione: sono dighe molto basse, sparse nelle vallecole affluenti, con un sistema di scarico tarato, che immagazzinano l'acqua di piena restituendola lentamente. Negli States ne hanno una pletora, le chiamano *culvert dams* o dighe-tombino, ed ottengono ottimi risultati. Diventano subito operative; ognuna toglie una goccia d'acqua alla piena, ma il mare è fatto di gocce. Tra l'altro, sugli affluenti del Bisagno ci sarebbe posto anche per bacini di laminazione veri e propri di una certa importanza. In una parola, la soluzione che vedo io consiste nel riboccarci tutti intellettualmente le maniche, pianificatori e tecnici, perché si vincano le resistenze della burocrazia e si trovino i fondi occorrenti perché si possano realizzare senza pastoie le miriadi di piccoli interventi immediatamente operativi che possono mitigare di molto il problema.



Effetto dell'immediato intasamento di un tombino a Cravasco

Silvia Capurro

Rischio idrogeologico e strumenti di regolazione del territorio

Genova è una città stretta tra monti e mare, solcata da 16 bacini idrografici,[1] in gran parte, esclusi i Bacini del Bisagno e del Polcevera, di dimensione longitudinale piuttosto limitata (da 5 a 10 km).

I bacini sono caratterizzati da forte acclività e breve distanza tra crinale spartiacque e linea di costa; inoltre la sottile fascia costiera ed i fondovalle risultano occupati da un'intensa urbanizzazione storicamente stratificata: 5.850 Ha di tessuto urbanizzato su un territorio comunale di 23.600 ha.

La morfologia del territorio comporta tempi di corrivazione molto rapidi, cosicché, in concomitanza ad eventi di precipitazioni intense, i corsi d'acqua, che generalmente hanno portate molto basse, si trasformano in torrenti tumultuosi che spesso raggiungono la piena trovando ostacoli (tombinature, deviazioni, restringimenti) nei tratti terminali di attraversamento della città. A questo si deve aggiungere l'impermeabilizzazione del territorio urbano, specie nei quartieri sorti nella seconda metà del secolo scorso, che rende più rapidi gli eventi di piena determinando ulteriori criticità in un sistema idrico che, soprattutto nella parte urbana storica a valle, era stato tarato per portate più contenute.

Tale concomitanza di fattori naturali ed antropici, comporta una forte esposizione di parti significative della città al rischio di esondazione: negli ultimi anni gli eventi più drammatici hanno riguardato il Torrente Chiaravagna ed il territorio di Sestri Ponente (2010), il Bisagno ed i quartieri centrali della Foce, S. Fruttuoso e Borgo Incrociati (nel 2011 l'evento recente più drammatico per il numero di vittime, mentre il 2014 verrà ricordato per due esondazioni, nell'ottobre e nel novembre, ingentissimi danni ed un'ulteriore perdita umana). Oltre alle inondazioni, il 2014 verrà ricordato a Genova anche per la diffusione di fenomeni di dissesto su tutto il territorio che le piogge persistenti del recente autunno hanno intensificato (gli eventi franosi sul territorio di Genova interessano oltre 1.700 Ha).

Tale quadro sinteticamente delineato indica la dimensione dei problemi che la città, o meglio il territorio, deve affrontare ed il quadro delle priorità con cui tutti gli strumenti di governo e di programmazione degli interventi devono necessariamente misurarsi.

L'articolo intende fornire alcuni elementi circa le relazioni tra gli strumenti di pianificazione settoriale, di tutela del territorio dai rischi geologico ed idorgeologico, e la disciplina urbanistica, assumendo come riferimento il caso di Genova.

Nell'affrontare il tema, in primo luogo vanno citati i Piani di Bacino, che, a partire dalla Legge n.183 del 18 maggio 1989, hanno come scopo istitutivo l'individuazione delle problematiche ambientali e territoriali più rilevanti e come obiettivo l'individuazione dei settori territoriali e delle aree di maggiore criticità su cui attuare prioritariamente la programmazione di interventi definendo altresì soluzioni tecniche e le linee di intervento.

A livello regionale, il primo riferimento normativo in materia, in ordine temporale, è costituito dalla legge regionale 28 gennaio 1993, n. 9, che, tra l'altro, attribuivano alle strutture della Provincia " ... l'elaborazione e all'istruttoria delle proposte di Piano di bacino o delle relative varianti, coordinando anche le richieste e le istanze provenienti dai comuni interessati, ...".

Da tale periodo la Provincia di Genova ha quindi elaborato ed approvato i Piani di Bacino estesi sull'intero territorio genovese, pervenendo di fatto ad un quadro analitico e pianificatorio esteso e puntuale sistematicamente revisionato, su mandato della Regione, "alla luce dei recenti eventi alluvionali ...."[2].

Quadro che, come spesso accade, restava privo di finanziamenti fintantoché gli eventi recenti ha fatto emergere il caso Genova nei primi posti dell'agenda regionale e nazionale, sia in termini di disponibilità di risorse che di tutela dei procedimenti per l'attuazione delle opere più urgenti, localizzando nell'ultimo quinquennio: 28 mln di Euro per interventi sul Chiaravagna, 45 mln di Euro per lo scolmatore del rio Ferreggiano in Val Bisagno (di cui parte a valere sul Piano nazionale Città) oltre i recenti 358 mln di Euro stanziati per l'area metropolitana genovese nell'ambito del Piano Italia Sicura.

Riguardo la relazione tra Piano di bacino e il Piano urbanistico, già in origine la Lr 183/1989 disponeva la prevalenza del primo rispetto al secondo, prevedendo tuttavia l'espresso recepimento delle norme nei piani "del settore urbanistico"[3], e nel 1997 la Lur Liguria ribadiva e rafforzava la gerarchia dei Piani di Bacino nei riguardi della pianificazione territoriale di livello regionale, provinciale e comunale "con effetto di integrazione della stessa e, in caso di contrasto, di prevalenza su di essa"[4].

Stante l'evidente rilevanza dei temi inerenti la sicurezza idrogeologica del territorio ligure, la Lur stabilisce inoltre che la Descrizione fondativa del Piano Urbanistico Comunale (sostanzialmente il documento strategico di piano) è, *in primis*, costituita dall'analisi: "dei caratteri fisici e paesistici dei siti, ... , assumendo a tal fine a riferimento le risultanze dei piani di bacino e sviluppando le indagini geologiche, idrogeologiche e idrauliche di maggior dettaglio che risultino necessarie in relazione alle condizioni del territorio" e attribuisce alla Regione il compito di assumere iniziative per uniformare le metodologie di indagine ai fini dell'acquisizione e della gestione delle conoscenze per la pianificazione territoriale riferite, fra l'altro, agli aspetti geologici e geomorfologici dei caratteri fisici dei siti e demanda alle Norme di Conformità dei Piano Urbanistici Comunali anche le indicazioni di carattere geologico e geotecnico da applicarsi per gli interventi edilizi sul territorio.

In tempi più recenti la legge regionale 32/2012, recante disposizioni in materia di Vas, include una sezione suolo e sottosuolo tra i contenuti del rapporto ambientale a supporto dei piani assoggettati a Vas. Tale componente, oltre alla citata pianificazione di bacino ex D.L. 180/1998, comprende le disposizioni in materia di tutela delle acque (D.Lgs 152/06) e per la tutela dell'ambiente marino e costiero (Lr 20/06), nonché la microzonazione sismica (Lr 29/1983 e succ. mod. ed int.), la tutela delle aree carsiche (Lr 39/09), disposizioni tutte che prevedono vin-

coli ed indirizzi sull'uso del territorio nonché nuove procedure, che si richiede vengano recepite dalla pianificazione di livello comunale.

Tralasciando la ricca elaborazione precedente, la Dgr 1745/2013 "linee guida per l'elaborazione degli studi geologici a supporto degli strumenti urbanistici" tenta la difficile sintesi metodologica e pianificatoria del complesso quadro innanzi delineato, necessariamente fondata sull'obiettivo di sviluppo e utilizzo di piattaforme informatiche diffuse e uniformate a scala regionale.

La Dgr, in estrema sintesi, individua:

- i contenuti di natura geologica da inserire nella descrizione fondativa dei Puc;
- i contenuti e le modalità di redazione degli elaborati cartografici;
- il raccordo fra i Puc e la pianificazione sovraordinata in materia ambientale;
- l'integrazione degli studi geologici nelle analisi urbanistiche dei Puc.

Quest'ultimo contenuto si sostanzia in un elaborato, la carta di suscettività d'uso, di sintesi delle caratteristiche geologiche del territorio, che dovrebbe fornire tutte le indicazioni in ordine alle limitazioni (vincoli e restrizioni definite da strumenti di pianificazione territoriale o leggi sovraordinate) ed ai condizionamenti (criticità di carattere geologico che implichino la necessità di prevedere specifiche cautele nella realizzazione degli interventi consentiti) all'uso del territorio stesso a scala comunale. Alla carta devono corrispondere "norme geologiche di piano" che stabiliscano la relativa disciplina d'uso (prescrizioni per gli interventi urbanistici, studi ed indagini da effettuare per gli approfondimenti richiesti, ecc.).

Il Puc di Genova viene avviato nel dicembre 2011, con l'adozione del progetto preliminare, e viene adottato nella sua versione definitiva nel marzo scorso, quindi deve adattarsi "in corsa" allo sviluppo normativo e della pianificazione di bacino conseguenti agli eventi meteorici 2010-2014.

La difficile sintesi è stata elaborata (ancorché ancora non verificata dalla Regione) inserendo nella carta di suscettività d'uso del territorio sia i vincoli geomorfologici individuati dalle analisi del Puc, che quelli geomorfologici ed idraulici imposti dalla sovraordinata pianificazione di bacino, espressamente rinviando per questi ultimi alla speciale disciplina di tutela prevista dai Piani di Bacino stessi.

Per le aree soggette a vincolo proprio dello strumento urbanistico, le norme stabiliscono limiti agli interventi edilizi oltrechè specifiche analisi geologiche, con diversi livelli di approfondimento a seconda del livello di "suscettività" della zona. Tale disposizione consente, tra l'altro, la definizione di una banca dati georeferenziati di sondaggi geologici del territorio diffusa ed in progressiva implementazione, patrimonio comune di conoscenza particolarmente utile stante la fragilità del territorio genovese.

Inoltre, preliminarmente a tutti gli interventi di nuova costruzione (anche per sostituzione edilizia) o di sistemazione d'area, le norme di Puc stabiliscono che debba essere predisposta una "stima idrologica" con incluso un progetto del sistema di raccolta/compensazione delle portate. A quest'ultimo proposito il Puc dispone che qualora la capacità di drenaggio dell'area "ex ante" sia bassa, la sua trasformazione deve garantirne il miglioramento, mentre qualora il drenaggio d'area sia elevato, la sistemazione d'area deve garantire almeno le medesime prestazioni ante intervento consentendo, l'utilizzo di diversi metodi da individuarsi in sede di progetto (es. la riqualificazione in superficie drenante di superfici impermeabili preesistenti, la realizzazione di vasche di laminazione).

Riguardo al Pdb il Puc, recependo sollecitazioni regionali espresse nell'ambito del parere Vas, dispone ulteriori limitazioni alle attività edificatorie che possano aumentare la popolazione e le attività esposte a rischio di esondazione intervenendo sugli interventi edilizi, anche di natura manutentiva, che comportano tale effetto (incrementi volumetrici ma anche interventi atti a determinare incrementi del "carico urbanistico"), con particolare attenzione agli usi dei locali posti a piano terra o ai piani interrati delle zone esondabili. Se ne deduce che gli obiettivi e le norme di Piano inducono una regolazione di attività edilizie "minori", che l'intervento legislativo nazionale e regionale tendono sempre più a liberalizzare (es. interventi riconducibili alle manutenzioni e/o ai cambi d'uso) con le conseguenti problematiche amministrative e gestionali ancora da esplorare.

Tali ed altre disposizioni sono state raccolte in un unico articolo delle Norme Generali del Puc titolato "Norme di rilevanza ambientale" per opporsi alle disposizioni derogatorie spesso promosse a livello nazionale per rilanciare l'attività edilizia sul territorio che in genere trovano unico limite nelle disposizioni ambientali e di sicurezza.

Il Piano inoltre favorisce gli interventi volti al superamento di situazioni esposizioni al rischio idrogeologico e idraulico attraverso la sostituzione/delocalizzazione di edifici con la possibilità di incremento della SA esistente sino al 35%. E' sostanzialmente il recepimento nel Puc delle disposizioni del "Piano casa" regionale[5] maggiormente circostanziato riguardo alle condizioni di applicazione.

Ovviamente la messa in sicurezza idrogeologica è presupposto di ammissibilità anche degli interventi di maggiore dimensione, i distretti di trasformazione, mutuando principi e programmi di intervento già contenuti dai Piani di Bacino, confortato per altro da una recentissima disposizione regionale che ammette, tra le opere a scomputo degli oneri di urbanizzazione, anche "le opere per il riassetto idraulico ed idrogeologico per la messa in sicurezza delle aree urbanizzate i cui costi siano a carico degli enti pubblici territoriali"[6].

La tutela idrogeologica riguarda anche gli interventi nel contesto extraurbano, ove qualsivoglia nuovo insediamento è subordinato alla sottoscrizioni di una convenzione, al fine di assicurare "l'impegno del proprietario e/o aventi causa alla realizzazione delle opere di recupero e riassetto funzionale e delle opere necessarie sotto il profilo della tutela idrogeologica e idraulica". Evidentemente si tratta di uno strumento di portata limitata rispetto alla dimensione del territorio extraurbano genovese ed alla disciplina di sostanziale inedificabilità che lo riguarda (negli ultimi 15 anni sono stati rilasciati solo 80 permessi di nuova costruzione in ambito extraurbano) che, per essere mantenuto, deve considerare ben altri interventi di manutenzione diffusa e costante.

In conclusione l'esperienza del Puc genovese, nel suo articolato sviluppo non ancora conclusosi, consente di indicare in estrema sintesi alcune problematicità di relazione tra pianificazione urbanistica, o meglio tra i contenuti propri del Piano Urbanistico, e pianificazione ambientale, nello specifico geologica ed idrogeologica. In particolare si evidenziano le seguenti criticità.

- L'eccessiva "stratificazione" delle componenti regolative delle attività riconducibili alla "trasformazione del territorio"; la compresenza di strumenti di programmazione urbanistico-territoriale, di tutela del paesaggio, di tutela dell'ambiente e regolazione geologica e idrogeologica, in carenza di coordinamento e/o gerarchia tra le diverse componenti (e tra i diversi Enti responsabili circa la loro formazio-

ne, approvazione e successiva tutela) rendono complicata la sintesi pianificatoria, progettuale ed attuativa.

- Il caso specifico ha evidenziato il disallineamento temporale tra strumento urbanistico e Piani di Bacino: a fronte del continuo e rapido aggiornamento di questi ultimi rispetto ai tempi della "classica" procedura urbanistica (oltrechè la superiore posizione gerarchica dei Pdb negli aspetti regolativi) le norme del Puc genovese (non ancora verificate dalla Regione competente) prospettano uno strumento urbanistico "cedevole" rispetto alla pianificazione sovraordinata, affinché il Puc possa esprimere pienamente la sua efficacia nel caso di riduzione e/o contrazione delle tutele dei Pdb a seguito della realizzazione di opere di messa in sicurezza di corsi d'acqua o di frane.
- La necessità di individuare un lessico condiviso dalle varie disciplina: quando disciplinano attività tipicamente edilizie, le norme dei Pdb – ma anche di altri strumenti di pianificazione - usano termini impropri o riferimenti legislativi obsoleti, forieri di difficoltà interpretative ed applicative.
- Infine, un aspetto fondamentale: il territorio genovese, in gran parte montano e disabitato, richiede tutela e presidio diffuso, che, stante la marginalità delle attività edilizie che lo riguardano, deve essere frutto di politiche attive che sostengano vecchi e nuovi modi di vivere e lavorare in collina. Il Puc ed i Pdb non possono quindi che essere strumenti parziali di un complesso di azioni finalizzate al recupero diffuso e continuo di un territorio che ha mostrato evidenti, oltreché drammatiche, criticità.

1. Da Ponente a Levante: Torrenti Cerusa, Leiro, Branega, San Pietro o Foce, Varenna, Chiaravagna, Polcevera, Bisagno a levante del quale vi sono diversi rii, Vernazza, Sturla, Priaruggia, Castagna, Bagnara, S.Pietro, ed infine il Torrente Nervi oltre ovviante una serie di "scolanti" e rii minori.
2. Si tratta della Dgr 17/2011 - "Modifiche ed integrazioni all'allegato 1 della D.G.R. n. 1489 del 6/12/2011" e della Dgr 59/2015 che stabilivano misure di salvaguardia nelle aree mappate a seguito degli eventi alluvionali.
3. Rif. art. 17 L. 183/89, c. 5 e c. 6.
4. Rif. art.2, c. 5 L.r. 36/97.
5. Rif. Lr. 49/2009 e s.m.i.
6. Art.3 della Lr. 25/1995 come modificato dalla Lr. n.41 del 29 dicembre 2014.

Silvia Soppa

Accordo di programma per la messa in sicurezza di rio Noli

Il Comune di Noli, in provincia di Savona, ha spesso dovuto affrontare problemi legati ad un elevato rischio idraulico del territorio, dovuti all'esondazione dei numerosi rii che attraversano il centro abitato, tra cui rio Noli, in parte tombinato ed in parte utilizzato come sede stradale. Molteplici sono stati gli interventi che negli ultimi quindici anni sono stati realizzati per mitigare il rischio. Ripercorriamo con Giuseppe Niccoli, Sindaco e Assessore all'Urbanistica del Comune, i passaggi salienti che hanno caratterizzato i contenuti dell'Accordo di programma, strumento attraverso il quale si è scelto di intervenire su un territorio che unisce all'alta fragilità geologica ed idrogeologica la necessità di tutelare uno dei borghi storici più belli della riviera del ponente ligure.

La volontà di intervenire su un'area centrale del Comune, nota come "ex fabbrica refrattari" presso la Fiumara e che sarebbe stata il perno centrale dell'Accordo di programma, nasce già all'inizio degli anni Novanta con la predisposizione di un primo studio per la mitigazione del rischio idraulico del rio Noli. Solo alla fine degli anni Novanta matura, però, l'Accordo di programma vero e proprio, che sarà oggetto di successivi affinamenti e modifiche. Nel febbraio 2002 l'Accordo di Programma viene sottoscritto da Regione Liguria, Provincia di Savona, Soprintendenza ai Beni Archeologici e Comune, scegliendo, tuttavia, di stralciare le previsioni di un comparto di intervento - il comparto C della zona "ex macello"-, perché le soluzioni per esso disposte non erano praticabili in tempi brevi.

Nell'ambito dell'Accordo di Programma si realizzano, così, due nuclei residenziali nelle aree dismesse della ex fabbrica refrattari (comparto B), che si accompagnano all'esecuzione di opere di interesse pubblico: l'impostazione di una viabilità alternativa e in quota rispetto al rio, che comprende l'esecuzione di una galleria artificiale; la realizzazione dell'arginatura del rio nella porzione di zona antistante le nuove residenze; la messa in sicurezza dei fronti di cava, prevedendone la loro stabilizza-



Alluvione 2000, il centro storico

zione e la rimessa a verde.
Una prima modifica all'Accordo di programma originario è attuata nel 2007 a seguito delle criticità evidenziate dalla stessa Amministrazione comunale: una parte dei lavori di "rinaturalizzazione" del rio prevedevano, infatti, l'esecuzione di imponenti argini murari di contenimento, che avrebbero inciso pesantemente sul tessuto urbano dell'abitato di Noli nella parte contigua al centro storico.
Con l'approvazione della variante all'Accordo di Programma il Comune riceveva il mandato di individuare, attraverso apposito studio idraulico, un complesso di opere atte alla mitigazione del rischio, ma caratterizzate da una minore incisività sul tessuto storico.
Vengono, così, individuate tra le opere prioritarie a breve termine, la chiusura dei varchi privati e delle bucature sugli argini del torrente e la messa in opera di paratie mobili sulle strade pubbliche di accesso al centro storico; a medio termine si prevede l'adeguamento delle opere di captazione a monte della tombinatura del rio sui tre tributari principali, rio Acquaviva, rio Zuglieno e rio Luminella. Lo studio individua, inoltre, come opera di messa in sicurezza definitiva dal rischio idraulico la costruzione di un canale scolmatore che dal tratto terminale della tombinatura di rio Noli sarebbe fuoriuscito nella zona a mare tra Noli e Spotorno. Proprio per il suo eccessivo impatto territoriale e di spesa (circa15 - 16 Mln di Euro), il progetto, pur previsto, non ha avuto seguito.
La considerazione più rilevante del lavoro che l'Amministrazione comunale ha svolto in un arco temporale molto lungo e che ancora oggi è in corso di completamento, è quella di aver affrontato la mitigazione del rischio attraverso una pluralità di interventi, di diversa natura, che insieme stanno concorrendo al miglioramento delle situazioni di criticità nel loro complesso. L'Accordo si caratterizza, infatti, per essere uno strumento adatto a mitigare il rischio idraulico e geologico unitamente alla possibilità di riorganizzare l'assetto urbanistico ed infrastrutturale della zona a ponente del centro storico.
Inoltre, alcuni interventi sono stati attuati al di fuori dell'Accordo di Programma, ma con l'obiettivo di essere ad esso complementari, come i lavori di allargamento effettuati nel 2001 in Via del Monastero, strada veicolare parallela a rio Noli, che sono stati predisposti nell'ottica di impostare una viabilità alternativa a quella in alveo.
Ed ancora, si deve evidenziare che la lunga vita dell'Accordo di programma è stata anche accompagnata dalle modifiche introdotte dal Piano di Bacino dovendo rispondere ad una normativa di piano via via sempre più restrittiva. Sotto questo profilo l'esperienza avuta, ha messo in luce la difficoltà di applicazione delle prescrizioni del Piano di Bacino rispetto alle esigenze di gestione di un centro abitato e alle aspettative dei suoi cittadini.
Contemporaneamente, l'Amministrazione comunale ha lavorato sul Piano della Protezione civile contenente misure puntuali, finalizzate a minimizzare potenziali rischi calamitosi, e dotato di uno specifico allegato "piano di evacuazione" quale strumento operativo per garantire la sicurezza e l'incolumità pubblica negli immobili a rischio di inondazione.
Sono stati, altresì, affrontati problemi non popolari come l'attuazione del divieto di sosta dei veicoli lungo la strada-torrente, divieto ben noto, ma per il quale non si era trovato il modo di darne una pratica applicazione. Nel settembre 2014 attraverso una delibera di modifica al Regolamento di Polizia Urbana viene fatto divieto di "deposito, anche temporaneo, di attrezzature e/o materiali di qualsiasi genere, la sosta di veicoli nonché lo sversamento di liquidi o solidi negli alvei dei corsi d'acqua, anche se in secca", con l'obiettivo esplicito di prevenire qualsivoglia comportamento di inquinamento e/o abbandono di rifiuti solidi e liquidi nei corsi d'acqua che possa costituire intralcio, anche potenziale, al regolare deflusso delle acque. A corollario del divieto, l'Amministrazione si è impegnata a reperire zone alternative da adibire a parcheggio, allestendo un'area temporanea immediatamente a ponente del centro; rendendo in disponibilità un'altra area adiacente al centro storico; razionalizzando i parcheggi esistenti.
Gli interventi disposti hanno permesso di affrontare senza ingenti danni e disagi l'ultima esondazione del rio del novembre 2014 e sono stati il migliore riscontro alla validità delle azioni che si sono portate avanti. La fase di sgombero del rio dalla sosta dei veicoli è da intendersi propedeutica ad impostare ulteriori progettualità da attuarsi nell'ambito dell'Accordo di Programma e che traguardano tempistiche brevi, indicativamente entro il 2016: la realizzazione di un by-pass stradale che permette di salire in quota escludendo l'80% del percorso attualmente in alveo (intervento in corso di realizzazione); la rinaturalizzazione, con microbriglie e corazzature, del rio nel suo tratto terminale; la previsione di un silos fuori terra di autorimesse per risolvere in maniera definitiva il problema della sosta dei veicoli.
La recente riperimetrazione dell'Accordo di programma (estensione del comparto E), infine, è volta a comprendere gli interventi di mitigazione, in parte già autorizzati in parte di previsione, che riguardano due tributari di rio Noli: la nuova briglia di contenimento del trasporto solido su rio Acquaviva e il progetto di rinaturalizzazione del rio Luminella finalizzato alla dismissione della viabilità in alveo in maniera analoga a quanto progettato per il rio Noli.



Alluvione 2000, il rio Noli



Estratto dell'area oggetto dell'Accordo di Programma

Si tratta di progetti che hanno un significativo impatto sia ambientale sia di spesa e che nascono a seguito di un'ordinanza dell'Amministrazione provinciale a fronte della rilevata inadeguatezza del solettone di copertura della parte tombinata di rio Noli; senza una progettualità alternativa, si sarebbe dovuto procedere al suo smantellamento con conseguenze non gestibili vista la centralità dell'area e la forte urbanizzazione che la caratterizza.
Nei prossimi anni, inoltre, l'Amministrazione intende lavorare anche su quelle aree che erano state stralciate dall'Accordo di Programma del 2002, il comparto C della zona "ex macello". Si tratta di intervenire su volumi esistenti, in parte in abbandono e in parte a destinazione residenziale, concertando insieme ai privati coinvolti le modalità di trasferimento, in altre zone del territorio comunale, delle volumetrie che si andrebbero a demolire per allargare gli argini di rio Noli in uno dei punti ancora maggiormente critici e, nello stesso tempo, per completare il tracciato della viabilità alternativa non in alveo.

Franca Balletti, Silvia Soppa

Il Contratto di fiume dell'Entella

Il Contratto di fiume è uno degli strumenti di programmazione negoziata che nel corso dell'ultimo decennio hanno dimostrato un buon livello di efficacia, in quanto capaci di far emergere gli interessi ma anche le vocazioni territoriali e le capacità di "fare sistema", promuovendo il dialogo tra i soggetti a vario titolo portatori di interesse e l'integrazione dei vari strumenti di programmazione, di pianificazione territoriale e paesaggistica e di tutela ambientale. In Liguria, oltre all'esperienza del Contratto di fiume della Valle Scrivia, è stata recentemente avviata quella del Contratto di fiume dell'Entella. Ne parliamo con Massimo Maugeri di Legambiente che è stato tra i promotori del Contratto di fiume, in sinergia con le associazioni Italia Nostra, Articolo 9 e il Bandolo.
Il Contratto di fiume dell'Entella e il suo bacino imbrifero comprende diciannove Comuni, con il Comune di Chiavari capofila del territorio, estendendosi ad un bacino idrografico di circa 360 Kmq. Il fiume Entella è lungo appena sei chilometri, ma è il corso d'acqua principale della Provincia di Genova, il suo bacino imbrifero include la Val Fontanabuona, la Valle Sturla e la Val Graveglia e termina sulla costa con le città di Chiavari e Lavagna, entrambe dotate di porti turistici che hanno contribuito in modo rilevante alla trasformazione della zona della foce.
Il fiume è soggetto, come gran parte dei corsi d'acqua appenninici a carattere torrentizio, a piene rovinose in autunno (anche di 2.800 m3/s), che quasi tutti gli anni causano pesanti allagamenti agli abitati di Chiavari e Lavagna e danni più o meno rilevanti, provocando anche vittime, come accaduto quando due persone hanno perso la vita a causa della caduta di un ponte.
Un ruolo importante nelle esondazioni dell'Entella è costituito dalla presenza del più o meno emergente tappo focivo costituito da depositi alluvionali, conseguenza diretta della sempre più esasperata artificializzazione che il corso d'acqua ha subito nel tempo (ripetuti restringimenti dell'alveo, rettifiche, arginature ecc.).



Panoramica dell'Entella

Negli ultimi anni una parte significativa della popolazione ha preso coscienza della necessità di sviluppare una gestione del territorio alternativa a quella che ha portato negli ultimi decenni al restringimento dell'alveo dei fiumi, devegetandoli, nell'errata convinzione che la soluzione fosse portare l'acqua più velocemente possibile al mare, togliendo spazi di naturale espansione e aumentando la velocità di corrivazione delle acque, con la conseguenza di piene più rapide, violente e devastanti. I problemi, però, non sono limitati ai corsi d'acqua principali, ma anche a quelli secondari; fossi, rii, scoli, canali di irrigazione, si trovano in uno stato di abbandono totale o parziale, andando ad aumentare il rischio di esondazione e di franosità del territorio.

Un gruppo di cittadini, dunque, prendendo spunto da altre esperienze condotte in Italia (Bormida, Panaro, Seveso, Lambro, Olona, Alto Po, ...) ha saputo coinvolgere le Amministrazioni comunali in un progetto che può rappresentare un'occasione storica per un comprensorio connotato da una forte fragilità sotto il profilo della sicurezza ambientale e da grandi squilibri socio-economici tra i territori interni e quelli costieri.

Il Contratto di fiume dell'Entella, infatti, non si pone come obiettivo solo la tutela del corso d'acqua e del tratto di mare antistante la sua foce, ma persegue strategie di riqualificazione del territorio come volano per il rilancio economico e occupazionale della zona.

La riqualificazione del fiume e delle sue sponde, la tutela delle risorse idriche (per conservare e ripristinare una buona qualità ecologica) e gli interventi di manutenzione e prevenzione per ridurre il rischio idrogeologico, sono strettamente correlati a forme di rilancio economico e occupazionale dell'area, che potrebbero, ad esempio, essere avviate sostenendo le aziende che svolgono attività compatibili con il fiume, promuovendo l'agricoltura e la coltivazione di prodotti tipici e rilanciando l'oasi faunistica sull'Entella.

È dunque necessario favorire e convogliare su quest'area investimenti mirati, cogliendo innanzitutto l'occasione della programmazione per l'utilizzo dei fondi strutturali per il periodo 2014-2020, così da mettere in campo anche interventi di prevenzione del rischio idrogeologico e di manutenzione e cura del territorio. Potrebbero, in particolare, essere previsti sistemi di premialità destinando, nell'ambito dei Programmi di Sviluppo Rurale o dei FESR, una parte delle risorse per i territori che si dotano di Contratti di Fiume.

Il percorso di avvio del Contratto di Fiume è stato promosso da un gruppo di cittadini nel 2012 ed ha avuto una sua prima formalizzazione nell'agosto 2013, quando è stato approvato in Consiglio Comunale a Chiavari un Ordine del Giorno che delinea le tappe e le modalità di attuazione del Contratto: l'istituzione di un tavolo di concertazione, in cui attuare la partecipazione diffusa degli interessi locali; l'istituzione di una Cabina di Regia con funzioni politico-decisionali e di coordinamento; la formazione di una Segreteria Tecnica, organo tecnico con funzioni operative a supporto della Cabina di Regia.

Nel novembre 2014, nei giorni successivi all'alluvione che ha colpito molti Comuni liguri, tra cui Chiavari, il Comitato promotore del Contratto di Fiume è stato invitato a partecipare al IX Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume. Questa fase costituisce un



Vista della foce del fiume Entella



Fiume Entella esondazione del 20 gennaio 2009 (fonte IlSecoloXIX-Levante)

passaggio importante per il riconoscimento nazionale del Contratto che nel frattempo ha attivato cinque tavoli di lavoro, sui alcuni temi ritenuti strategici:

- il mantenimento del territorio, attraverso interventi che vanno dalla manutenzione e ripristino della rete di drenaggio superficiale in aree agricole, alla stabilizzazione superficiale e protezione dei terrazzamenti in erosione, alla riforestazione, gestione e mantenimento in buono stato di efficienza ecologica del bosco e del suo reticolo idrografico minore;
- le attività agricole, per tutelare l'opera dei produttori quando prevedono la manutenzione e la conservazione dei paesaggi rurali, delle pratiche e dei saperi locali;
- le attività produttive, per armonizzare le esigenze di sviluppo industriale e di tutela dell'ambiente, in coerenza con le politiche europee di stimolo all'innovazione e a scelte imprenditoriali lungimiranti che considerano - l'ambiente quale motore della futura economia;
- il turismo, da incentivare in direzione della sostenibilità, con la nascita, ad esempio, di fattorie didattiche e fattorie sociali che valorizzano la multifunzionalità delle aziende, testimoniata dal crescente numero di imprese agricole che coniugano l'agricoltura con l'accoglienza.;
- la qualità dell'acqua, per rispondere al quadro normativo (D. Lgs. n. 152/1999 modificato in parte dal successivo D. Lgs. n. 258/2000) che individua obiettivi minimi di qualità ambientale, per i corpi idrici superficiali e sotterranei.

Se, da un lato, il ricorso a questo strumento di programmazione ha testimoniato la volontà di costruire un quadro di scelte condivise, capaci di attivare sinergie tra territori connotati da esigenze diverse dal punto di vista socio-economico, ma uniti dalla presenza del fiume e dei suoi affluenti, percepita in modo consapevole sia come una risorsa che come fonte di rischio da superare o almeno contenere; dall'altro lato, l'esperienza sta evidenziando la difficoltà di costruire una "visione comune" per lo sviluppo del territorio, indispensabile per dare efficacia agli obiettivi seppur condivisi. Persino i due comuni costieri - Chiavari e Lavagna - vivono in modo differente il rapporto con l'Entella: l'uno come una realtà abbastanza marginale rispetto ai temi forti dello "sviluppo" urbano, l'altro immagina un futuro basato anche sulle potenzialità insediative della fascia di territorio lungo le sponde. Una maggiore coesione dei Comuni interni, accomunati dagli stessi problemi (abbandono della montagna, spopolamento, diffusi dissesti idrogeologici, ricerca di nuove economie legate a forme di bio-agricoltura e al turismo) potrebbe favorire la concretizzazione delle azioni che nel Contratto sono state condivise, con effetti positivi anche per il tratto più a valle.

Ennio Nonni

Il piano regolatore dell'energia: il caso di Faenza

Urbanistica ed energia sono una cosa sola

Anche se è difficile, o quanto meno inusuale, concepire le strategie energetiche all'interno del piano urbanistico, probabilmente è però questa l'unica strada per dare concretezza vera alle azioni immaginate.

È evidente che l'estrema specialità della materia energetica sfociata nell'enunciazione di nuovi piani settoriali quali ad esempio il Pec (piano energetico comunale) o il Paes (piano di azione per l'energia sostenibile) ha nella generalità dei casi fatto apparire volutamente complesse questioni tutto sommato semplici, almeno alla scala di azione comunale o intercomunale.

Concordare sull'affermazione che urbanistica ed energia sono una cosa sola significa di conseguenza riportare all'interno del piano la conoscenza (censimento energetico), le strategie (scenari) e le norme (disposizioni urbanistiche sull'energia). Al di la delle diffuse enunciazioni di principio comprese in ogni piano (urbanistica sostenibile, risparmio energetico, ecc.) oggi il tema dell'energia è poco presente nella sfera di attenzione dell'urbanistica applicata ad eccezione della parte che riguarda la normativa sugli edifici.

L'obiettivo è il passaggio di scala, dall'edifico alla città, per avere una visione più ampia, complessiva, di quella derivante dalle leggi specifiche che regolano la materia.

In particolare lo stop al consumo di suolo, la densificazione e compattezza urbana, il *mix* funzionale e l'aumento del verde urbano rappresentano aspetti rilevanti per la riduzione della CO_2 e delle isole di calore.

Si può dire che il contrasto alla erosione insediativa (ben oltre lo *sprawl* edilizio) è certamente più efficace rispetto a tante minuzie energetiche (pur utili).

Ma un altro argomento che elimina ogni dubbio sulla necessità di despecializzare (o integrare) la materia è il legame biunivoco fra l'energia e l'acqua: senza l'una non c'è l'altra; fra l'altro legate anche dai relativi costi che saranno destinati ad aumentare molto nei prossimi anni.

E su quest'ultima risorsa il piano urbanistico, pur locale, può dire molto: la permeabilità, la raccolta e il riuso, il rallentamento dei deflussi, il risparmio idrico, la manutenzione delle reti artificiali e naturali, la distribuzione dei sistemi irrigui ecc..

Un piano (energetico) che non connette questi aspetti (pur alla scala locale) è destinato probabilmente a rimanere uno sterile esercizio di metodo.

Prima di tutto la conoscenza: quale tipo di informazione per il progetto

Per affrontare un progetto di pianificazione urbana è necessario conoscere gli ambiti che consumano di più, quelli che emettono maggiore CO_2, come è lo stato energetico del patrimonio edilizio al fine di mettere in relazione queste informazioni con quelle più famigliari dell'urbanistica quali: gli aspetti demografici, il livello di servizi pubblici, i principali caratteri ambientali e paesaggistici, il carico urbanistico esistente (quanto a volumi e funzioni).

Per assicurare efficacia alle strategie occorre partire da una elementare configurazione della carta del paesaggio urbano definendo ambiti urbanistici omogenei coincidenti con quelli dei bacini energetici.

Concentrarsi su questi aspetti più attinenti alla struttura urbana (la mobilità, come pure altre direzioni energetiche vengono trattate nel Paes) è quanto mai decisivo per dare concretezza alla sostenibilità urbanistica; infatti in Italia il 36% del consumo globale di energia è imputabile agli edifici. Per capire appieno il potenziale di riduzione dei consumi di questo settore, giova ricordare che il 70 % del patrimonio edilizio ad uso residenziale è



	Dimensioni	n. Edifici	Superficie Utile	Fabbisogno energetico complessivo	Indice di fabbisogno energetico medio	Consumi energetici	Emissioni di CO_2	Emissioni di CO_2/ab.
	Ha	n°	m²	MWh/anno	kWh/m²anno	TEP/anno	tCO_2eq	tCO_2eq/ab
Centro storico	101	2.118	1.459.772	369.174	365	25.913	69.524	7,49
Borgo Durbecco	188	1.141	603.905	110.417	26	8.525	22.873	3,07
Periferia storica	191	2.053	1.070.035	217.164	74	15.991	42.904	3,27
Periferia Sud	124	880	498.781	83.133	25	6.384	17.127	2,77
Periferia Nord	235	1.406	1.347.391	174.778	46	13.781	36.975	7,69
Periferia Ponente	191	499	741.828	86.925	113	6.739	18.082	14,77
Naviglio	190	130	664.689	47.024	67	4.044	10.850	98,64
Ingresso Nord	196	114	599.875	51.631	59	4.421	11.863	111,91
Totale	1.417	8.341	6.986.277	1.140.246		85.798	230.197	5,44

Coincidenza fra bacini energetici e ambiti paesaggistici urbani per raffrontare i relativi dati conoscitivi

stato realizzato prima che venisse introdotta qualsiasi norma sull'efficienza energetica in edilizia, ovvero prima del 1976 (un quarto di questo patrimonio non ha mai subito alcun intervento di manutenzione).

Nel caso di Faenza alcuni dati conoscitivi riferiti al centro urbano sono quanto mai significativi; a fronte di una densità abitativa di 2.594 ab/Km2 e ad un eccellente livello di servizi pari a 62,64 m2/Ab si registra un'emissione di CO2 per abitante pari a 5,44 T CO2 eq/Ab, mentre il valore obiettivo al 2020 è di scendere a 3,50.

L'analisi di questi elementi conoscitivi articolata per gli ambiti del paesaggio urbano consente di allineare le strategie utilizzando anche un livello di incentivazione urbanistica e fiscale differenziato.

Alcuni dati estrapolati dal quadro conoscitivo attestano l'importanza del Prg dell'energia quale azione di stimolo in direzione di scelte sempre più efficaci.

Ad esempio ogni cittadino di Faenza consuma mediamente 18 litri di petrolio al giorno per un totale di 40 barili all'anno; gli edifici residenziali hanno un fabbisogno energetico medio di 228 KWh/m2 anno (classe G) tenuto conto che i volumi edilizi costruiti prima del 1981 rappresentano l'80 % del totale e che la maggior parte del fabbisogno è da addebitare agli edifici costruiti prima del 1919, prevalentemente ubicati nel centro storico. La maggior parte degli edifici è situata proprio nel centro storico (22%) e nella periferia storica (20%) per cui è intuitivo il livello di attenzione del Prg dell'energia per questi ambiti.

Come passare dalle parole ai fatti: il Prg dell'energia

(È un atto costitutivo del Rue 2015 approvato con delibera di Consiglio Comunale dell'Unione Romagna Faentina il 31.03.2015).

Il piano regolatore dell'energia è un piano (costitutivo dello strumento urbanistico) che nella sua completezza da la giusta dimensione del problema del risparmio energetico con decisioni che vanno prese subito per essere poi incisive fra anni.

Il piano generalizza il criterio della simulazione come metodo di lavoro attraverso la conoscenza di una pluralità di strategie e immagina contestualmente le ricadute economiche e di benessere urbano.

Il piano traccia le linee di intervento per rispettare il cosiddetto "pacchetto clima – energia 20-20-20" unicamente per la componente energetica derivante dagli edifici e non già quella globale che è considerata nello strumento settoriale di indirizzo quale il Paes.

I tematismi affrontati nel Prg dell'energia riguardono:

Bilancio energetico generale del Comune:

- inventario dei consumi e delle emissioni;
- produzione locale di energia elettrica da fonti rinnovabili;
- obiettivo europeo di contenimento delle emissioni di CO2.

La contabilità ai fini energetici degli edifici:

- il consumo energetico degli edifici urbani;
- le caratteristiche del parco edilizio faentino;
- lo zooning dei consumi energetici urbani.

Definizioni degli scenari di miglioramento energetico:

- Scenario 1: senza correttivi di iniziativa comunale;
- Scenario 2: con correttivi urbanistici;
- Scenario 3: con correttivi fiscali.

Lo scenario 1 simula l'andamento qualora il Comune non introduca alcuna strategia di iniziativa propria, ma si avvalga della legislazione sovraordinata vigente; in questo caso l'obiettivo del – 20% si raggiunge solo nel 2039 con ben 19 anni di ritardo rispetto alle indicazioni europee.

Con l'introduzione dei correttivi urbanistici (sezione 2) il raggiungimento del – 20% si verifica nel 2029 mentre per rispettare l'obiettivo al 2020 sono necessari ulteriori incentivi fiscali (scenario 3).

Il nuovo piano urbanistico (Rue 2015) entra concretamente nel merito dello scenario 2 (urbanistici) e 3 (fiscali) per stimolare (e anche imporre) comportamenti virtuosi e rendere la città più competitiva nel medio periodo; i sacrifici economici graduali nel breve periodo, saranno compensati nel tempo da una maggiore vivibilità e da una maggiore attrattività per i minor costi energetici.

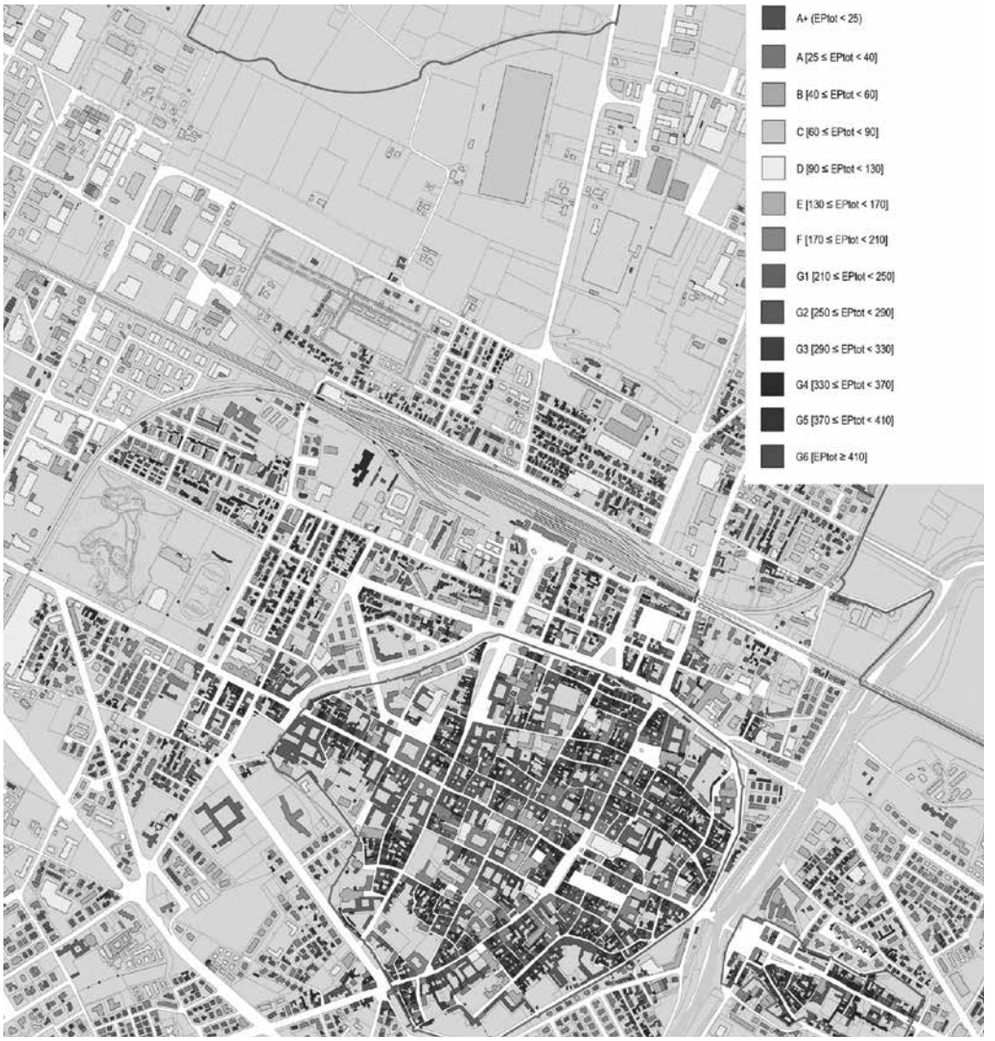
Per fornire un quadro generale complessivo di che cosa significa agire alla scala locale si evidenzia:

- il costo aggiuntivo/abitante per rispettare lo scenario 2 è di oltre 400 Euro;
- arrivare ad una emissione di 3,5 t CO2 eq/ab equivale ad una dotazione aggiuntiva di 56 alberi ad alto fusto/abitante;
- l'ammortamento dei costi suppletivi avviene in circa 18 anni che si abbassano a 8 con le detrazioni fiscali nazionali;
- l'indice di prestazione energetica residenziale passa dai 228 KWh/m2 anno a 150 (scenario 3).

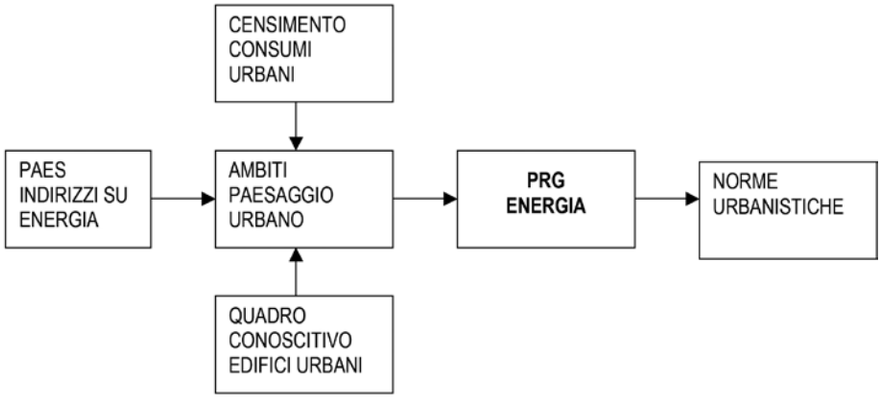
Le azioni concrete introdotte dalle norme urbanistiche

Il Prg dell'energia, con la relativa zonizzazione dei consumi ha consentito di declinare e approvare diverse strategie (incentivi e agevolazioni comunali) non alla scala di soli indirizzi (vedi Paes) bensì a livello di cogenza normativa (Rue 2015). Da notare la singolare coincidenza riguardante l'approvazione del piano d'azione per l'energia sostenibile (Paes) e del Regolamento Urbanistico Edilizio (Rue) avvenuta il 31 marzo 2015.

1. Incentivato il rinnovo della periferia residenziale



Mappatura energetica del centro storico di Faenza



Schema di approccio organico per convergenza degli aspetti urbanistici ed energetici

Per tutti gli edifici che non rivestono valore di alcun genere, è favorita la demolizione e ricostruzione con un incentivo volumetrico del 20% per favorire il celere adeguamento alla legislazione energetica sovraordinata.

Ma anche nel caso di edifici difformi al Rue per parametri e funzioni sarà possibile ampliare il volume del 10% o del 20% anche previa demolizione e ricostruzione, a condizione l'indice di prestazione energetica totale sia inferiore del 40% o del 60% rispetto a quello previsto della legislazione in materia.

2. Incentivata la densificazione sostenibile

Qualora si acceda al sistema degli incentivi urbanistici che consentono di ampliare notevolmente le possibilità densificatorie consentite ordinariamente dal Rue, scattano automaticamente alcune clausole di efficienza energetica quali:

- per i nuovi edifici l'indice di prestazione energetica totale deve essere inferiore del 25% rispetto a quella stabilito da legge;
- nel caso di ampliamento esterno di edifici esistenti si stabilisce che la prestazione energetica totale dell'edificio *ex POST* (esistente + ampliamento) dovrà sostanzialmente essere inferiore a quello dell'edificio *ex ANTE*.

3. Incentivati i miglioramenti energetici puntuali in centro storico

Trattandosi dell'ambito con maggior dispendio energetico, per favorire con interventi puntuali (infissi, isolamenti, coperture, impianti, ecc.) la riduzione dei consumi e le conseguenti emissioni di CO_2 è istituita una sorta di cessione di superficie virtuale (generata dall'intervento energetico in relazione all'entità del miglioramento) in aree a edificabilità esaurita.

In questo caso si attiva una scambio fra opere di miglioramento in sito e ampliamento delle possibilità edilizie a distanza.

4. Obbligatoria la Classe A per i completamenti urbanistici in centro urbano

La trasformazione di aree nel centro urbano (generalmente disciplinate da schede progetto) devono rispondere al requisito della classe A al fine di innescare percorsi virtuosi con edifici a bassissimo consumo (< 40 KWh/m2 anno).

5. Agevolazioni economiche per le ristrutturazione energetiche

Attraverso una forte riduzione del contributo di costruzione che varia da un – 25% nel centro urbano fino al – 40% nel centro storico si vuole agevolare in via ordinaria il rinnovo edilizio.

Ulteriori agevolazioni economiche di riduzione del contributo di concessione sullo specifico intervento edilizio riguarda proprio la materia energetica e si sommano a tutte le altre forme incentivanti:

- riduzione del 10% delle prestazioni energetiche (in centro storico) - 20%
- riduzione del 20% delle prestazioni energetiche (in centro urbano) - 30%
- riduzione del 30% delle prestazioni energetico (in centro urbano) - 50%
- migliorare la prestazione energetica rispetto al consumo iniziale negli interventi di ristrutturazione con ampliamento da -10% a - 30%

Sarà importante effettuare il monitoraggio dei consumi e delle emissioni a cadenza di medio termine per verificare il livello di applicazione delle strategie in materia energetica per procedere poi ad ulteriori aggiornamenti.

Carlo Della Libera, Elisa Anna Di Palma, Simone Ombuen

Clima e ambiente urbano nella programmazione dei fondi SIE 2014-2020

Il cambiamento climatico costituisce un elemento di rilievo nelle politiche europee di nuova generazione e ha conquistato, insieme con la tutela e la conservazione della biodiversità, una propria autonomia nell'ambito del più generale obiettivo dello sviluppo sostenibile e del *mainstreaming* ambientale.

La programmazione dei fondi SIE del settennio 2014-2020 ha dovuto tener conto di regole di programmazione profondamente ristrutturate, con obiettivi solidali con la Strategia Europa 2020[1]. I target ai quali la Strategia fa riferimento (riduzione delle emissioni di gas serra del 20% rispetto al 1990, 20% di energia ricavato da fonti rinnovabili, aumento del 20% dell'efficienza energetica) si presentano in continuità rispetto agli obiettivi dell'Agenda 21 ma, seppure poco ambiziosi rispetto alle effettive necessità europee[2] e globali[3] appaiono scarsamente realistici rispetto ai modesti obiettivi raggiunti nell'attuazione del precedente settennio di programmazione, sia a livello europeo[4], sia nazionale e regionale[5].

All'interno della Strategia Europa 2020 il cambiamento climatico riveste un ruolo chiave nella traduzione operativa dello sviluppo sostenibile. L'orientamento delle politiche di sostenibilità, alla luce del ruolo del cambiamento climatico, si coniuga col bisogno di identificare priorità *top-down*, sebbene con nuove modalità rispetto alla logica del *command and control*[6], imponendo agli Stati Membri specifiche indicazioni sull'orientamento della spesa in campo ambientale e indirizzandole su temi che costituiscono il sostrato per l'attuazione dello sviluppo sostenibile nella sua interezza (si pensi all'interdipendenza tra biodiversità e cambiamenti climatici e alle stime sulla potenziale perdita di biodiversità determinata dalla variazione di temperatura[7]) ma anche temi strategici di rilevanza globale, come l'indipendenza dell'Europa per materie prime ed energia, in un ormai consolidato connubio tra etica ecologica e interessi economici.

La percentuale più consistente degli obiettivi climatici è riposta nello sviluppo sostenibile dell'agricoltura, con circa il 50% delle risorse FEASR; alla sostenibilità climatica connessa allo sviluppo delle attività produttive e alla sua armonizzazione con le politiche urbane e di mobilità, è destinato poco più del 20% delle risorse del FESR e delle risorse multi-fondo per la Cooperazione Territoriale Europea. Il FSE destina al clima meno del 5% delle risorse[8].

In questo quadro, il ruolo delle politiche urbane è quello di promuovere strategie integrate per lo sviluppo urbano sostenibile che, mediante l'uso sinergico dei Fondi SIE, in particolare FESR e FSE, favoriscano interventi mirati al rafforzamento della resilienza delle città.

Un principio chiave della nuova programmazione è la concentrazione delle risorse su aree con problematiche specifiche, per le quali sia chiaramente enucleata la strategia che concorre alla risoluzione di fabbisogni territoriali e logicamente concatenata con obiettivi specifici, risultati attesi e indicatori di *output* e di risultato. Lo sviluppo urbano sostenibile si attua mediante l'utilizzo degli ITI, "investimenti territoriali integrati [...] o per mezzo di un programma operativo specifico, o di un asse prioritario specifico"[9]. Al tempo stesso i progetti urbani finanziati attraverso i fondi SIE devono integrarsi con la risoluzione di problematiche concorrenti e rispondere ad obiettivi di programmazione più generali, sviluppando solidi nessi interni ed esterni.

Queste innovazioni hanno avuto effetti rilevanti sulla programmazione delle agende urbane regionali. Sebbene la maggior parte delle Regioni abbia scelto di attivare il cosiddetto "Asse urbano" all'interno del proprio FESR (Basilicata, Campania, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Piemonte, Toscana, Veneto), o mediante PO multi-fondo (Calabria, Marche, Molise, Umbria), solo tre Regioni hanno attivato lo strumento dell'ITI (Marche, Molise, Sardegna). Lazio e Val D'Aosta si distinguono invece per la scelta di non attivare l'Asse Urbano, optando per assi monoobiettivo, all'interno dei quali sono variamente previsti interventi legati allo sviluppo urbano sostenibile. Ai PO regionali si aggiunge il PON Città Metropolitane, che sviluppa l'agenza urbana di 14 grandi città italiane.

Questo quadro rispecchia solo apparentemente la volontà di proseguire nel solco di una programmazione orientata allo sviluppo sostenibile delle aree urbane; la struttura dei nuovi PO, anche in ragione di alcune rigidità regolamentari, è invece densa di contraddizioni.

In primo luogo emerge uno scollamento tra le strategie generali e le finalità degli assi prioritari, strettamente vincolati ai contenuti dell'Obiettivo Tematico di riferimento. Ciò si riflette anche nelle strategie climatiche in ambito urbano, per le quali gli obiettivi specifici degli assi urbani difficilmente si distinguono dai contenuti degli assi prioritari monoobiettivo legati al cambiamento climatico. Il nesso logico più diretto è con le categorie di intervento che validano il raggiungimento di specifici obiettivi di spesa, tra i quali, per l'appunto, il 20% di risorse da destinare al cambiamento climatico.

Analizzando il contributo del FESR[10] per categorie di intervento, si rileva che più del 50% delle risorse destinate alla lotta al cambiamento climatico riguarda azioni che possono avere effetti diretti sullo sviluppo urbano sostenibile.

Il 17% del *budget* legato al clima è dedicato al miglioramento energetico delle infrastrutture pubbliche, mentre l'11% è destinato ai sistemi Intelligenti di distribuzione. Le misure energetiche, a differenza della passata stagione, privilegiano efficienza e gestione a svantaggio della produzione. Questo sbilanciamento economico accende nuovamente un campanello dall'allarme sulla qualità degli esiti di attività che dovrebbero avere, come base comune, una pianificazione energetica coerente e che invece rischiano ancora una volta di polverizzarsi in una miriade di interventi privi di disegno strategico e con ricadute molto ridotte sulla qualità dell'aria e del clima urbano rispetto alle grandi potenzialità date dalle importanti dotazioni economiche.

Rispetto alla mobilità sostenibile, l'11% delle risorse legate al clima dovrà servire al completamento della rete TEN-T, il 9% ai trasporti urbani sostenibili, l'8% a infrastrutture correlate alla mobilità e il 2% ai sistemi di trasporto intelligenti, per un complessivo 30%. In questo caso, le indicazioni regolamentari danno priorità alla razionalizzazione della mobilità mediante l'impiego di sistemi di trasporto intelligente, e affidano al rinnovamento del parco veicolare solo un ruolo accessorio; mentre l'evidente propensione delle regioni ad utilizzare il *budget* per l'acquisto di materiale rotabile è, anche in questo caso, il segno dell'assenza di strategia e, frequentemente, di piani dei trasporti e della mobilità adeguati o aggiornati.

Infine, il 14% è riservato alle misure di adattamento al cambiamento climatico e alla prevenzione e alla gestione dei rischi ad esso collegati (erosione, incendi, alluvioni, siccità, ecc.). In quest'ultimo caso la maggior parte delle Regioni delega ai PAI o ai PSAI l'identificazione di criteri di selezione e l'individuazione di priorità, rimandando in ogni caso la scelta al futuro. I rischi insiti in questo atteggiamento sono legati sia alla probabilità che si agisca in ragione dell'emergenza anziché in direzione della prevenzione o, come alcune Regioni hanno già proposto, con criteri di selezione che privilegiano l'accelerazione della spesa, come la presenza di progetti cantierabili, e che non necessariamente concentrino le risorse sulle aree più esposte al rischio.

Se si percepisce una nuova debolezza delle strategie urbane, sicuramente penalizzate rispetto alla programmazione 2007-2013 per la quasi assenza di programmi integrati urbani che possano proseguirne il cammino, ancor meno evidente è il *mainstreaming* della lotta al cambiamento climatico: vi sono numerosi elementi che comprovano che il tema non è stato ancora adeguatamente interiorizzato nella programmazione e che le azioni che vanno sotto il nome di adattamento e mitigazione costituiscono aspetti isolati del programma, la cui presenza dipende non da una visione strategica, in questo caso necessariamente di lungo periodo, ma dal rispetto coatto di obblighi regolamentari. Gli elementi più evidenti di questo vuoto programmatico sono, ancora una volta, la scarsa coerenza interna tra azioni, obiettivi e priorità di investimento, la quasi assenza di coerenza tra fondi (le sezioni dei PO dedicate al coordinamento tra fondi si riducono a vaghe dichiarazioni di impegno e sono quasi sempre prive di indirizzi operativi), l'insufficienza di target climatici urbani ben definiti e di indicatori idonei e scientificamente fondati e quantificati. Infine i criteri di selezione indicati nei programmi operativi regionali e nazionali sono generalmente presentati in forma non dettagliata e spesso sono i medesimi per le azioni previste entro uno stesso asse e rimandano all'Autorità di Gestione la predisposizione di criteri dettagliati in fase di gara.

Risulta perciò cruciale l'inclusione di appropriati piani di valutazione tematici[11] nell'ambito delle misure volte a far fronte agli effetti dei cambiamenti climatici, in particolare per gli ambiti urbani, per poter verificare la definizione di criteri di selezione appropriati e la corretta attribuzione delle spese dedicate al cambiamento climatico in fase di implementazione del programma.

Un ultimo elemento di riflessione riguarda la costituzione degli apparati conoscitivi necessari alla definizione dei programmi. Se dallo scorso settennio di programmazione grandi passi avanti sono stati fatti, soprattutto nella definizione di quadri ambientali a livello nazionale (basti pensare al forte impegno di ISPRA ed ISTAT), ancora molto resta da fare per giungere ad una opportuna caratterizzazione a scala territoriale, così importante in un Paese nel quale esiste una altissima varietà di condizioni geografiche, climatiche ed insediative.

Ad aggravare tale stato di cose si aggiunge il ritardo nell'approvazione della Strategia nazionale di adattamento al cambiamento climatico, giacente ormai da molti mesi al MATTM. Al suo interno viene affermato un concetto centrale: l'analisi dei casi critici condotta su base storica non è più sufficiente a comprendere e dimensionare i rischi perché si tratta di far fronte a fenomeni nuovi, mai accaduti prima nel numero e nella misura. Solo con la costruzione di scenari climatici locali e con il confronto sistematico con gli elementi emergenti dalle caratterizzazioni locali è possibile condurre una scansione degli elementi di esposizione, di vulnerabilità e di resilienza dalla cui combinazione emergono i profili di rischio ai quali far fronte con gli interventi. E solo da tale confronto è possibile far emergere i già richiamati elementi fortemente richiesti dalla Commissione europea: concentrazione delle risorse su aree con problematiche specifiche, concatenazione logica tra obiettivi specifici, risultati attesi e indicatori di *output* e di risultato.

Esiste quindi il rischio che in assenza di una rapida e stringente azione per colmare tale gap la redazione dei piani di valutazione dei programmi (POR, Psr) possa rimanere gravemente ellittica della valutazione dei rischi climatici che, oltre ad essersi dimostrati nei fatti in rapido sviluppo, costituiscono componente centrale della *governance* programmatica europea. Il recente avvento di nuovi sistemi informativi territoriali a copertura dell'intero territorio nazionale (consumo di suolo – ISPRA; demografia - CRESME; repertorio dati territoriali e *Open Government* – DPS) può notevolmente facilitare l'azione di recupero; ma senza una metodologia che identifichi in modo coerente la pertinenza ai diversi contesti degli indicatori assunti, la valutabilità delle azioni proposte dai programmi non potrà che essere modesta ed eterogenea.

1. Per le principali pubblicazioni della Commissione Europea di riferimento si veda il sito: http://ec.europa.eu/clima/publications/index_en.htm, con particolare riguardo alla sezione "*Mainstreaming of climate action*"
2. EEA–European Environmental Agency, *Progress towards 2020 targets for greenhouse gas (GHG) emissions, Tracking progress towards Europe's climate and energy targets for 2020, Report* 6/2014, 2014.
3. IPPC – Intergovernmental Panel on Climate Change, *Climate Change 2014: Impacts, Adaptation, and Vulnerability*, 2014.
   WMO – World Meteorological Organization, *Statement on the status of global climate in 2014. Report WMO*, n. 1152, Geneva 2015.
4. EEA –European Environmental Agency, *Climate change impacts and vulnerability in Europe 2012 – An indicator-based report, EEA Report* No. 12/2012, 2012.
5. ISPRA – Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, *Gli indicatori del clima in Italia nel 2014*, 2015.
6. I regolamenti recanti disposizioni sull'utilizzo dei fondi ESI per il periodo 2007-2013 definiscono molto dettagliatamente "cosa si può fare" e "cosa non si può fare" nei confini della programmazione (*command* – sebbene il raggiungimento di specifici target si attui attraverso incentivi economici, che sono anch'essi regolati da soglie di spesa e categorie di intervento con ristretti margini negoziali), includendo nella "fattibilità" la verifica di ottemperanza di condizionalità *ex-ante*, prevalentemente di tipo normativo (*control*), ritenute indispensabili al raggiungimento di priorità o obiettivi unionali.
7. http://ec.europa.eu/environment/nature/climatechange/index_en.htm
8. Tutti i dati sono riferiti ai Programmi Operativi approvati entro luglio 2015 e ai *draft* dei PO non ancora approvati.
9. Regolamento (UE) n. 1303/2013, articolo 36.
10. Al 29 luglio 2015 risulta approvato circa il 50% dei FESR.
11. Le Autorità di Gestione sono tenute a presentare un piano di valutazione per i programmi operativi entro un anno dall'adozione degli stessi (art.114 e art. 56- Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013).

Città sicure e sostenibili

46.

a cura di Marichela Sepe

Territori autocostruiti: metabolismi urbani post-sisma

Negli eventi catastrofici, i luoghi rimasti vuoti assumono nuovo senso e valore nel momento in cui passano da spazi in attesa a spazi pubblici restituendo brani di territorio alla città. La nuova identità che si crea va a sovrapporsi a quella preesistente, dando luogo ad identità a volte ibride, a volte frammentate, mai del tutto definite. La Scuola estiva di autocostruzione urbana "Beyond ruins", organizzata dal DiARC dell'Università Federico II di Napoli in collaborazione con il Comune di Sant'Angelo dei Lombardi dove è stato realizzato l'intervento, ha costituito in tal senso un'occasione di sperimentazione intensa e densa di significati sia per il tipo di iniziativa svolta, sia per il luogo intriso di memoria dove è stata effettuata.

Marichela Sepe

Identità sovrapposte

Spazio pubblico e eventi catastrofici

Lo spazio pubblico in quanto luogo di socializzazione inteso nel senso tradizionale del termine è uno degli elementi che offre qualità al progetto di territorio. E' un luogo dove le persone possono riconoscersi, orientarsi, radunarsi. E' uno spazio che può sottrarsi dalla cementificazione per aprirsi ad interpretazioni, usi, identità diverse. Luoghi vuoti perché distrutti da eventi catastrofici assumono nuovo senso e valore nel momento in cui passano da spazi in attesa a spazi pubblici, restituendo brani di territorio alla città.

In particolare, la perdita di luoghi di socializzazione rappresenta un'importante componente culturale del rischio ambientale. Interventi post-ricostruzione effettuati tenendo in minima o in nessuna considerazione tali spazi possono provocare nei centri colpiti dagli eventi danni ben più gravi delle catastrofi stesse, frammentando e sovrapponendo identità, culture, memoria.

Nelle ricostruzioni post-terremoto avvenute in Italia, negli ultimi cinquant'anni, con particolare riferimento a quelle del Belice, Friuli, Irpinia ed Umbria, una delle caratteristiche che le accomuna è che in diversi casi la pianificazione delle operazioni post-sisma non si è avvalsa della base di esperienze costruita negli eventi precedenti. Ciò può essere dovuto, da una parte, ad una normativa in materia di rischio ancora settoriale, dall'altra alle diverse condizioni di partenza dei singoli territori colpiti, dall'altra ancora alla reale difficoltà di agire in maniera consapevole e in tempi brevi per ricostruire la memoria tangibile e intangibile di luoghi, come quelli del nostro Paese, densi di tradizioni e cultura.

Lo spazio pubblico, in quanto espressione della identità ricostruita, esprime più di altri elementi il successo di un'operazione post-sisma e la ripresa sociale, oltre che urbana ed economica dei luoghi.

Identità sovrapposte

Nella Valle del Belice, dopo il sisma del '68, i paesi terremotati vengono suddivisi in centri a totale e parziale trasferimento e individuate le aree adatte ad ospitare i centri di nuova costruzione. Allo stesso tempo vengono redatti i piani che prevedono nuove infrastrutture e aree industriali per dare risposta alla domanda di occupazione. La ricostruzione è attuata attraverso i piani ISES (Istituto per lo Sviluppo dell'Edilizia Sociale) sotto il controllo del Ministero dei Lavori Pubblici, nell'intenzione di gestire l'opera dall'alto, impedendo ogni forma di iniziativa e partecipazione dal basso. Il risultato è una ricostruzione frammentaria, caratterizzata da opere non sempre utili.

Nel decennio successivo, le modalità di operare non cambiano. Intere città vengono sdoppiate e ricostruite altrove, come nel caso di Poggioreale, Salaparuta e Gibellina, dove in particolare le costruzioni cadute fu-

rono pietrificate a memoria del sisma con un colata di cemento armato.
In altri casi, dove il terremoto aveva lasciato dei resti, la ricostruzione viene anticipata da una demolizione di ciò che era ritenuto non recuperabile, anche nel caso di centri storici o edifici di interesse artistico.
Dopo una prima fase conclusasi alla fine degli Anni Settanta, dove i nuovi centri apparivano ancora incompleti e privi di identità, viene proposta un'operazione di densificazione.
Nel tentativo di superare un'impostazione manualistica della ricostruzione per favorire lo sviluppo di processi di crescita urbana più liberi nei quali l'arte avesse un ruolo centrale, fu pensato di realizzare architetture d'autore tra gli spazi sovrabbondanti che separavano gli edifici per creare una più colta identità urbana. Questo tipo di strategia ha provocato quale risultato un contrasto tra i diversi linguaggi architettonici delle preesistenze e delle nuove architetture. Tali contrasti hanno acquistato una sorta di legittimità e storicità ancora estranea all'originaria identità di questi luoghi e dei suoi abitanti, ma probabilmente ancora aperta a una fase di rinnovamento.
La ricostruzione in Friuli, in parte avvantaggiata dalla valutazione ex-post della negativa esperienza del Belice, costituisce l'unico esempio completamente concluso. Il criterio utilizzato del dov'era com'era consentì che i centri storici fossero ricostruiti nei siti originari e che fosse posta particolare attenzione al mantenimento dell'identità storica e culturale. In questo caso il territorio si trovava già in un momento positivo dello sviluppo e la ricostruzione post-terremoto costituì, in modo solo apparentemente paradossale, un incentivo e un incremento effettivo della crescita economica.
Il successo della ricostruzione in Friuli, che è tra l'altro la prima regione a dotarsi di una legge sulla protezione civile per salvaguardare il patrimonio architettonico ai fini della prevenzione sismica, è da attribuire ad un insieme di sinergie tra normative, strumenti urbanistici, forze economiche, persone. La ricostruzione fu realizzata grazie alla stretta collaborazione tra tecnici dell'edilizia e funzionari pubblici e alla partecipazione e cooperazione di tutti i soggetti coinvolti nell'operazione, in particolare la popolazione, la quale, posta di fronte all'improvvisa perdita di testimonianze fisiche della cultura causata dal terremoto, si pose come principale obiettivo il recupero della memoria collettiva.
La ricostruzione ebbe come principio quello di stabilire una linea di continuità sia con l'assetto insediativo e socio economico che con il sistema di pianificazione urbanistica.
La volontà di ricostruire in tempi stretti i propri luoghi e le proprie abitazioni indirizzò le operazioni di ricostruzione verso una logica di omologazione, unificando metodologie di analisi e rilievo, tecnologie di recupero e costruzione, determinando la ricostruzione anche di edifici anonimi.
In Irpinia il terremoto ha provocato danni molto rilevanti, facendo scomparire quasi del tutto i "paesi presepe" tipici del territorio e ricostruendo al loro posto luoghi caratterizzati da altre tipologie urbane e nuove morfologie paesistiche, nelle quali tutt'ora la popolazione ha difficoltà a riconoscersi. I riferimenti culturali e sociali di molti paesi – la piazza, la chiesa con il campanile, le stradine curve – furono distrutti in favore di luoghi più sicuri ma privi di identità.
Tra le principali leggi utilizzate, la legge n. 219 del 1981 è una di quelle che ha determinato i cambiamenti più rilevanti al tessuto urbano e all'identità dei luoghi. La legge prevedeva che coloro che intendessero recuperare la propria abitazione venissero decurtati del 20% del contributo rispetto a quelli che la demolivano per ricostruirla ex-novo.
La legge favorì chi di fatto preferì adeguare la propria abitazione in funzione delle proprie esigenze piuttosto che restaurarla, determinando una distruzione anche di interi centri storici.
Gli interventi post-sisma apportarono miglioramenti soprattutto per quello che riguarda l'innalzamento della qualità della vita delle popolazioni rurali, che da tempo vivevano in dimore fatiscenti, e la realizzazione della nuova rete stradale, la quale, se da una parte ha reso possibile il collegamento tra i piccoli comuni con i centri maggiori, dall'altra non ha contribuito all'innesco dell'auspicato sviluppo industriale. Furono pochi gli insediamenti produttivi che vennero a crearsi, probabilmente per la vocazione prevalentemente agricola dell'Irpinia, e per la difficoltà ad adeguarsi a programmi di industrializzazione percepiti come non compatibili ed estranei alle tradizionali attività svolte sul territorio. Tali insediamenti solo in minima parte riuscirono a migliorare la situazione occupazionale.
I programmi di ricostruzione basati inoltre sul principio della massima sicurezza e prevenzione e nel tentativo di ridurre al minimo la pericolosità delle abitazioni, hanno dilatato in modo eccessivo le distanze tra le costruzioni, a volte stravolgendo, tranne in pochi casi quale Sant'Angelo dei Lombardi che hanno ricostruito i centri storici com'era-dov'era, del tutto costruzioni e tessuti urbani.
Nel caso dell'Umbria l'evento ha creato problemi soprattutto riguardo allo sviluppo economico. I danni più rilevanti si sono riscontrati sul patrimonio storico-architettonico, che costituisce una tra le principali fonti di ricchezza della regione, data la forte attrattività turistica.
Gli strumenti normativi utilizzati in questa ricostruzione furono mirati ad un'operazione complessiva che non si limitasse solo a riparare il singolo edificio ma prevedesse un insieme di interventi sull'edilizia pubblica e privata, sulle opere di urbanizzazione e sugli spazi pubblici. La legge 61/98 è tra le norme che hanno maggiormente contribuito a questa modalità di operare introducendo i Pir, Programmi Integrati di Recupero "in centri e nuclei dove gli edifici distrutti o gravemente danneggiati superano il 40% del patrimonio edilizio". Gli obiettivi principali della normativa riguardano gli interventi sui centri storici e sui centri e nuclei urbani e rurali, gli interventi a favore di privati per beni mobili e immobili e per le attività produttive e gli interventi sull'edilizia residenziale pubblica e sui beni culturali.
L'evento sismico fu visto come occasione di rinascita per diversi centri grazie agli interventi infrastrutturali e di trasformazione urbana. L'attenzione fu posta al recupero e messa in sicurezza degli edifici mantenendo tecniche e materiali tradizionali in modo da ridurre la vulnerabilità e allo stesso tempo migliorare le condizioni insediative. Fu posto però maggiore riguardo, soprattutto in termini di tempo, al restauro dei beni culturali; le questioni relative alla perdita dell'identità sono quindi da assimilarsi a quelle del recupero delle immagini tradizionali, così come esse sono state fissate e "commercializzate" ai fini dell'economia dello sviluppo turistico.

Conclusioni

Nei casi analizzati gli strumenti urbanistici hanno dato un contributo che ha segnato fortemente la ricostruzione di luoghi, identità, spazi di socializzazione. Ne sono esempio i Piani Ises per il Belice calati dall'alto e la legge 219 per l'Irpinia che ha contribuito alla distruzione di alcuni centri storici. D'altra parte anche nel caso della ricostruzione in Friuli, esemplare per tempi e modalità, la mancanza di un progetto strategico sta conducendo nei tempi medio-lunghi a problemi di gestione dovuti al sovradimensionamento dei fabbisogni abitativi e di mancanza di una politica di specializzazione tra i sistemi territoriali.

Per far sì che le esperienze del passato possano costituire patrimonio di conoscenza per il futuro e allo stesso tempo per il monitoraggio del progetto di ricostruzione dei luoghi e dei suoi spazi pubblici, è importante l'esistenza di un Osservatorio. La Regione Friuli ha creato il Centro di Documentazione sul Terremoto e i Beni Culturali. Altre regioni, quali l'Irpinia e l'Umbria, hanno costituito un Osservatorio. La documentazione raccolta da queste istituzioni è di grande utilità ai fini della conservazione della memoria storica e della possibilità di fare valutazioni a posteriori sugli avvenimenti e sui processi di gestione degli stessi.

Lo spazio pubblico restituito a Sant'Angelo dei Lombardi, dopo il progetto di autocostruzione, pur se concluso nella esperienza della *summer school*, si apre agli ulteriori significati che la popolazione e/o futuri progetti intenderanno sovrapporre, contribuendo al processo di riappropriazione di un luogo denso di ricordi, simboli, testimonianze storiche.

Francesco Domenico Moccia

Spazio pubblico e sfera pubblica nella riappropriazione di un luogo in rovina

Spazi ibridi

Lo spazio pubblico non coincide sempre con la sfera pubblica. Se lo intendiamo come quello dove avviene un'intensa e numerosa frequentazione di persone, questo semplice fattore non lo qualifica come luogo in cui azioni e significati assumono un valore pubblico. Ad esempio lo spazio della circolazione esplica una funzione d'interesse dei singoli che si spostano o comunicano secondo impulsi ed esigenze individuali. Questi spazi o infrastrutture ricadono nel dominio della gestione degli spazi affidati alle istituzioni pubbliche per il motivo che non è possibile ripartirne razionalmente i costi tra gli utenti. In taluni casi si ricorre perfino alla concessione a privati ed alla introduzione di meccanismi di mercato che risultano talvolta anche particolarmente efficienti come viene dimostrato dal caso della telefonia dove si è verificata una sensibile riduzione dei prezzi.

Tra gli spazi a elevata frequentazione più discussi negli ultimi tempi ci sono quelli di comunicazione all'interno delle gallerie commerciali perché, innovando il sistema distributivo, hanno affidato all'iniziativa dei negozianti la realizzazione di spazi tradizionalmente considerati pubblici nelle città storiche come strade e piazze. Il motivo per cui la grande distribuzione si è accollata questi oneri deriva dalla ricerca di fattori attrattivi per esercitare la concorrenza quale meccanismo precipuo del mercato e suo fattore dinamico di evoluzione. A loro volta, i clienti affollano questi spazi allo scopo di soddisfare i bisogni individuali del consumo e realizzano l'interazione tra coloro che si dedicano all'offerta di merci e quelli che sono interessati all'acquisto di merci. Il sistema d'interazione si può arricchire di altre relazioni a carattere informale, derivate dalla densità con i relativi incontri casuali e le imprevedibili traiettorie che da essi sono generate, ma queste sono subordinate alla principale finalità che attrae in quei luoghi. Ci possono essere perfino comportamenti opportunistici volti a utilizzare i servizi offerti come fattori attrattivi per favorire l'accesso al consumo schivando questa finalizzazione e utilizzando esclusivamente le condizioni di benessere, sicurezza, svago e, perfino, incontro offerti. Tuttavia anche queste utilizzazioni finiscono per restare marginali e poco incidenti, non solamente per l'elevato livello di resistenza al consumismo che richiedono, quanto perché non riescono ad influenzare le dominanti correnti funzionali e formali che conformano quegli spazi. L'elevata presenza di persone e la funzione di comunicazione crea, comunque, dei problemi di regolamentazione dell'accesso e controllo dei comportamenti la cui legittimità diventa problematica nella misura in cui incidono sulle libertà costituzionali del cittadino a fronte della garanzia dei diritti della proprietà privata.

Comunità, riformismo e rivoluzione

Come si può dedurre di casi presentati, se definiamo spazzi pubblici quelli a elevata frequentazione, accessibile a molte persone con limitati dispositivi di selezione, allora troveremo una certa varietà di relazione degli stessi con la sfera pubblica. Per questo motivo, risulterà fertile soffermarsi sul rapporto tra spazio pubblico e sfera pubblica, senza postulare le loro coincidenza, ma prendendo atto dalla difficoltà di separare nettamente la sfera pubblica da quella privata e di assegnare le funzioni urbane a luoghi della città in maniera selettiva ed univoca.

Rivolgendosi alla definizione della sfera pubblica sappiamo come questo tema ha costituito molto del pensiero urbanistico. Ricordiamo la su funzione centrale nella formulazione della ricostruzione del paese nel dopoguerra, quando la teoria urbanistica risorgeva alla luce degli scritti di Lewis Mumford e dell'ini-

ziativa politica di Adriano Olivetti. In quella fase, l'idea di pubblico coincideva con quello di comunità e quest'ultima forniva i fondamenti di ricostruzione della società delle metropoli industriali, per contrastare l'anomia determinata dall'imponente immigrazione con il relativo sradicamento delle popolazioni dai loro luoghi originari. La grande città avrebbe potuto ricostruire lo spazio del villaggio come sua articolazione e disporre dei luoghi d'incontro di abitanti provenienti dai più disparati posti attraendoli con funzioni comuni e opportunità d'interrelazione, utilizzando tutta una serie di spazi come i parchi gioco per i bambini, le scuole, la parrocchia, la biblioteca, il circolo sociale.

Questo breve richiamo sottolinea come un'idea di sfera pubblica guida la progettazione degli spazi pubblici urbani ed informa di sé l'organizzazione dello sviluppo metropolitano, inserendosi in un momento di grande trasformazione socioeconomica per dare risposta urbanistica all'accelerazione del processo di urbanizzazione.

Questa impostazione originaria dell'Inu tramonta con il fallimento politico della proposta costituzionale di Olivetti quando il suo ecumenismo cattolico si scontra con la divaricazione degli interessi economici. Il popolo non riesce a riconoscersi nelle comunità locali né tantomeno ad accettare la guida illuminata di sapienti per la loro competenza, secondo il disegno olivettiano, finendo per schierarli secondo il prevalente parametro della divisione in classi. Preferisce affidarsi alla guida dei partiti politici che elaborano in maniera classista (o interclassista) quella contesa sulla distribuzione della ricchezza sprigionata dal boom economico che ha tutti coinvolti (e travolti).

In questa fase, la sfera pubblica si dirama nelle due branche rivoluzionaria e riformista. La prima si focalizza sulla critica al capitalismo e costruisce un'utopia, in opposizione, scommettendo sul superamento delle contraddizioni evidenziate; oppure si affida alle rivendicazioni dei movimenti urbani per cogliere gli elementi del superamento alternativo del sistema economico vigente. Questa corrente radicale cresce fino ai nostri giorni assumendo colorazioni terzomondiste e antimperialiste per promuovere la voce dei diseredati dei paesi in via di sviluppo sia in patria che nei luoghi di approdo delle migrazioni. La carica negativa di questa teoria tende a proiettare nel futuro la stessa definizione della sfera pubblica e ad ammettere, nel presente, solamente suoi barlumi che possono illuminare situazioni contingenti ed eccezionali di mobilitazione e presa di coscienza.

La seconda opera attivamente attraverso le politiche urbane per migliorare le condizioni delle classi lavoratrici e primieramente degli operai delle grandi fabbriche in cui affonda il proprio consenso e la sua potenza politica. L'urbanistica riformista è stata ben declinata sia in termini di sviluppo teorico che storico e si assegna come risultato tutto lo sviluppo della produzione di abitazioni popolari pubbliche, la dotazione di standard (funzioni sociali) in maniera equamente diffusa, il recupero urbano e sostenibile dei quartieri, fino alle politiche integrate di riqualificazione urbana nei progetti pilota o nell'asse città dei programmi europei di riequilibrio regionale. Quest'approccio ha dominato l'Inu, i governi di centro-sinistra, fino a identificarsi con l'urbanistica ufficiale o statalista, termine critico rivoltogli dalla revisione liberista quando si è accinta alla trasformazione del welfare state.

In un quadro classista, anche la corrente riformista ha collocato la sfera pubblica in una nicchia, vedendo frustrata l'ambizione di imporre un disegno alle forze anarchiche del capitalismo e, in questo contesto, ha ridotto l'aspirazione comunitaria assumendone del tutto l'eredità, nella figura di un "comunità assediata". I connotati politici dell'epoca coloravano anche la sfera comunitaria con la loro sponda di mobilitazione, propaganda, adesione, fedeltà, fino alla costruzione di sottoculture urbane a forte tinte identitarie, sfociante nel "localismo". Quest'ancora persiste nella ricostruzione delle risorse intrinseche come direzione di percorsi alternativi allo sviluppo capitalistico e connota uno spazio pubblico che si proietta sul paesaggio. La coniugazione olistica della sfera pubblica approda ai beni comuni come una pervasiva rete territoriale spingendosi fino a far da ponte con il ramo rivoluzionario e alla sua visione antagonistica.

La società civile

La crisi dei partiti genera l'emergenza della società civile e delle sue espressioni nella pubblica opinione. Sistematicamente si fa strada la distinzione tra una oligarchia che gestisce il potere accomunando, nelle sue alternanze, forze di governo e di opposizione come gruppi separati perfino dai propri elettorati ed i cittadini. La medesima separazione trova specchio nell'economia, dove i ceti dirigenti si distinguono dai lavoratori e sono assimilati ai "politici".

Alla società civile sono state date due diverse interpretazioni accentuandone i diversi profili, accomunati, comunque da una volontà di conferire a questa nuova sfera pubblica una capacità deliberativa. Nella teoria comunicativa di Habermas, questo foro è il luogo della comunicazione, centrale nell'integrazione sociale e nel processo decisionale (di governo). Il postulato del dialogo sociale si basa sulla comprensibilità delle lingue dei partecipanti. Grazie al principio della razionalità sostantiva, questo dialogo non avviene solamente per stabilire gli strumenti per raggiungere gli obiettivi, ma si estende anche a una discussione sulle differenze tra i valori, fidando che anche questi ultimi siano affrontabili in termini razionali e modificabili, nel reciproco confronto. Per questa strada, Habermas sfida l'identità comunitaria ancorata a tradizioni e localismi.

Chi, invece, si preoccupa di preservarla (o ritiene irrealistico perseguire processi d'integrazione dei valori) si richiama alla concezione della sfera pubblica di Anna Harendt, fondata sull'azione collettiva. L'azione pubblica, secondo la Harendt, si rende necessaria quando l'obiettivo non si può perseguire da parte del singolo privato o da sue associazioni, imprese, cooperative perché non dispone delle risorse sufficienti allo scopo. Allora, mettersi assieme porta alla concentrazione dello sforzo sufficiente a raggiungere di più di quando singolarmente è possibile. In quest'ottica non è necessario condividere i valori, ma solo trovare un terreno comune d'intesa su obiettivi condivisi (non compromettenti le identità dei partecipanti). Per una diversa via, la sfera pubblica supera la dimensione comunitaria e postula un'integrazione di diversa natura e con diverse modalità della comunicazione razionale.

Messi assieme, questi due approcci indicano la sfera pubblica come quella della comunicazione e dell'azione comune, secondo il senso appena ricordato. Coerentemente definiremo lo spazio pubblico quello che meglio saprà consentire quelle prassi d'integrazione sociale fondate sul dialogo per la reciproca comprensione dei relativi valori e stabilire processi decisionali, deliberativi, in grado di condurre ad azioni comuni per obiettivi condivisi.

Roberto Serino

Cantiere inverso

Le recenti azioni di autocostruzione (Senerchia 2013 e Sant'angelo dei Lombardi 2014) che hanno visto il coinvolgimento di docenti e studenti di diverse università italiane presentano singolari analogie alle modalità delle lotte di quartiere che negli anni '70 coinvolgevano l'università e gli abitanti dei rioni popolari nell'hinterland napoletano .

Differenti, naturalmente, le ragioni e le necessità; in più di un caso le necessità erano acutizzate da situazioni di emergenza sociale nei quartieri di nuova edificazione in aree metropolitane per la acquisizione del diritto abitativo.

Le riviste Casabella di Alessandro Mendini ; Spazio & Società di Giancarlo De Carlo ed IN diretta da Giancarlo Saporiti[1] furono, in Italia, sul finire degli anni '70 ed inizio '80, importanti vettori di comunicazione per queste strategie innovative di "affabulazione spaziale" degli utenti della architettura e degli spazi urbani e gli strumenti diretti erano la partecipazione e l'autocostruzione.

L'analogia , pertanto, è solo metodologica e l'evidenza è che queste azioni tendono potenzialmente a modificare l'assetto urbanistico, a ridisegnare i rapporti tra amministrazione e comunità, a porre in crisi talune legittimità che avvolgono la disciplina architettonica.

L'esperienza di S.Angelo è ben descritta nel contributo di S. Carbone e S. Omassi mentre quella di Senerchia testimoniata nella Biennale Spazio Pubblico 2013 è stata sviluppata nel laboratorio di progettazione architettonica del DiARC della Università Federiciana, da me condotto. L'esperienza didattica, indagando sui quesiti non risolti dai piani e dalla ricostruzione per Senerchia[2], individua nella particolare simbiosi tra struttura urbana, geografia e natura, il carattere di un complessivo ed eccezionale spazio pubblico a scala territoriale e le potenzialità all'interno di aree metropolitane rese asfittiche dal sovraccarico funzionale. L'intero laboratorio indagando il tessuto lacerato dal sisma e la sua complessa stratificazione storica ha individuato singolari percorsi "filamentosi"; punti di pausa sul paesaggio monumentale; possibilità di rinnovo urbano a carattere pubblico in aree di sedime e con tecnologie leggere. Sulla base di queste indagini è stato poi possibile attivare, in accordo con l'amministrazione[3], un esperimento di autocostruzione con un gruppo di 10 studenti del laboratorio, coordinato da Salvatore Carbone e Sara Omassi . Individuato un sito è stato realizzato, in tempi brevi, un intervento singolare di "incubatore di energia rigeneratrice che si alimenta di vitalità e di esperienza, di saggezza e voglia di conoscenza; un luogo per il confronto, il dialogo e l'incontro; un laboratorio permanente transgenerazionale di coesione sociale. Un'architettura in grado di trasformare la violenza così come la violenza è stata in grado di trasformare ciò che esisteva: una piattaforma che accoglie stratificazioni e modificazioni e che non ha bisogno di affermarsi attraverso il mito rassicurante della stabilità, ma che rintraccia nella propria transitorietà il senso di realtà." L'esperienza ha suscitato grande interesse e curiosità nella popolazione locale tanto che, il luogo, nonostante la marginalità, è divenuto un forte punto di riferimento architettonico e sociale. Queste azioni, dunque, interessano in particolare gli spazi aperti e residuali che come pause all'interno del tessuto edilizio svelano il paesaggio sotteso e/o trascurato riannodando relazioni ed aprendo a nuove possibilità di attenzione ed approfondimento sulle reali tensioni urbane. Una risposta alle tecniche persuasive adottate dagli specialisti e alla falsa comunicazione diffusa che sembrano aver sopito ogni tensione e lotta contro le disfunzioni, l'abbandono, la perdita di identità.

Emerge, in questa campionatura minima, la priorità dell'uso e della azione diretta volontaria che nel loro farsi affermano, di fatto, la vitalità della azione critica. Incontro con il reale , pur di dimensione raccolta, e ricerca congiunta all'azione sociopolitica possono garantire quella forza capace di superare ogni tecnicismo come anche le insidie della autonomia della scienza.

Saper fare con le proprie mani, cimentarsi ognuno con le proprie possibilità, sciogliere i punti critici attraverso forme di comunicazione dialogate, avvertire il senso di responsabilità collettiva nelle scelte operate e riaffermare la dimensione estetica con cui misurarsi con il paesaggio, sono i momenti fondamentali di una concreta esperienza partecipativa.

Il corollario all'azione è la forma. Quella forma e solo quella, racconta, non fine a se stessa, quel momento di sintesi in cui un coagulo di programmi, di strumenti, di cultura e di economia, ha una possibile ragione d'essere perché condivisa e perché disponibile al rinnovo del racconto.

In ogni occasione ci si chiede la ragione di ciò che si intraprende. Per l'architettura è possibile provare ad impostare il metodo delle domande semplici e progressive con cui misurarsi. Metodo che in realtà è connaturato all'uomo, esso è più elementare ed accessibile di quello che si possa pensare, è la base del dialogo, del rapporto e, quindi, del fare assemblea. Le domande vengono poste in gruppo ed il gruppo si sforzerà di creare e tenere aperta la possibilità di far nascere le domande stesse. Le decisioni che ogni processo del progetto comporta sono certamente individuali o per piccoli gruppi . Il riferimento continuo è verso quella zona intuitiva che costituiamo in noi ed a cui attinge quella possibilità di sintesi e di ascolto che è tipica di ogni esperienza poetica.

Fuller, architetto tecnologo e sperimentatore, afferma che la sua costante guida nella progressione della ricerca è la bellezza, il senso di armonia e di equilibrio che "emana" la soluzione a lungo cercata. Tutto ciò presuppone una continua e rigorosa formazione o meglio educazione alla visione ed all'ascolto.

In analogia al tema della struttura conventuale di S.Maria delle Grazie, in Sant'Angelo dei Lombardi ed al derivato *Beyond Ruins* oggetto della *Summer School*, un bravissimo architetto spagnolo, Josè Ignacio Linazasoro

ha in un certo senso "rimpaginato" i resti della chiesa di San Lorenzo martire di Valdemaqueda in Spagna, dimostrando come l'uso della rovina possa divenire atto di reinterpretazione.
Le si dà un volto, le si conferisce dignità di essere partecipe della contemporaneità, portatrice, essa stessa, di valori contemporanei.
"Due geometrie, due ordini strutturali e due sistemi costruttivi a confronto. Un intreccio sofisticato di nervature concluso dal grande arco; un arcaico sistema trilitico zoppo sull'altro" avrà modo di affermare Francesco Venezia su questa delicata ed intensa opera architettonica[4].
Una condizione, questa, di frammenti antichi ma anche contemporanei che di volta in volta eventi o processi di modificazione urbana pongono improvvisamente in evidenza con tutto il portato di inquieti interrogativi che essi pongono. Potremmo dire che, delle sue radici, a volte la città scelga di far emergere i pezzi più preziosi.
Gli altri, i pezzi minori, nervature o fondazioni, frammenti di mura, ornamenti spezzati emergono solo a tratti compresi in costruzioni successive o sul fondo di fosse. Insieme al miscuglio di cocci, schegge marmoree ed ossa che affiora in ogni scavo e punteggia ogni sezione di terreno inciso essi costituiscono la sostanza di quel terreno particolare su cui sorgevano molte città italiane.
Tra questo humus ed il mondo sovrapposto intercorrono molteplici relazioni e tra queste quella più importante riguarda il formarsi di quel legame tra inizio e fine per una città come per un edificio che tende a far coincidere cantiere e rovina.
Cantiere e rudere, cava e rovina appartengono alla stessa famiglia e non solo perché possono costituire o rappresentare fasi diverse della vita di uno stesso edificio o di una stessa città ma perché l'attesa di un materiale o il suo esaurirsi moltiplica le relazioni possibili intorno a sé ampliando a dismisura la sua capacità di influenza nel tempo e nello spazio.
Mentre la forma definita delimita gli ambiti e fissa i rapporti, il materiale è il tramite attraverso il quale i significati fluttuano tra le diverse epoche e si insinuano in spazi imprevisti rendendo possibili quelle associazioni ed intrecci che connotano molti nostri siti archeologici.
Enigma del frammento e necessità di offrire un riparo al suo inquieto vagare nei labirinti di senso. In questa nuova condizione risiede, di fatto, il motivo di fondo della nascita della Archeologia e contemporaneamente del Museo, nel secolo dei lumi.
Singolarità di un corpo bifronte nato per rispondere alla sfida di decifrare la storia, attraverso il frammento, sull'orizzonte di una integrazione e compimento possibile.
Nelle zone intermedie, caratteristiche di centri ed insediamenti minori,prendono corpo, tuttavia, nuovi scenari che se da un lato appaiono più indefiniti tuttavia sono anche i più idonei alle mutazioni ed alla disponibilità di essere "abitati" e tale appare il senso si questo laboratorio in progress in cui riaffiora e prende senso il rapporto tra forma urbana, le sue radici ed il territorio.
"per vedere una città non basta tenere gli occhi aperti. Occorre per prima cosa scartare tutto ciò che impedisce di vederla"[5] annotava Calvino dalla sua particolare posizione di attento osservatore dei fatti urbani ed in particolare di quelli che hanno determinato e tuttora determinano la dissoluzione della forma comprensibile della città.
Forma, aggregazione e strutturazione dello spazio urbano confermano ancora oggi le teorie del De Saussure[6] e l'analogia profonda alla struttura del linguaggio o meglio delle diverse lingue. Analogia che autorizza ad affermare come la configurazione della città non sia altro che espressione visiva della lingua, così che i fatti architettonici stanno al sistema urbano come le parole alla lingua. La città, potremmo dire, non esiste ma esiste la situazione urbana così come non esiste la lingua ma la situazione di lingua ... *les ètats de langue*.
Dunque non è tanto il luogo ciò che cambia quanto le modalità con cui lo si attraversa ed utilizza mentre le tracce visibili ne testimoniano il transito.
Cantiere inverso, dunque, come area di lavoro momentanea nella quale si svolge, attraverso tracce significative ed indizi, una opera di svelamento di manufatti edili significativi, di tracciati tra le parti e di relazioni materiali ed immateriali con la città visibile, di angolazioni visive da e verso punti lontani del paesaggio, di attenzione rinnovata alle mutazioni della luce nell'arco del tempo ed alle sonorità sottese nel movimento dell'aria e degli echi lontani di un paesaggio di grande bellezza.

1. in particolare i numeri 13 della rivista *IN - argomenti e immagini di design 1974* e 2 di *Spazio& Società*
2. L'Irpinia dopo il terremoto degli anni '80 costituisce un concreto catalogo di esperienze su cui riflettere. Paesi come Senerchia, Calabritto, Quaglietta, presentano un interesse per le particolari condizioni in cui si trovavano al momento del terremoto, e per lo stato attuale, dopo l'esperienza della ricostruzione. Ci interessa qui presentare una riflessione su Senerchia, (600 mt slm,) con progressione di abbandono dell'edificato feudale (nella parte più alta), edificati del 600 e '700 (nella parte a quota intermedia), della città dell' '800/'900 (nella parte bassa), fino alla città della ricostruzione post terremoto degli anni '80.
3. L'esperienza presentata è maturata grazie anche alla grande collaborazione attiva dell'amministrazione di Senerchia, ed in particolare del Sindaco Beniamino Giglio, e dell'ATS di 18 comuni dell'area, consorziati per dare vita ad un esperimento di rivitalizzazione dell'intera area dell'Alta Irpinia. La concomitanza di questi due fattori ha anche permesso una forte intersezione con gli abitanti dell'area, sia nelle fasi di impostazione del lavoro, sia nelle fasi finali di discussione delle proposte. L'attività svolta ha visto anche la partecipazione di 80 studenti Erasmus provenienti da varie nazionalità europee ed extraeuropee, partecipanti al programma Feelland e presenti il giorno della presentazione pubblica dei progetti elaborati dai 60 studenti del laboratorio di progettazione architettonica – proff. R.Serino e V.Cappiello della Università di Napoli.
4. F. Venezia, una composizione binaria in *Casabella*, n° 697, Electa, Milano 2002
5. I. Calvino, "gli dei della città" in *Nuova Società*, n°67,1975
6. F. de Saussure, *Corso di linguistica generale* (Paris 1913), Laterza, Roma-Bari 1967

Salvatore Carbone, Sara Omassi

BEYOND RUINS: partecipazione e cicatrizzazione del tessuto urbano

La ricostruzione del centro storico di Sant'Angelo dei Lombardi a seguito del violento terremoto che ha colpito l'Irpinia nel 1980, ha restituito uno scenario in cui edifici riprodotti "com'erano, dov'erano" testimoniano, ad oggi, l'enorme difficoltà di ristabilire un'armonia perduta e sottolineano l'impellenza di azioni rigeneratrici che interessino tanto il tessuto urbano quanto quello sociale.

In seguito all'evento sismico, l'area del convento di Santa Maria delle Grazie, è stata gradualmente riassorbita dalla natura e i resti architettonici affiorano dalla vegetazione come speroni con cui il suolo si estende in un'orografia ormai naturalizzata, cristallizzata in uno stato di sospensione che oscilla tra un'opprimente inquietudine e una fiduciosa speranza nel fatto che il peggio è passato.

Le attività del *workshop* di progettazione e auto-costruzione – curato da sa.und.sa architetti e Paolo Mestriner all'interno della *Summer School Beyond Ruins* – hanno rappresentato per la cittadina irpina una preziosa opportunità per riconsiderare il ruolo e le modalità della progettazione urbana intendendola come esito di un'interazione sociale dal carattere eminentemente processuale. Il laboratorio urbano, svoltosi nell'arco di dieci giorni, è stato un "processo progettante"[1] atto a instaurare legami reciproci fra ambiente fisico e ambiente sociale[2] e individuare prospettive di recupero inedite in grado di ridefinire l'abitare come processo in grado di dare senso e sostanza agli atti di "prefigurazione"[3] e "rifigurazione"[4] su cui si fonda il significato di collettività.

Il laboratorio urbano: analisi e conoscenza del territorio

Le linee guida per avviare il lavoro sull'area in oggetto sono state acquisite attraverso un serrato confronto tra i ventisei partecipanti al *workshop* (giovani laureati, professionisti, studenti e dottorandi provenienti da diverse località italiane) e un campione intergenerazionale di cittadini. Nei primi giorni sono state raccolte interviste informali e non strutturate, coinvolgendo persone afferenti a tre principali fasce di età e residenti in zone differenziate al fine di acquisire dati e opinioni di ampia portata ed evidenziare la moltitudine di percezioni che il luogo è in grado di evocare.

Dal confronto dei dati è risultato che i giovani fino a 30 anni di età non frequentano l'area, ne sono completamente disinteressati e ne hanno una conoscenza sommaria, assorbita attraverso i racconti di persone più mature; negli adulti fino ai 50 anni di età invece i vaghi ricordi risalenti al periodo precedente il terremoto non stimolano alcun interesse verso il luogo che, con la chiusura del percorso carrabile durante la ricostruzione, è rimasto completamente esclusa dal tessuto cittadino. Entrambe le categorie precedenti si sono mostrate favorevoli rispetto alla possibilità di attivare un processo di riappropriazione dello spazio in virtù della massiccia presenza di verde, che rappresenta una prospettiva spaziale inedita a Sant'Angelo dei Lombardi. I più anziani hanno condiviso con gli intervistatori il ricordo di un forte legame tra il luogo e il paesaggio, e sottolineato l'importanza evocativa di alcuni elementi presenti sull'area: i blocchi lapidei dei muri crollati al centro dell'unica navata della Chiesa, lo spazio tra il grande tiglio e quello che resta del suo gemello secolare da cui si godeva di una bellissima vista verso il paesaggio circostante, lo spazio del sagrato dove prima delle funzioni domenicali si incontravano i concittadini.

Durante le interviste è stato raccolto materiale fotografico dagli archivi storici di alcuni abitanti, essenziale per riscoprire le dimensioni e la spazialità del complesso monastico.

Il rilievo dell'area è stato restituito secondo due modalità: una prima con cui si sono individuati e dimensionati i resti e i perimetri degli ambienti originari; un'altra, di tipo percettivo, finalizzata a comprendere e classificare mediante grafici e diagrammi le nuove relazioni instauratesi fra le parti in seguito al crollo e alla rinaturalizzazione del sito.

Dall'analisi l'area è risultata fortemente caratterizzata dalla presenza di confini e bordi più o meno evidenti, distinti per consistenza materica e porosità, che delineano un'ambiente – seppur apparentemente unitario – minutamente scandito da soglie. Sul perimetro i resti dei muri in pietra del convento e una cortina di alberi che ha sostituito due pareti del vecchio chiostro ridefiniscono la spazialità originaria del vuoto.

Tutta la prima fase di indagine sul territorio è stata accompagnata da un costante lavoro di comunicazione attraverso *social networks*, infografiche e volantinaggio al fine di massimizzare l'impatto delle operazioni svolte nei dieci giorni di *workshop*.

Nella fase di ideazione della proposta progettuale, oltre ad un'associazione locale per la salvaguardia e la promozione del territorio hanno dato il loro contributo la Soprintendenza per i Beni Culturali e Paesaggistici di Benevento e Avellino, alcuni cittadini volontari e rappresentanti dell'amministrazione comunale.

Il laboratorio urbano: progetto e autocostruzione

Il progetto, realizzato in cinque giorni, si è definito attraverso una serie di operazioni minime per la ricucitura delle tre polarità individuate durante la prima fase del laboratorio: l'area panoramica in prossimità del tiglio secolare, la navata della chiesa e il chiostro che un tempo ospitava il giardino degli odori.

Le aree sono state trattate operando in maniera elementare su tre superfici orizzontali, assumendo che l'unitarietà e la gradevolezza sono quasi sempre il risultato del limite insito nella tecnica costruttiva utilizzata, che è sempre relativamente semplice. Questa tecnologia, relativamente semplice (e dunque costruibile e realizzabile da arti-

giani o anche dall'abitante stesso) è il vero garante della libertà di concezione del pianificatore. Essa genera diversità (eterogeneità degli oggetti), pur dando la sensazione di un'unitarietà che dipende dalla povertà della tecnica applicata. [...] Una certa povertà di mezzi tecnici di costruzione garantisce le regole pratiche ed estetiche che permettono una grande diversità[5].

La scelta progettuale non ha avuto la pretesa di trasformare il posto per adeguarlo a un uso, l'obiettivo è stato piuttosto quello di trasformare il modo in cui i cittadini percepiscono i luoghi esistenti, cercando di annettere innumerevoli possibilità e contemplare il disordine[6] affinché le opportunità di appropriazione fossero numerose e varie.

La ripulitura dell'area dal folto strato di colonizzazioni biologiche ha consentito di riaprire il passaggio che collegava il sagrato al chiostro e di recuperare la pavimentazione lapidea antistante la Chiesa, ripristinando l'assetto distributivo originario. Le tre aree risultano ora collegate sia visivamente sia fisicamente, lasciando immaginare i rapporti dimensionali che caratterizzavano l'antico monastero.

La navata riscoperta appare nell'area come una nuova grande piazza, una superficie eterogenea di materiali che si susseguono e si concludono ergendosi nei resti massivi dell'unica parete in pietra ancora visibile. L'area che accoglieva il presbiterio è stata recuperata e attrezzata con una piattaforma nera in legno che, risvoltando sul margine esterno configura una seduta in corrispondenza dell'ingombro del muro perimetrale della chiesa e la attraversa trasversalmente investendo lo spazio della manica per poi raccordarsi con l'ingresso del chiostro.

Lasciandosi alle spalle la croce in legno collocata in prossimità dell'antica sagrestia e procedendo verso il tiglio secolare, la superficie di calpestio riportata alla luce racconta la successione degli spazi perduti, dal coro fino al sagrato, passando per il presbiterio, la navata e infine il portico. Ora è possibile camminare sulle pietre di fiume, sul tavolato ligneo, sul tappeto verde da cui affiorano grandi blocchi lapidei e sui marmi bicolori della navata; oltrepassata la soglia in pietra bianca si raggiungono le aree del portico e del sagrato dove sono stati recuperati il pavimento in blocchi di marmo a spacco e quello in pietra bocciardata irregolare.

Un affaccio sul paesaggio irpino recuperato con un *viewpoint* in legno posto a conclusione degli spazi elencati, offre un'opportunità di sosta e di riconciliazione con il paesaggio: la base del tronco del secondo tiglio affiora dalla struttura in legno e si offre come seduta "morbida" a non più di due occupanti. Imboccando la manica è possibile raggiungere l'area del chiostro recuperata nelle sue dimensioni e funzioni originali attraverso l'inserimento di piante aromatiche che richiedono bassa manutenzione e sostituendo lo scadente pavimento in autobloccanti con uno in spaccato di cava bianco da cui tracce lapidee e alcuni alberi spontanei affiorano configurando piccole aree relazionali. Attraverso questa semplice operazione si è restituita centralità al pozzo recuperando una spazialità che gli intervistati hanno più volte ricordato con nostalgia.

L'esperienza condotta ha, nella sua globalità, una forte valenza sia perché rappresenta la possibilità concreta di realizzare progetti a fronte di un impegno collettivo – grazie a investimenti emotivi, di tempo e di risorse – sia perché dimostra che è possibile riscattare un bene inutilizzato anche dopo un abbandono trentennale. La restituzione dell'area mediante processi di auto-costruzione ha prospettato, alla comunità di Sant'Angelo dei Lombardi, nuove possibilità di recupero e di intervento urbano che rintracciano nella temporaneità la cifra per un'esistenza resiliente e nella cura del paesaggio una straordinaria opportunità di riscoperta dell'identità territoriale.

Conclusioni

"L'accettazione della cicatrice equivale all'accettazione dell'esistenza"[7]

Nell'innestarsi tra i resti esistenziali dei ruderi lasciati dal terremoto, lo spazio diviene manifesto dell'accettazione orgogliosa di ciò che è stato perduto e dell'entusiasmo con cui è accolto ciò che la contemporaneità prospetta.

L'attivazione di processi partecipati e di laboratori urbani condivisi tra ricercatori, giovani professionisti, studenti, cittadini e istituzioni dà un rinnovato senso al "fare architettura": sviluppa e veicola coesione sociale, elevando ogni piccola azione di riappropriazione urbana a depositaria simbolica di un bene comune restituito alla collettività. Il risultato di tale atteggiamento è un intervento in grado di trasformare la violenza così come la violenza è stata in grado di trasformare ciò che esisteva; una piattaforma che può accogliere stratificazioni e modificazioni e che non ha bisogno di affermarsi attraverso il mito rassicurante della stabilità, ma che rintraccia nella propria transitorietà il senso del reale.

1. Pizziolo G., Micarelli R. (2003) *Il pensiero progettante. Vol 1. L'arte delle relazioni*, Alinea, Firenze.
2. Augustin Berque definisce la relazione fra i modelli di azione della società insediata e l'ambiente come relazioni costitutive del milieu; questa relazione «non esiste che nella misura in cui essa è sentita, interpretata e organizzata da una società». Berque A. (2000) Médiance de milieux en paysages, Belin, Paris.
3. «Prima ancora di ogni progetto architettonico, l'uomo ha costruito perchè ha abitato. [...] Lo spazio costruito consiste in un insieme di gesti, di riti per le principali interazioni della vita». Ricoeur P. (1997) La persona, Morcelliana, Brescia.
4. «Una rilettura attenta dell'ambiente urbano, un riapprendimento continuo della giustapposizione degli stili, e quindi anche delle storie di vita di cui recano traccia tutti i monumenti e gli edifici». Ricoeur P. (1997) La persona, Morcelliana, Brescia.
5. Friedman Y. (2009), *L'architettura di sopravvivenza. Una filosofia della povertà*, Bollati Boringheri, Torino
6. De Carlo G. (2013), *L'architettura della partecipazione*, Quodlibet Abitare, Macerata
7. Woods L., (2013) *Guerra e Architettura. Rat I Architektura*, Deleyva Editore, Roma.

Paolo Mestriner

Paesaggio e memoria, ovvero "questo persistere del passato nel presente"

Negli ultimi mesi mi è capitato di incontrare più volte, per attività professionali e accademiche, enti designati alla salvaguardia del patrimonio storico, culturale e artistico. Durante il confronto il dialogo è scivolato sulla situazione generale del nostro Paese, facendo emergere la considerazione condivisa dell'urgente necessità di un approccio differente alla pratica paesaggistica. È possibile infatti riscontrare una carenza diffusa di metodo, manifestata dalla perdita di vista dell'obiettivo, a cui corrisponde un'attenzione spasmodica nei confronti delle norme che lo regolano, più che ai fini che esse vorrebbero indurre. Il rischio è l'inesorabile allontanamento dal vero senso della tutela dei capitale ambientale.

La valorizzazione dei beni paesaggistici, prima di riferirsi a convenzioni e leggi, interessa la sensibilità con la quale le persone sono capaci di avvicinarsi al tema; *in primis* i professionisti, che quotidianamente agiscono in tali ambiti. Sebbene vi siano progetti, funzioni, tessuti sociali e fattori ambientali distinti, un buon progetto è in grado di espandere il proprio raggio d'azione, da un punto di vista strumentale e disciplinare. Per giungere a questo risultato appare necessario considerare il paesaggio come un insieme adottando una lettura complessiva, in grado cioè di riunire tutte le componenti che formano quel territorio, quella città, quell'ambiente. La storia, la memoria e ovviamente la comunità sono gli elementi di questo insieme. Un'altra ragione per un ripensamento delle strategie di salvaguardia dei nostri territori è relativa al concetto di presidio paesaggistico. Per anni abbiamo pensato che il miglior modo di intervenire fosse la distanza o, peggio ancora, l'interdizione. Al contrario l'esperienza ci ha dimostrato – attraverso momenti drammatici accaduti nell'ultimo decennio - che solamente la prossimità tra l'uomo e il territorio garantisce il mantenimento e la cura del suolo.

Ma cosa significa approcciare con sensibilità architettonica, etica e sociale, l'ambiente inteso nella sua accezione più ampia e complessa? È possibile parlare di responsabilità verso le identità materiali e immateriali?

Quando ci accostiamo a realtà paesaggistiche diverse tra loro - ad esempio il paesaggio storico, o quello urbano, ma anche territoriale e naturale - ci chiediamo come fare, quali strumenti usare e soprattutto come usarli. La ricerca di una pratica appropriata è la condizione necessaria per un approccio corretto, oltre che segnale di buon auspicio per l'esito finale.

Se è vero che "Considerare l'ambiente significa considerare la storia", come ha scritto Ernesto Nathan Rogers[1], è importante precisare che la storia non è solamente ciò che è stato, ma è anche ciò che siamo. Ciononostante siamo portati a credere, e a vivere, la divisione della storia [e del tempo] in passata, presente e futura. Una distinzione che può indurre ad un avvicinamento errato al problema, sino a considerare il progetto contemporaneo come azione avulsa dalla realtà che incontra.

Nelle Confessioni Sant'Agostino[2] ci ha chiarito come questa attitudine non sia del tutto esatta, là dove descrive il presente in tre momenti: "il presente di ciò che è passato", la memoria, "il presente di ciò che è presente", la percezione, "il presente di ciò che è futuro" l'aspettativa. In questa definizione credo risieda un metodo utile alla disciplina paesaggistica. In primo luogo la *memoria* [che come architetti siamo portati a far coincidere con la storia, ma anche con la cultura e la tradizione] possiamo intenderla come sedimentazione più o meno manifesta di ciò che ci ha preceduto. Poi la percezione, espressione della nostra sfera sensoriale, dei nostri sensi, non solamente la vista dunque, ma tutto ciò che ci permette di cogliere i luoghi dove viviamo. Infine l'aspettativa - o se preferiamo il progetto - molto vicina alla nostra professione, in quanto architetti siamo chiamati a pro-gettare pensando a visioni "futuribili". Ho la sensazione che mettere a sistema questi tre "momenti" sino a fonderli in un unico segno sia una delle maggiori difficoltà riscontrabili nell'esercizio della progettazione ambientale.

Cercando una risposta ai miei interrogativi è stato molto utile riprendere un breve passo di Pier Paolo Pasolini[3], da cui questo scritto prende il titolo. Si chiama "Il sentimento della storia" ed è una lettera che l'autore scrive al collega Carlo Lizzani in risposta ad una critica sul film Medea. In questo passo si legge "è questo persistere del passato nel presente che si può rappresentare oggettivamente." Dietro questo chiarimento, molto affine al concetto descritto da Beniamino Servino nell'intervento alla *Summer School* di Sant'Angelo dei Lombardi, mi pare si possa celare una buona prassi per affrontare il rapporto tra paesaggio e memoria, rapporto che, se analizzato a fondo, rivela una reciprocità.

Quello che riusciamo facilmente a riconoscere come segno dell'uomo all'interno della natura altro non è che il paesaggio stesso. I segni antropici riguardano la nostra storia, ciò che è stato, la storia degli uomini che è poi la storia dei luoghi. I luoghi rappresentano le nostre tradizioni, la nostra cultura. I luoghi assumono il ruolo di depositari della memoria, ed è proprio la definizione di luogo che ce lo spiega: "punto preciso dello spazio, specialmente quello definito da ciò che vi accade o vi è accaduto"; una formulazione che contiene all'interno il significato di memoria: "la capacità dell'uomo di ridestare in sé e riconoscere nozioni ed esperienze del passato". La memoria interagisce così con i luoghi, diventa memoria dei luoghi, di gran lunga più durevole di quella degli uomini. La dimostrazione della capacità mnemonica del paesaggio è manifestata dalla toponomastica là dove si utilizzano

nomi che sono appartenuti ad avvenimenti di quel "punto preciso dello spazio", di quella via, di quella piazza, di quel quartiere. Le denominazioni possono assumere significati differenti, diventando depositarie di avvenimenti rappresentativi di un preciso periodo storico. Si vedano gli esempi di Piazzale Loreto a Milano o di via Fani a Roma. Sono dinamiche che avvengono anche fuori dai centri abitati, dove le forme e le peculiarità ambientali del territorio sono definite attraverso dei richiami, a volte antropomorfi a volte fiabeschi, riferiti alla vita dell'uomo, come nel caso della "La Mulher muerta", una emergenza geologica presente poco a nord di Madrid o "La sella del diavolo", il promontorio che sovrasta la spiaggia del Poetto a Cagliari. Queste esemplificazioni identificano ciò che in ambito sociologico viene chiamato immaginario collettivo. Pare essere un'esigenza delle comunità, quella di legare i luoghi alla propria storia. La memoria pertanto non è unicamente una dinamica appartenente all'uomo e al tempo passato, ma è patrimonio pubblico custodito dal luogo che l'ha generata.

Gli strumenti che ci consentono di interagire con i fattori ambientali sono genericamente due: l'immaginazione e l'esperienza. Da un lato la conseguenza diretta dell'immagine che singolarmente o collegialmente ci siamo costruiti di un certo spazio, dall'altro la nostra capacità di scoprire ciò che ci circonda attraverso la percezione e i suoi strumenti, i sensi. È questo contatto diretto e continuo con gli elementi costitutivi del paesaggio che ci pone in un'altra dimensione. Non lo avvertiamo solamente come fattore esterno, ma ci sentiamo intimamente legati e facenti parte di un tutto. Ecco allora che l'esperire, l'essere nel luogo, muta sino a essere noi stessi luogo, poiché la condizione prossemica con l'ambiente costituisce la circostanza ideale per "fare nostre" le tipicità del contesto che ci ospita. Generalmente avviene quando ci poniamo in una condizione di ascolto, con il corpo e con l'anima, quando riusciamo per primi a raggiungere quella totalità che il paesaggio ci richiede. A tale proposito può essere utile ricordare James Hillman[4] quando affermava che dalla storia apprendiamo come "L'«intima» qualità del luogo sia dovuta alla percezione del clima e della geografia, ma anche all'immaginazione, per questo è necessario stare a lungo in un luogo, perché l'immaginazione possa rispondere."

Sono convinto che non possa esserci un'intima qualità dei luoghi senza una corrispondenza d'animo con la comunità che li popola. Credo che non si possa parlare di paesaggio senza un reale coinvolgimento, fisico ed emotivo, delle persone che lo abitano. Solo con il mutuo scambio tra uomo e natura si può custodire e valorizzare l'eredità che abbiamo avuto in dono da chi [o cosa] ci ha preceduto. Sì, perché quando facciamo paesaggio, nel momento in cui interveniamo all'interno di un ambiente dato, andiamo a modificare un patrimonio che, come abbiamo visto, è depositario di una cultura. Il paesaggio, in ogni sua manifestazione, è un ambito per sua natura illimitato, non contempla confini, è un bene di tutti e in quanto tale esposto in ogni sua parte agli agenti, non solo atmosferici, con cui interagisce. Ogni volta dovremmo chiederci, sia che si tratti di città, collina o costa, cosa è veramente necessario e soprattutto che effetti può produrre l'intervento che andremo a fare.

Nell'esperienza organizzata a Sant'Angelo dei Lombardi si è cercato di lavorare dando voce alle tracce che il tempo ha custodito. Il tentativo è stato quello di rievocare il passato sforzandoci da un lato di operare con delicatezza, dall'altro di custodire le testimonianze di un luogo intriso di una memoria collettiva mai svanita. Il fattore determinante, che forse più di ogni altro rappresenta il lavoro svolto, non è dato dalle soluzioni progettuali [via via scaturite da un dialogo diretto con la collettività prima e con il sito poi], ma dall'agire concretamente sul campo, sottolineando l'importanza del prendersi cura come paradigma del fare paesaggio. Ad una ripulitura iniziale ha fatto seguito la ricerca di poche e misurate azioni in grado di mettere a sistema le rovine dell'ex convento. Il risultato, che per primi abbiamo toccato con mano, è stata la riappropriazione da parte dei cittadini di un pezzo di storia del paese. Tuttavia non credo che le numerose visite e i ripetuti incoraggiamenti ricevuti fossero rivolti esclusivamente al lavoro che stavamo svolgendo. Sono portato a credere che questo interesse riguardasse principalmente la natura del luogo e la riscoperta di un bene comune capace, dopo tanti anni, di conservare intatta la propria anima. È stato sufficiente farla riaffiorare. Così come è bastato dare un cenno alla comunità di Sant'Angelo per sentire l'adesione al progetto e l'impegno da parte di tutti - amministrazione, cittadini, università – di dare seguito ad un processo sì avviato, ma che ha bisogno di essere sostenuto e curato nel tempo.

1. E. N. Rogers - *Esperienza dell'architettura*, Milano (1958), Giulio Einaudi editore
2. Agostino - *Confessioni*, pag. 228, Milano (1992), Garzanti editore
3. Pier Paolo Pasolini – *Saggi sulla letteratura e sull'arte*, pag. 2818, Milano (2004) Arnoldo Mondadori Editore
4. James Hillman – *L'anima dei luoghi*, Milano (2004), Rizzoli RCS Libri

Immacolata Geltrude Palomba

Un caso di rigenerazione urbana e sociale

Suggestivi paesi arroccati sulle colline, edifici costruiti armoniosamente in pietra, scultorei portali, chiese, campanili, piazze componevano lo scenario dell'Irpinia prima che il terribile sisma, la sera del 23 novembre del 1980, minasse, in poco più di novanta secondi, la lunga storia e la forte identità del territorio.

Gli interventi di ricostruzione, se da una parte migliorarono nettamente le condizioni abitative, assicurando una casa ai cittadini colpiti, dall'altra fecero sì che i nuovi materiali, le tecnologie dei tempi e le misure di sicurezza e prevenzione modificassero per sempre il volto dell'Irpinia. Molti paesi furono abbandonati e ricostruiti fuori sito causando una consistente rottura tra gli abitanti e il contesto in cui si identificavano. In altri casi, come quello di Sant'Angelo dei Lombardi, furono attuati interventi di recupero del centro storico, particolarmente attenti ai materiali ed alle caratteristiche costruttive del contesto, avendo cura di preservare in tal modo l'identità che, per secoli, ha unito gli abitanti al paese. Tuttavia non mancarono esempi di nuova costruzione e nemmeno casi di "vuoti" urbani irrisolti per i quali ancora oggi, a distanza di oltre trent'anni, si attende il delicato passaggio da spazio "in attesa" a spazio pubblico da restituire agli abitanti. Di ciò è esempio il sito di Santa Maria delle Grazie: adiacente al centro storico, ma ad una quota inferiore e difficilmente accessibile in seguito agli interventi di ricostruzione, l'area è occupata da vegetazione infestante che ha del tutto avvolto le rovine della chiesa e del convento. Lì giacciono l'identità e la memoria dei santangiolesi, tra il dolore ancora vivo e la non accettazione di ciò che è andato perduto. E' indispensabile considerare il sito come una potenziale risorsa, il punto di partenza per una serie di considerazioni legate al tema dello spazio pubblico, in cui convergono tanto i valori "tangibili", legati allo spazio fisico, quanto i valori "intangibili", ovvero gli aspetti di condivisione e coesione sociale, ma anche i legami intimi ed emozionali. Lo spazio pubblico, luogo delle relazioni sociali per eccellenza, fulcro della vita di un paese, costituisce per gli abitanti l'anima indispensabile in cui ritrovarsi e riconoscersi.

La maggior parte degli interventi post-sisma ha sottovalutato la secolare relazione tra luoghi e comunità, innescando un processo di cancellazione graduale dell'identità urbana e sociale aggravato dall' incapacità di riconoscere le potenzialità dei beni distrutti. Nel caso di Santa Maria delle Grazie, ciò ha condotto ad un lento abbandono del sito che, a distanza di oltre trent'anni, nell'incuranza dell'uomo e del tempo, oggi si propone come luogo da rigenerare e restituire alla popolazione di Sant'Angelo.

La necessità di ricomporre un legame con il sito, di riportare alla luce l'identità perduta e di rintracciare nuove prospettive per il futuro individuano i temi su cui è stato incentrato il programma del workshop di auto-costruzione Beyond Ruins. L'esperienza è partita con la consapevolezza che l'architettura, in un contesto post-sisma, non può prescindere dai bisogni e dalla cultura del luogo. Pertanto, durante la fase partecipativa, la comunità è stata considerata una parte attiva del progetto, riscoprendo e facendo a sua volta scoprire attraverso ricordi, testimonianze, racconti e descrizioni le potenzialità del sito. Il lavoro è stato così guidato dal principio che lo spazio pubblico da rigenerare va considerato non solo nella sua parte fisico-volumetrica, ma soprattutto come "contenitore" della vita collettiva che conferisce umanità allo spazio stesso, rendendolo vivo e fondamentale per il benessere e la qualità della vita. Il tiglio, il chiostro e la superstite abside della chiesa, evocati dal racconto degli abitanti che hanno guidato le prime fasi del lavoro, sono divenuti i tre temi progettuali, i punti di maggiore suggestione, che consentono di rivalutare le qualità del luogo e di introdurre funzioni conformate al tessuto storico. La partecipazione ha potuto, da una parte, gettare le basi di un progetto capace di rigenerare un punto di ritrovo per la comunità locale, una nuova agorà, un insieme di relazioni e di condivisioni, sia nel bene che nel male, della memoria e dell'identità; dall'altra, consentire la riqualificazione e la valorizzazione delle caratteristiche paesaggistiche, storiche e culturali del contesto, considerate beni collettivi e senza i quali viene a mancare l'essenza della città.

Il sito di Santa Maria delle Grazie è stato restituito agli abitanti e il lavoro di autocostruzione rappresenta il primo passo per i successivi eventi che trasformeranno ancora il contesto di Sant'Angelo in un laboratorio urbano, dinamico e partecipato, con l'importante obiettivo di mirare alla rigenerazione non solo urbana ma anche sociale.

Riferimenti bibliografici

- Ciaravella F. (2013), "L'intimo nella memoria dello spazio pubblico: due progetti d'arte per Salvitelle", in: *Urbanistica DOSSIER Online*, n. 005, INU Edizioni.
- Fabietti V., Giannino C., Sepe M. (2013), "La ricostruzione dopo una catastrofe: da spazio in attesa a spazio pubblico", in: *Urbanistica DOSSIER Online*, n. 005, INU Edizioni.
- Lanzani A. (2003), *I paesaggi italiani*, Meltemi Editore, Roma.
- Mangoni F., Pacelli M., (1981), *Dopo il terremoto la ricostruzione*, Edizioni delle Autonomie, Roma.
- Mazzoleni. D., Sepe M., (a cura di), (2005), *Rischio sismico, paesaggio, architettura: l'Irpinia, contributi per un progetto*, CRdC AMRA, Napoli.
- Minuta U. (2013), "Lo spazio pubblico tra memoria e progetto comunitario", in: *Urbanistica DOSSIER Online*, n. 005, INU Edizioni.
- Secchi B. (2000), *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari.
- Teodosio A. (2013), "Oltre le macerie. Ricostruzione in Irpinia tra antichi luoghi e nuovi spazi", in: *Urbanistica DOSSIER Online*, n. 005, INU Edizioni.

Plinio Vanni

Passato e futuro del monumento

"Nessun architetto può ricostruire una cattedrale di un'epoca trascorsa, dando forma alle attese e alle aspirazioni, all'amore e all'odio che animavano coloro che l'hanno lasciata in eredità. Per questa ragione, le immagini di monumentalità che il passato ci offre non possono ritornare in vita conservando l'intensità e i significati che possedevano originariamente.
Una replica fedele è impossibile, ma, tuttavia, non possiamo dimenticare le lezioni che gli edifici antichi impartiscono, poiché appartiene loro quella grandezza che dovranno possedere, a loro modo, anche le nostre costruzioni future".[1]
Louis I. Kahn

Per certi versi, questo articolo potrebbe finire già qui, perché le parole del grande architetto estone sintetizzano magistralmente il senso che, in architettura, dovrebbe avere un monumento.
In realtà, però, credo che un approfondimento serva, soprattutto per sviluppare il tema dell'appartenenza, dell'identità ed unicità del monumento, ovvero, nel caso specifico, i resti della chiesa e del convento di Santa Maria delle Grazie in Sant'Angelo dei Lombardi. Non ha, infatti, senso parlare di passato e futuro e, in ultima analisi, di monumento stesso, se viene a mancare la sostruzione sulla quale tutto poggia: la memoria. Al di là della citazione iniziale, una valida introduzione al tema che queste righe vogliono affrontare, ce la forniscono le parole del religioso santangiolese Mons. Giuseppe Chiusano, il quale nella prefazione ad una delle sue pubblicazioni[2], così scrive:
«Ove cultori di memorie antiche volessero ammirare altari fatti con malta speciale, policroma e inimitabile, propria dell'artigianato carifano, o coro intarsiato di noce, o soffitta in legno dipinta dal celebre Luigi Ricciardi, o aurofregiata cantoria, o lignee statue di Santi francescani, o portali scolpiti e medaglioni di pietra, non avrebbero che da venire a S. Maria delle Grazie. »
Oggi, di tutto ciò, non resta più nulla.
Il terremoto del 1980 ha distrutto l'intero convento di origine seicentesca e la chiesa, le cui origini vengono fatte risalire al 1300. Pertanto, a parte qualche lacerto dell'antica fabbrica, il monumento, per lungo tempo, sembra aver continuato a vivere esclusivamente nelle descrizioni di cultori della storia locale, quali il Chiusano, nei documenti e rilievi di Sovrintendenza e Archivio di Stato e, da ultimo, nella memoria dei santangiolesi di una certa età.
La storia di Santa Maria delle Grazie è, come spesso accade in contesti di questo genere, un vero e proprio palinsesto di elementi ed eventi, non solo legati alla diacronia della costruzione materiale del manufatto architettonico, ma anche e soprattutto alla molteplicità ed articolazione di funzioni che questo luogo ha assunto, nel corso dei secoli, per le comunità di Sant'Angelo e dei centri limitrofi. In origine chiesa ed ospedale, poi convento e luogo di istruzione, carcere, caserma dei Carabinieri, convento di suore, asilo ed orfanotrofio. Il 23 novembre 1980 questa incessante stratificazione ebbe istantaneamente fine.
Alla luce di tutto ciò e tenendo presenti le parole di Khan, come si può agire in un simile contesto? Quali operazioni sono lecite, quale senso ed obiettivo dare all'attività progettuale operante sulle tracce superstiti, uniche testimoni di ciò che è stato quel luogo?
Un gruppo alquanto eterogeneo composto da studenti di architettura, neo-laureati e giovani architetti si è cimentato con questi interrogativi, operando in quel luogo, o meglio, vivendolo per una decina di giorni tra la fine di agosto e gli inizi di settembre. Durante questa breve convivenza, il sito e la sua gente hanno parlato, comunicato, descritto e ricordato quello che sono stati in passato, quello che sono oggi, ma sul futuro e sulle aspettative che ad esso sono legate, si è registrata una certa incertezza, unita a diffidenza e scetticismo.
I sentimenti degli abitanti sono apparsi alquanto contrastanti tra loro, spaziando dalla volontà di dimenticare l'evento drammatico e con esso tutto il resto, quasi mettendo in atto una deliberata forma di damnatio memoriae, fino a chi sperava in una rinascita del complesso, secondo le modalità della ricostruzione dov'era e com'era.
L'azione dei partecipanti alla *Summer School* ha fatto proprie tali istanze, le ha catalizzate rielaborandole ed attuando un inevitabile processo di mediazione tra i variegati sentimenti della popolazione e le regole della disciplina architettonica. Il progetto ha preso forma sotto l'influsso di questi elementi, ai quali si è aggiunto, molto più che in un canonico progetto architettonico, lo spirito del luogo. Il risultato finale, infatti, ha risentito fortemente delle continue scoperte di fronte alle quali ci si è trovati, giorno dopo giorno, nello svelare le tracce dell'antica costruzione nascoste sotto la coltre di terra e vegetazione accumulatasi in questi oltre trent'anni di rovina. Il riaffiorare del perimetro murario, di porzioni di pavimentazioni interne ed esterne, la riqualificazione della spazialità del chiostro e l'inserimento delle essenziali strutture in legno, con la panca rivolta verso il pozzo e la lama/belvedere nei pressi del tiglio, hanno, di fatto, rimesso in moto quell'incessante attività vitale legata alla storia di Santa Maria delle Grazie che, come si è detto, era stata spezzata brutalmente in quella sera di novembre del 1980. Ecco, quindi, attuata un'opera di sovrascrittura il più possibile leggera e rispettosa della memoria collettiva e privata, che molto spesso finiscono col coincidere.
L'intervento messo in atto non è stato sostenuto da un ferreo progetto esecutivo e da un dettagliato programma di uso e manutenzione del manufatto, bensì ha qualificato ciò che resta dell'antico complesso, come fondamenta di nuove stratificazioni, fatte non tanto di legni, calce e mattoni, ma di relazioni che qui, se la gente lo vorrà, potranno tramandare memorie, scriverne di nuove ed in tal modo dare un senso al futuro del monumento stesso.

1. Bonaiti Maria, *Architettura è.* Louis I. Kahn, gli scritti, Electa, Milano, 2002
2. Chiusano Giuseppe, *S. Maria delle Grazie. Ex convento francescano in S. Angelo dei Lombardi*, Linotyp Jannone, Salerno, 1971

Lea Manzi

Lo spazio pubblico restituito

"Per individuare ciò che in architettura è costante e fondamentale, è necessario cogliere l'origine e gli elementi immutabili delle sue trasformazioni. È come chiedere ad una cosa: cosa sei stata e cosa vuoi essere? E farla emergere mutata da ciò che era".

Da questo assunto di James Hillman[1], può sintetizzarsi il progetto di rigenerazione dell'ex convento di Santa Maria delle Grazie. A partire proprio dai ruderi e dal riconoscimento di una vera e propria ferita ancora in atto, sia nel tessuto della città che nella memoria collettiva, le scelte progettuali si sono delineate considerando la mancanza di contatto e la perdita del senso di appartenenza. In esso, la stratificazione della memoria, delle rovine del convento, ha affidato all'oblio ciò che è accaduto in quel luogo, lasciando che la natura se ne appropriasse, trasformando i resti del ricordo in qualcosa di differente. Da questo scenario informe, le rovine sono state considerate come una materia prima, plasmabile nuovamente, finalizzata alla ricostruzione dell'identità perduta.

È importante rendersi conto di cosa i luoghi "contenevano", tenevano dentro, questa interiorità che è l'anima del luogo ha indirizzato le modalità di intervento, attraverso una visione feconda della ferita, restituendogli la sua natura di spazio dalle relazioni complesse: quelle degli abitanti con il sito e con il passato, quelle ormai negate tra l'area ed il paesaggio circostante della valle dell'Ofanto, ma anche quelle ormai sepolte della memoria storica legata al luogo di culto. È quindi emersa la forte valenza accentratrice che da sempre ha caratterizzato l'intera area del convento: dentro, intorno, fuori dalla chiesa, sotto ai tigli, gli abitanti si riunivano perché tale era il luogo di incontro di tutta la comunità prima del terremoto. Dopo la ricostruzione, queste dinamiche sono mutate, infatti se prima la gente si radunava nei luoghi aperti ed il punto di incontro era il sagrato della chiesa o la piazza, ora invece si incontra prevalentemente in spazi chiusi, (forse a causa della perdita di memoria dei luoghi), ritirandosi lentamente dentro contenitori privati di uso semipubblico, ovvero spazi privi di identità, relazioni e storia.

Nel progetto tale aspetto si è declinato favorendo il "luogo della relazione", inteso come unione, raccolta, ed in quest'immagine di partecipazione, in cui la città si riuniva, si è delineata una prima risposta: non da ciò che bisognava cambiare, costruire, o demolire, ma a partire da ciò che si trovava lì, dalle rovine che chiedevano di essere scoperte prima attraverso nuove percezioni e poi in nuove forme di progettazione. Nell'attraversamento di questo luogo, sono emersi diversi livelli, le stratigrafie del ricordo, come in una sorta di *terrain vague*[2] della memoria. Progettare gli spazi aperti in connessione tra loro diviene operazione contestuale all'attivazione del processo di riqualificazione; non si può pensare di intervenire solo costruendo, ma è necessario valorizzare soprattutto il vuoto, in questo caso elemento labile della forma urbana, eppure fondamentale per la risignificazione della città.

Il progetto, si è delineato quindi come percorso non solo in superficie, ma anche come una sorta di scavo, un'archeologia del passato recente, nell'unico luogo che porta ancora una traccia irrisolta del terremoto. A partire da questo carattere che unisce tutti gli spazi, siano essi luoghi o non luoghi, dove la presenza di stratificazioni d'usi, di passati, di residui senza pretese di alta storicità, erano ancora capaci di parlare di vicende umane, si è sviluppato il progetto suddiviso in una narrazione formata da tre momenti: il chiostro, la navata della chiesa, il belvedere sotto al tiglio. Circoscritto quindi a situazioni puntuali, in quegli spazi inutilizzati, abbandonati ma riscoperti carichi di significato anche attraverso i racconti degli abitanti, si è sviluppato un sistema di architettura effimera che possa generare nuovi contesti di vita, di scambio sociale e culturale a Sant'Angelo dei Lombardi.

Il progetto di suolo recupera la spazialità perduta con diverse modalità: in primo luogo, il vuoto dall'ex chiostro del convento è stato reinterpretato come una "stanza vegetale", considerando gli arbusti cresciuti in maniera spontanea nel corso di questi trent'anni come l'elemento primario della costruzione; ma anche attraverso l'utilizzo di un nuovo suolo, che delinea il perimetro di questa nuova internità.

Nello spazio della chiesa, è stato definito il perimetro della navata e portato alla luce quel sistema di soglie invisibili, fatte di pietra, di pavimentazioni, ma anche di terra e legno, restituendo un'unitarietà all'invaso della chiesa sul quale il progetto si è inserito silenziosamente con la costruzione di uno spazio libero da esigenze funzionali, capace di offrire diverse letture e significati. La navata è risultata il fulcro del sistema, in quanto elemento di connessione, di attraversamento e di relazione tra lo spazio più intimo e chiuso del chiostro e quello che si apre al di fuori verso il paesaggio, del tiglio. All'ombra di questa grande pianta, la narrazione si conclude con l'intervento più circoscritto, il view point, costituito da una lama orizzontale quasi sospesa, tesa ad incorniciare la valle ed i monti. Non tutto il progetto è dunque rappresentabile dalla pietra, dal lastricato, dai massi squadrati, ma anche le operazioni di ripulitura dell'area dalla vegetazione evidenziandone i resti si è intrecciata alla creazione di una cornice in grado di ristabilire il rapporto fisico e visivo con il panorama, dando forma ad un progetto di archeologia del paesaggio, in cui la sacralità che precede l'architettura è il vero e proprio elemento della costruzione del luogo [3].

1. Si veda J. Hillman, Rizzoli, Milano 2004, p. 24
2. Si veda I. de Solà-Morales, Terrains vagues, in *I racconti dell'abitare. Un seminario. Una mostra, catalogo della mostra*, a cura di E. Calvi, AbitareSegestaCataloghi,Milano 1994, pp. 74-78
3. Si veda A. Ferlenga (a cura di), *Pikionis (1887-1968)*, Electa, Milano 1998, p.232

Ennio Nonni

Il piano regolatore della sismicità, un progetto del nuovo piano di Faenza

La sicurezza nella pianificazione

E' la ragione primaria per dare un senso di prospettiva al piano urbanistico.

La corrispondenza circa i rischi a cui una società è esposta incide in maniera diffusa sui comportamenti collettivi e quindi sugli interventi finalizzati a ridurre tali rischi in maniera ben maggiore di progetti puntuali sulla sicurezza. E' evidente che il consumo di suolo agricolo, è una delle principali cause della fragilità di un territorio, da contrastare anche per ragioni economiche ed ambientali. Per queste ragioni, l'apice del progetto di pianificazione, va riservato allo studio dei rischi territoriali al fine di aumentare la consapevolezza "popolare" del rischio (conoscenza) e per condizionare gli interventi urbanistici di qualunque genere ad azioni o prestazioni di sicurezza. Se negli anni '80, l'approccio verso i temi della sicurezza, era relegato al controllo della densità e alla necessità di preventive indagini geologiche, dagli anni '90 hanno iniziato a fare breccia le prime valutazioni ambientali di compatibilità. Oggi sviluppare il progetto sicurezza all'interno dei Piani, significa affrontare la vera sostanza della pianificazione. Le varie situazioni di rischio, devono trovare coerenza fra le molteplici difficoltà con l'intero processo di pianificazione, condizionandolo nel livello massimo accettabile dalla società. I principali argomenti inerenti la sicurezza territoriale che vanno quindi ricompresi nei Piani sono:

- la vulnerabilità sismica della città;
- il rischio allagamenti e la tenuta dei sistemi di deflusso;
- il censimento delle frane con relative interferenze;
- i Piani di emergenza sia comunali che di area vasta;
- il rischio industriale di incidenti rilevanti e le aree limitrofe;
- la subsidenza e la impermeabilizzazione dei suoli;
- il rischio idrogeologico dei terreni in pendenza.

Per ognuno di questi argomenti vanno effettuate elaborazioni tematiche e specifiche considerazioni all'interno dello strumento urbanistico.

La geologia preventiva; microzonazione sismica

Per fornire informazioni su come un sisma si propaga nelle zone urbanizzate è stata condotta una campagna di sondaggi geologici e di misure geofisiche finalizzata alla redazione di una mappatura di microzonazione, tesa ad individuare il fattore di amplificazione sismica dei terreni superficiali, da cui sovente derivano i maggiori rischi in caso di terremoto. Una mappa che diventerà sempre più precisa di anno in anno per la obbligatorietà di realizzare misure geofisiche in profondità in ogni occasione di trasformazione dei terreni. E' quindi possibile avere informazioni, supportate da concrete conoscenze geologiche, sull'effetto delle onde sismiche (amplificazione sismica locale), e acquisire una consapevolezza dell'importanza che rivestono gli interventi antisismici, soprattutto sulle aree del territorio edificato.

Il risultato di questo lavoro è la carta della microzonazione sismica che può essere di primo, secondo o terzo livello a seconda degli approfondimenti geologici.

E' evidente che solo il terzo livello, come avvenuto a Faenza, può fornire informazioni per la pianificazione, per evidenziare, le differenti risposte al sisma che i vari ambiti offrono, in relazione alla stratigrafia e all'orografia del terreno. L'analisi di microzonazione sismica è supportata da sondaggi e misurazioni effettuate in sito, quali ad esempio carotaggi ad estrazione, misure geofisiche in profondità (down-hole) e in superficie (MASW), prove penetrometriche, nonché da una elaborazione della banca dati relativa ad analisi conoscitive di precedenti strumenti di pianificazione e dalla banca dati dei Servizi Geologici e Sismici e dei Suoli della Regione.



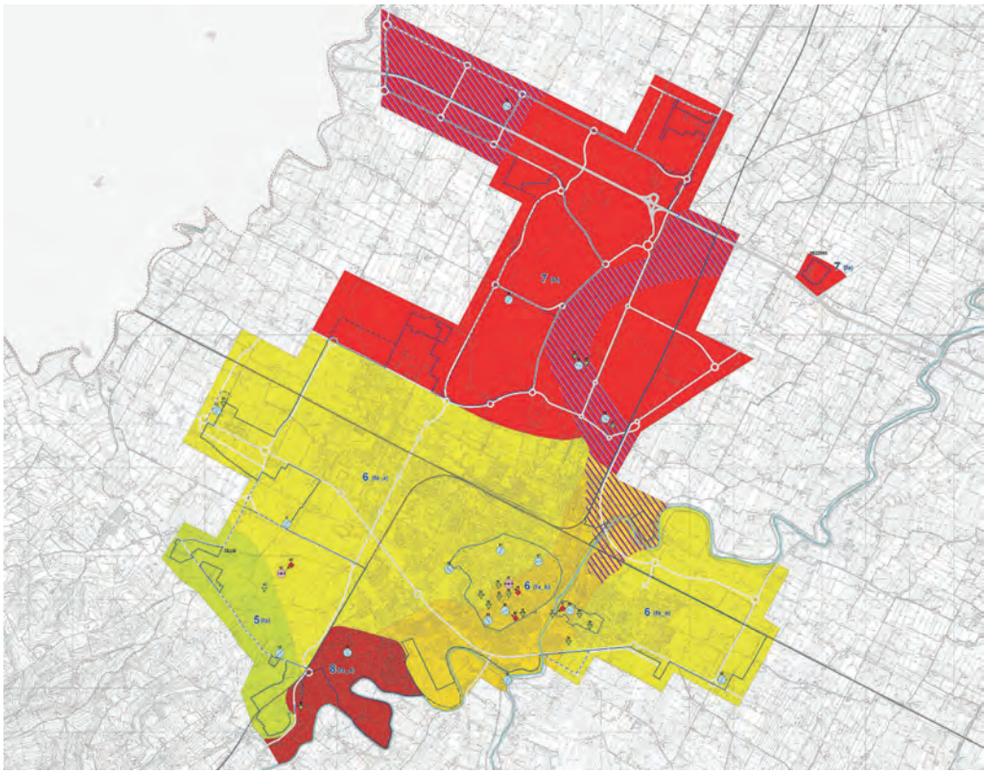
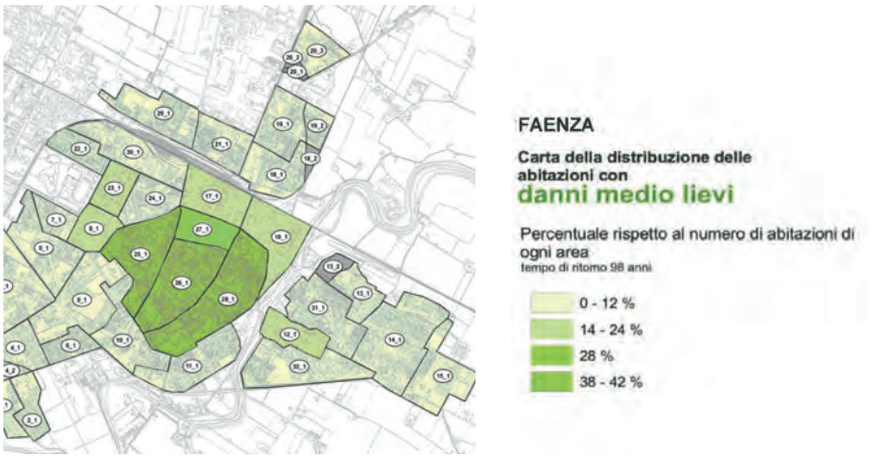
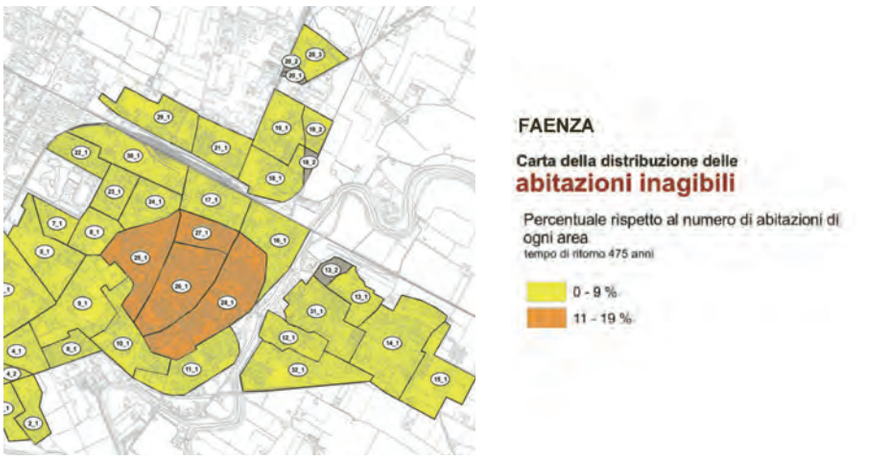


Tavola della microzonizzazione del centro urbano: dal chiaro allo scuro aumenta la pericolosità per la tipologia dei terreni. Con tratteggio le aree potenzialmente liquefacibili.



Distribuzione abitazioni con danni medio lievi. Terremoto con tempo di ritorno a 475 anni (VII-VIII MCS)



Distribuzione abitazioni inagibili. Terremoto con tempo di ritorno a 475 anni (VII-VIII MCS)

Lo studio del rischio sismico

Se con la microzonazione sismica si ottengono informazioni nella propagazione e sull'amplificazione delle onde sismiche al suolo, con lo studio di vulnerabilità sismica entra in gioco il costruito.
Il progetto sperimentale di vulnerabilità sismica è stato condotto in coordinamento al Dipartimento di Protezione Civile Nazionale e alla Regione Emilia-Romagna al fine di conoscere e prevedere gli effetti di un sisma sulla globalità degli edifici costituenti il sistema urbano.
Lo studio è partito dalla identificazione delle tipologie edilizie del centro urbano, cui sono state associate delle classi di vulnerabilità sintetica per poi andare a perimetrale i comparti a vulnerabilità omogenea: ovvero quegli ambiti la cui omogeneità viene valutata sulla base di alcuni criteri quali ad esempio la classe di vulnerabilità, l'articolazione dei tessuti e della viabilità, gli elementi naturali, le destinazioni urbanistiche.
L'obiettivo è conoscere e prevedere gli effetti di un sisma sulla globalità degli edifici consistenti il sistema urbano evidenziando nella cartografia i risultati.
Attraverso l'incrocio delle mappe della pericolosità (microzonazione sismica), della vulnerabilità del costruito e della distribuzione della popolazione è possibile visualizzare il rischio sismico urbano.

Lo studio di vulnerabilità sismica del centro storico

L'analisi di vulnerabilità sismica degli aggregati edilizi del centro storico di Faenza è frutto di un progetto (più approfondito rispetto al progetto di vulnerabilità del centro urbano) realizzato con il dipartimento di architettura dell'Università degli Studi di Catania.
Il nucleo antico della città è analizzato con la finalità di elaborare una mappa che individua sinteticamente la tipologia e la localizzazione delle vulnerabilità sismiche e delle resistenze più ricorrenti, con l'obiettivo di desumere codici di intervento per la mitigazione del rischio sismico.
A livello esemplificativo e al fine di sviluppare un efficace metodo di lavoro, è stato poi selezionato un isolato su cui è stato effettuato un approfondito studio che descrive un preciso scenario di danno e contiene le indicazioni progettuali opportune a mitigare la vulnerabilità sismica.

E' così possibile ottenere un quadro generale degli effetti di un sisma, con l'obiettivo di sensibilizzare i cittadini e i tecnici sulla necessità di migliorare le costruzioni esistenti.

La definizione della condizione limite per l'emergenza (CLE)

La definizione della CLE (Condizione Limite Emergenza) ha lo scopo di individuare quelle aree che in primis devono garantire il funzionamento della città e la connessione fra gli edifici strategici, nei primi momenti post-emergenza. E' evidente che queste localizzazioni, decontestualizzate dall'urbanistica, hanno una efficacia limitata. In questo caso le strategie urbanistiche, possono entrare in campo per privilegiare con incentivi (micro perequazioni), le aree che devono garantire il funzionamento delle parti strategiche della città e soprattutto gli edifici ritenuti più vulnerabili dalla carta del rischio.

Elaborazioni (carte tematiche)	**Contenuto e informazioni**
1) Carta della pericolosità sismica locale	Microzonazione sismica
SOTTOSUOLO	(Qualificazione delle aree)
2) Carta della vulnerabilità edilizia	Datazione degli edifici
EDIFICI	(prima e dopo il 1983)
	Tipologia e morfologia edilizia (regolarità, altezza, distribuzione, ecc...)
	Tipologia costruttiva (Strutture in mattoni, in cemento armato, prefabbricate, presenza di presidi antisismici, edificato in aggregato ecc...)
3) Carta della esposizione urbana	
POPOLAZIONE	Densità demografica (affollamento,caratteristiche della popolazione)
1) + 2) + 3) = Carta del rischio sismico	Zoning di previsione della distribuzione dei danni (edifici crollati, inagibili, agibili) e determinazione delle zone omogenee e degli scenari previsionali di danno sismico

La CLE di Faenza è stata progettata evidenziando le aree di emergenza (ammassamento, ricovero, attesa) e gli edifici strategici riportate nel Piano Comunale di protezione Civile e collegandoli mediante gli assi di connessione e accessibilità con il contesto territoriale.
Rispetto a questo sistema di strutture strategiche (edifici, strade e spazi aperti) sono stati analizzati e valutati gli aggregati e gli edifici interferenti che nel loro insieme costituiscono l'essenza della CLE.
E' evidente che questo progetto, in un'ottica di Unione dei Comuni, conduce ad un piano di protezione civile di area vasta con la CLE dei vari centri connessi alla viabilità sovracomunali e ai grandi poli di attrazione per l'emergenza.

Il Piano regolatore della sismicità

Rappresenta la sintesi organica degli studi a scala urbana inerenti la vulnerabilità sismica con la finalità di rispondere ad un obiettivo molto semplice e di facile comunicazione: "preventivamente agli interventi edilizi è opportuno che i proprietari considerino gli aspetti della vulnerabilità sismica e delle problematiche idrogeologiche dimostrando di avere conoscenza degli studi messi a disposizione dal Comune in una visione proattiva atta a vedere le microcriticità.".
Non si tratta di un nuovo Piano di Settore (in quanto è un allegato costitutivo dello strumento urbanistico della città - RUE 2015) bensì rappresenta il punto di partenza per indirizzare coerentemente strategie normative articolate in prescrizioni, incentivi e perequazioni che vadano ben oltre gli obblighi di legge riferiti allo specifico intervento strutturale; aspetti insediativi e norme che per essere efficaci sono da ricomprendere nel piano urbanistico.
L'obiettivo della città di Faenza è stimolare, attraverso strumenti conoscitivi, comportamenti virtuosi e accrescere la cultura della sicurezza.

Strategie normative per elevare la sicurezza sismica

Il contenuto del Piano Regolatore della sismicità, nell'ambito del processo partecipativo, ha consentito di focalizzare maggiormente la discussione sui temi della sicurezza che hanno poi trovato riscontro, pur come primo livello di sperimentazione, all'interno delle norme del RUE 2015. Il Principale obiettivo di queste norme urbanistiche è quello di fare uscire la sicurezza dall'ambito specialistico professionale per renderlo comprensibile ad una vasta platea di cittadini.
Occorre sempre tenere presente che gran parte degli edifici esistenti a Faenza,
essendo costruiti prima del 1983 (anno di inserimento della città di Faenza in area sismica), non è in grado di resistere con sufficienza ai terremoti in area sismica.

- Vulnerabilità sismica nel centro storico (obblighi)

Il centro Storico è l'ambito della città con il più elevato rischio sismico; per cui nel caso di opere (anche non strutturali) sugli edifici, soggetti a titolo abilitativo, la relazione tecnica descrittiva presentata dal professionista deve contenere l'inquadramento dell'intervento nell'ambito del PRG della sismicità.
Gli elementi conoscitivi minimi devono riguardare la carta della micro zonazione sismica, gli scenari di danno per un terremoto con tempo di ritorno a 475 anni, gli aggregati strutturali, vulnerabilità-resistenza e la condizione limite di emergenza.

- Prestazioni minime nel centro urbano sulla sicurezza sismica (attenzione)

Trattasi di un richiamo di ordine generale volto a ricordare (al professionista e al proprietario) che la sicurezza del territorio è un fattore rilevante che è stato ricompreso nel piano urbanistico con una pluralità di tematismi da conoscere quali: i rischi naturali, la microzonazione sismica, l'interferenza fra i dissesti e gli elementi a rischio, il PRG della sismicità, la tavola dei vincoli e le aree a rischio di incidente rilevante.

- Vulnerabilità sismica nelle densificazione urbane e rurali (prescrizioni)

Per prospettare la massima attenzione da tenere nel caso di densificazioni attuate nelle

adiacenze di edifici ignoti dal punto di vista sismico è richiamata nel permesso di costruire una disposizione del tipo: "la densificazione non può prescindere da un livello sufficientemente elevato di conoscenza del rischio sismico nelle aree ed edifici prossimi a quelli in esame nel progetto".

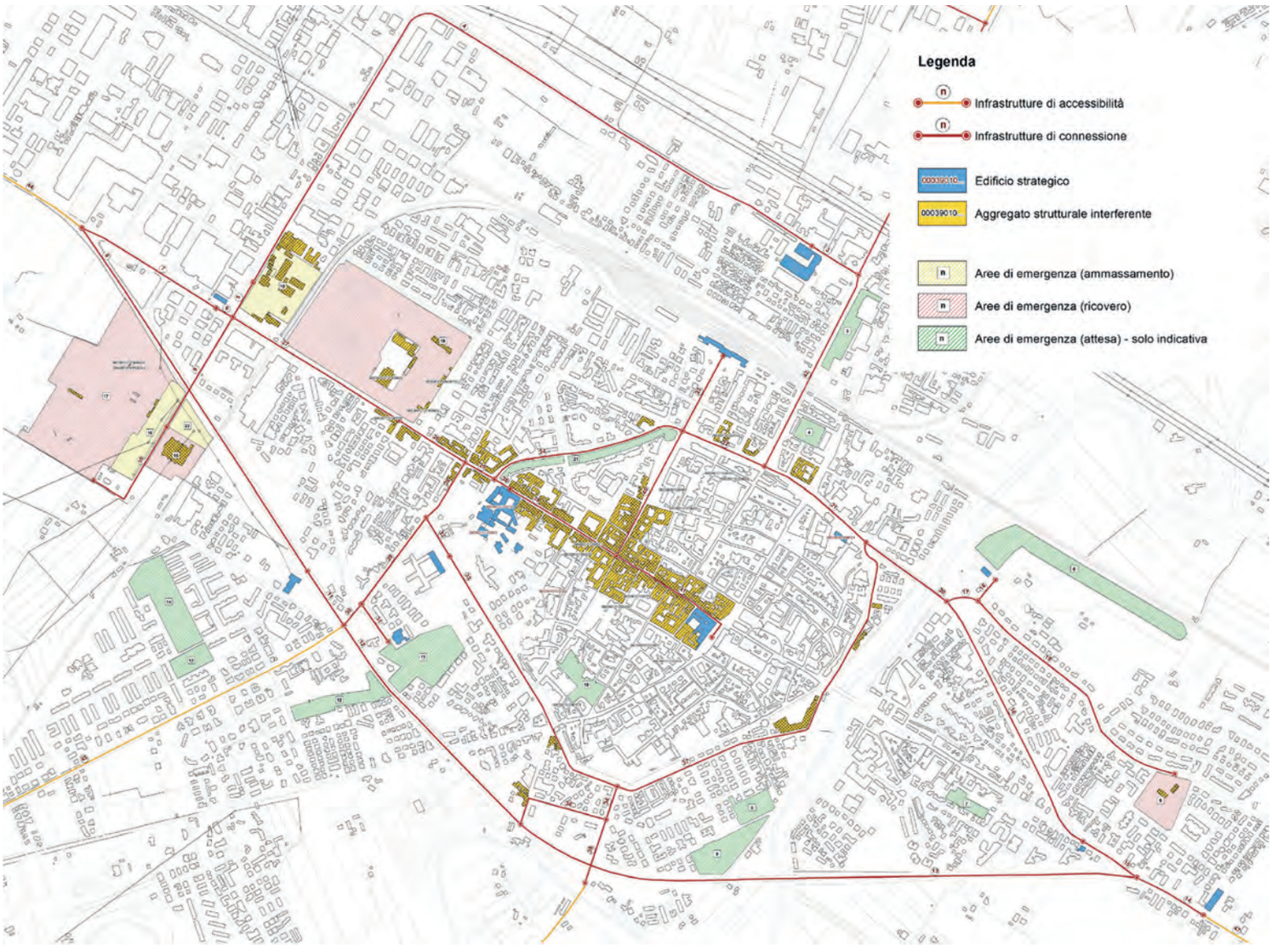
- Valutazione della sicurezza sismica in edifici del centro storico (incentivo)

La redazione della "Valutazione della sicurezza" con riferimento agli Stati Limite Ultimi genera una Sul virtuale di 3 mq da cedere in aree esterne al centro storico ogni 100 mq di SUL analizzata.
La SUL viene elevata a 3,5 mq per gli edifici appartenenti ad aggregati strutturali interferenti con la CLE (Condizione Limite di Emergenza)

- Valutazione della sicurezza sismica in edifici nel centro urbano esistenti al 1983 (incentivo)

Ogni 100 mq di SUL analizzata determina un incremento delle possibilità edificatorie di 1,5 mq di SUL da realizzare anche in eccedenza rispetto alla superficie coperta delle norme di zona.

- Interventi puntuali di miglioramento nelle proprietà comunali del centro Storico (incentivo)
- Si possono effettuare opere (o finanziarle) acquisendo SUL da utilizzare nella propria area all'esterno del centro storico secondo un parametro economico stabilito dal Consiglio Comunale
  1 mq SUL= intervento del valore pari ad almeno il valore di monetizzazione delle aree in centro storico.



Condizione limite per l'emergenza (CLE di Faenza). Sono evidenziate infrastrutture di connessione, le aree di ammassamento, accoglimento, attesa, gli aggregati interferenti.

09

a cura di Luigi Pingitore

Per un paese fragile

Quando si parla di prevenzione, ricostruzione, messa in sicurezza del territorio il valore dell'urbanistica, come materia unitaria e unificante, è un punto di vista imprescindibile.
La questione centrale è che se "Casa Italia", il progetto governativo appena partito, ha l'ambizione di essere non il piano di ricostruzione dei territori colpiti dal terremoto, ma la messa a sistema delle politiche pubbliche in termini di coordinamento e di risorse, allora possiamo intravedere quell'Agenda urbana nazionale rimasta poco più che un'espressione.
"Un impegno continuativo e tre passi contro le macerie" raccoglie, pertanto, le riflessioni e le priorità elaborate dall'associazione rappresentativa della cultura urbanistica nel nostro Paese.
"Conservazione attiva", "sicurezza urbana diffusa", "conoscere per programmare" sono, in estrema sintesi, i tre passi, contro le macerie fisiche e invisibili, con cui l'Inu rappresenta un futuro di territori sicuri e prosperi di benessere e qualità.

Quei giorni convulsi, in attesa della convocazione del Governo per le prime audizioni di "Casa Italia", sono stati l'occasione per rileggere un fiume di testi, saggi, riflessioni che l'Istituto Nazionale di Urbanistica ha voluto e saputo produrre in molti anni sul tema terremoti. Una elaborazione costante, meditata, di qualità, insieme a una convinzione che si è venuta rafforzando durante le stesse audizioni. Unica organizzazione presente, tra le circa trenta sigle convocate, con una competenza autorevole e concentrata in materia urbanistica, quel giorno l'Inu rappresentava un punto di vista evidentemente imprescindibile. Poteva essere un confronto tra il Governo e i soli interlocutori privilegiati di estrazione specialistica o di rappresentanza diffusa (come in parte lo è stato per la presenza di geologi, ingegneri, ecc, sindacati, ecc); invece è emersa, con tutta la sua forza - anche negli accenni del Presidente del Consiglio Renzi - l'importanza di una visione e di una competenza, o per meglio dire, di una capacità di guida e sintesi, interposta fra scelte politiche e aspetti tecnici settoriali. In sostanza, un primo punto fermo da sottolineare e ribadire, anche in questa sede, credo sia proprio questo: il valore dell'urbanistica come materia unitaria e unificante, in opposizione a un modo di pensare e agire, tipico dei nostri tempi, (troppo) propenso a fagocitare tutto con comunicazioni e relazioni brevi o transitorie.
Sapere che l'Urbanistica è scienza applicata decisiva quando si parla di prevenzione, ricostruzione, messa in sicurezza del territorio e delle abitazioni però non basta. Come Istituto abbiamo così deciso, nonostante la lunga letteratura ed esperienza sopra richiamata, di fare un ulteriore sforzo; un'applicazione corale - frutto del contributo di tutto il Consiglio direttivo - tesa a ricomporre una lettura e una cornice strategico-programmatica riguardo alla fragilità del nostro Paese. Ma perché questo? Vi era forse il bisogno di ritrattare alcune posizioni e indicazioni dell'Inu passate? Qui la risposta tocca un secondo punto fermo che potrà essere facilmente verificato dalla lettura dei testi che seguono. Non vi è alcun contributo pregresso da rivedere o da sconfessare. Certo, quanto sviluppato dall'Istituto viene aggiornato, come tutte le cose della vita, dall'evoluzione della ricerca, della sperimentazione e dell'esercizio sul campo, ma la questione centrale è che se "Casa Italia" ha l'ambizione di essere (come abbiamo appreso) non il piano di ricostruzione dei territori colpiti dal terremoto, ma la messa a sistema delle politiche pubbliche in termini di coordinamento e di risorse, allora possiamo intravedere quell'Agenda urbana nazionale rimasta poco più che un'espressione, a parte le manifestazioni iniziali - e per la verità parse subito flebili - degli ex ministri Barca e Trigilia (del resto, la sparizione stessa del ministero ne è la testimonianza più evidente). La sintesi tecnico-politica di una qualsivoglia Agenda urbana rimane un rinnovato impianto cooperativo tra la produzione legislativa, le politiche pubbliche e i poteri decisionali per le città italiane; qualcosa, perciò, direttamente riconducibile alla capacità di spesa, alla progettualità, a sistemi di governance efficaci, alla garanzia di medesimi diritti in tutto il paese; aspetti largamente trattati durante l'ultimo congresso dell'Istituto. In definitiva, il progetto governativo "Casa Italia" parrebbe essere sintonizzato sulla lunghezza d'onda di una vera e propria Agenda urbana: da qui, l'interesse dell'Inu a offrire una visione di sistema.

"Un impegno continuativo e tre passi contro le macerie" raccoglie, pertanto, le riflessioni e le priorità elaborate dall'associazione rappresentativa della cultura urbanistica nel nostro Paese. Tra le argomentazioni del documento: la necessità di rispettare le identità locali nel processo di ricostruzione dei luoghi, accompagnando la riedificazione con politiche sociali ed economiche; la raccomandazione dell'adeguamento e del coordinamento dei piani e dei programmi di rango nazionale e locale; l'allineamento delle basi informative; interventi diversi fino alla demolizione di tessuti di scarsa qualità e azioni di compensazione ecologica e messa in sicurezza. La previsione di una "struttura urbana primaria" per garantire la permanenza della riconoscibilità identitaria urbana; l'adeguamento sismico di spazi pubblici aperti, destinati temporaneamente all'accoglienza degli sfollati, preidentificati dalla comunità a tal fine, seppur ordinariamente utilizzabili come spazi di vita e relazione sociale. Per la ricostruzione l'Inu indica di guardare alla dimensione degli aggregati edilizi, al superamento dei limiti della frammentazione proprietaria al fine di garantire maggiore efficacia strutturale, economie di scala e una gestione dei cantieri più sostenibile e controllabile. Ancora, l'Istituto auspica una "grande opera pubblica": un'azione governativa per promuovere una campagna di sensibilizzazione e di riappropriazione della consapevolezza dei rischi sismici.

"Conservazione attiva", "sicurezza urbana diffusa", "conoscere per programmare" sono, in estrema sintesi, i tre passi, contro le macerie fisiche e invisibili (le tante "periferie", sociali, economiche, ambientali oltre che urbane, che ci ricorda spesso il Pontefice), con cui l'Inu rappresenta un futuro di territori sicuri e prosperi di benessere e qualità.

Per concludere, questa sezione tematica si aggiunge alla vasta produzione Inu ricordata all'inizio e queste brevi note introduttive danno conto anche del patrimonio di relazioni, di storie, di sapienza di cui l'Istituto è portatore. Nel curare la sezione ho pensato di organizzarla e presentarla seguendo tre filoni di ragionamento: quello di elaborazione proprio (oltre a "Un impegno continuativo e tre passi contro le macerie" presentato il 6 settembre scorso durante le audizioni presso la Sala verde della presidenza del Consiglio dei Ministri, anche un contributo più tecnico del gruppo di lavoro Inu coordinato da Irene Cremonini e Valter Fabietti); uno esterno, di voci autorevoli, classe dirigente del Paese (il contributo del prof. Maurizio Carta e di Mauro Grassi direttore di #Italiasicura); e, infine, il terzo filone che fa di nuovo riferimento all'Inu, ma questa volta con proposte di strategie (F.D. Moccia e M. Sargolini) e attraverso testimonianze dai territori colpiti da eventi sismici, a volte dense di ricordi appassionati e tratti di umanità (vedi la narrazione di Dionisio Vianello), altre volte sviluppate con cultura scientifica intrisa di valori locali (nel documento comune delle Sezioni Inu Umbria, Marche e Toscana e nel testo di Luana Di Lodovico).



Amatrice, 24 agosto 2016 (AP Photo/Gregorio Borgia) fonte ilpost.it

Silvia Viviani, Luigi Pingitore, Carlo Gasparrini

Un impegno continuativo e tre passi contro le macerie

L'esperienza e le conoscenze maturate nell'urbanistica di paesi terremotati e ricostruiti possono essere spese in soccorso e aiuto per evitare gli errori passati.

Il nostro compito è rappresentare la complessità della ricostruzione e rendere i passi da compiere più semplici da comprendere e da praticare, distinguendo il breve dal lungo periodo, perché il cambiamento sia efficace e duraturo.

Il contrasto alle condizioni di rischio del nostro Paese - in primis quello sismico, geomorfologico e idrogeologico - richiede l'adozione di politiche, piani e progetti fortemente connotati da un approccio adattivo (caso per caso), multiscalare (dalla scala sovracomunale a quella micro locale), multidimensionale (caratterizzati cioè da una elevata capacità di integrazione di saperi, competenze e soggetti).

La scorciatoia delle soluzioni settoriali, affidate a singole discipline specialistiche, ha sempre prodotto un impoverimento delle azioni e una riduzione complessiva della loro efficacia.

In questo senso la centralità dell'urbanistica come campo interpretativo e progettuale di convergenza e integrazione tecnico-decisionale costituisce un riferimento essenziale e un terreno di lavoro ineludibile. Ciò peraltro richiede un mutamento sostanziale della disciplina per meglio accogliere le istanze che le condizioni di rischio pongono.

La giusta prospettiva che il Governo avanza per una ricostruzione in sito dei centri storici colpiti dal terremoto del 24 agosto è condivisa dall'Istituto Nazionale di Urbanistica: no a New Towns lavorando su alloggi effettivamente transitori, nomina di figure delle istituzioni esperte come Vasco Errani e Giovanni Azzone, coinvolgimento pieno degli enti locali nella ricostruzione sono scelte positive e condivisibili.

Sono molte le proposte e le indicazioni che dai soggetti esperti in campi disciplinari diversi stanno arrivando e arriveranno al Governo. Non ripetiamo quanto suggerito, deciso o in corso di elaborazione. L'Inu, quale Ente di alta cultura e di coordinamento tecnico giuridicamente riconosciuto, è impegnato da molto tempo sui temi della prevenzione e della ricostruzione urbana, con il pieno e qualificato coinvolgimento della propria base associativa: il mondo delle professioni e quello accademico, gli enti associati.

Oggi l'Inu risponde con proposte operative all'appello della Presidenza del Consiglio rivolto agli esperti; indica quanto è già utilizzabile e quanto potrà essere prodotto per fornire in tutto il Paese il medesimo diritto alla sicurezza tramite azioni di governo pubblico e interventi privati, solidali nella consapevolezza del rischio e nella necessità della prevenzione; garantisce l'impegno continuativo per la messa in opera di CASAITALIA; offre la disponibilità a collaborare con il Governo, la struttura commissariale, le istituzioni locali.

Passo 1- conservazione attiva PIANI, PROGETTI, PROGRAMMI INTEGRATI

Politiche per la sicurezza territoriale, il paesaggio, il turismo e le nuove economie, per la tenuta dei centri storici minori, dei piccoli Comuni e per le aree interne hanno tratti comuni: riguardano la conservazione dei valori duraturi come potenziali di sviluppo. La continuità del ruolo e della complessa identità dei centri storici, dei piccoli capoluoghi locali, delle frazioni e dei borghi nei piccoli Comuni si lega all'equilibrio delle funzioni, residenziali e produttive, alle forme e alla funzionalità degli spazi pubblici, alla permanenza delle funzioni civili e culturali. È di questo che si deve occupare la ricostruzione, accompagnando la fisicità della rimozione delle macerie e della riedificazione in condizioni di stabilità, con un complesso di politiche che si occupino delle relazioni materiali (la sicurezza, peraltro non solo puntuale del singolo edificio) e immateriali (le politiche sociali ed economiche). Più che mai è richiesto il superamento dello sguardo edilizio, anche laddove esso, in modo esperto, si occupa di garantire la stabilità dei fabbricati. Un legame vitale è quello con il contesto: è importante riconoscere un ambito di interesse complesso (territoriale, ambientale, economico, sociale e paesaggistico) e ampio, ove sono compresi anche i modelli di uso, le prospettive e le relazioni visive, le pratiche sociali e culturali, i processi economici e le dimensioni intangibili in relazione alla diversità e all'identità, l'accumulo di attività umane che hanno forgiato i caratteri attrattivi, influenzano le nostre percezioni, permettono di ricostruire un futuro. Questo approccio serve per cogliere l'interrelazione tra i valori del patrimonio materiale e quelli del patrimonio immateriale costituito dai valori culturali, affettivi, simbolici, che risiede nell'immagine condivisa del proprio territorio. Questa identità è uno dei valori principali del patrimonio dell'umanità, esposto al pericolo, anche a quello della perdita determinabile nei processi di ricostruzione. Un bilancio positivo, nelle tragiche vicende che hanno colpito il nostro Paese, si ha dove le comunità locali hanno gestito consapevolmente le risorse dello Stato; quando si è teso al ripristino dei valori collettivi e degli spazi pubblici; laddove vi è stata unità tra gli organismi di governo e quando sono stati definiti progetti realizzabili perché condivisi con le comunità. Senza una tale idea di città, è difficile immaginare che la ricostruzione si faccia senza ridursi, nel migliore dei casi, a un parziale, episodico e precario "com'era dov'era" di incerta prospettiva. Ciò presuppone una riflessione immediata e strategica sul futuro dei centri colpiti dal sisma per identificare azioni praticabili in grado di consolidare economie fragili ma persistenti e prefigurare nuove direzioni di sviluppo. Turismo culturale e ambientale, nuove forme di economia della cultura, consolidamento delle vocazioni agro-forestali ed eno-gastronomiche possono rendere attrattivi questi luoghi per nuovi abitanti, soprattutto delle fasce giovanili, in una strategia estesa all'intera dorsale appenninica. In questa direzione si ritengo-

no utili la programmazione per progetti d'area previsto dal documento del MEF *Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance*; l'attivazione della rete dei Comuni; l'utilizzo sinergico dei Fondi europei '14-'20.

La ricostruzione si configura un progetto collettivo e strategico, che ha cura dell'insieme e dei dettagli, delle relazioni e delle pratiche d'uso. Una condizione essenziale è data, pertanto, dalla partecipazione e dalla responsabilizzazione attiva delle comunità nel processo che va dalla progettazione alla gestione. Un'altra è la costruzione di un processo maturo e condiviso che riguarda cause del rischio e loro riduzione, base essenziale per l'efficacia della prevenzione.

Vanno innanzitutto messe in opera, con urgenza, modalità interpretative, metodi e strumenti aggiornati e omogenei a livello nazionale, relativi alla lettura integrata delle condizioni di rischio sismico, geomorfologico e idrogeologico. Tale elaborazione potrà essere affidata a un tavolo interistituzionale costituito dai principali organismi pubblici competenti in materia (Ispra, Enea, CNR, Italia Sicura), dalle Regioni e dalle Autorità di Bacino, in accordo con le Università e le altre istituzioni culturali e scientifiche competenti in materia. Sulla base del lavoro del Tavolo va previsto, in tempi certi, l'adeguamento della pianificazione e programmazione sovraordinata e, contestualmente, avviate campionature mirate alla scala comunale di monitoraggio approfondito delle previsioni urbanistiche comunali vigenti, da estendere progressivamente e opportunamente al resto del territorio italiano che è a rischio. Il monitoraggio deve essere finalizzato a verificare la congruenza tra previsioni urbanistiche e il complesso delle condizioni di rischio. Ciò potrà consentire, anche in base a una verifica aggiornata del dimensionamento dei piani, la cancellazione dei diritti edificatori e il trasferimento compensativo di quelli non eliminabili in territori già urbanizzati; la demolizione e ricostruzione in siti sicuri di edifici insistenti su aree a rischio attraverso adeguate incentivazioni urbanistiche e fiscali, in coerenza con i principi e gli obiettivi della legge sul consumo di suolo in corso di approvazione alla Camera. Sarà possibile utilizzare al meglio i patrimoni conoscitivi prodotti e producibili dalle attività di pianificazione territoriale e urbanistica, in modo da procedere celermente all'individuazione degli aggregati edilizi per organizzare conoscenze e sopralluoghi riferiti a stati di danno e agibilità. Condizioni che devono essere valutate per edifici (unità strutturali) e all'interno degli aggregati, sulla base di classificazioni delle unità tipologiche (che dovrebbero essere già contenute nella pianificazione urbanistica), di elementi di interruzione nella trasmissione delle forze che consentano la suddivisione degli aggregati in unità comprendenti un minor numero di edifici, ai fini degli interventi di ricostruzione con costituzione di consorzi obbligatori.

Queste nuove possibilità, se da un lato dovranno salvaguardare l'integrità e la continuità dei centri storici e i suoli fragili, dall'altro tenderanno a eliminare tessuti o brani di tessuti di recente formazione di scarsa qualità e a indirizzare le azioni di compensazione ecologica e messa in sicurezza del territorio, a partire dalla realizzazione delle infrastrutture blu e verdi, prevedendo adeguate incentivazioni degli enti pubblici coinvolti tramite maggiori trasferimenti statali, maggiori allentamenti dei vincoli di bilancio, finanziamenti straordinari e semplificazioni normative.

Passo 2 - sicurezza urbana diffusa RECUPERO PRIMARIO PER DARE EFFICACIA E QUALITÀ ALLA PREVENZIONE E ALLA RICOSTRUZIONE

La prevenzione riguarda anche lo "spaesamento", fisico e percepito. Nella pianificazione urbanistica e nelle azioni di governo locale deve prevedersi una "struttura urbana primaria" a cui affidare il compito precipuo di garantire la permanenza della riconoscibilità identitaria urbana, ma anche la precisa definizione degli spazi e dei manufatti che devono svolgere una funzione primaria di sicurezza in occasione di eventi naturali calamitosi e delle fasi immediatamente successive.

Oltre al sistema degli edifici pubblici utilizzabili per il ricovero temporaneo degli evacuati, si devono considerare: a. la rete degli spazi pubblici aperti (e dei relativi sottoservizi) destinati temporaneamente all'accoglienza degli sfollati, da adeguare a condizioni antisismiche, preidentificati dalla comunità in tal senso, seppur ordinariamente utilizzabili come spazi di vita e relazione sociale b. conseguentemente, il sistema strutturale concatenato dei tessuti storici che deve garantire la massima agibilità degli spazi aperti e che deve essere considerato a tutti gli effetti come un'infrastruttura pubblica da salvaguardare e consolidare. Difatti, l'individuazione delle porzioni di tessuto storico caratterizzate dall'aggregazione e concatenazione morfogenetica e tecno-strutturale di edifici, intese anche come unità minime di intervento, costituisce una delle acquisizioni più importanti delle recenti esperienze di ricostruzione post sisma e di un approccio efficace ai temi della vulnerabilità urbana. Essa consente di enucleare con chiarezza il ruolo svolto dall'intervento primario sull'intero sistema strutturale di ciascuna porzione di tessuto, i cosiddetti "aggregati edilizi", in passato erroneamente parcellizzato, condizionato dalla frammentazione proprietaria e affidato all'individualità degli interventi sui singoli edifici o addirittura sulle singole unità immobiliari. Così pensato, il "recupero primario" – oltre a dare maggiori garanzie di efficacia strutturale esaltando i requisiti di coesione e reciproco sostegno delle porzioni di tessuto ed evitando le alterazioni prodotte da inserimenti puntuali incongrui di manufatti con gradi di elasticità differenti – garantisce sensibili risparmi economici e, allo stesso tempo, una riaggregazione della domanda, assai utile per rimettere in equilibrio il mercato immobiliare. E' anche una prospettiva adattiva per un programma nazionale di prevenzione che consenta di prevedere tempi differenziati per il "recupero secondario" dei singoli edifici e unità immobiliari. Lo scaglionamento nel tempo del "recupero secondario" potrà tener conto di nuove domande abitative agganciate a politiche di sviluppo delle aree interne che possano rendere attrattivi i centri storici anche per nuovi utenti e abitanti. Il superamento della frammentazione proprietaria costituisce anche la condizione necessaria per avere cantieri non eccessivamente polverizzati, con vantaggi dal lato delle economie di scala, per la gestione degli allacci ai sotto servizi urbani (larga banda inclusa), per i controlli di legalità (fiscali, di sicurezza dei cantieri).

Il finanziamento "alla pietra" del recupero primario deve perciò prescindere dai requisiti soggettivi dei proprietari in quanto partecipa al consolidamento, come già detto, della "struttura urbana primaria" di cui costituisce

un'infrastruttura essenziale per la sicurezza urbana della città intesa come bene comune. Deve inoltre essere raccordato a un sistema di agevolazioni sull'efficientamento energetico e il riciclo delle acque alla scala dell'unità minima dell'intervento. Per questi motivi occorre prevedere specifiche modalità della sua copertura finanziaria straordinaria pluriennale e altrettanto adeguate procedure sostitutive da parte pubblica sulle proprietà private in ragione dell'interesse pubblico dell'intervento. E' possibile in tal senso immaginare l'acquisizione al patrimonio pubblico, nel caso di proprietari inadempienti e di eccessivo frazionamento proprietario, da parte di soggetti ad hoc promossi da unioni di Comuni e agevolati dallo Stato e dalle Regioni, ferma restando la salvaguardia degli abitanti incapienti e anziani. La prospettiva è quella di un utilizzo futuro di tale patrimonio per usi residenziali e produttivi attraverso adeguate politiche pubbliche.

Passo 3 – conoscere per programmare la sicurezza
UNA CAMPAGNA DI CONOSCENZA COME GRANDE OPERA PUBBLICA
DISPOSITIVI PER LA CONSAPEVOLEZZA CIVICA, LA RAZIONALIZZAZIONE PROCEDURALE E GESTIONALE

La programmazione di interventi diffusi di prevenzione dal rischio sismico, geomorfologico e idrogeologico e i processi ad essa collegati richiedono scelte coraggiose per razionalizzare, snellire e velocizzare le decisioni senza per questo introdurre misure straordinarie che producano una riduzione partecipativa o di ruolo dei soggetti decisionali. Si tratta fondamentalmente di lavorare per un miglior coordinamento e un'applicazione aggiornata di decisioni normative spesso già assunte nella legislazione nazionale, incardinandole all'interno di filiere decisionali innovative e proiettandole in una prospettiva temporale capace di coniugare la dimensione emergenziale con quella ordinaria di medio-lungo periodo.

Rispetto alla dimensione ordinaria della gestione urbanistico-edilizia, a partire anche dalla stessa ricostruzione dei centri colpiti dal sisma e dando per scontato un primo aspetto nella necessaria obbligatorietà del "Fascicolo del fabbricato", un punto centrale è il riallineamento delle basi informative (catasto terreni, catasto fabbricati/DOCFA, catasto elettrico, catasto energetico, dati anagrafici, dati IMU e TARSU, passi carrabili, censimento degli alberi monumentali urbani) e quindi anche un più efficace funzionamento di SUE/SUAP (a livello di unioni di comuni ex L. 56/2014), attraverso una informatizzazione geo referenziata dei dati, alleggerendo le funzioni amministrative di questi uffici a favore delle funzioni di controllo. Tale aspetto è di importanza capitale se si pensa che molti di italiani "hanno messo mano" ai loro beni, nel momento in cui hanno potuto economicamente, perché ciò ha significato migliorare la qualità della vita loro e dei propri cari. In quei momenti ha, sì, agìto qualche tecnico di riferimento del luogo con progetti dozzinali e malfatti o un certo lassismo istituzionale degli enti locali ma, soprattutto, sono mancate informazione e consapevolezza tra le persone (e non si sono più avute se non purtroppo dopo ogni evento sismico da chi direttamente ne ha subìto conseguenze). Chi ha costruito una casa nei nascenti nuovi quartieri o chi ha rialzato di un piano la vecchia casa dei genitori nel centro storico, non ha avuto cognizione vera sul "cosa fatto e come fare". Al netto di qualche struttura recente eseguita male, i danni di ora sono la mancanza di quella conoscenza di allora.

Occorre che il Governo si faccia promotore di una campagna di sensibilizzazione, almeno verso i cittadini che abitano la "Zona 1" e la "Zona 2" della mappa della pericolosità sismica. Il "Fascicolo del fabbricato" deve perciò essere accompagnato da un momento istruttivo di cui la sfera pubblica deve farsi carico, in quanto informazione e diagnosi sono componenti di riappropriazione collettiva della consapevolezza dei rischi che si corrono. Le strade percorribili sono due: meccanismi di completa deducibilità fiscale delle spese tecniche per la redazione dei fascicoli; oppure, ancora meglio, costituzione di task force di tecnici assunti allo scopo dalla P.A. che, per "ragioni di Stato", potrebbero fare diagnosi sismiche gratuite casa per casa, delle prime quattro "Zone a Pericolosità alta" ed "elevata" individuate dalla mappa sismica. Il Governo avrebbe il merito di investire in conoscenza, prevenzione vera, buona e qualificata occupazione. Al contempo, l'allineamento e la consultabilità delle banche dati e degli archivi della Pubblica Amministrazione potrebbero così consentire un progressivo e tempestivo aggiornamento del "Fascicolo del fabbricato" senza particolari oneri aggiuntivi per il privato.

L'attività edilizia ordinaria (e quindi anche quella straordinaria che si determinerà con i piani di ricostruzione dei centri colpiti dal sisma dello scorso agosto) è altra questione dirimente, condizionata non solo dalla frammentazione proprietaria dei tessuti richiamata prima, ma anche da una frammentazione dei procedimenti autorizzativi - in capo ad una molteplicità di soggetti pubblici (ad esempio pratiche cosiddette "cemento armato", autorizzazioni paesaggistiche, certificazioni in materia di consumo energetico, ecc.) - che non contempla valutazione di coerenza dei manufatti edilizi nella loro integrità. Per ovviare a questa condizione che produce esiti scarsi e tempi lunghi degli interventi di riedificazione/adeguamento, alcune esperienze di ricostruzione hanno praticato la strada della costituzione di un organismo integrato (a partire dalla Commissione Pareri prevista con l'esperienza della ricostruzione ex lege 219/81 per Napoli) incardinando la responsabilità decisionale in capo agli enti pubblici preposti ordinariamente (Comune, Genio Civile, Soprintendenze). A tale organismo partecipano i diversi soggetti competenti nell'istruttoria e validazione del progetto, con una logica interdisciplinare e un'organizzazione operativa nella quale il RUP comunale sia parte dirigente del processo coordinando anche la partecipazione delle competenze orizzontali dello stesso Comune.

Politiche di prevenzione sismica e strumenti di governo del territorio

Irene Cremonini, Valter Fabietti

I programmi di prevenzione attiva in corso (art.11 della legge 77/2009; detrazioni fiscali) otterrebbero maggiore sostenibilità ed efficacia se non si ancorassero solo a politiche edilizie a pioggia ed a priorità in base alla pericolosità espressa dalla classificazione sismica, ma incentivassero anche conoscenze multidisciplinari sul rischio sismico, territorialmente articolate a scala subcomunale, in modo da poter poi sostenere maggiormente gli interventi là dove più necessari. Attualmente, solo gli interventi del programma della legge 77/2009 e solo in qualche caso vengono ad es. collegati ai risultati delle indagini di microzonazione sismica MS o alle analisi per la Condizione limite per l'emergenza CLE[1] (finanziate nel medesimo programma).

Anche se gran parte dei piani di governo del territorio redatti in "tempo di pace" sottovaluta il proprio ruolo nella prevenzione dei danni sismici e anche se la pianificazione è spesso accusata di usare impropriamente le indagini di MS, una parte dell'urbanistica ha invece sviluppato mature riflessioni sul tema sismico e sperimentato concrete modalità di approccio speditivo alla conoscenza e riduzione del rischio alla scala urbana e territoriale, in parte recepite da norme regionali e da bozze di linee-guida nazionali[2].

In tali visioni urbanistiche, i danni sismici sono intesi come perdita delle prestazioni dei sistemi di funzioni urbane, con conseguenti danni sociali, economici e culturali, proprio quelli che le più recenti direttive europee sui rischi intendono prevenire sottolineando la multidimensionalità del rischio[3]. I piani di governo del territorio si sforzano perciò di leggere (dove si intervenga post-sisma) o di prevedere (là dove il terremoto non si sia recentemente verificato) l'influenza dell'organizzazione dei sistemi urbani sul danno sismico. Il vasto patrimonio informativo della pianificazione ordinaria è allora sfruttato per costruire valutazioni speditive delle componenti antropiche del rischio espresso come decadimento di prestazioni[4], tenendo conto, nelle parti più antiche degli insediamenti, del processo di evoluzione storica delle morfologie urbane, così influente sui meccanismi di danno degli edifici. Si cerca poi di combinare le informazioni sulla vulnerabilità e sull'esposizione con i dati della pericolosità regionale e locale per costruire analisi e valutazioni di rischio, sia pur speditive, qualitative o semi-quantitative. Senza tali analisi e valutazioni sembra difficile progettare un'organizzazione dei sistemi urbani tesa a renderli meno vulnerabili e più resilienti, ma anche sembra difficile supportare programmi di prevenzione attiva sostenibili.

Il Gruppo di lavoro Inu Vulnerabilità sismica urbana e rischi territoriali, costituito nel 2009 da alcuni urbanisti da sempre impegnati nei confronti del rischio sismico, che ha poi aggregato professionalità diverse convergenti nella prevenzione, si occupa di come introdurre in pratica elementi di riduzione del rischio nella pianificazione ordinaria, seguendo l'approccio multidisciplinare al rischio e l'ottica sistemica per indagarne la multidimensionalità. Tra l'altro il gruppo ha come referenti gli storici promotori di due delle principali metodologie italiane definite proprio per la pianificazione in zona sismica: ciascuno riconosce i pregi dei metodi altrui e le opportunità di reciproca integrazione, smentendo chi vede le due metodologie in conflitto.

Il Gruppo di lavoro, per dare concretezza alla concezione multidisciplinare, si è sforzato di promuovere attività su temi che catturassero l'interesse delle altre discipline convergenti nelle politiche di prevenzione, fornendo ad esse la mancante visione territoriale. Vincenti in tal senso gli studi iniziati nel 2014 per superare le difficoltà di fruizione degli incentivi fiscali per la prevenzione sismica, soprattutto nelle aree storiche e nelle periferie meno recenti: questi studi hanno prodotto collaborazioni significative con associazioni professionali e di categoria, facendole convinte dell'utilità dell'approccio urbanistico.

Da tali studi discende lo schema di BANDO[5] che Stato e Regioni potrebbero indirizzare ai Comuni per coinvolgerli nella prevenzione sismica attiva: i contenuti del bando, presentato dal Gruppo di lavoro in numerosi eventi Inu, possono contribuire ad articolare l'attuale dibattito sul progetto CASAITALIA, progetto che ci si augura possa essere davvero il vero passo verso politiche integrate di prevenzione sismica.

Nelle zone storiche e in quelle consolidate, a tutti i problemi che hanno fino ad ora limitato l'efficacia delle politiche fiscali sismiche (incertezza su continuità ed entità degli sgravi; difficoltà di eseguire lavori di consolidamento in presenza di utenti e di proprietà condominiali) si aggiungono: la necessità di tecniche di intervento compatibili con le strutture ed i valori degli edifici; la difficoltà di indagare materiali e geometrie esistenti nonché di organizzare i cantieri, soprattutto dove gli edifici sono tra loro contigui.

Secondo la Normativa Tecnica per le Costruzioni NTC (i cui necessari periodici aggiornamenti all'evoluzione scientifica sembrano trovare sempre più ostacoli), la progettazione in edifici contigui ad altri è più complessa rispetto a quella in edifici isolati, richiedendo la comprensione del processo storico di formazione non solo dell'edificio, ma anche del tessuto edilizio di contesto. Sono poi necessarie informazioni sugli edifici adiacenti, per rimediare ad eventuali negative interazioni strutturali tra edificio ed edificio. Senza sufficienti informazioni, nei calcoli di verifica sismica occorre incrementare i valori dei fattori di confidenza, cioè aumentare le azioni sismiche da considerare, con conseguente aumento del materiale da impiegare e dei costi esecutivi.

Tutto ciò complica la prevenzione proprio negli ambiti storici, in cui il rischio è relativamente superiore a quello del restante insediamento, perché:

- le vulnerabilità edilizie possono essere più elevate (pur senza accettare però l'equazione antico= vulnerabile), sono più diffusi i danni da contatto tra edifici e le catene di danno, a causa della morfologia urbana (vulnerabilità indotta dal contesto);
- l'esposizione di persone può essere alta, se i centri sono ancora vitali (densità di residenti, di utenti dei servizi pubblici, di addetti alle attività commerciali e direzionali, di fruitori delle attività turistiche e culturali);
- l'esposizione di beni e funzioni è alta, in conseguenza del frequente modello accentrato e molto gerarchizzato dei sistemi funzionali urbani, per cui elementi di importanza comunale o sovracomunale ricadono spesso nell'ambito storico (esposizione funzionale);
- la pericolosità locale è spesso elevata, per

l'amplificazione locale degli effetti sismici (talvolta legata a fattori topografici conseguenti alla strutturazione insediativa storica dei nostri territori).

Il BANDO vorrebbe mettere a disposizione dei Comuni le risorse necessarie e sufficienti per il rilievo geometrico, dei materiali e particolari costruttivi, delle tracce del processo di formazione di interi aggregati edilizi (o di porzioni significative) e per le indagini sui relativi materiali. Tali studi dovrebbero essere condotti fino ad ottenere quel buon livello di conoscenza degli edifici inclusi che, secondo la NTC, permette di abbassare i fattori di confidenza da usare nei calcoli di verifica sismica e di conseguenza, di ridurre i costi d'intervento edilizio senza rinunciare alla sicurezza.

L'ALLEGATO N.1 individua gli studi necessari, rapportando il contributo ai Comuni al livello di conoscenza raggiunto per l'aggregato: con una conoscenza ottimale, la riduzione di spesa di ciascun intervento edilizio può essere del 30-35% e quindi essere complessivamente molto superiore al costo delle indagini comunali.

Sarebbero perciò possibili, oltre agli incentivi fiscali, anche contributi pubblici sulla residua spesa a carico dei proprietari ovvero contributi a fondo perduto per estendere l'intervento anche agli edifici non usati o i cui proprietari non hanno sufficiente capacità economica. Per un reale miglioramento del comportamento sismico dell'aggregato sarebbe infatti necessario considerare tutti gli edifici componenti.

Lo schema di BANDO delinea inoltre un percorso, non vincolante, per indirizzare gli incentivi dove maggiori sono i livelli di rischio nel territorio di ciascun Comune.

Allo scopo, innanzitutto gli incentivi fiscali dovrebbero ricadere preferenzialmente negli aggregati più propensi ad interazioni strutturali negative tra gli edifici componenti, per lo scopo del bando individuabili dal Comune con un censimento speditivo (di cui viene fornita la metodica nell'ALLEGATO N.2) realizzabile con le fonti della pianificazione urbanistica e con rilievi fotografici.

Attraverso un meccanismo premiale nelle graduatorie, si cerca inoltre di far emergere l'eventuale esistenza di quelle indagini sul rischio sismico che nell'ultimo trentennio, Regioni, Enti locali e Istituti di ricerca hanno promosso; raramente tali studi comprendono tutte le tre componenti del rischio, raramente sono estesi ad interi insediamenti ed ancor più raramente rappresentano un supporto decisionale per la pianificazione del territorio o per programmi di prevenzione attiva. Occorre comunque far emergere questo patrimonio informativo, considerarlo criticamente, per motivare lo stesso Comune ad organizzarlo, ad integrarlo e aggiornarlo, a finalizzarlo a valutazioni di rischio spendibili per la prevenzione urbanistico-edilizia, anche se allo scopo sarebbero utili specifici contributi e un buon coordinamento regionale.

Per valutare la completezza delle preesistenti indagini sul rischio sismico, il BANDO Inu richiama lo Studio propedeutico all'elaborazione di strumenti d'indirizzo per l'applicazione della normativa sismica agli insediamenti storici, prodotto dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici già dal 2012[6], non ancora tradotto in linee-guida in attesa dell'aggiornamento della NTC. Come le più recenti indicazioni europee sui rischi2 lo studio del Consiglio Superiore:

- ha carattere multidisciplinare, indagando equilibratamente le tre componenti di: pericolosità regionale e locale, di vulnerabilità di edifici e reti (campo delle discipline ingegneristiche, ma anche del restauro edilizio e urbano); di esposizione di persone, di beni, di funzioni assicurate dai sistemi urbani quali abitativo, produttivo, dei servizi, della mobilità, ecc. (dominio delle discipline connesse al governo del territorio);
- considera gli aspetti multidimensionali del rischio: i danni economici, sociali, culturali, paesistici, ecc. conseguenti al decadimento delle prestazioni urbane causato dai danni fisici sono esplorati considerando gli aspetti sistemici: ogni parte del territorio assicura determinate prestazioni di qualità urbana non più assicurabili in caso di danni fisici ai manufatti contenitori o alle reti che connettono le parti (mobilità, approvvigionamenti energetici ed idrici, ecc.). Si ampliano perciò le strategie di prevenzione, perché i danni sistemici, oltre che da interventi sui manufatti, possono essere contenuti migliorando con i piani di governo del territorio l'organizzazione spaziale e funzionale dei sistemi, riducendone vulnerabilità ed aumentandone resilienza, compatibilmente con le esigenze conservative dell'identità culturale.

Analisi e valutazioni di rischio, gradatamente affinabili, devono anche servire a comunicare correttamente alle comunità interessate, in modo non tecnico, i livelli e le cause del rischio ed inoltre devono servire a valutare le conseguenze sul rischio di ciascuna scelta di trasformazione territoriale.

Il BANDO Inu stimola infine i Comuni a facilitare gli interventi da parte dei privati: sono ad es. valutati, ai fini delle graduatorie di merito tra Comuni e tra aggregati: la propensione all'intervento da parte dei proprietari; i tipi di interventi partecipativi con i quali il Comune intende promuovere l'azione dei proprietari; le iniziative per favorire l'intervento in immobili occupati (es. messa a disposizione di alloggi parcheggio, di depositi per la mobilia, di sussidi per i traslochi, di incentivi al coordinamento, ecc.).

1. Approccio introdotto con OPCM 4007/2012 attuativa della legge 77/2009, art.11
2. Si vedano:
   -Lr Umbra 11/2005 Norme in materia di governo del territorio, art. 3, c.3d) e connessa Dgr n. 164/2010, di adozione delle Linee guida per la definizione della struttura urbana minima nel Prg – parte strutturale;
   -Studio propedeutico all'elaborazione di strumenti d'indirizzo per l'applicazione della normativa sismica agli insediamenti storici, Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, 20.4.2012 http://www.cslp.it/cslp/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=283&&Itemid=10.
3. Si vedano ad es.: Direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione ed alla gestione dei rischi da alluvioni; IPCC, 2012: Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation. A Special Report of Working Groups I and II of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, Cambridge, UK, and New York, NY, USA -2012; Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti climatici -2013.
4. Ad esempio, le caratteristiche di vulnerabilità edilizia media dei tessuti urbani nei vari ambiti del territorio comunale, la vulnerabilità aggiuntiva dovuta al contesto di morfologia urbana, l'esposizione fisica, l' esposizione di funzioni dei sistemi che garantiscono la qualità degli insediamenti.
5. http://www.inu.it/wp-content/uploads/2015/05/0_FERRARA_20150507_bando.pdf.
6. http://www.cslp.it/cslp/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=283&&Itemid=10.

Maurizio Carta

Un *new deal* per la qualità e la sicurezza del territorio italiano

Quello della Valle del Belìce nel 1968 è stato il primo grave terremoto dell'Italia Repubblicana, con un intero paese commosso e addolorato per le tragiche conseguenze sulle vittime e stupito davanti alle condizioni di insicurezza in cui viveva una parte della popolazione, tra edifici vetusti, infrastrutture inesistenti e ignoranza del pericolo sismico. Quello del Belìce è stato il primo terremoto che ha richiesto una reazione collettiva, mobilitando la politica, la scienza e la società con risultati che però hanno dimostrato in più occasioni che non bastano le buone intenzioni, ma serve una visione efficace e ancora più adeguate procedure e azioni. Purtroppo negli ultimi anni abbiamo assistito a numerose e dolorose repliche degli effetti devastanti dei terremoti sulle nostre città e paesi, fino al sisma dello scorso agosto che ha divorato con famelica violenza interi paesi dell'Italia centrale: Amatrice, Accumoli, Arquata.

In Italia il terremoto è una tragedia che non avviene solo durante la violenza del sisma che squassa la terra e smotta le comunità, ma inizia prima nell'assenza di prevenzione e controllo e spesso continua dopo durante la ricostruzione che aggiunge inefficienze al dramma.

L'Italia è un paese di città, alcune nuove ma fragili, molte antiche ma indebolite dall'incuria, abbiamo 14 città metropolitane che si sono espanse senza regole e migliaia di piccole comunità che si sono trasformate con troppe deroghe. Ed è in questo tessuto della nostra vita urbana che il terremoto comincia a manifestarsi, insinuandosi nella nostra vita quotidiana distratta. Si annida sotto le nostre case costruite senza regole antisismiche, e spesso ristrutturate eludendo le norme specifiche. Il terremoto silente penetra nei tessuti urbani delle nostre città che non hanno piani di protezione civile o quando esistono sono solo dei fogli di carta redatti per adempimento e non per convinzione. Il pericolo del terremoto cresce nei comportamenti delle comunità che non conoscono le procedure di evacuazione sicura perché, soprattutto nelle aree a maggiore rischio sismico, le esercitazioni non sono una prassi consolidata né percepite come una componente della propria salvezza.

È quindi prima del terremoto che va combattuta la battaglia per limitarne i danni ed eliminare le vittime umane come accade in altri paesi sottomessi al rischio sismico in cui dopo si contano i danni ma non i morti.

Il Presidente del Consiglio e il Governo hanno dichiarato con chiarezza e autorevolezza che questo terremoto dell'Italia Centrale non subirà gli oltraggi della ricostruzione di altre esperienze, l'Irpinia tra tutte, ed è stato avviato il piano "Casa Italia" che rimetta in sicurezza il territorio sia dal punto di vista edilizio, che urbanistico, che idrogeologico attraverso un piano nazionale di manutenzione, adeguamento strutturale e sicurezza.

Sarebbe un "New Deal della qualità e sicurezza del territorio", un necessario intervento di sistema che coinvolga i nostri migliori professionisti, gli esperti nelle nostre Università, e soprattutto i giovani laureati poiché sono loro le menti più predisposte alla nuova cultura della cura del territorio.

Un piano di tale ambizione dovrà prima di tutto mettere in campo un grande Progetto Conoscenza del territorio italiano, coinvolgendo tutti i soggetti preposti che agiscono sul territorio, enti locali, istituzioni e agenzie, università, centri di ricerca ed associazioni, nel riallineamento e condivisione delle diverse basi informative (catasto terreni, catasto fabbricati, catasto elettrico, catasto energetico, dati anagrafici, dati IMU e TARSU, mappe della mobilità, smart data, etc.) in formati normalizzati, georiferiti e verificati attraverso metadati. Un grande database aperto costituito su open data, ricerche e rilevamenti (coinvolgendo ad esempio gli studenti universitari e i giovani ricercatori, ma anche i professionisti locali e i tanti cittadini attivi e digitalmente attrezzati) che consenta di avere una mappa accurata del grado di vulnerabilità e rischio del patrimonio edilizio e urbanistico italiano, indispensabile per programmare gli interventi e per definire tempi e priorità. Sono convinto che questa fase possa vedere protagonista il sistema universitario italiano attraverso la sua fitta rete di corsi di laurea tecnici distribuiti in tutto il territorio, importanti presidi di conoscenza e indagini. Tutti i corsi di studio pertinenti potrebbero essere coinvolti su base territoriale per la schedatura e la costruzione del database comune sul rischio sismico, idrogeologico e antropico, redigendo per ogni edificio, a iniziare da quelli pubblici e strategici, un "fascicolo del rischio" (come già fatto con la Carta del Rischio del patrimonio culturale) identificativo delle sue condizioni di partenza e delle necessità di intervento rispetto a parametri di sicurezza ormai consolidati. Naturalmente i costi di tale operazione andrebbero suddivisi tra premialità alle istituzioni e i soggetti che prestano l'opera (università, ordini professionali, tecnici, etc.), finanziamenti e agevolazioni per le amministrazioni pubbliche, soprattutto in forma comprensoriale, che agiscono sul proprio patrimonio immobiliare e infrastrutturale (accesso differenziale a contributi, deroghe al patto di stabilità, etc.) e incentivazioni fiscali per i proprietari privati che aderiscono (prevedendo regimi agevolativi per gli immobili dotati del fascicolo del rischio, agevolando i regimi assicurativi, onerando maggiormente gli immobili privi della documentazione edilizia in regola, etc.).

Su questa base conoscitiva condivisa e in continuo aggiornamento si dovranno innestare tre moduli di azione:

- la diagnosi che permette di stabilire le condizioni di maggiore pericolosità e le priorità di intervento in modo da programmare costi e tempi degli interventi e intervenire in maniera mirata entro un orizzonte pluriennale;
- l'intervento che permette di definire le modalità di intervento e le tecniche sia per la sicurezza degli edifici che per la sicurezza dell'intera città attraverso

efficaci piani di protezione civile e attraverso un ridisegno dei tessuti urbani e infrastrutturali sotto il segno della sicurezza; in questa fase andrà compresa la diffusione di una cultura del rischio che renda quotidiani i comportamenti di prevenzione;

- il monitoraggio che consente di controllare sia la qualità degli interventi che gli effetti reali delle diverse tecniche e procedure per tenerle sempre in grado di essere efficaci all'arrivo del sisma, accompagnate anche da procedure da adottare per evacuare in sicurezza.

Sulla base conoscitiva e i tre moduli di azione si dovrà basare l'impianto della ricostruzione in caso di sisma. Sappiamo bene che in Italia i terremoti sono una componente strutturale della geologia e morfologia del paese e sono inevitabili, e quindi i processi e i progetti di ricostruzione devono essere in grado di rispondere con tempestività e adeguatezza al post-sisma, una volta che le politiche e le azioni di prevenzione avranno ridotto, se non annullato, i danni alle case, alle strade, alle industrie e conseguentemente le vittime umane.

Nel caso di eventuale ricostruzione, di singoli edifici o di estensioni urbane più grandi, il problema non dovrà essere una sterile dialettica tra la ricostruzione com'era e dov'era e un trasferimento dell'abitato poiché saranno state le fasi preventive di conoscenza, diagnosi e intervento che avranno già posto le basi per la scelta. Nel piano di messa in sicurezza e manutenzione delle città e dei territori dovranno essere contenute anche le indicazioni per le azioni più adeguate per ricostruire non solo le pietre – importanti è ovvio – ma le comunità. Per ricostruire soprattutto le identità dei luoghi distrutti, le relazioni affettive e funzionali tra le persone e le loro case, per risanare la relazione simbiotica tra gli organismi umani e urbani che sono le nostre città.

La fase preventiva consentirà di agire senza la pressione dell'emergenza per trovare le soluzioni per ricostruire i legami tra uomini e territorio, per ripristinare l'identità dei luoghi e per innovare i tessuti edilizi rendendoli più intelligenti e sostenibili, per ripristinare i preziosi paesaggi colturali. La fase apicale del Programma Casa Italia dovrà quindi riattivare la responsabilità sociale della pianificazione territoriale e ambientale, insita nella sua missione tecnica, includendo un processo di urbanistica collaborativa che non decida pregiudizialmente se il paese o il quartiere danneggiati vanno ricostruiti imitando l'antico o se debbano essere occasione per rendere le condizioni abitative più salubri e adeguate. Agendo senza la pressione dell'emergenza si potranno predisporre soluzioni creative (linee guida e indirizzi di intervento) elaborate insieme agli abitanti, interpretando in che modo loro ritengano più adeguato ricostruire quel legami urbani che il terremoto potrebbe recidere, in che modo riconnettere i cicli di vita sperimentando soluzioni architettoniche, urbanistiche, tecnologiche, economiche e gestionali che con capacità, sapienza e lungimiranza sappiano mettere insieme il patrimonio delle identità con la creatività dell'innovazione.

Anche in questa fase le Università italiane potrebbero essere coinvolte attraverso laboratori e workshop dedicati ai piani preventivi di ricostruzione che diventerebbero dei veri e propri *living lab* che non solo coinvolgano la popolazione, ma contribuiscano ad informarla ed educarla alla nuova cultura della sicurezza territoriale, della manutenzione programmata e della qualità urbana.



Qualità e sicurezza del territorio devono tornare priorità dell'agenda politica del paese, anche attraverso incentivi e premialità per l'intervento sul patrimonio edilizio privato – la maggiore estensione del paese – ma soprattutto devono diventare priorità della nostra agenda personale e collettiva, stimolando una nuova e diffusa cultura del territorio e cura della casa comune.

Riparare ciò che è stato fatto male, intervenire su ciò che non è stato fatto

Mauro Grassi

Riparare ciò che è stato fatto male, intervenire su ciò che non è stato fatto: cosa si può imparare dalle politiche di prevenzione nel campo del dissesto idrogeologico?

Mentre scorrevano nelle tv nazionali e locali le immagini tragiche dell'ultimo terremoto dell'Italia centrale, con la conta dei morti, la visione dei danni pesanti agli edifici e lo sconvolgimento fisico e spirituale delle comunità locali, noi di #Italiasicura non abbiamo potuto fare a meno di richiamare alla memoria i disastri, per alcuni versi simili, causati dal dissesto idrogeologico nel paese. Le stesse immagini di sgomento e di dolore nella popolazione, il senso di impotenza delle istituzioni locali quasi ignare che una cosa del genere potesse capitare. Il tutto peraltro accompagnato da immagini belle, efficienti e rassicuranti del sistema della protezione civile con il forte bagaglio di esperienza e di conoscenza dei fenomeni e un grande contributo del volontariato organizzato.

Insomma, potremmo dire, niente di nuovo sotto il sole: una capacità, non solo tecnica ma anche umana, del sistema paese di rispondere all'emergenza ma anche una vistosa, non più accettabile, carenza nell'approntare una seria politica di prevenzione.

Quando dopo pochi giorni dal sisma il Presidente del Consiglio ha lanciato l'idea di Casa Italia, individuando subito nel Prof. Giovanni Azzone, rettore del Politecnico di Milano, il responsabile del progetto, si è capito che questa è l'occasione per il paese di "svoltare pagina". E noi di #Italiasicura, che rappresentiamo, per l'esperienza realizzata in questi due anni di attività, un pezzo importante del sistema della prevenzione contro i disastri naturali, ci siamo messi immediatamente a disposizione per portare "armi e bagagli" a sostegno del nuovo progetto.

Il progetto riveste elementi importanti anche di superamento dell'esperienza di #Italiasicura: in particolare laddove prevede la costituzione di un Dipartimento strutturale presso la Presidenza del Consiglio, in parte simile al Dipartimento della Protezione Civile - quest'ultimo punterà con sempre maggiore impegno e capacità alla gestione dell'emergenza e della prima fase di ripristino - che superi la dimensione temporale dell'Agenda di Governo, per diventare un elemento fondamentale anche dell'Agenda dei Governi che verranno, a fronte dei necessari tempi lunghi dell'opera di risanamento del paese.

In maniera schematica e sintetica si riportano i punti importanti dell'esperienza realizzata nel campo del dissesto idrogeologico che possono essere utili anche nel campo sismico.

Il primo tema è quello relativo alla Conoscenza del fenomeno. Conoscere l'entità dei danni procurati al paese (si parla di 5/6 miliardi per le due fattispecie) e l'entità del fabbisogno di intervento strutturale. In tema di dissesto idrogeologico abbiamo ad oggi registrato un fabbisogno di oltre 9.000 interventi per circa 27 miliardi di euro. E abbiamo le informazioni sullo stato di progettazione e sull'entità degli esposti in termini di popolazione a rischio. Sono informazioni basilari per selezionare il livello di priorità degli interventi che deve avvenire sempre di più secondo uno schema di analisi costi benefici piuttosto che di valutazione politico geografica.

Il secondo tema è quello dell'entità delle risorse impegnate. Si viene da un passato che vedeva per il dissesto idrogeologico meno di 500 milioni per anno e si sta andando ad oltre un miliardo per anno con l'obiettivo raggiungibile di almeno due miliardi per anno. Anche in tema di sismica due miliardi per anno con l'aggiunta di almeno un miliardo l'anno di natura privata potrebbe rappresentare una base importante per un impegno ventennale in grado di abbassare sensibilmente il livello di rischio delle popolazioni. Questo porterebbe il rapporto fra danni causati (5/6 miliardi) e impegno preventivo (5 miliardi) ad un livello commensurabile in grado di invertire nel medio lungo periodo il livello dei danni a persone e cose.

Il terzo tema è quello della qualità della progettazione. In questi mesi stiamo discutendo in tutte le Regioni una bozza curata da #Italiasicura di "Linee guida per la progettazione contro il rischio idrogeologico" che vede impegnati enti locali, regioni, ordini professionali e mondo della ricerca. Perchè - è proprio il caso di dire - che i soldi non sono tutto. Impegnare bene e in maniera efficiente le risorse è un imperativo categorico che deve essere perseguito a tutti i livelli.

Ed infine, *last but not least*, occorre lavorare ad un avanzato sistema di monitoraggio degli interventi, unico e non sparso fra i mille enti e soggetti competenti, che sia in grado di rispondere alle esigenze di trasparenza verso la popolazione e di controllo da parte di chi governa il sistema. Non esiste un Piano se chi lo governa non ha in mano, in tempo reale, le informazioni di tutte le fasi del processo.

Chiudo con una esigenza che può apparire secondaria e spuria nel quadro di un sistema di *governance* e che invece è un elemento importante di coagulo di esperienze, conoscenze, capacità e poteri. Ed è la costruzione di una comunità pensante e operante sul tema: lo scambio di esperienze, la discussione continua su ciò che va e non va, l'integrazione dei soggetti, la sinergia fra diverse istituzioni sono tutte tematiche che facilitano il raggiungimento degli obiettivi. È un tema scarsamente praticato nel campo della P.A. ma molto conosciuto nel mondo della produzione. È un "plus" che aiuta e sorregge le buone pratiche e il buon governo delle politiche *tout court* ed in particolare delle politiche di prevenzione.

Francesco Domenico Moccia, Massimo Sargolini

Una strategia per la "ricostruzione" delle aree interne danneggiate dal sisma

L'azione sismica è uno dei fenomeni della natura che tiene sotto tensione gran parte del nostro Paese. Pur in presenza di un miglioramento delle tecniche costruttive, sono ancora eccessivi i danni alle persone e alle cose che il terremoto può provocare[1], ma soprattutto sembra ancora molto lontana una programmazione appropriata della ricostruzione. Analizzando l'ultima, triste, esperienza dell'Aquila si potrebbero mettere in evidenza tanti errori, reiterati nel tempo (Oliva F., 2014):

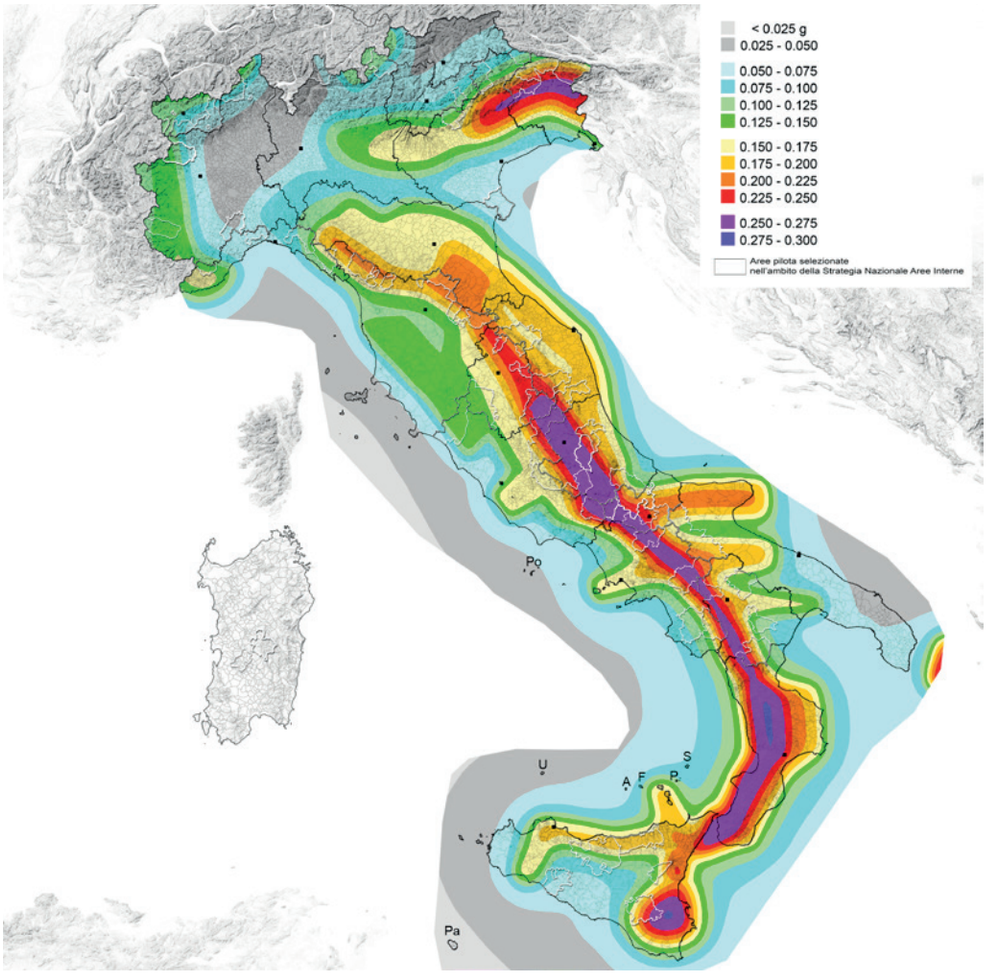
1. la inadeguata scelta delle aree su cui realizzare gli edifici prefabbricati che, essendo destinati a funzioni di residenza stabili e permanenti avrebbero dovuto comportare una valutazione dell'assetto urbanistico e futuro della città, ivi inclusa la possibilità d'integrazione dei nuovi insediamenti con le preesistenze urbane;
2. la mancanza di un chiaro rapporto tra emergenza e programmazione della permanenza che è stato sviluppato fuori dai canoni della pianificazione urbanistica e senza tener conto delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche dei luoghi oggetto d'intervento;
3. una sottovalutazione del ruolo focale che i centri storici avrebbero potuto avere nel restituire senso identitario e ancoraggi spaziali a comunità locali smarrite e in cerca di nuovi radicamenti territoriali. A distanza di sette anni dall'evento disastroso, infatti, ancora nessuno dei centri dell'identificazione collettiva della comunità aquilana ha ripreso a vivere.

Si riconosce una precipua responsabilità dell'urbanistica nella gestione della prevenzione, dell'emergenza e della ricostruzione, e diventa opportuno sancire l'impegno futuro di questa disciplina ad occuparsi delle indicazioni che la pianificazione e la programmazione, alla scala locale, regionale e nazionale, possono offrire per rispondere alle fragilità del nostro territorio (Galuzzi P., 2014).

In tal senso, il sisma del 24 agosto 2016, che ha interessato un'area dell'entroterra marchigiano-laziale-umbro-abruzzese, caratterizzata da "lavori in corso", ha messo a dura prova gli equilibri urbanistici, ambientali e socio economici.

Per questo, dovremmo osservare, con attenzione, quel che sta accadendo nei 62 comuni colpiti dal sisma[2], e nelle aree più strettamente connesse, rimettendo in discussione le modalità con cui sono state affrontate le crisi sismiche del passato, per trarne indicazioni utili alla gestione (nel medio e lungo termine) dell'emergenza che abbiamo di fronte[3].

Le aree interessate dal recente terremoto erano già al centro dell'attenzione, negli ultimi decenni, per il concentramento di progetti di sviluppo e valorizzazione dei beni comuni, orientata alla rigenerazione dei sistemi socio economici locali anche attraverso il coinvolgimento di diversi soggetti pubblici e privati.



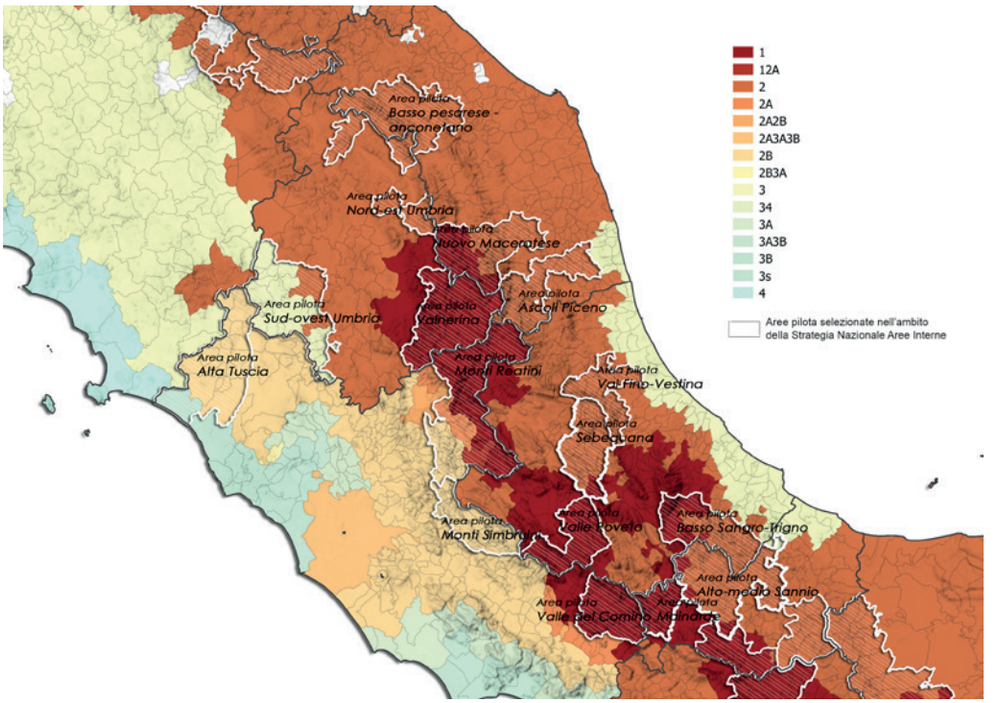
Analisi della pericolosità sismica sul territorio nazionale secondo l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia INGV. Sovrapposizione con le Aree Pilota selezionate nell'ambito della Strategia Nazionale Aree Interne. Le gradazioni di colore vanno dal viola per le aree a pericolosità elevata, al grigio per le aree a pericolosità limitata.
(Elaborazione di Ilenia Pierantoni sulla base delle seguenti fonti:
Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia per i dati sulla pericolosità sismica; Comitato tecnico aree interne, DPS e ISTAT per i dati relativi alle Aree Pilota della Strategia Nazionale Aree Interne)

La grande stagione dei parchi[4], talora raccontata come "un'utopia" di rinascita possibile di queste terre marginali e remote (Graziani C.A., 2007), la speranza suscitata dallo sviluppo di un sistema di reti ecologiche e greenway che potesse divenire anche la matrice di fondo per fruire, con sistemi lenti (e adatti al godimento delle risorse dei luoghi) anche le aree più inaccessibili e celate (Sargolini M., Cinquini F. e Perna P., 2006; Romano B., 2009) hanno aperto la strada a un generale processo di riorganizzazione territoriale che si è recentemente concretizzato nella Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) emanata dal Ministero per lo Sviluppo e la Coesione Sociale.

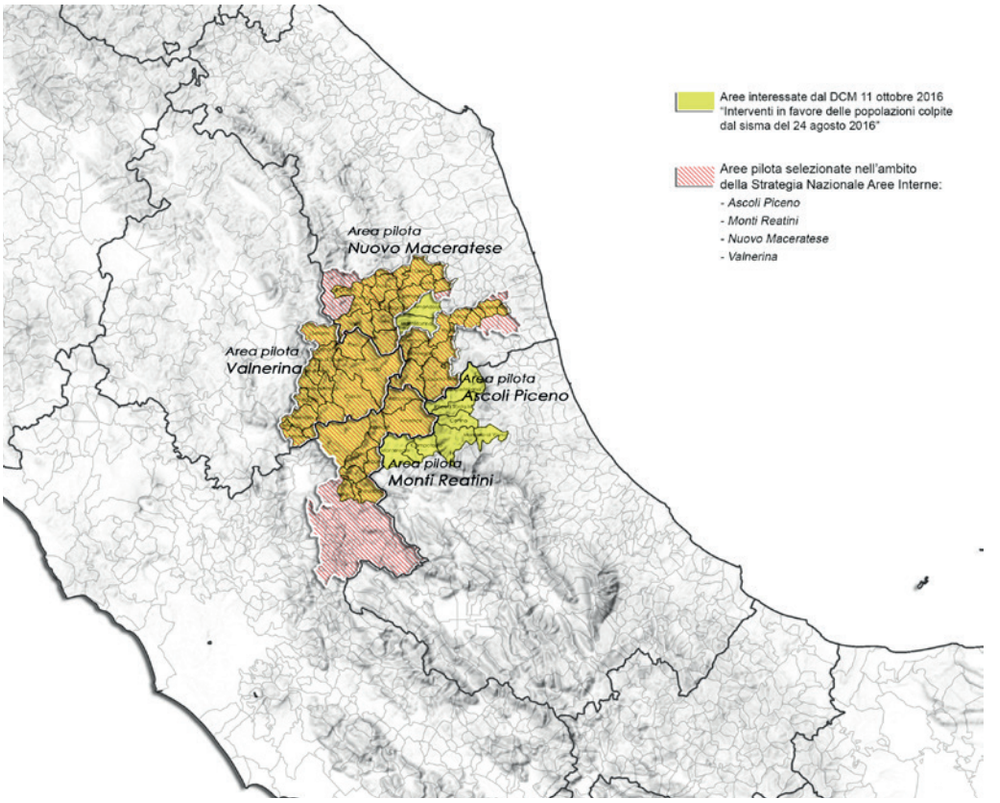
La lettura della coincidenza geografica tra i confini delle quattro aree aree pilota della Strategia (Valnerina, Nuovo Maceratese, Ascoli Piceno, Monti Reatini) e le aree interessate dal sisma del 24 agosto 2016 prefigura uno scenario di sinergie e coerenze possibili tra i programmi della Ricostruzione, come già predisposti attraverso il Decreto Legge del 17/10/2016 n. 189, "Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dal sisma", e la SNAI, come definita nell'Accordo di Partenariato, trasmesso alla CE il 09 dicembre 2013.

Purtroppo, sono veramente pochi gli insediamenti delle quattro aree pilota non danneggiati, pesantemente, dal sisma. Questo comune destino potrebbe favorire la strutturazione di nuove, condivise, visioni che, prendendo le mosse dalla SNAI perseguono i seguenti obiettivi: aumento del benessere della popolazione locale; aumento della domanda di lavoro e di occupazione; aumento del grado di utilizzo del capitale territoriale; riduzione dei costi sociali della de-antropizzazione; rafforzamento dei fattori di sviluppo locale; aumento dell'attrattività dell'area.

È evidente, però, che s'impongono alcune scelte coraggiose per incrementare, da un lato, lo sviluppo socio economico agendo nei punti di forza di questi territori (eccellenze naturali e culturali, prodotti agroalimentari, tradizioni e saper fare, turismo, energia); dall'altro, per riequilibrare e razionalizzare, sapientemente, l'offerta dei servizi di base (scuola, salute, mobilità e rete digitale).



Zone sismiche e livelli di pericolosità sismica. Sovrapposizione con le Aree Pilota dell'Italia centrale selezionate nell'ambito della Strategia Nazionale Aree Interne. Le gradazioni di colore vanno dal rosso (livello 1) per le aree a pericolosità elevata, al verde (livello4) per le aree a pericolosità limitata.
(Elaborazione di Ilenia Pierantoni sulla base delle seguenti fonti:
Dipartimento della Protezione Civile Nazionale (Marzo 2015), per i dati sulla pericolosità sismica; Comitato tecnico aree interne, DPS e ISTAT per i dati relativi alle Aree Pilota della Strategia Nazionale Aree Interne)



Interventi in favore delle popolazioni colpite dal sisma del 24 agosto 2016: comuni beneficiari dei contributi secondo il DM 11 ottobre 2016. Sovrapposizione con i perimetri delle Aree Pilota della Strategia Nazionale Aree Interne.
(Elaborazione di Ilenia Pierantoni sulla base delle seguenti fonti:
DM 11 ottobre 2016 per i dati relativi alla perimetrazione del "cratere"; Comitato tecnico aree interne, DPS e ISTAT per i dati relativi alle Aree Pilota della Strategia Nazionale Aree Interne)

1. L'elenco degli eventi sismici, nell'ultimo secolo, è drammaticamente lungo e pesante, in termini di vittime:
   Messina e Reggio Calabria (28 dicembre 1908), 7,24 M, 100.000 morti
   Avezzano Abruzzo (13 gennaio 1915), 6,99 M, 30.519 morti
   Artegna e Gemona del Friuli, Friuli-Venezia Giulia (6 maggio 1976). 6,4 Mw , 989 morti
   Irpinia e Basilicata (23 novembre 1980), 6.9 Mw, 2.914 morti
   San Donato, Val di Comino (7 maggio 1984), 5.9 Mw, 7 morti
   Carlentini, Sicilia (13 dicembre 1990), 5.7 M.w, 17 morti
   Marche-Umbria (26 settembre 197) 6,1 Mw, 11 morti
   San Giuliano di Puglia, Molise (31 ottobre 2002), 6.0 Mw, 30 morti
   L'Aquila, Abruzzo (6 aprile 2009), 6.3 Mw, 309 morti
   Pianura padana emiliana (20 maggio 2012), 5.9 Mw, 27 morti
   Lazio, Marche, Umbria (24 agosto 2016), 6.0 Mw, 298 morti
2. Allegato 1 del Decreto Legge 17 ottobre 2016, n. 189.
3. Una riflessione molto ben congegnata su alcune esperienze passate (Emilia Romagna, L'Aquila) è stata raccolta nel numero 154 di Urbanistica, nel 2014. Stiamo ora elaborando un quadro ancora più esteso (atto ad includere le esperienze di Friuli, Irpinia, Emilia Romagna,Valnerina, L'Aquila) che restituiremo, a breve, in un servizio per Inu.
4. A partire dalla Legge Quadro sulle aree protette n. 391 del 6/12/1991 si è concentrato in queste aree piani e programmi di conservazione delle risorse naturali e sviluppo delle comunità locali.

Riferimenti bibliografici

- Graziani C.A., (2007), *La mia utopi*a. Edizioni Ephemeria.
- Galuzzi P., (2014), "I rischi e la cura"; in: *Urbanistica*, 154:4-7.
- Oliva F., (2014), I rischi e la cura; in: *Urbanistica*, 154:39-52.
- Romano B., (2009), "La Rete Ecologia della Regione Umbria". In: *Convegno internazionale Verso una politica del paesaggio. Temi e buone pratiche a confronto*. Orvieto 19-20 marzo 2009.
- Sargolini M., Talia M., (2011). "Prevedere Anticipare", *Prisma*, vol. 1, p. 5-8, Franco Angeli editore.
- Sargolini M., Perna P., Cinquini F., *Reti ecologiche e Siti Natura 2000*. vol. 1; Roma, Kappa edizioni.

I miei terremoti

Dionisio Vianello

Friuli, 1976

I miei incontri col terremoto cominciano dal Friuli. 1976, la protezione civile non c'era ancora, venne costituita dopo il terremoto. Tutto era affidato alla buona volontà dei soccorritori. Si mossero subito gli Alpini ed il Veneto, la regione più vicina. Ogni provincia veneta adottò un comune, a Vicenza toccò Artegna, un piccolo paese subito sotto Gemona. Il centro storico era praticamente distrutto: povere e vecchissime case fatte di conci in pietra tenuti insieme da poca malta, non potevano resistere alle scosse ondulatorie. L'Ordine Ingegneri di Vicenza ebbe l'incarico di fare le valutazioni dei danni, ed essendo io l'unico che aveva qualche competenza di tipo urbanistico mi trovai a coordinare il lavoro dei colleghi.

Mi colpì l'assenza completa delle strutture pubbliche, se c'erano il sisma le aveva distrutte. Scomparsa l'amministrazione comunale, il sindaco poveretto in perpetuo stato di choc, pochissimo stato, poca regione. Solo qualche ruspa del Genio Civile e tanti Alpini, che avevano curato lo sgombero delle macerie ed eseguito i primi interventi di consolidamento, organizzato la tendopoli. L'unica ancora rimasta era la chiesa, la parrocchia: il parroco ed un giovane cappellano d'assalto, Don Angelo, che consolavano, assistevano e facevano forza a chi era rimasto vivo, in un paese di emigrazione e di vecchi senza speranza.

Noi ingegneri compilavamo le schede con i danni alle case accompagnati dai proprietari rimasti, e richiesti davamo loro consigli sul cosa fare dopo. Alla sera ci trovavamo tutti nello spiazzo davanti alla scuola elementare, uno dei pochi edifici rimasti in piedi, dove anche noi dormivamo. Era d'estate, faceva caldo e si stava svegli fin tardi, anche perché continuavano le scosse e pochi avevano voglia di dormire. Alla luce di un falò acceso con i pezzi di legno e con il conforto di qualche buon fiasco di Ramandolo, si stava insieme, i più vecchi raccontavano storie del paese, ma soprattutto ragionavamo insieme su come ricostruire, le case ma anche il paese. Disegnammo insieme su carta da pacchi con i pennarelli il nuovo piano di Artegna, come doveva essere fatta rifatta la piazza, le strade, il giardino pubblico, ed infine anche le case. Ricordo che una venne spostata dal sito dove si trovava perché impediva la vista della chiesa, ed anche i proprietari si convinsero che era la soluzione giusta. E le case, non la residenza, ma le case di Toni e di Bepi, con al piano terra la piccola officina e la stalla per la mucca, ed al primo piano una stanza per il figlio, emigrato in Merica, nella speranza che un giorno tornasse. Si stabilì così una corrente di simpatia e fiducia tra la gente che portava i segni di un'antica saggezza ed i giovani tecnici che recavano l'ausilio di un sapere lontano ma che appariva concreto. Un'esperienza che ha segnato profondamente la mia vita professionale: sentii in quel momento che il mio lavoro, oltre ad essere personalmente appassionante ed appagante, poteva essere utile anche alla gente; che il costruire (o il ricostruire) è uno degli atti fondamentali nella vita dell'uomo – lo aveva già detto Heidegger – per cui è possibile instaurare contatti su questo tema anche tra persone che vengono da mondi che più diversi non si può. Da allora, quando mi è toccato di fare del piani particolareggiati – così si chiamano in gergo tecnico questi strumenti – ho cercato sempre di farli tesaurizzando l'esperienza di Artegna.

Ps – Un messaggino per gli amici appassionati d'arte. Quando ripenso alle serate di Artegna alla luce dei falò chissà perchè mi vengono sempre in mente i dipinti di Goya alla Quinta del Sordo, ora al Prado. Immensi. Chi li ha visti capirà.

A settembre venne l'altra scossa, forte come la prima, e la situazione peggiorò ulteriormente. Si doveva rivedere tutto. Noi aggiornammo le schede, a quel punto il nostro compito era finito. Ma successe un fatto inconsueto. La gente, parroco e cappellano in testa non voleva che andassimo via, voleva che li tenessimo per mano e continuassimo a seguirli nel cammino della ricostruzione. Forse l'urbanistica, l'arte di costruire una città, li aveva coinvolti e fascinati; forse. E non si fidava dei tecnici locali, tra cui un noto architetto di Udine che era già stato incaricato di fare il Piano Particolareggiato; ma non si era mai visto durante i mesi del post terremoto. E fu così che un pomeriggio di Ottobre una delegazione di persone, parroco e cappellano in testa, chiesero un incontro al Consiglio dell'Ordine e venne-

ro a Vicenza con un pulmino ad incontrare per chiedere che noi potessimo continuare ad assisterli almeno nella prima fase della ricostruzione. Però nel frattempo gli Ordini locali (Architetti ed Ingegneri) completamente assenti nella fase calda, avevano contattato il nostro Presidente sollecitando che ci ritirassimo, troppo forte era la preoccupazione di perdere gli incarichi della ricostruzione.

La vicenda non poteva finire che con un rifiuto, le regole deontologiche sono inflessibili. Ricordo ancora – ed ogni volta che ci ripenso mi torna il magone – la nostra amarezza e disillusione per aver deluso gli amici di Artegna. Li incontrai privatamente anche dopo perché era rimasto un forte legame di amicizia, ma non era più la stessa cosa. Così imparai che nei terremoti oltre alle forze oscure che dilaniano la terra ed abbattono le opere degli uomini, alle prime donne che cercano solo la ribalta, agli incapaci ed agli speculatori, bisogna combattere un altro terribile nemico, la burocrazia. Infinitamente il più bravo di tutti a spegnere nei cuori la fiducia nel domani.

Irpinia, 1980

Un disastro. Come Ordine di Vicenza avemmo l'incarico di eseguire le valutazioni per il comune di Teora. La prima settimana partirono alcuni giovani colleghi, io dovevo fare la seconda settimana. Giunsero subito telefonate sempre più allarmate: i sopralluoghi erano ostacolati dalla presenza continua e poco rassicurante di strani personaggi che intervenivano pesantemente nelle operazioni contestando le decisioni prese. A richiesta di qualificarsi venivano date indicazioni contraddittorie, consulenti del comune, dei proprietari, od altro. La situazione si faceva ogni giorno più insopportabile senza alcuna presa di posizione dell'autorità comunale; tanto che alla fine della settimana l'Ordine di Vicenza decise di sospendere la collaborazione.

A posteriori, e visti i risultati della ricostruzione nell'Irpinia, penso che non ci siano dubbi sulla qualifica da attribuire a questi loschi figuri. Per quanto poco, le valutazioni fatte in sede immediata post sisma da parte degli ingegneri volontari potevano influire sulla liquidazione dei danni da parte delle autorità competenti. E ciò spiega tutto.

L'Aquila, 2009

Oltre alla valutazione preliminare dei danni e dei primi interventi coordinata dal CNI fummo coinvolti come Centro Nazionale di Studi Urbanistici (di cui allora ero presidente) nell'organizzazione di un grande convegno nazionale sulla ricostruzione, che si svolse il 2 dicembre 2009; con la presenza dei maggiori esperti della Protezione Civile. Inutilmente cercammo di contrastare la linea nefasta delle new-towns, le decisioni erano ormai già prese. Il nostro contributo fu invece apprezzato dal Comune che sosteneva la tesi opposta del recupero del centro storico. Anche qui i fatti ci hanno dato ragione, ma è ben magra soddisfazione.

Amare conclusioni

L'unica conclusione che mi sento di trarre da queste amare esperienze la indirizzo ai tecnici, soprattutto gli ingegneri, che vengono chiamati – o si presentano volontari – per fornire la loro collaborazione nella fase dell'immediato post sisma. È un'esperienza assolutamente da fare: può essere che serva alla popolazione che è stata colpita, ma servirà soprattutto a voi stessi come scuola di vita.

Un contributo per l'Italia "di mezzo"

a cura di Alessandro Bruni, Claudio Centanni, Francesco Alberti

Le tre Sezioni dell'Inu delle Marche, Toscana e Umbria stanno elaborando una strategia comune e un programma di attività congiunte, di animazione culturale, di definizione di azioni possibili, anche di supporto alle politiche territoriali interregionali, da sottoporre alle rispettive Istituzioni regionali, quale occasione di posizionamento dell'Istituto nonché quale ipotesi generale di declinazione sui territori di alcuni contenuti del "Progetto Paese, l'urbanistica tra adattamenti climatici e sociali, innovazioni tecnologiche e nuove geografie istituzionali" elaborato dall'Istituto Nazionale di Urbanistica.

Il programma di attività che si intende avviare appare coerente con il protocollo di intesa siglato dai rispettivi enti regionali, che, nel riconoscere "come le tre Regioni appartengano a un'area che presenta comuni vicende storiche coagulatesi fin dal Rinascimento nel valore delle arti, del paesaggio antropizzato, dell'artigianato, dell'organizzazione agraria e delle organizzazioni sociali", indica espressamente l'opportunità, "nelle more dell'individuazione di organici programmi di collaborazione, [di] individuare da subito alcune linee/progetti da sviluppare congiuntamente". Con queste premesse, il protocollo costituisce una prima piattaforma di intenti tesa a promuovere l'avanzamento di proposte con Particolare riguardo ai seguenti ambiti di interesse: sanità e welfare; tutela del paesaggio; promozione dell'agricoltura non estensiva e di qualità; contrasto ai cambiamenti climatici; sviluppo economico – ivi incluse iniziative per lo sviluppo locale – e sostegno alle imprese dinamiche; formazione e lavoro; realizzazione di infrastrutture, materiali ed immateriali, a servizio di uno sviluppo sostenibile; cultura e turismo, gestione dei fondi europei (incluso l'efficientamento nell'erogazione dei contributi) e partecipazione a progetti europei di comune di interesse; riforma e riqualificazione della pubblica amministrazione.

In coerenza con gli ambiti di interesse delineati dalle tre Regioni, le prime ipotesi delle sezioni Inu ruotano intorno al concetto di "Accessibilità ai territori" nella più ampia accezione del termine: da un lato coinvolgendo la categoria "paesaggio" in termini di politiche che possano incidere sia sulla rete policentrica dei centri storici che sulla rete degli insediamenti diffusi; dall'altro focalizzandosi sul sistema della mobilità e dell'accessibilità ai medesimi insediamenti, tanto in un'ottica di area vasta che di dotazione di migliori standard di accessibilità alle aree marginali, da perseguire attraverso l'implementazione di servizi innovativi in grado di incidere anche sulla "struttura sociale" locale e sulle politiche di rigenerazione dei territori soggetti a spopolamento e abbandono. Il concetto di accessibilità ammette in effetti un'ampia varietà di declinazioni che toccano i temi dell'inclusione sociale, del rilancio economico delle aree più interne attraverso la valorizzazione dei loro elementi di attrattività, del presidio territoriale, con quel che ne consegue in termini di cura del territorio stesso (e quindi di maggiore sicurezza, prevenzione dei rischi, resilienza), della "riattivazione" di un patrimonio insediativo ad alto potenziale economico e sociale, da sostenere mediante un ampio spettro di incentivi per rendere "accessibilii" i necessari interventi di manutenzione, efficientamento energetico, adeguamento sismico degli immobili singoli o aggregati, pubblici e privati, classificati o meno come beni culturali, anche a fronte di strutture proprietarie frammentate e complesse. In sintesi, le categorie d'azione individuate, cui ricondurre i diversi temi, sono le seguenti:

1. la prevenzione dai rischi alla scala urbana e territoriale, superando il concetto di vulnerabilità sismica del singolo edificio, dell'isolato o dell'aggregato edilizio in una visione d'area vasta, dove la prevenzione venga cioè affrontata nell'ambito di una strategia di rigenerazione e sviluppo di ampio respiro, con particolare riguardo alle aree più marginali, in un rapporto d'interazione e coordinamento fra iniziativa pubblica e privata, includendo anche tutti gli altri aspetti connessi alla sostenibilità territoriale ed edilizia (dalla gestione del rischio idraulico e idreogeologico, al miglioramento delle prestazioni ambientali ed energetiche degli edifici);
2. la mobilità e l'accessibilità territoriale quale fattore determinante per il contrasto allo spopolamento, attraverso la fornitura di nuovi servizi, connessione delle aree marginali con i centri erogatori di servizi, connettività, banda larga, wifi, forme innovative di trasporto ad integrazione del TPL (anch'esso da ripensare, nel sesno di un uso ottimale delle risorse disponibili) anche in una logica di economia collaborativa,;
3. promozione del turismo sostenibile, attraverso azioni volte a migliorare le condizioni di accessibilità al patrimonio storico e paesaggistico (integrazione della mobilità dolce con l'armatura territoriale e culturale, itinerari culturali – le vie dei Santi, le ferrovie dismesse, le reti di MTB – aggancio alle ciclovie nazionali, servizi ICT e di accoglienza, ecc.).

In questa prospettiva l'"Italia mediana" potrebbe diventare terreno di sperimentazione di nuove geografie istituzionali a partire da un'idea di area vasta in grado di competere e promuovere in forma coesa un'idea forte di "paese", dove identità, cultura, paesaggio, sicurezza, innovazione, inclusione, costituiscono i principali assi per la costruzione di un progetto condiviso di futuro.

Dal punto di vista operativo si prevede che il programma, supportato scientificamente da attività di ricerca e sperimentazione, si sviluppi mediante iniziative pubbliche da svolgere in modo coordinato nelle tre Regioni, promuovendo azioni sui territori, in forma partecipata e condivisa con le rispettive comunità. Le attività avranno lo scopo di mettere a confronto ambiti territoriali e temi analoghi per le tre Regioni, sia pure ricadenti in ambiti territoriali non contigui, così come focalizzarsi in situazioni di confine, suscettibili di essere studiate in forma congiunta e avere come fine l'implementazione di progetti pilota, l'integrazione – ove necessario - degli strumenti di governo del territorio (programmi strategici regionali, piani territoriali a valenza paesaggistica, etc.) o la definizione di strumenti/strategie volte al superamento delle condizioni di rischio (sismico, idraulico, idrogeologico, legato al cambiamento climatico, ecc.) del territorio.

Inoltre si è ipotizzata l'organizzazione di due conferenze interregionali: una relativa alle Aree interne, l'altra alle città medie, quali strumenti di confronto, analisi, studio di azioni comuni su queste realtà, per molti aspetti simili nelle tre regioni.

Più specificamente, la "Conferenza interregionale delle aree interne" potrebbe costituire il primo momento di partecipazione e condivisione delle strategie soprattutto in materia di "accessibilità" alle aree marginali a cavallo dei confini regionali, per le quali non avrebbe senso seguire percorsi differenti su ambiti territoriali contigui, assumendo quindi le caratteristiche di una forma sperimentale di governance dei processi legati allo sviluppo locale e alla valorizzazione delle risorse culturali e paesaggistiche diffuse nel territorio vasto.

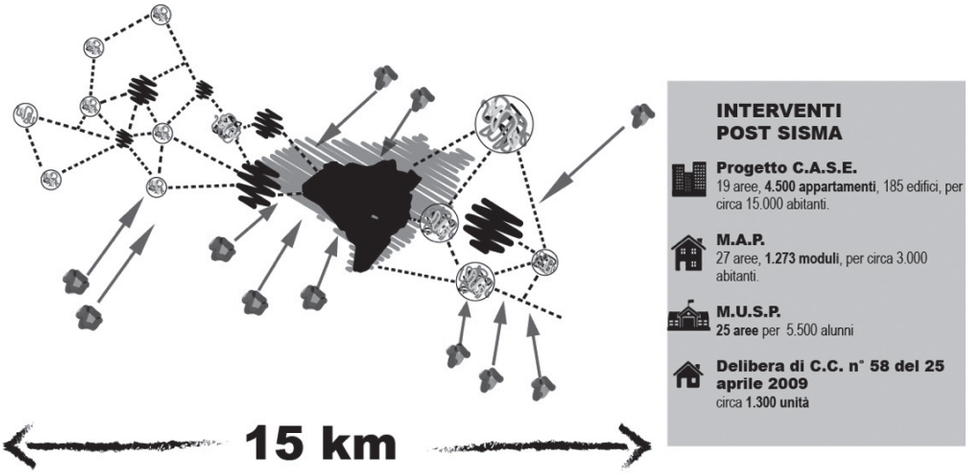
La "Conferenza interregionale delle città medie" può invece essere un tavolo di confronto, condivisione e sperimentazione di azioni volte alla valorizzazione del carattere policentrico del sistema insediativo dell'Italia centrale.

Per quanto riguarda l'avvio concreto del programma delle attività sopra delineate si provvederà da subito al coinvolgimento diretto dei livelli istituzionali nelle tre Regioni interessate, rispetto ai quali l'Istituto si pone in una dimensione di servizio per la definizione e implementazione delle politiche territoriali in attuazione di alcuni contenuti specifici del "Progetto paese" lanciato al Congresso nazionale di Cagliari, nonché quale primo contributo nel solco del documento in occasione dell'avvio del progetto nazionale "Casa Italia" "Un impegno continuativo e tre passi contro le macerie".

Emergenza, ricostruzione e sviluppo: il caso "L'Aquila"

Luana Di Lodovico

Il terremoto del 6 aprile 2009 ha coinvolto l'11% della popolazione abruzzese (144.415 persone) di cui oltre il 50%, 72.696 abitanti, risiedeva nel Comune dell'Aquila. All'indomani del sisma il Dipartimento di Protezione Civile ha assistito fino a 67.000 persone rimaste senza abitazione (il 46,4% degli abitanti del cratere), di cui 35.085 hanno avuto effettivamente case inagibili o parzialmente inagibili e sono stati ospitati in alloggiamenti temporanei nelle tendopoli, negli alberghi della costa adriatica, nelle caserme o in modo autonomo giovando del contributo di autonoma sistemazione (CAS). Di questi alla data dell'8 giugno 2010, 16.573 erano sistemati nei progetti C.A.S.E. e nei MAP, 2.013 erano in affitto concordato, 12.378 in autonoma sistemazione, 3.393 in albergo e 628 in strutture temporanee, per un totale di 34.985 persone "sfollate" (quasi il 48% della Popolazione Aquilana pari a 73.203 abitanti al 6 aprile 2009 in quanto circa 12.500 ha avuto Casa Agibile "A"). Lo spostamento della popolazione sia nelle frazioni che nelle "*New Towns*" (Progetto C.A.S.E. e M.A.P.) con graduale "riconquista" della periferia consolidata (Torrione, Santa Barbara, etc) man mano che la ricostruzione leggera procedeva (principalmente case classificate con esito di agibilità "B" e "C"), ha prodotto una significativa dispersione urbana creando una "Città fuori dalla Città", senza relazioni con la città storica e consolidata ed in rottura con il tessuto preesistente. Questo effetto è stato solo parzialmente compensato dalla permanenza delle funzioni direzionali – amministrative in loco (Ospedale – Uffici regionali), mentre molte altre sono state delocalizzate, "temporaneamente" (ormai da sette anni) nelle aree destinate da Prg alla produzione e al commercio producendo nuove polarità atipiche. La dinamica insediativa ha seguito da un lato la logica della compromissione delle aree vincolate, e comunque pregiate soprattutto nel periurbano, dall'altro quella dello *sprawl* e consumo di suolo indifferenziato in zona agricola, investendo importanti areali del sistema della continuità biologico-vegetazionale, essenziale per il sistema delle aree naturalistiche regionali (Di Ludovico, Properzi, 2012).



Nuove forme urbane ed interventi post sisma (Fonte: Elaborazione Propria)

Dagli ultimi studi effettuati sul consumo di suolo a L'Aquila risulta che "in riferimento alla serie storica, i dati analizzati restituiscono una situazione in cui l'urbanizzato è passato, in quaranta anni, dai 700 ha circa ai quasi 3.000 ha, con un incremento percentuale di oltre il 300%. Il tasso di urbanizzazione, calcolato come rapporto tra la Superficie Urbanizzata e la Superficie Territoriale di riferimento (comunale) è passato dall'1,5% circa al 6,36%. È interessante notare come, a fronte di un aumento dell'urbanizzato tra il 2000 ed il 2010 di 456 ha, circa 200 ha (il 44%) siano solo quelli dovuti alle edificazioni avvenute nella gestione della fase emergenziale del sisma, rappresentate dai progetti CASE, MAP e MUSP, di cui appena 33 ha ricadono all'interno delle previsioni insediative del Prg. L'urbanizzazione avvenuta fuori dal Piano è quasi raddoppiata tra il 2000 ed il 2010, a conferma che il sisma ha comportato un'accelerazione dei fenomeni insediativi (v. Tab. 1). Ciò è vero, oltre che nella quantità (ettari), anche nella geometria o configurazione dell'urbanizzato, sempre più tendente alla dispersione" (Santarelli, Di Ludovico, 2014).

Dispersione urbana, *sprawl*, rete infrastrutturale congestionata e la concentrazione delle centralità funzionali nelle aree produttive hanno determinato un policentrismo zoppo, senza relazioni e senza progetto di utilizzazione degli immobili dismessi di proprietà pubblica producendo così ulteriori spostamenti inutili e riducendo l'effetto urbano delle centralità. Da questi processi sta nascendo una città diffusa senza forma e senza armatura urbana che costituirà la più pesante alternativa al recupero insediativo e funzionale della città storica innescando un processo di duplicazione – triplicazione delle sedi e di appalti da gestire (Properzi, 2012). La mancanza di un'idea univoca e condivisa di città, un sistema normativo per la ricostruzione pletorico e ridondante, un Piano di Ricostruzione (introdotto dalla L. 77/2009) utilizzato solo per richiedere i finanziamenti statali per la Ricostruzione fisica della città attraverso la redazione dei quadri economici esigenziali, il ricorso ad una fase emergenziale durata ben tre anni (e non 90 come stabilisce la L.100/2012) e l'assenza un rapporto diretto tra economia della ricostruzione ed

Anno	Suoli Urbanizzati		Tasso di Urbanizzazione	Suoli Urbanizzati pro capite	Urbanizzato fuori piano	Suoli Urbanizzati Programmati	ED	UDI
			$S.U./S_t$				P_{pol}/S_t	Nuc/S_t
	[ha]	incremento %	[%]	[mq/ab.]	[ha]	[ha]	[m/ha]	[1/ha]
1974	721		1.54	120		3061		
1985	1904	164.05	4.08	299	433	2311	7.99	0.0052
2000	2514	248.54	5.38	367	496	1765	10.03	0.0060
2010	2970	311.75	6.36	443	780	1475	27.57	0.1090

Dati statistici di confronto tra i Suoli Urbanizzati al 2010 da rilievo ed i Suoli Urbanizzati da Uso del Suolo Regione Abruzzo sezioni temporali 1985 e 2010 (Fonte: Santarelli, Di Ludovico, 2014)

economie locali hanno rallentato la ricostruzione fisica, sociale ed economica del capoluogo abruzzese. La proliferazione, poi, di più attori sul territorio, e l'avvicendarsi di più figure istituzionali a capo della complessa macchina della ricostruzione, è stata la causa di decisioni spesso prese parzialmente, un aspetto che si è diffuso nella regione nel corso dei decenni passati e che rende il processo decisionale particolarmente frammentato e potenzialmente disarmonico.

Sappiamo benissimo che ogni evento sismico è una prova severa per le politiche pubbliche, in particolare quelle che riguardano il Governo del Territorio, ed è ancor più severa quando, come nel caso dell'Aquila, il territorio colpito manca di un nuovo modello di sviluppo. Tale situazione è ancora più complessa quando, come nel caso aquilano, la Ricostruzione avviene senza regole certe. Una Ricostruzione senza regole certe genera, a sua volta, sia difficoltà economiche per il reperimento dei fondi, sia urbanistiche e sociali per la ricostruzione del tessuto urbanistico e sociale della città. Di fronte ad una calamità è necessario sapere a priori le responsabilità, ruoli e garanzie di tutti i soggetti convolti in particolare quelle delle istituzioni locali, di quelle regionali e dello Stato centrale. Questo può avvenire solo se si mette al centro delle politiche pubbliche e urbanistiche la costruzione di un Modello di Sviluppo basato sulla ricomposizione del rapporto coeso tra Istituzione, Sviluppo e Piano. Le criticità maggiori che hanno determinato lo stallo della Ricostruzione della città dell'Aquila sono infatti legate alla rottura del rapporto tra Istituzioni, Sviluppo e Piano: l'assenza iniziale di politiche pubbliche chiare non è riuscita né a indirizzare le scelte urbanistiche di ridisegno della forma urbana della città, né a orientare le scelte economiche degli *stakeholders*, e né a dare/ridare un ruolo alla città rispetto alle reti lunghe (mondiali ed europee – Macroregione Mediana), a quelle medie (nazionale) e corte (regionali/locale). Garante dell'applicazione di un Modello di sviluppo per la città è il Piano Urbanistico (Di Lodovico, 2015). Non è necessario introdurre nuovi strumenti urbanistici ma bisogna rafforzare il ruolo del Piano Urbano ordinario il quale deve far propri i principi di sicurezza territoriale, urbanistica ed edilizia, mitigazione del rischio, rigenerazione, ricostruzione e restauro della Città.

Prendendo come modello la città dell'Aquila cosa deve prevedere quindi il "nuovo" Piano Urbano? Il Piano dovrà essere innanzitutto il frutto di lavoro di copianificazione plurilivello basato sull'interazioni coerenti di diversi progetti di sviluppo (*strategic choice*) scelti e valutati attraverso la costruzione di un'Agenda Strategica. Agenda che a sua volta è valutata attraverso un sistema basato su evidenza pubblica, terzietà e monitoraggio (conoscenza condivisa/Urban Center). I punti fondamentali contenuti nell'Agenda Strategica e sviluppati nel Piano dovranno essere:

- Garantire la continuità ecologica-vegetazionale nell'ottica del contenimento del consumo di suolo;
- Ridefinire e riequilibrare le centralità e le dotazioni di servizi e attrezzature nelle periferie (una nuova armatura urbana);
- Ricomporre gli ambienti insediativi delle frazioni e degli insediamenti post emergenza (CASE e MAP) garantendo alti standard prestazionali;
- Puntare sul potenziamento del trasporto pubblico;
- Garantire il conferimento del senso ai luoghi ponendo al centro del lavoro un sistema di conoscenze condivise (che in Abruzzo esiste dal 2006 e prende il nome di Carta dei Luoghi e dei Paesaggi - CLeP);
- Garantire rapporto corretto tra energia – ambiente – paesaggio anche attraverso la riconversione dei poli produttivi in poli *hi-tech*;
- Ridefinire in un progetto unitario i vari progetti urbanistici (scuole, pista ciclabile, università, etc) elaborati dall'Amministrazione pubblica in questi anni.

La Ricostruzione può e deve ricreare e migliorare le condizioni di sviluppo di una città, di un territorio e dei sui abitanti. Perché si possa parlare di Sviluppo però bisogna eliminare tutti quegli ostacoli legati al cattivo stato delle risorse antropiche (abitazioni, infrastrutture, beni monumentali, etc), paesaggistiche e naturali, ostacoli causati dalla mancanza di Conoscenza territoriale e di Prevenzione dei fenomeni calamitosi, di abbandono e degrado. Bisogna quindi andare oltre la mera riparazione dei danni subiti o del "dov'era com'era" puntando al rilancio e alla messa in sicurezza della città attraverso il Piano Urbanistico, strumento in grado da un lato di "porre bene i problemi" e dall'altro affinare, attraverso processi partecipativi, il sistema degli obiettivi condivisi (Agenda Strategica), della sicurezza urbana (ricomprendendo al proprio interno i dettami dei Piani di Protezione Civile, della Microzonazione Sismica, della CLE, etc) ed il modello di sviluppo.

Riferimenti bibliografici

- Di Lodovico L. (2015), *Il Sistema di Governance pe l'Emergenza e la Ricostruzione. Elementi strategici, economici e urbanistici*, Tesi di dottorato, Tutores: Prof. Arch. Properzi P., Prof. Ing. Di Ludovico D., DICEAA - Università degli studi dell'Aquila, Dottorato di Ricerca in Recupero, progetto e tutela nei contesti insediativi e territoriali di elevato valore ambientale e paesistico (ciclo XXVI – ICAR 20).
- Di Lodovico L. (2013), Una Legge per i disastri Naturali. Creare un nuovo modello di gestione dell'emergenza, di prevenzione e di sviluppo, in *Planum*, n.27 vol.2, pp. 1-10.
- Di Ludovico D., Properzi P., (2012), Progetti urbani e progetti urbanistici nel governo dei paesaggi post-urbani, in *Planum*, n.25, (pagg. 1 -6)
- Properzi P. (2012), "Uno scenario per L'Aquila", in Gerundo R. (a cura di), *Governdo del territorio e progetto urbano. Studi e Ricerche*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, pagg. 259 – 273
- Santarelli A, Di Ludovico D., (2014) Gestione ne conservativa del suolo e progetto urbanistico: il caso L'Aquila post-sisma, in *Reticul*a n.7/2014, pp 137-142
- Viviani S. (2011), Disastri territoriali e urbanistica, in *Urbanistica Informazioni*, n. 239 –240, pp. 4-5
- Wall E. (1999), Programming the Urban Surface, in Corner J. (a cura di), *Recovering Landscape*, Princeton Architectural Press, New York, pp. 233-249

Stefano Storchi

Sul terremoto occorre riflettere

"A seguito del terremoto che ha devastato le aree del Centro Italia nelle province di Rieti e Ascoli Piceno il 24 agosto 2016, l'Associazione Nazionale Centri Storico Artistici (ANCSA) esprime la propria solidarietà alle vittime di questo disastro naturale che ha lasciato un segno di morte tra le popolazioni colpite e ha devastato borghi e città di grande importanza storica e artistica.

Questo tragico evento manifesta purtroppo, ancora una volta, la grande fragilità dei tessuti urbani storici del nostro Paese, come dimostrato da autorevoli istituti di ricerca, e la perdurante impreparazione di fronte a questi eventi. L'assenza di politiche preventive è ancora più grave in considerazione del fatto che in Italia, nel corso del Novecento, si è verificato un sisma in media ogni tre anni. La frequenza di questi eventi devastanti deve spingere le autorità pubbliche, a tutti i livelli di governo, a promuovere immediate politiche di prevenzione, di messa in sicurezza degli edifici e degli isolati urbani, di formazione e preparazione delle popolazioni di fronte alle catastrofi. Tutto questo con particolare attenzione alle azioni da attivare per la protezione del patrimonio storico-artistico

L'ANCSA, che ha condotto esperienze sul campo sia in occasione del terremoto dell'Aquila del 2009 che di quello dell'Emilia del 2012, sostiene la necessità di una politica di intervento mirata al mantenimento delle popolazioni, delle attività e delle permanenze storico-morfologiche di lunga durata nelle zone colpite. Occorre evitare in particolare il grave fenomeno di spostamento forzato delle popolazioni e delle attività verificatosi all'Aquila, che ancora oggi ha lasciato irrisolta la situazione del restauro e della rigenerazione del proprio centro storico".

Questo il comunicato che l'ANCSA ha diramato il 27 agosto, a pochi giorni dalle scosse che hanno devastato la Valle del Tronto, fra i comuni di Amatrice, Accumoli e Arquata del Tronto. Il primo pensiero e il primo sentimento di vicinanza va alle vittime, agli scomparsi e a coloro che nel breve volgere di alcuni muniti hanno perduto la casa, gli affetti, il lavoro, la sicurezza del domani.

Non è tempo di polemiche, si è detto. Ma è tempo certamente di riflettere, ancora una volta, sullo stato del nostro Paese, sulla perdurante impreparazione di fronte al sisma, sul rischio che oggi la prospettiva della prevenzione venga affidata a nomi che creino consenso, che facciamo audience, senza considerare che le risposte possono invece venire solo da un'opera di lungo periodo, dalla conoscenza dei contesti insediativi e delle tecnologie – spesso povere – che li caratterizzano, dalla quotidiana applicazione di regole e norme ben note e in qualche caso sperimentate con successo.

La nomina di Vasco Errani a Commissario per la Ricostruzione è il segnale – al di là delle polemiche politiche – che questa volta non si parte da zero; che si intende far tesoro dell'esperienza emiliana, ancora in corso, correggendone i limiti iniziali che lo stesso Errani, nel tempo, ha saputo superare attraverso le ultime ordinanze da lui emanate nel 2014, a due anni dal sisma.

E tuttavia è evidente che non basta un Commissario, sia pure preparato ed esperto, a risolvere il problema; perchè il problema non è della sola terra martoriata del Centro Italia, ma è dell'intero Paese. Ed è un problema di natura tecnica, ma anche fiscale, e prima di tutto culturale.

Le immagini delle case crollate ad Amatrice sono entrate nella nostra memoria. Lo sfarinamento delle murature, il crollo delle coperture lignee, ci parlano – come già detto – di una tecnologia povera, ma denunciano anche una mancanza di manutenzione di edifici in larga misura abbandonati per lunga parte dell'anno e ri-vissuti nel periodo estivo, con la riapertura di tante seconde case.

Con l'abbandono dei borghi storici in questi anni abbiamo imparato a fare i conti; si tratta di una tendenza progressiva alla quale sono state date risposte diverse, ma spesso poco incisive. Sono borghi fatti in larga misura di seconde case, mantenute da famiglie che in esse hanno vissuto prima di allontanarsi verso le città. Seconde case entrate nel mirino delle regole fiscali fino a costituire un peso per i proprietari colpiti da un livello di tassazione che sottrae risorse a possibili interventi manutentivi.

Riflettiamoci un attimo. E riflettiamo su come questo rientri in una politica della fiscalità locale che grava sul territorio, sulle sue trasformazioni d'uso, sulle attività economiche e produttive, sulla casa, in modo sperequato e con misure talora illogiche. In questa età di slogan riformistici, una delle riforme di cui non si parla è quella della fiscalità locale, per separare le capacità di spesa dei comuni dalle trasformazioni urbanistiche.

Occorrerà pure avviare una riflessione in questa direzione! Con la consapevolezza che questo è un tassello di una politica di riassetto e di messa in sicurezza del territorio. Poi parleremo di tassa patrimoniale; e ben venga, se varrà a superare provvedimenti che, in questi decenni, hanno creato pregiudizio alle città e hanno condizionato pesantemente il fare urbanistica.

Ma c'è anche un tema culturale che va declinato su registri assai diversi. Da un lato c'è il ruolo dell'informazione, di un giornalismo televisivo che ci rimanda le immagini di strutture povere con cui è stata costruita l'incredibile bellezza dei nostri borghi, dei nostri centri minori; ma che poi cerca chissà in quali inadempienze del Comune le ragioni per cui su di esse non si è intervenuti prima. Invece di chiedersi quali siano le condizioni che possano rendere vantaggioso e appetibile l'intervento.

Ci sono esempi virtuosi del passato che dimostrano come un incentivo anche parziale possa mettere in moto interventi decisivi per il consolidamento del patrimonio storico. A Parma, a seguito del sisma del novembre 1983 (5,4 Richter) il consolidamento di un centro storico composto da circa tremila edifici e abitato da 24 mila persone, è stato attivato da un contributo di circa 50 miliardi di lire, finalizzato alla riparazione e al miglioramento antisismico delle unità edilizie.

Non necessariamente occorre dunque che lo stato si faccia carico del finanziamento totale degli interventi; occorre però individuare la soglia di convenienza che li renda possibili e appetibili; e che ne preveda il recupero in un arco temporale non troppo lungo. I dieci anni attuali delle normative fiscali in materia di miglioramento energetico o di ristrutturazione degli edifici sono forse da rivedere, contenendoli maggiormente.

Ma è a proposito di ristrutturazione che va svolta un'ultima breve riflessione. Forse è tempo di dire che lo slogan "padroni in casa propria" che ha motivato i provvedimenti di deregulation edilizia va dimenticato.

Quanti e quali danni sono stati prodotti dalle "opere interne" attuabili mediante semplice asseverazione, sulle singole unità edilizie? Vogliamo far capire che l'edificio resiste tanto in quanto ne venga rispettato lo schema strutturale complessivo? Possiamo ripetere, una volta ancora, che i nostri centri storici vivono in una relazione mutua fra gli edifici, che crea ricorrenze strutturali che occorre conoscere e – se necessario – ripristinare?

È un tema culturale: quello della rinuncia di un minimo grado di libertà individuale in nome di un livello maggiore di sicurezza collettiva. In una città in cui il singolo edificio è parte di un sistema complesso nel quale ogni tassello diventa importante; per la storia, per l'ambiente, ma anche per la sicurezza.

L'ANCSA è attenta a queste tematiche, che ha riproposto in uno studio commissionato dalla Regione Emilia-Romagna dal titolo "Gestire l'emergenza" (ottobre 2015). A conclusione di tale ricerca, è stata elencata una serie di azioni da compiere, da parte dello stato e delle regioni interessate, per assicurare una ricostruzione efficace e migliorativa dell'assetto dei luoghi colpiti da un terremoto.

Le riportiamo in breve sintesi, perchè esse acquisiscono proprio oggi maggiore significato:

a. Evitare di irrigidire le prime disposizioni normative con la previsione di forme di ricostruzione esclusivamente orientate a ricostituire le condizioni fisiche e funzionali preesistenti al sisma.

Le prime disposizioni normative risultano decisive ai fini delle modalità della ricostruzione; l'esperienza dell'Emilia-Romagna evidenzia le difficoltà indotte dai primi provvedimenti statali che hanno scoraggiato interventi di rigenerazione urbana nei centri colpiti dal sisma.

b. Non affidare la valenza probatoria delle condizioni di danno allo strumento della perizia tecnica giurata, al fine di affidare maggiori margini decisionali alle amministrazioni locali

L'adozione di tale strumento apre contenziosi non sanabili fra tecnici ed enti locali, non lasciando a questi ultimi la possibilità di verifica dialettica circa i contenuti della perizia che deve poter essere gestita attraverso un dialogo fra le parti, senza dover necessariamente ricorrere alla via giudiziaria.

c. Evitare – o quanto meno ridurre sia in termini dimensionali che temporali – la delimitazione delle zone rosse, soprattutto nelle parti funzionalmente più vitali degli abitati

Agli organi della Protezione Civile, alle Soprintendenze e ai Comuni va impartito un orientamento chiaro teso ad evitarne o, quanto meno, a contenerne l'adozione e la perimetrazione.

d. Delineare da subito strumenti capaci di introdurre elementi di miglioramento e rigenerazione urbana, che non irrigidiscano la ricostruzione all'interno di binari che inevitabilmente lasciano irrisolte le criticità urbanistiche degli abitati

Il sistema delle ordinanze regionali (o commissariali) deve dar vita ad un sistema normativo non rigido, capace di contemperare le esigenze della ricostruzione con l'obiettivo di migliorare l'assetto morfologico e funzionale degli abitati colpiti dal sisma.

e. Nel caso di introduzione dello strumento del Piano della Ricostruzione, collegare alle previsioni in essi contenute la possibilità di ammettere a finanziamento interventi finalizzati al cambio degli usi in essere al momento del sisma

Lo strumento di piano deve assumere valenza dinamica anche ai fini della rigenerazione urbana; le disposizioni in esso contenute devono essere agganciate alla possibilità di fruire di finanziamenti pubblici per la loro attuazione. Per questo le regole di finanziamento non devono irrigidirsi sulla ricostruzione dell'esistente.

f. Prevedere l'obbligatorietà di interventi aggregati (UMI) in diretta correlazione alle previsioni degli eventuali Piani della Ricostruzione, senza anticipare tali scelte ad una fase precedente a quella della pianificazione.

Al fine di conferire alle UMI il significato di strumento urbanistico, occorre agganciarne la perimetrazione alla fase di redazione del Piano della Ricostruzione, in modo da inserirne le previsioni all'interno delle scelte di intervento più complessive.

g. Evitare la realizzazione di insediamenti residenziali di lungo periodo, puntando da subito ad avviare interventi di pronto intervento per mettere in sicurezza gli edifici con un grado di danno limitato.

La scelta di rendere immediatamente operativa la fase dell'intervento sugli edifici agevoli da ripristinare consente di contenere la previsione di nuovi insediamenti per i senza-tetto. Questa disposizione non attiene solo la sfera decisionale comunale, ma coinvolge al tempo stesso gli ambiti centrali e regionali.

Con l'auspicio che la riflessione che sta prendendo avvio possa giovare alle popolazioni colpite, così come all'intero nostro Paese

PALAZZO BADOER
SCUOLA DI DOTTORATO IUAV
VENEZIA 21-22 SETTEMBRE 2017

GREEN

SOCIAL HOUSING

OPEN INCET
TORINO 5-6 OTTOBRE 2017

LA TRIENNALE
MILANO 21-24 NOVEMBRE 2017

PROGETTI PER IL PAESE

urbanpromo

INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica

urbanistica italiana srl

urbanistica

INFORMAZIONI

GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Sala Manfredo Tafuri SESSIONE DI APERTURA	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula A NUOVI APPROCCI PER L'ADATTAMENTO E LA RESILIENZA NELLE AREE URBANE	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula C2 CICLOVIE E CAMMINI	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula C1 MISURARE LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELLA MOBILITÀ	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 11:00 - 13:00 Aula Ex Biblioteca I PAESAGGI DELLE ACQUE – I PARTE
GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Aula Ex Biblioteca I PAESAGGI DELLE ACQUE – II PARTE	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Sala Manfredo Tafuri DEMOLIRE PER FARE SPAZIO AL VERDE	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Aula A METABOLISMO URBANO E SISTEMA CIBO	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Aula B INCUBATORI VERDI	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Aula C1 LA PIANIFICAZIONE SPAZIALE MARITTIMA NEL MEDITERRANEO.
GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Aula C2 VALUTAZIONI ECONOMICHE E QUESTIONE ENERGETICA	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Aula D POLITICHE E PROGETTI PER LA SOSTENIBILITÀ COMUNALE	GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Aula E COSTRUIRE IN LEGNO SERVE ALLE CITTÀ MA ANCHE AL TERRITORIO	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Sala del Consiglio di Dottorato UPHD GREEN. PRESENTAZIONE DI RICERCHE SVOLTE NEI DOTTORATI	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Sala Manfredo Tafuri LA SOSTENIBILITÀ NEL SOCIAL HOUSING
VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula Ex Biblioteca CARDETO CYBERPARK – LUOGO DI STORIA, CULTURA, NATURA, CONNETTIVITÀ	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula A ACQUA E CITTÀ: SFIDE DELLA RIGENERAZIONE URBANA PER ACCOGLIERE L'ACQUA COME ELEMENTO STRUTTURANTE	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula B LA RIDUZIONE DELLA CO2: GLI APPORTI DELLE SINGOLE DISCIPLINE	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula C1 UN NUOVO MODELLO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE ED ELETTRICA NELLE MEDIE CITTÀ ITALIANE	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula C2 AGRICOLTURA URBANA
VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula D DAL LEGNO ENERGIA PER LE CITTÀ. LA PRODUZIONE DI ENERGIA DA BIOMASSE	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 09:30 - 13:30 Aula E LEGNO. UN MATERIALE URBANO	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Aula A DALL'URBANISTA AL PIANIFICATORE, OVVERO DALLA PRODUZIONE DEL PIANO ALLA GESTIONE DELLA RISORSA SUOLO	VENERDÌ 22 SETTEMBRE Ore 14:00 - 18:00 Sala Manfredo Tafuri SESSIONE PLENARIA DI CHIUSURA	